



Bruxelles, 28 noiembrie 2023
(OR. en)

15950/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0164(COD)**

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

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	13015/23
Nr. doc. Csie:	10115/23
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 1 iunie 2023, Comisia a trimis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului.
2. Propunerea se referă la o modificare a Directivei 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹.

¹ JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

3. Directiva 2009/18/CE prevede un sistem de investigații privind siguranța pentru a desprinde învățăminte din accidentele maritime și pentru a preveni repetarea acestora. Accidentele maritime care intră în domeniul de aplicare al directivei sunt investigate pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și pentru a proteja mediul marin.
4. Revizuirea directivei are următoarele obiective specifice:
- îmbunătățirea protecției navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului. Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri nu sunt incluse în domeniul de aplicare actual al directivei, ceea ce înseamnă că accidentele care implică pierderi de vieți omenești și de nave nu sunt investigate în mod sistematic și armonizat;
 - clarificarea definițiilor și a textului juridic, astfel încât organismele de investigare a accidentelor din statele membre să investigheze toate accidentele care trebuie investigate în timp util și în mod armonizat;
 - consolidarea capacității organismelor de investigare a accidentelor de a efectua investigațiile privind accidentele (și de a raporta cu privire la aceste investigații) în timp util, cu expertiza necesară și în mod independent, inclusiv în ceea ce privește combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și tehnologiile aferente, și
 - actualizarea unei serii de definiții și trimiteri la legislația UE relevantă și la regulamentele OMI, pentru a asigura claritatea și coerența.
5. Comisia a adoptat propunerea în contextul Programului său privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și ca urmare imediată a unei evaluări *ex post*¹ și a verificării adecvării pentru domeniul transportului maritim², efectuate în 2018.
6. Propunerea se bazează pe rezultatele unei evaluări a impactului³ care a avut la bază un studiu de sprijin extern. Evaluarea impactului a fost prezentată și examinată în detaliu în cadrul unei reuniuni a grupului de lucru și nu a generat preocupări majore pentru delegații.

¹ Doc. 9131/18 + ADD 1.

² Doc. 9128/18 + ADD 1.

³ Doc. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Propunerea a fost însoțită de o evaluare a impactului¹, care a fost prezentată și examinată în detaliu cu ocazia unei reuniuni a grupului de lucru. Observațiile formulate s-au referit în principal la costurile certificării sistemelor de management al calității pentru autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă și la modul în care sunt calculate aceste costuri.

II. EXAMINAREA DE CĂTRE CELELALTE INSTITUȚII

8. La 20 iulie 2023, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a numit-o pe dna Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Țările de Jos) în calitate de raportoare. Dna Nagtegaal și-a înaintat proiectul de raport la 18 septembrie, iar votul Comisiei TRAN cu privire la această propunere este planificat în prezent pentru 7 decembrie.
9. La 20 septembrie 2023, Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la propunere². La 23 iunie 2023, Comitetul European al Regiunilor a luat decizia să nu emită niciun aviz.

III. STADIUL LUCRĂRILOR ÎN CADRUL CONSILIULUI

10. Grupul de lucru pentru transport maritim a discutat propunerea în cadrul mai multor reuniuni, începând din iunie 2023. Toate delegațiile și-au exprimat sprijinul general pentru obiectivele propunerii Comisiei, în vederea îmbunătățirii siguranței maritime și a protejării mediului marin.
11. La reuniunea sa din 22 noiembrie, Comitetul Reprezentanților Permanenți și-a confirmat sprijinul pentru cel mai recent compromis și a recomandat Consiliului să ajungă la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 4 decembrie 2023.

¹ Doc. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² Doc. 13372/23.

12. Pentru a permite organismelor de investigare a accidentelor să efectueze investigațiile privind accidentele (și să raporteze cu privire la acestea) într-un mod similar în întreaga Uniune, activitatea s-a axat pe clarificarea normelor existente și pe îmbunătățirea coerenței acestora cu reglementările internaționale relevante. Au fost introduse mai multe modificări în propunerea Comisiei, având ca obiectiv principal consolidarea dispozițiilor privind independența organismelor de investigare a accidentelor și confidențialitatea constatărilor acestora, precum și reducerea sarcinilor administrative inutile. Trebuie notate trei modificări de fond principale.
13. În primul rând, formularea alineatului (2) de la articolul 1 a fost revizuită pentru a clarifica faptul că scopul investigațiilor efectuate de organismele de investigare a accidentelor nu este de a stabili răspunderea sau de a atribui culpa. Toate statele membre dispun deja de cadre juridice în acest scop; în schimb, activitatea organismelor de investigare a accidentelor ar trebui să se concentreze pe raportarea completă a cauzelor unui accident sau incident maritim, fără nicio presiune externă nejustificată, pentru a învăța din accidentele maritime și pentru a preveni repetarea acestora. În plus, dispozițiile privind confidențialitatea informațiilor colectate de organismele de investigare a accidentelor în timpul investigațiilor au fost consolidate (articolul 9), inclusiv pentru a evita presiunile externe și pentru a facilita accesul la date care ar putea fi relevante pentru identificarea cauzelor incidentelor maritime. În același timp, articolul 17a fost revizuit pentru a defini mai bine implicarea Comisiei și a EMSA în formarea și în sprijinul operațional oferite organismelor de investigare a accidentelor pentru desfășurarea investigațiilor lor; un astfel de sprijin ar trebui acordat numai la cererea autorităților responsabile cu investigațiile și numai dacă nu există niciun conflict de interese.
14. În al doilea rând, pentru a răspunde diferitelor nevoi și structuri organizaționale de la nivel național, evitând în același timp sarcinile administrative inutile, alineatul (7) de la articolul 8 a fost modificat pentru a permite fiecărui stat membru să decidă dacă să pună în aplicare sau nu un sistem de management al calității pentru autoritatea națională responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă. În același scop al reducerii sarcinii administrative, textul prevede acum posibilitatea ca organismele de investigare a accidentelor să elaboreze „rapoarte simplificate”, ceea ce reduce volumul de muncă în situațiile în care nu există valoare adăugată în elaborarea unui raport complet.

15. În al treilea rând, articolul 20 fost reformulat pentru a conferi Comisiei competența de a adopta acte delegate în vederea adaptării anexelor la evoluția dreptului maritim internațional referitor la investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și pentru a facilita colectarea și schimbul de informații și raportarea.
16. În sfârșit, termenul de transpunere propus de Comisie (un an de la intrarea în vigoare a directivei de modificare) ar urma să fie prelungit la patru ani.
17. În această etapă a procedurii, Comisia menține o rezervă procedurală cu privire la toate modificările aduse propunerii sale.

IV. CONCLUZII

18. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat să ajungă la o *abordare generală* cu privire la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, pe baza compromisului prezentat în anexa la prezentul raport.
-

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, precum și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

- (1) Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁹ stabilește principiile fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și prevede un sistem de investigații privind siguranța. Accidentele maritime care intră în domeniul de aplicare al directivei respective sunt investigate de organe de anchetă independente înființate în statele membre pentru a îmbunătăți siguranța maritimă, precum și pentru a proteja mediul marin, cu scopul de a învăța din trecut astfel încât să se prevină accidentele și incidentele viitoare.
- (2) De la intrarea în vigoare a Directivei 2009/18/CE, au avut loc modificări ale cadrului de reglementare internațional și evoluții ale tehnologiei. Ar trebui să se țină seama de aceste modificări și evoluții, precum și de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei 2009/18/CE.
- (3) În Directiva 2009/18/CE se face trimitere la o serie de texte juridice adoptate de Organizația Maritimă Internațională (OMI) care au fost abrogate, modificate sau revizuite de la intrarea sa în vigoare. De exemplu, în directiva respectivă se face trimitere la „Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” [Rezoluția A.849(20) a OMI din 27 noiembrie 1997], care a fost revocat prin „Codul de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul pentru investigarea accidentelor)” [Rezoluția MSC.255(84) din 16 mai 2008] și Rezoluția A.1075(28) „Linii directoare destinate ajutării investigatorilor în implementarea Codului pentru investigarea accidentelor [Rezoluția MSC.255(84)]”.
- (4) Codul OMI pentru investigarea accidentelor introduce definiții noi, cum ar fi definiția „autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă”, în timp ce alte concepte sunt eliminate, cum ar fi conceptul de „accident grav”. Aceste modificări ar trebui încorporate în Directiva 2009/18/CE.
- (5) În Directiva 2009/18/CE se face, de asemenea, trimitere la Circulara MSC-MEPC.Circ.3 a OMI din 2008, care a fost înlocuită de Circulara MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 – Rapoarte privind accidentele și incidentele maritime – Proceduri armonizate de raportare revizuite din 18 noiembrie 2014.

⁹ JO L 131, 28.5.2009, p. 114.

- (6) Liniile directoare ale OMI destinate ajutării investigatorilor în implementarea Codului pentru investigarea accidentelor [Rezoluția A.1075 (28)], adoptate la 4 decembrie 2013, oferă recomandări practice pentru investigarea sistematică a accidentelor și incidentelor maritime și permit realizarea de analize și luarea de măsuri de prevenire eficiente. Aceste linii directoare ar trebui incluse în Directiva 2009/18/CE.
- (7) Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste nave de pescuit se desfășoară într-un mod care nu este nici sistematic, nici armonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de a se răsturna și se întâmplă relativ frecvent ca membrii echipajului să cadă peste bord. Prin urmare, este necesară protecția acestor nave de pescuit, a membrilor echipajelor lor și a mediului prin introducerea unei evaluări preliminare a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța, ținând seama, printre altele, de dovezile disponibile, precum și de potențialul ca constatările investigației privind siguranța să conducă la prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare.
- (7a) Prezenta directivă nu ar trebui să împiedice statele membre să stabilească norme naționale pentru investigarea accidentelor sau incidentelor maritime care implică orice tip de navă care transportă 12 pasageri sau mai puțin sau care se implică în alte activități comerciale.
- (8) Unele definiții prevăzute în Directiva 2009/18/CE nu sunt clare. Ar trebui specificată definiția lungimii unei nave de pescuit, în special atunci când există o distincție în ceea ce privește abordarea și obligațiile autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă în funcție de lungimea navei de pescuit.
- (9) Codul OMI pentru investigarea accidentelor se referă la un eveniment sau la o serie de evenimente care s-au produs „în legătură directă cu operațiunile unei nave”. Acest concept face obiectul unor divergențe semnificative și ar trebui clarificat. Aceste divergențe au un impact asupra acțiunilor autorităților responsabile cu investigarea accidentelor, în special în ceea ce privește accidentele din porturi, posibilitățile de efectuare a unor investigații comune și colectarea de date privind accidentele și investigațiile.

- (10) Codul OMI pentru investigarea accidentelor prevede că, atunci când are loc un accident maritim foarte grav, se efectuează o investigație privind siguranța maritimă. Cu toate acestea, nu există nicio indicație cu privire la intervalul de timp în care trebuie să se producă decesul unei persoane ca urmare a unui accident pentru ca acesta să fie clasificat drept accident maritim foarte grav care necesită o investigație. Prin urmare, Directiva 2009/18/CE ar trebui să ofere indicații în această privință.
- (11) Personalul disponibil, precum și resursele operaționale ale autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre variază în mod clar, ceea ce duce la raportări și investigații ineficace și inconsecvente cu privire la accidentele maritime. Prin urmare, Comisia, cu sprijinul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), ar trebui să ofere sprijin analitic de înaltă specializare pentru investigațiile individuale (competențe non-tehnice), precum și instrumente și echipamente analitice (hardware).
- (12) În lumina celor menționate anterior, EMSA ar trebui să organizeze ~~cursuri de~~ cursuri de formare privind tehnici specifice și evoluții și tehnologii noi care ar putea fi relevante pentru investigarea accidentelor în viitor. Aceste cursuri de formare ar trebui să se axeze, printre altele, pe combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, care sunt deosebit de relevanți din perspectiva pachetului „Pregătiți pentru 55”, și pe automatizare, precum și pe normele Regulamentului general privind protecția datelor (RGPD).
- (12a) Independența investigațiilor privind siguranța maritimă trebuie asigurată în toate circumstanțele și nimeni dintre toți cei implicați în aceste investigații, inclusiv companiile, instituțiile sau agențiile publice sau private, nu ar trebui să se afle în niciun conflict de interese.

- (14) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei directive cu privire la lista textelor OMI care intră în domeniul său de aplicare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁰⁾.
- (14a) În vederea adaptării anexelor la evoluția dreptului maritim internațional referitor la investigarea accidentelor din sectorul transportului maritim și pentru a facilita colectarea și schimbul de informații și raportarea, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește articolul 14 alineatul (4) și articolul 17 alineatul (5) din prezenta directivă. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație*. În special, în aceste consultări ar trebui să fie implicat cadrul de cooperare permanentă instituit prin prezenta directivă. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (15) Având în vedere ciclul complet al vizitelor efectuate de EMSA în statele membre pentru a monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive cel târziu la *[10 ani de la intrarea sa în vigoare, astfel cum se menționează la articolul 23]* și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia în vederea colectării tuturor informațiilor necesare pentru evaluare.

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (16) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume de a stabili norme privind investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a proteja mediul marin, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (17) Prin urmare, Directiva 2009/18/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2009/18/CE

Directiva 2009/18/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Obiectivul investigațiilor efectuate în temeiul prezentei directive nu este de a stabili răspunderea sau culpa, astfel încât din constatările acestor investigații nu se deduce nicio culpă sau răspundere. Statele membre iau măsurile necesare astfel încât autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă (denumite în continuare «autoritățile responsabile cu investigațiile») să nu fie împiedicate să efectueze raportări complete privind cauzele unui accident sau incident maritim sau să nu fie limitate în această privință.”

2. Articolul 2 alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(a) *(eliminat)*;

(b) litera (d) se elimină.

3. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

1. «Codul OMI pentru investigarea accidentelor» înseamnă Codul de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime care figurează în anexă la Rezoluția MSC.255(84) a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, în versiunea sa actualizată;
2. «Liniile directoare ale OMI destinate ajutării investigatorilor în implementarea Codului pentru investigarea accidentelor» înseamnă liniile directoare adoptate de Adunarea OMI prin Rezoluția A.1075(28) din 4 decembrie 2013, în versiunea lor actualizată;
3. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de Codul OMI pentru investigarea accidentelor:
 - (a) «accident maritim»;
 - (b) «accident maritim foarte grav»;
 - (c) «incident maritim»;
 - (d) «investigație privind siguranța maritimă»;
 - (e) «autoritate responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă»;
 - (f) «stat care efectuează investigațiile privind siguranța maritimă»;
 - (g) «stat interesat în mod deosebit»;
 - (h) «rănire gravă»;

4. «Liniile directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim» înseamnă liniile directoare care figurează în anexă la Rezoluția LEG.3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006, astfel cum au fost aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a reuniuni a sale din 12-16 iunie 2006;
5. termenii «navă de pasageri de tip ro-ro» și «ambarcațiune de pasageri de mare viteză» se înțeleg în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva (UE) 2017/2110¹¹;
6. termenii «înregistrator al parametrilor de navigație» (denumit în continuare «VDR») și «înregistrator al parametrilor de navigație simplificat» (denumit în continuare «S-VDR») se înțeleg în conformitate cu definițiile cuprinse în Rezoluțiile MSC.333(90) și MSC.163(78) ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, în versiunile lor actualizate, astfel cum sunt completate de standardele de performanță relevante ale OMI, în funcție de data instalării la bord, fără a aduce atingere legislației Uniunii;
7. «recomandare privind siguranța» înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, formulată de:
 - (a) autoritatea responsabilă cu investigațiile a statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză sau, după caz,
 - (b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate;
8. «lungime a unei nave de pescuit» se înțelege în conformitate cu definiția de la articolul 2 din Regulamentul (UE) 2017/1130¹²;

¹¹ Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61).

¹² Regulamentul (UE) 2017/1130 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2017 de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit (JO L 169, 30.6.2017, p. 1).

9. «rănire mortală» înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 15 zile de la data producerii accidentului, dacă sunt disponibile informațiile aferente.”

4. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei și că autoritățile responsabile cu investigațiile sunt în măsură să raporteze cu privire la rezultatele unei investigații privind siguranța maritimă fără instrucțiuni sau ingerințe din partea oricăror persoane, organizații sau părți care ar putea fi afectate de rezultatul acesteia;”;

(b) la alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) coordonarea activităților autorităților lor responsabile cu investigațiile, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.”

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Obligația de a desfășura investigații

(1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de autoritatea responsabilă cu investigațiile menționată la articolul 8 în urma unui accident maritim foarte grav:

(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului;

(b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident; sau

(c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.

(2) În cazul unei nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, autoritatea responsabilă cu investigațiile realizează o evaluare preliminară a accidentului maritim foarte grav pentru a stabili dacă să efectueze sau nu o investigație privind siguranța.

În cazul în care autoritatea responsabilă cu investigațiile decide să nu efectueze o investigație privind siguranța a unui accident maritim foarte grav care a implicat o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, motivele pe care se întemeiază respectiva decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3).

(3) Pentru luarea deciziilor menționate la alineatul (2), autoritatea responsabilă cu investigațiile ține seama de dovezile disponibile, precum și de posibilitatea ca rezultatele investigației privind siguranța să conducă la prevenirea unor accidente și incidente viitoare. În oricare alte cazuri de accidente sau incidente maritime, autoritatea responsabilă cu investigațiile decide dacă să efectueze sau nu o investigație privind siguranța.

(4) Domeniul de aplicare și modalitățile practice de desfășurare a investigațiilor privind siguranța sunt determinate de autoritatea responsabilă cu investigațiile a statului membru care conduce investigația, în cooperare cu autoritățile similare ale celorlalte state interesate în mod deosebit, în maniera pe care o consideră cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive și în vederea prevenirii unor accidente și incidente pe viitor.

(5) Atunci când efectuează investigații privind siguranța, autoritatea responsabilă cu investigațiile respectă Liniile directoare ale OMI destinate ajutării investigatorilor în implementarea Codului pentru investigarea accidentelor. Anchetatorii se pot abate de la aceste linii directoare în cazul în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia poate adopta recomandări pentru punerea în aplicare a acestor linii directoare, ținând seama de învățămintele relevante desprinse din investigațiile privind siguranța și după consultarea autorităților responsabile cu investigațiile în legătură cu cadrul de cooperare permanentă definit la articolul 10.

(6) Pentru a decide dacă un accident sau incident maritim produs în timp ce nava este amarată, fie la țărm, fie de altă navă, sau în doc și în care sunt implicați lucrători de la țărm sau lucrători portuari s-a produs «în legătură directă cu operațiunile unei nave», fiind supus așadar unei investigații privind siguranța, statele membre acordă, în conformitate cu dreptul lor intern, o atenție deosebită implicării în activitatea desfășurată și relevanței pentru aceasta a structurii, echipamentelor, procedurilor, echipajului și administrării navei.

(7) O investigație privind siguranța se inițiază imediat după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de două luni de la producerea acestuia.

(8) În cazul în care, în cursul unei investigații privind siguranța maritimă, se constată că a fost comisă o infracțiune în temeiul articolului 3, 3a, 3b sau 3c din Convenția pentru reprimarea actelor ilicite împotriva siguranței navigației maritime din 1988, în versiunea sa actualizată, autoritatea responsabilă cu investigațiile informează imediat, ținând cont de dreptul intern, autoritățile responsabile cu securitatea maritimă ale statului membru sau ale statelor membre și ale oricărei țări terțe în cauză.”

6. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Obligația de notificare

Un stat membru prevede, în cadrul sistemului său juridic intern, notificarea fără întârziere a autorității sale responsabile cu investigațiile, de către autoritățile competente și/sau de către părțile implicate ori de către ambele, privind producerea oricărui accident sau incident care intră în sfera de aplicare a prezentei directive.”

7. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (1), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În mod concret, autoritățile responsabile cu investigațiile implicate fac schimb de informații pertinente culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.”;

- (b) se introduce alineatul (1a) cu următorul text:

„(1a) Pe parcursul desfășurării investigației privind siguranța maritimă, statele membre interesate în mod deosebit acordă asistență, în măsura în care acest lucru este posibil, statului sau statelor membre care efectuează investigația privind siguranța maritimă, oferind acces la informațiile relevante pentru investigația privind siguranța maritimă. Anchetatorului sau anchetatorilor care efectuează o investigație privind siguranța maritimă i/li se poate acorda, de asemenea, acces la informațiile deținute de inspectorii guvernamentali, ofițerii pazei de coastă, operatorii serviciilor de trafic maritim, piloți și alți membri ai personalului maritim din statul interesat în mod deosebit, în conformitate cu dreptul său intern.”;

- (c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză este implicată într-un accident sau incident maritim, investigația privind siguranța este lansată de către statul membru în ale cărui ape teritoriale sau interioare, astfel cum sunt definite în UNCLOS, s-a produs accidentul sau incidentul ori, dacă acesta se produce în alte ape, de către ultimul stat membru prin apele căruia a trecut nava de pasageri de tip ro-ro respectivă. Statul respectiv răspunde de investigația privind siguranța și de coordonarea cu alte state membre interesate în mod deosebit, până în momentul în care se stabilește de comun acord statul care va conduce investigațiile.”

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă

(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța maritimă sunt efectuate sub responsabilitatea unei autorități responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă imparțiale, independente și permanente, investită cu competențele necesare și cu mijloace și resurse financiare suficiente, și de către anchetatori calificați în mod corespunzător, care dețin competențe în chestiuni legate de accidente și incidentele maritime, necesare pentru a se conforma obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive.

Nu este exclusă nici numirea adecvată a unor anchetatori având competențele de specialitate necesare pentru a participa temporar la o investigație privind siguranța maritimă, nici recurgerea la consultanți care să ofere consultanță de specialitate cu privire la orice aspect al unei investigații privind siguranța maritimă.

În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă este independentă din punctul de vedere al organizării, al structurii juridice și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.

Statele membre fără ieșire la mare care nu dețin nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive stabilesc un punct central independent de cooperare în cadrul investigațiilor privind siguranța, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c).

(2) Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă ia măsurile necesare pentru a se asigura că anchetatorii au cunoștințe și experiență practică în domeniile relevante pentru sarcinile lor de investigare normale. În plus, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă asigură accesul prompt la informații de specialitate, în cazul în care este necesar.

- (3) Activitățile încredințate autorității responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acesteia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.
- (4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul autorității lor responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă sau al oricărei alte autorități responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă căreia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța maritimă, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța maritimă și, prin urmare, să fie autorizați:
- (a) să aibă acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi;
 - (b) să asigure întocmirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente sau substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora;
 - (c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective;
 - (d) să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele VDR sau S-VDR, legate de navă, înregistrările serviciului de trafic naval, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție sau circumstanță, precum și să fie în măsură să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;
 - (e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;
 - (f) să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în operarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate sau ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective;

- (g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese ar putea fi considerate ca fiind în detrimentul investigației privind siguranța;
 - (h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte relevantă, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru în cauză;
 - (i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.
- (5) Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă este autorizată să acționeze în orice moment, de îndată ce este informată cu privire la un accident și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi privind siguranța maritimă li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.
- (6) Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă poate combina atribuțiile care îi revin în temeiul prezentei directive cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi afecteze independența.
- (7) Fiecare stat membru poate să elaboreze, să pună în aplicare și să mențină un sistem de management al calității pentru autoritatea sa responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă.”

9. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Confidențialitatea

(1) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2016/679, statele membre, acționând în cadrul sistemelor lor juridice, se asigură că următoarele informații nu sunt puse la dispoziție în alte scopuri decât pentru investigația privind siguranța maritimă, cu excepția cazului în care autoritatea competentă din statul membru respectiv stabilește că există un interes public superior care justifică divulgarea acestora, inclusiv în cazurile în care se concluzionează că beneficiile divulgării sunt mai mari decât impactul negativ intern și internațional pe care o astfel de acțiune îl poate avea asupra respectivei investigații privind siguranța sau asupra oricărei investigații viitoare privind siguranța:

- a) toate declarațiile făcute de persoane la autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă în cursul investigației privind siguranța maritimă;
- b) informațiile care dezvăluie identitatea persoanelor care au furnizat probe în contextul investigației privind siguranța maritimă;
- c) informațiile culese de autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă care au un caracter deosebit de sensibil și personal, inclusiv informațiile privind sănătatea persoanelor;
- d) documentele întocmite ulterior pe parcursul investigației privind siguranța maritimă, precum note, proiecte, opinii scrise de anchetatorii privind siguranța maritimă, opinii exprimate în cadrul analizării informațiilor;
- e) informațiile și probele furnizate de anchetatorii privind siguranța maritimă din alte state membre sau țări terțe în conformitate cu standardele internaționale și practicile recomandate, în cazul în care autoritatea lor responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă solicită acest lucru;
- f) proiectele de rapoarte intermediare, concise sau finale;

- g) toate comunicările dintre persoanele care au fost implicate în operarea navei;
- h) înregistrările scrise sau electronice și transcrierile înregistrărilor provenite de la serviciul de trafic naval, inclusiv rapoartele și concluziile elaborate pentru uz intern.

(2) Înregistrările dintr-o investigație privind siguranța maritimă provenite de la înregistratorul parametrilor de navigație și înregistratorul parametrilor de navigație simplificat nu se pun la dispoziție sau nu se utilizează în alte scopuri decât cel al investigației privind siguranța maritimă sau al siguranței navei, cu excepția cazului în care aceste înregistrări sunt anonimizate sau divulgate în cadrul unor proceduri securizate.

(3) În scopurile menționate la alineatul (1) pot fi divulgate numai date care sunt strict necesare.

(4) Statele membre pot decide limitarea cazurilor în care poate fi adoptată o astfel de decizie privind divulgarea, cu respectarea dreptului Uniunii.”

10. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre stabilesc, în strânsă cooperare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită autorităților lor responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă să coopereze între ele în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.”;

(b) alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(a) paragraful introductiv și litera (a) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) În cadrul de cooperare permanentă, autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre stabilesc, în special, de comun acord, cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri:

(a) pentru a permite autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigațiilor privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR sau S-VDR și din alte dispozitive electronice;”;

(b) literele (h) și (i) se înlocuiesc cu următorul text:

„(h) pentru a promova cooperarea cu autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă;

(i) pentru a pune la dispoziția autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă care desfășoară investigații privind siguranța maritimă orice informații pertinente.”

10a. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Cooperarea unui stat membru în cadrul unei investigații privind siguranța maritimă efectuate de către o țară terță interesată în mod deosebit nu aduce atingere modului de desfășurare a investigațiilor privind siguranța maritimă și cerințelor de raportare în cadrul acestora prevăzute de prezenta directivă. În cazul în care o țară terță interesată în mod deosebit desfășoară o investigație privind siguranța maritimă care implică unul sau mai multe state membre, statele membre pot decide să nu efectueze în paralel investigații privind siguranța maritimă, cu condiția ca investigația privind siguranța maritimă desfășurată de țara terță să fie efectuată în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime. În astfel de cazuri, dispozițiile articolului 14 nu se aplică autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre.”

10b. La articolul 13, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) pentru a proteja toate informațiile provenind din hărțile maritime, jurnalele de bord, înregistrările electronice și magnetice, casetele video, inclusiv informațiile provenind din VDR sau S-VDR și din alte dispozitive electronice privind perioada anterioară sau ulterioară accidentului, precum și perioada concomitentă cu acesta;”.

11. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Rapoarte privind accidentele

(1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport privind accidentul prezentat în forma stabilită de autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă competentă și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.

Autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă pot decide ca o investigație privind siguranța maritimă să conducă la publicarea unui raport concis în cazul în care:

- (a) investigația privind siguranța nu se referă la un accident maritim foarte grav sau
- (b) accidentul maritim și constatările investigației nu au potențialul de a conduce la prevenirea accidentelor și incidentelor viitoare.

(2) Autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special a sectorului maritim, raportul privind accidentul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. Dacă, în cazul unui accident foarte grav, raportul final privind accidentul nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data producerii accidentului se publică un raport intermediar privind accidentul.

(3) Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final sau a celui intermediar. Autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă ia în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei privind rapoartele finale, care nu privesc fondul constatărilor, pentru îmbunătățirea calității raportului privind accidentul, astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 20, pentru a modifica sau a completa părțile referitoare la informațiile factice, la expunere și la analiză din anexa I.”

12. Articolul 15 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul internațional.”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Dacă este cazul, o autoritate responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă sau, alternativ, Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța maritimă desfășurate.”

13. La articolul 16, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța maritimă dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța maritimă, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivelul Uniunii pentru prevenirea riscului de noi accidente, cu privire la necesitatea de a lansa o alertă rapidă.”

14. Articolul 17 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) Statele membre notifică în EMCIP toate accidentele și incidentele maritime în conformitate cu formatul din anexa II și, atunci când se efectuează o investigație privind siguranța maritimă, furnizează date rezultate în urma investigațiilor privind siguranța maritimă în conformitate cu sistemul bazei de date EMCIP. În cazul navelor de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri este necesară numai raportarea accidentelor maritime foarte grave. În cazul în care accidentele maritime foarte grave în care sunt implicate nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri nu sunt investigate, trebuie semnalate motivele pentru care nu au fost investigate.”;

- (b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre raportează toate accidentele maritime foarte grave în EMCIP. Statele membre pot decide și desemna autoritatea sau autoritățile naționale competente care să raporteze cu privire la toate celelalte accidente și incidente maritime. În cazul în care Comisia are cunoștință de un accident sau incident maritim, aceasta informează autoritățile naționale competente.”;

- (c) se introduce următorul alineat:

„(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 20 pentru a modifica sau a completa anexa II, în ceea ce privește informațiile care trebuie furnizate în aceasta, pentru a ține seama de modificările aduse de OMI Codului OMI pentru investigarea accidentelor sau liniilor directoare ale OMI aferente.”

15. Se introduce următorul articol nou:

„Articolul 17a

Formare și sprijin operațional

- (1) La cererea specifică a autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă, Comisia facilitează dezvoltarea capacităților, precum și schimbul de cunoștințe în cadrul autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă și între acestea, prin furnizarea de cursuri de formare privind noile evoluții juridice și tehnologice, tehnici și instrumente specifice și tehnologii legate de nave, echipamentele și operațiunile acestora.
- (2) La cererea autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre și presupunând că nu există niciun conflict de interese, Comisia oferă sprijin operațional respectivelor state membre pentru desfășurarea investigațiilor lor privind siguranța maritimă. Un astfel de sprijin poate include furnizarea de instrumente sau echipamente analitice de specialitate, precum și expertiză specifică care nu este necesară în mod obișnuit autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța maritimă, atât timp cât independența acestora este asigurată.”

16. Articolul 19 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 19

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

17. Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 alineatul (4) și la articolul 17 alineatul (5) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la *[data intrării în vigoare a actului legislativ de bază]*.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 14 alineatul (4) și la articolul 17 alineatul (5) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 14 alineatul (4) și al articolului 17 alineatul (5) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

18. Articolul 23 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 23

Evaluarea punerii în aplicare

Până la *[OP - a se introduce data: 10 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]*, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive.”

19. La articolul 24 se adaugă următorul alineat:

„(3) Regulamentul (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei se abrogă cu efect de la expirarea perioadei de transpunere a prezentei directive, astfel cum este definită la articolul 2 alineatul (1) din Directiva... *[a se insera trimiterea la directiva de modificare]*.”

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de cel mult 4 ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*
