

Bruselas, 28 de noviembre de 2023
(OR. en)

15950/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	13015/23
N.º doc. Ción.:	10115/23
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo — Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de junio de 2023, la Comisión remitió la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. La propuesta se refiere a una modificación de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹.

¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

3. La Directiva 2009/18/CE prevé un sistema de investigaciones de seguridad para extraer enseñanzas de los accidentes marítimos y evitar que se vuelvan a producir. Los accidentes marítimos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva se investigan para mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino.
4. La revisión de la Directiva tiene los siguientes objetivos específicos:
- mejorar la protección de los buques de pesca, su tripulación y el medio ambiente; los buques de pesca más pequeños con una eslora inferior a 15 metros no están contemplados en el actual ámbito de aplicación de la Directiva, lo que supone que los accidentes que ocasionan víctimas mortales y la pérdida de buques no se investigan de manera sistemática y armonizada;
 - aclarar las definiciones y el texto jurídico para que los organismos de investigación de accidentes de los Estados miembros investiguen todos los accidentes que deban investigarse de manera oportuna y armonizada;
 - mejorar la capacidad de los organismos de investigación de accidentes para realizar investigaciones de accidentes (e informar sobre ellas) de manera oportuna, competente e independiente, en particular en lo que se refiere a las tecnologías y los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono; y
 - actualizar una serie de definiciones y referencias a la legislación pertinente de la UE y a las normas de la OMI a fin de garantizar la claridad y la coherencia.
5. La Comisión adoptó la propuesta en el contexto de su programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) y como seguimiento inmediato de una evaluación *ex post*¹ y un control de adecuación relativo al transporte marítimo², llevados a cabo en 2018.
6. La propuesta se basa en los resultados de una evaluación de impacto³ realizada a partir de un estudio externo de apoyo. La evaluación de impacto se presentó y examinó concienzudamente en una reunión del Grupo, y no suscitó ninguna preocupación importante para las delegaciones.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. La propuesta iba acompañada de una evaluación de impacto¹ que se presentó y examinó concienzudamente en una reunión del Grupo. Las observaciones formuladas se referían principalmente a los costes de la certificación de los sistemas de gestión de la calidad para las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima y al modo de cálculo de dichos costes.

II. EXAMEN POR LAS DEMÁS INSTITUCIONES

8. El 20 de julio de 2023, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D.^a Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Países Bajos). La Sra. Nagtegaal presentó su proyecto de informe el 18 de septiembre, y está previsto que la Comisión TRAN vote sobre la propuesta el 7 de diciembre.
9. El 20 de septiembre de 2023 el Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta². El 23 de junio de 2023, el Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir un dictamen al respecto.

III. ESTADO DE LOS TRABAJOS EN EL CONSEJO

10. El Grupo «Transporte Marítimo» trató la propuesta en varias reuniones a partir de junio de 2023. Todas las delegaciones manifestaron su apoyo general a los objetivos de la propuesta de la Comisión, con vistas a mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino.
11. En su reunión del 22 de noviembre, el Comité de Representantes Permanentes confirmó su apoyo al último texto transaccional y recomendó que el Consejo alcanzara una orientación general en la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 4 de diciembre de 2023.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23.

12. Para que los organismos de investigación de accidentes puedan llevar a cabo sus investigaciones (e informar al respecto) de manera similar en toda la Unión, los trabajos se han centrado en aclarar las normas existentes y en aumentar su coherencia con la normativa internacional pertinente. Se han introducido varios cambios en la propuesta de la Comisión, con el objetivo principal de reforzar las disposiciones relativas a la independencia de los organismos de investigación de accidentes y a la confidencialidad de sus conclusiones, así como de reducir las cargas administrativas innecesarias. Cabe destacar tres modificaciones sustanciales importantes.
13. En primer lugar, se ha revisado la redacción del artículo 1, apartado 2, para aclarar que el objetivo de las investigaciones llevadas a cabo por los organismos de investigación de accidentes no es la determinación de la responsabilidad ni la atribución de culpa. Todos los Estados miembros ya disponen de marcos jurídicos a tal efecto; por lo tanto, la labor de estos organismos debe ser informar plenamente acerca de las causas de un siniestro o suceso marítimo, sin presiones externas indebidas, con el fin de aprender de los accidentes marítimos y evitar que vuelvan a producirse. Además, se han reforzado las disposiciones sobre la confidencialidad de la información recogida por los organismos de investigación de accidentes durante las investigaciones (artículo 9), también para evitar presiones externas y facilitar el acceso a datos que puedan ser pertinentes para determinar las causas de los sucesos marítimos. Al mismo tiempo, se ha revisado el artículo 17 *bis* para enmarcar mejor la participación de la Comisión y de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en la formación y en el apoyo operativo que se presta a los organismos de investigación de accidentes en la realización de sus investigaciones; tal apoyo debe prestarse exclusivamente a petición de las autoridades a cargo de la investigación y siempre que no surja ningún conflicto de intereses.
14. En segundo lugar, con el fin de atender a las diferentes necesidades y estructuras organizativas a nivel nacional, evitando al mismo tiempo cargas administrativas innecesarias, se ha modificado el artículo 8, apartado 7, para permitir que cada Estado miembro decida si pone en marcha un sistema de gestión de la calidad para la autoridad nacional a cargo de la investigación sobre seguridad marítima. Con el mismo objetivo de reducir la carga administrativa, el texto prevé ahora la posibilidad de que los organismos de investigación de accidentes elaboren «informes simplificados», lo que reduce la carga de trabajo en situaciones en las que un informe completo no aporta valor añadido.

15. En tercer lugar, ha vuelto a redactarse el artículo 20 con el objetivo de facultar a la Comisión para adoptar actos delegados a fin de adaptar los anexos a la evolución del Derecho marítimo internacional relacionado con la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, y de facilitar la recopilación y puesta en común de conocimientos, así como la comunicación.
16. Por último, el plazo de transposición propuesto por la Comisión (un año después de la entrada en vigor de la Directiva de modificación) se ampliaría a cuatro años.
17. En esta fase del procedimiento, la Comisión mantiene una reserva de procedimiento sobre todas las modificaciones de su propuesta.

IV. CONCLUSIONES

18. En vista de lo anterior, se invita al Consejo a que alcance una *orientación general* sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, sobre la base del texto transaccional que figura en el anexo del presente informe.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

⁷ DO C de , p. .

⁸ DO C de , p. .

- (1) La Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹ establece los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y prevé un sistema de investigaciones de seguridad. La investigación de los accidentes marítimos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Directiva está a cargo de organismos de investigación independientes establecidos en los Estados miembros para mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino, con el fin de aprender del pasado al objeto de evitar futuros siniestros y sucesos.
- (2) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2009/18/CE, se han producido cambios en el entorno normativo internacional, así como avances tecnológicos. Estos cambios y avances, así como la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 2009/18/CE, deben tenerse en cuenta.
- (3) La Directiva 2009/18/CE hace referencia a una serie de textos jurídicos adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) que han sido derogados, modificados o revisados desde su entrada en vigor. Por ejemplo, hace referencia al «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos» [Resolución A.849(20) de la OMI, de 27 de noviembre de 1997], que ha sido revocado por el «Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros)» [Resolución MSC.255(84), de 16 de mayo de 2008] junto con las «Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (Resolución MSC.255(84))» adoptadas mediante la Resolución A.1075(28).
- (4) El Código de investigación de siniestros de la OMI introduce nuevas definiciones, como la de «autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima», mientras que se suprimen otros conceptos, como el de «siniestro grave». Estos cambios deben incorporarse a la Directiva 2009/18/CE.
- (5) La Directiva 2009/18/CE también hace referencia a la circular MSC-MEPC.3/Circ.3 de la OMI de 2008, que fue sustituida por la circular MSC-MEPC.3/Circ.4/rev.1 «Informes sobre siniestros y sucesos marítimos. Procedimientos de notificación revisados y armonizados», de 18 de noviembre de 2014.

⁹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

- (6) Las Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros [A.1075(28)], adoptadas el 4 de diciembre de 2013, proporcionan orientaciones prácticas relativas a la investigación sistemática de los siniestros y sucesos marítimos y permiten la formulación de análisis eficaces y medidas preventivas. Esas directrices deben incorporarse a la Directiva 2009/18/CE.
- (7) Los buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora están actualmente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/18/CE, por lo que las investigaciones sobre accidentes marítimos que afecten a dichos buques pesqueros no son sistemáticas ni están armonizadas. Estos buques son más propensos a volcar y las caídas por la borda de miembros de la tripulación son relativamente frecuentes. Por lo tanto, es necesario proteger esos buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente mediante la introducción de una evaluación preliminar de los siniestros marítimos muy graves que afecten a buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora, a fin de determinar si las autoridades deben iniciar una investigación de seguridad teniendo en cuenta, entre otras cosas, las pruebas disponibles y la posibilidad de que los resultados de dicha investigación contribuyan a la prevención de futuros siniestros y sucesos.
- (7 bis) La presente Directiva no debe impedir que los Estados miembros establezcan normas nacionales para investigar siniestros o sucesos marítimos que afecten a cualquier tipo de buque que transporte doce pasajeros o menos o que se dedique a otros fines comerciales.
- (8) Algunas definiciones que figuran en la Directiva 2009/18/CE no son claras. Es preciso especificar la eslora de los buques pesqueros, en particular cuando el enfoque y las obligaciones de las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima difieran en función de la eslora del buque pesquero.
- (9) El Código de investigación de siniestros de la OMI se refiere a un acaecimiento o serie de acaecimientos «directamente relacionado con la explotación de un buque». Este concepto es objeto de discrepancias significativas y debe aclararse. Estas discrepancias afectan a la actuación de las autoridades de investigación de accidentes, en particular en lo que se refiere a los accidentes en los puertos, las posibilidades de investigaciones conjuntas y la recopilación de datos sobre los accidentes y las investigaciones.

- (10) El Código de investigación de siniestros de la OMI establece que, cuando se produce un siniestro marítimo muy grave, debe llevarse a cabo una investigación sobre seguridad marítima. Sin embargo, no ofrece ninguna orientación sobre el tiempo que debe transcurrir entre un accidente y la muerte para que esta dé lugar a un siniestro marítimo muy grave que requiera investigación. Por consiguiente, la Directiva 2009/18/CE debe proporcionar dichas orientaciones.
- (11) El personal disponible, así como los recursos operativos de las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de los Estados miembros, varían considerablemente, lo que da lugar a notificaciones e investigaciones ineficaces e incoherentes de los siniestros marítimos. Por consiguiente, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), debe proporcionar un apoyo analítico altamente especializado para cada investigación (competencias no técnicas), así como herramientas y equipos de análisis (*hardware*).
- (12) A la luz de estas consideraciones, la AESM debe organizar formaciones sobre técnicas específicas y nuevos avances y tecnologías que puedan ser útiles para la investigación de accidentes en el futuro. Esta formación debe centrarse, entre otras cosas, en los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, que son especialmente pertinentes a la luz del paquete de medidas «Objetivo 55», y en la automatización, así como en las normas del Reglamento General de Protección de Datos (RGPD).
- (12 *bis*) La independencia de las investigaciones sobre seguridad marítima debe garantizarse en todas las circunstancias, y todas las partes implicadas en estas investigaciones, incluidas las empresas, instituciones u organismos, ya sean públicos o privados, deben estar libres de conflictos de intereses.

- (14) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones de la presente Directiva por lo que respecta a la lista de textos de la OMI incluidos en su ámbito de aplicación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾.
- (14 bis) A fin de adaptar los anexos a la evolución del Derecho marítimo internacional relacionado con la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, y de facilitar la recopilación y puesta en común de conocimientos, así como la comunicación, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta al artículo 14, apartado 4, y al artículo 17, apartado 5, de la presente Directiva. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación*. El marco de cooperación permanente establecido por la presente Directiva debe tener una participación especial en esas consultas. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.
- (15) Habida cuenta del ciclo completo de visitas realizadas por la AESM a los Estados miembros para supervisar la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar [*diez años después de su entrada en vigor, mencionada en el artículo 23*] e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para llevar a cabo esta evaluación.

¹⁰ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (16) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, establecer normas sobre la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo para mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (17) Por lo tanto, procede modificar la Directiva 2009/18/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/18/CE

La Directiva 2009/18/CE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El objetivo de las investigaciones llevadas a cabo en virtud de la presente Directiva no debe ser la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpa, por lo que no se inferirá culpa ni responsabilidad alguna de los resultados de estas investigaciones. Los Estados miembros velarán por que no se impida a las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima (en lo sucesivo, las “autoridades de investigación”) informar plenamente acerca de las causas del siniestro o suceso marítimo, ni se les impongan restricciones al respecto.».
- 2) En el artículo 2, el apartado 2 se modifica como sigue:
 - a) *(suprimido)*
 - b) se suprime la letra d).

- 3) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) “Código de investigación de siniestros de la OMI”, el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos que figura en el anexo de la Resolución MSC.255(84) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su versión actualizada;
- 2) “Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros”, las directrices adoptadas en la Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.1075(28) el 4 de diciembre de 2013, en su versión actualizada;
- 3) los términos que se enumeran a continuación se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el Código de investigación de siniestros de la OMI:
 - a) “siniestro marítimo”;
 - b) “siniestro marítimo muy grave”;
 - c) “suceso marítimo”;
 - d) “investigación sobre seguridad marítima”;
 - e) “autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima”;
 - f) “Estado responsable de la investigación sobre seguridad marítima”;
 - g) “Estado con intereses de consideración”;
 - h) “lesiones graves”;

- 4) “Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo”, las directrices que figuran en el anexo de la Resolución LEG.3(91) del Comité Jurídico de la OMI, de 27 de abril de 2006, aprobadas por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 296.^a reunión, celebrada del 12 al 16 de junio de 2006;
- 5) los términos “buque de pasaje de transbordo rodado” y “nave de pasaje de gran velocidad” se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el artículo 2 de la Directiva (UE) 2017/2110¹¹;
- 6) “registrador de datos de la travesía” (en lo sucesivo, “RDT”) y “registrador de datos de la travesía simplificado” (en lo sucesivo, “RDT-S”) se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en las Resoluciones MSC.333(90) y MSC.163(78) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI en sus versiones actualizadas, complementadas por las normas de funcionamiento pertinentes de la OMI en función de la fecha de instalación a bordo, sin perjuicio de la legislación de la Unión;
- 7) “recomendación sobre seguridad”, cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:
- a) la autoridad de investigación del Estado que lleve a cabo, o dirija, la investigación sobre seguridad, sobre la base de la información obtenida en dicha investigación; o, en su caso,
 - b) la Comisión, basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados de las investigaciones de seguridad realizadas.
- 8) “eslora de un buque pesquero” se entenderá de conformidad con la definición que figura en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2017/1130¹²;

¹¹ Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

9) “lesión mortal”, toda lesión sufrida por una persona en un accidente que provoque su muerte en los quince días siguientes a la fecha del accidente, si se dispone de la información conexas.».

4) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa, y que las autoridades de investigación puedan informar sobre los resultados de una investigación sobre seguridad marítima sin dirección ni interferencia de ninguna persona, organización o parte que pueda verse afectada por sus resultados;»;

b) en el apartado 2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) la coordinación de las actividades de sus respectivas autoridades de investigación, en la medida en que sea preciso para lograr el objetivo de la presente Directiva.».

5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Obligación de investigar

1. Cada Estado miembro velará por que la autoridad de investigación a que se refiere el artículo 8 lleve a cabo una investigación de seguridad cuando se produzca un siniestro marítimo muy grave que:

- a) afecte a buques que enarbolan su pabellón, con independencia de la localización del siniestro;
- b) se produzca en su mar territorial o sus aguas interiores, tal como las define la CNUDM, con independencia del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados en el siniestro, o

¹² Reglamento (UE) 2017/1130 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, por el que se definen las características de los barcos de pesca (DO L 169 de 30.6.2017, p. 1).

- c) afecte a intereses de consideración del Estado miembro, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados.
2. En el caso de un buque pesquero de menos de 15 metros de eslora, la autoridad de investigación llevará a cabo una evaluación preliminar del siniestro marítimo muy grave a fin de determinar si procede o no llevar a cabo una investigación de seguridad.

En los casos en los que la autoridad de investigación decida no llevar a cabo una investigación de seguridad de un siniestro marítimo muy grave que afecte a un buque pesquero de menos de 15 metros de eslora, los motivos de dicha decisión se registrarán y notificarán de conformidad con el artículo 17, apartado 3.

3. En las decisiones a que se refiere el apartado 2, la autoridad de investigación tendrá en cuenta las pruebas disponibles, así como la posibilidad de que los resultados de la investigación de seguridad conduzcan a la prevención de futuros siniestros y sucesos. En el caso de cualquier otro tipo de siniestro o suceso marítimo, la autoridad de investigación decidirá si procede o no realizar una investigación de seguridad.

4. La autoridad de investigación del Estado miembro investigador principal determinará, en colaboración con las autoridades equivalentes de los demás Estados con intereses de consideración, el alcance y las modalidades prácticas de la investigación de seguridad, de la manera que estime más adecuada para la consecución del objetivo de la presente Directiva y al objeto de prevenir futuros siniestros y sucesos.

5. Cuando lleve a cabo investigaciones de seguridad, la autoridad de investigación seguirá las Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros. Los investigadores podrán apartarse de dichas Directrices cuando se considere necesario, según su criterio profesional, para lograr los fines de la investigación. La Comisión podrá adoptar recomendaciones para la aplicación de dichas Directrices, teniendo en cuenta toda experiencia pertinente extraída de las investigaciones de seguridad, y previa consulta a las autoridades de investigación en relación con el marco de colaboración permanente definido en el artículo 10.

6. A la hora de decidir si un siniestro o suceso marítimo que se produzca durante el ataque, el amarre o en muelle, y en el que estén implicados trabajadores de tierra o del puerto, está “directamente relacionado con la explotación de un buque” y, por lo tanto, está sujeto a una investigación de seguridad, los Estados miembros, de conformidad con su legislación nacional, prestarán especial atención a la implicación de la estructura, el equipo, los procedimientos, la tripulación y la gestión del buque en la actividad que se esté llevando a cabo y a su pertinencia para dicha actividad.

7. Toda investigación de seguridad deberá iniciarse sin demora después de que se produzca un siniestro o suceso marítimo y, en cualquier caso, en un plazo no superior a dos meses a partir del siniestro o suceso.

8. Si, en el curso de una investigación sobre seguridad marítima, se tiene conocimiento de que se ha cometido un delito con arreglo a los artículos 3, *3bis*, *3ter* o *3quater* del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988, en su versión actualizada, la autoridad de investigación informará inmediatamente a las autoridades de seguridad marítima del Estado o Estados miembros y de cualquier tercer país afectado, teniendo en cuenta la legislación nacional.».

6) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Obligación de notificación

Cada Estado miembro deberá exigir, en el marco de su ordenamiento jurídico, que las autoridades competentes, las partes implicadas o ambas notifiquen de inmediato a su autoridad de investigación todos los siniestros y sucesos que se produzcan y que estén incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.».

7) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La realización de investigaciones de seguridad paralelas respecto del mismo siniestro o suceso marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales. En tales casos, los Estados miembros notificarán a la Comisión las razones para la realización de dichas investigaciones paralelas. Los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, las autoridades de investigación intercambiarán toda la información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.»;

b) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Durante la investigación sobre seguridad marítima, los Estados miembros con intereses de consideración deberán facilitar, en la medida de lo posible, a los Estados miembros responsables de la investigación sobre seguridad marítima el acceso a la información pertinente para dicha investigación. También puede darse al investigador o los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima acceso a la información en poder de los inspectores gubernamentales, guardacostas, operadores de servicios de tráfico marítimo, pilotos y demás personal marítimo del Estado con intereses de consideración, de conformidad con su legislación nacional.»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un siniestro o suceso marítimo, el procedimiento de investigación de seguridad será incoado por el Estado en cuyo mar territorial o aguas interiores, tal como las define la CNUDM, ocurra el accidente o suceso o, si este se produce en otras aguas, por el último Estado miembro visitado por el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad. Dicho Estado será responsable de la investigación de seguridad y de la coordinación con otros Estados miembros con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.».

- 8) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima

1. Los Estados miembros velarán por que las investigaciones sobre seguridad marítima sean llevadas a cabo bajo la responsabilidad de una autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima que sea imparcial, independiente y permanente, y que esté dotada de las competencias necesarias y de medios y recursos financieros suficientes, por investigadores debidamente cualificados, competentes en asuntos relacionados con los siniestros y sucesos marítimos para cumplir sus obligaciones en virtud de la presente Directiva.

No se excluye el nombramiento, cuando sea pertinente, de investigadores con las competencias especializadas necesarias para formar parte de una investigación sobre seguridad marítima con carácter temporal, ni el recurso a consultores para proporcionar asesoramiento especializado sobre cualquier aspecto de una investigación sobre seguridad marítima.

Para llevar a cabo la investigación de seguridad de manera imparcial, la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima será independiente en su organización, estructura jurídica y toma de decisiones respecto de terceros cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido que se le haya encomendado.

Los Estados miembros desprovistos de litoral marítimo sin barcos ni buques que enarboleden su pabellón que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva determinarán un punto de referencia independiente para cooperar en la investigación de seguridad con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c).

2. La autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima velará por que los investigadores posean conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales. Además, dicha autoridad garantizará el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados, en caso necesario.

3. Las actividades confiadas a la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima podrán incluir la recopilación y el análisis de datos relacionados con la seguridad marítima, en particular con fines de prevención, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen, por su parte, responsabilidad alguna de orden reglamentario o administrativo o en materia de normas.

4. Los Estados miembros, actuando dentro del marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos, garantizarán que se proporcione toda la información pertinente para llevar a cabo la investigación sobre seguridad marítima a los investigadores de su autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima o de cualquier otra autoridad a cargo de dicha investigación en la que hayan delegado la tarea de investigación sobre seguridad marítima, si procede en colaboración con las autoridades responsables de la investigación judicial, y, en consecuencia, que estén autorizados a:

- a) acceder a cualquier zona pertinente o al lugar del siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva;
- b) garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis;
- c) exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en la letra b) y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos;
- d) acceder libremente a cualquier información pertinente y cualquier dato registrado, incluidos los procedentes de RDT o RDT-S, en relación con un buque, grabaciones de los servicios de tráfico de buques, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como copiar y utilizar dichos datos e información;
- e) acceder libremente a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos;
- f) solicitar y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas;

- g) interrogar a los testigos sin que esté presente ninguna persona cuyos intereses puedan considerarse perjudiciales para la investigación de seguridad;
 - h) obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en el Estado miembro;
 - i) solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto, los funcionarios del servicio de guardacostas, los operadores del servicio de tráfico marítimo, los equipos de búsqueda y salvamento, los prácticos o cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.
5. La autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima estará capacitada para reaccionar sin demora ante la notificación de un siniestro y para obtener los recursos suficientes a fin de desempeñar sus funciones de manera independiente. Sus investigadores deberán gozar de un estatuto que les ofrezca las garantías de independencia necesarias.
6. La autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima podrá combinar las tareas que tenga asignadas en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los siniestros marítimos siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.
7. Cada Estado miembro podrá desarrollar, poner en marcha y mantener un sistema de gestión de la calidad para su autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima.».

- 9) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Confidencialidad

- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, los Estados miembros, actuando dentro del marco de sus ordenamientos jurídicos, velarán por que no se faciliten los siguientes registros para fines distintos de la investigación sobre seguridad marítima, salvo que la autoridad competente del Estado miembro determine que su divulgación reviste un interés público superior, incluidos los casos en que se concluya que los beneficios de la divulgación superan el efecto negativo nacional e internacional que tal actuación podría tener en esa investigación de seguridad o en cualquier investigación de seguridad futura:
- a) todas las declaraciones tomadas a personas por la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima en el transcurso de dicha investigación;
 - b) registros que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación sobre seguridad marítima;
 - c) información recogida por la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima que sea de índole especialmente sensible y personal, incluida información sobre la salud de las personas;
 - d) material presentado posteriormente durante el transcurso de la investigación sobre seguridad marítima, como notas, borradores, dictámenes redactados por los investigadores sobre seguridad marítima, opiniones manifestadas al analizar la información;
 - e) información y pruebas facilitadas por investigadores sobre seguridad marítima de otros Estados miembros o de terceros países, con arreglo a las normas internacionales y prácticas recomendadas, si así lo solicita su autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima;
 - f) borradores de informes provisionales, sucintos o definitivos;

- g) todas las comunicaciones entre personas que hayan estado involucradas en las operaciones del buque;
- h) los registros escritos o electrónicos, así como las transcripciones de los registros, del servicio de tráfico de buques, incluidos los informes y los resultados elaborados con fines internos.

2. No se facilitarán ni se utilizarán los registros de registradores de datos de la travesía ni de registradores de datos de la travesía simplificados procedentes de una investigación sobre seguridad marítima para fines distintos de la investigación sobre seguridad marítima o de la seguridad de los buques, salvo cuando dichos registros se anonimicen o se divulguen con arreglo a procedimientos seguros.

3. A los efectos a que se refiere el apartado 1, solo podrán divulgarse los datos que sean estrictamente necesarios.

4. Los Estados miembros podrán decidir limitar los casos en los que puede adoptarse dicha decisión de divulgación, si bien respetando el Derecho de la Unión.».

10) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros establecerán, en estrecha colaboración con la Comisión, un marco de colaboración permanente por el que se habilite a sus autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima para colaborar entre sí, en la medida en que sea preciso para la consecución del objetivo de la presente Directiva.»;

b) el apartado 3 se modifica como sigue:

a) el párrafo introductorio y la letra a) se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Dentro del marco de colaboración permanente, las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de los Estados miembros acordarán, en particular, las mejores modalidades de colaboración con objeto de:

a) permitir a las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima que compartan tanto las instalaciones, los dispositivos y los equipos destinados a la investigación técnica de los restos de naufragio, como los equipos de los buques y otros objetos pertinentes para las investigaciones de seguridad, lo cual incluye la extracción y evaluación de información procedente de los RDT, los RDT-S y de otros dispositivos electrónicos;»;

b) las letras h) e i) se sustituyen por las siguientes:

«h) fomentar la colaboración con las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de terceros países y con las organizaciones internacionales dedicadas a la investigación de accidentes marítimos, en los ámbitos regulados por la presente Directiva;

i) facilitar toda la información pertinente a las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima que lleven a cabo investigaciones sobre seguridad marítima.».

10 *bis*) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Toda colaboración de un Estado miembro en una investigación sobre seguridad marítima que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de los requisitos para la realización de investigaciones sobre seguridad marítima y la elaboración de informes al respecto que establece la presente Directiva. Cuando un tercer país con intereses de consideración dirija una investigación sobre seguridad marítima en la que participen uno o más Estados miembros, los Estados miembros podrán decidir no efectuar una investigación sobre seguridad marítima paralela, siempre que la investigación dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos. En tales casos, las disposiciones del artículo 14 no serán aplicables a las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de los Estados miembros.».

10 *ter*) En el artículo 13, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones electrónicas y magnéticas y cintas de vídeo, incluida la información procedente de los RDT, los RDT-S y otros dispositivos electrónicos relacionada con el periodo anterior y posterior al accidente o coincidente con este;».

- 11) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

Informes sobre accidentes

1. Toda investigación de seguridad que se lleve a cabo con arreglo a la presente Directiva dará lugar a la publicación de un informe sobre el accidente, presentado en un formato definido por la autoridad competente a cargo de la investigación sobre seguridad marítima y de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

Las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima podrán decidir que una investigación sobre seguridad marítima dé lugar a un informe sucinto que se publique en caso de que:

- a) la investigación de seguridad no se refiera a un siniestro marítimo muy grave; o
- b) el siniestro marítimo y los resultados de su investigación de seguridad no puedan dar lugar a la prevención de futuros siniestros y sucesos.

2. Las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima harán todo lo posible para poner el informe sobre el accidente a que se refiere el apartado 1, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, a disposición del público y, especialmente, del sector marítimo, en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si, en caso de un siniestro marítimo muy grave, no es posible presentar a tiempo el informe definitivo sobre el accidente, debe publicarse un informe provisional en ese plazo.

3. La autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima del Estado miembro investigador principal remitirá a la Comisión una copia del informe definitivo o provisional. Asimismo, dicha autoridad deberá tener en cuenta los comentarios técnicos que la Comisión pueda formular sobre los informes definitivos y que no afecten al fondo de las conclusiones con el propósito de mejorar la calidad del informe sobre el accidente de la manera que estime más adecuada para lograr el objetivo de la presente Directiva.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 20, a fin de modificar o completar las partes relacionadas con los datos objetivos, la descripción detallada y el análisis del anexo I.».

12) El artículo 15 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con la legislación internacional y de la Unión.»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cuando proceda, una autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima o la Comisión formularán recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones sobre seguridad marítima realizadas.».

13) En el artículo 16, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Sin perjuicio de su derecho a emitir una alerta rápida, la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de un Estado miembro informará sin demora a la Comisión de la necesidad de emitir una alerta rápida, en cualquier fase de una investigación sobre seguridad marítima, si llega a determinar que es preciso tomar medidas urgentes a escala de la Unión para evitar el riesgo de siniestros futuros.».

14) El artículo 17 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Los Estados miembros notificarán en la EMCIP todos los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con el formato del anexo II y, cuando se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima, facilitarán los datos resultantes de dichas investigaciones de conformidad con el esquema de la base de datos EMCIP. En el caso de los buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora, solo se exigirá la notificación de siniestros marítimos muy graves. Cuando no se investiguen siniestros marítimos muy graves que afecten a buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora, deberán indicarse los motivos para no hacerlo.».

- b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de los Estados miembros notificarán a la EMCIP la totalidad de los siniestros marítimos muy graves. Los Estados miembros podrán decidir la designación de la autoridad o autoridades nacionales competentes para informar sobre todos los demás siniestros y sucesos marítimos. Cuando la Comisión tenga conocimiento de un siniestro o suceso marítimo, informará a las autoridades nacionales competentes.»;

- c) se inserta el apartado siguiente:

«5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 20 a fin de modificar o completar el anexo II en lo referente a la información que debe facilitarse en él para tener en cuenta las modificaciones que la OMI ha introducido en el Código de investigación de siniestros de la OMI o las Directrices de la OMI conexas.».

- 15) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 17 bis

Formación y apoyo operativo

1. A petición expresa de las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de los Estados miembros, la Comisión facilitará el desarrollo de las capacidades, así como la puesta en común de conocimientos en el seno de dichas autoridades y entre ellas, mediante la impartición de formación sobre nuevos avances jurídicos y tecnológicos, técnicas y herramientas específicas y tecnologías relacionadas con los buques, sus equipos y operaciones.
2. A petición de las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de los Estados miembros, y suponiendo que no surja ningún conflicto de intereses, la Comisión prestará apoyo operativo a dichos Estados miembros en la realización de sus investigaciones sobre seguridad marítima. Ese apoyo podrá incluir el suministro de herramientas o equipos analíticos especializados, así como conocimientos técnicos específicos que no suelen necesitar las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima, siempre que se garantice su independencia.».

- 16) El artículo 19 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 19

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

- 17) El artículo 20 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 20

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 14, apartado 4, y el artículo 17, apartado 5, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [*fecha de entrada en vigor del acto legislativo de base*].
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 14, apartado 4, y el artículo 17, apartado 5, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 14, apartado 4, y el artículo 17, apartado 5, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

- 18) El artículo 23 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 23

Revisión de la aplicación

La Comisión, a más tardar el *[OP: insértese la fecha: diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]*, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva.».

- 19) En el artículo 24, se añade el apartado siguiente:

«3. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión con efectos a partir del vencimiento del plazo de transposición de la presente Directiva, que se define en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva ... *[insértese la referencia a la Directiva modificativa]*.».

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva, a más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de esta.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente
