



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Bruselas, 25 de octubre de 2024
(OR. en)

2023/0164(COD)

PE-CONS 90/24

TRANS 266
MAR 87
PECHE 213
OMI 50
CODEC 1409

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se 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

DIRECTIVA (UE) 2024/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de ...

**por la que se 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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario²,

¹ DO C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

² Posición del Parlamento Europeo de 10 de abril de 2024 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³ establece los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y prevé un sistema de investigaciones de seguridad marítima (en lo sucesivo, «investigaciones de seguridad»). La investigación de los accidentes marítimos incluidos en el ámbito de aplicación de esa 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 e incidentes.
- (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. Tales cambios y avances, así como la experiencia adquirida en la aplicación de dicha Directiva, deben tenerse en cuenta.
- (3) A este respecto, la Unión, en consonancia con sus compromisos internacionales en materia de protección del medio marino, debe seguir ejerciendo su liderazgo en un sector regulado tanto a nivel europeo como internacional.

³ 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 Consejo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 114).

- (4) 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. La Directiva hace referencia, por ejemplo, al Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos adoptado mediante la Resolución A.849(20) de la OMI de 27 de noviembre de 1997, y revocado por el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos adoptado mediante la Resolución MSC.255(84) de la OMI de 16 de mayo de 2008 (en lo sucesivo, «Código OMI de investigación de siniestros») y por las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros adoptadas por la Resolución A.1075(28) de la OMI de 4 de diciembre de 2013 (en lo sucesivo, «Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros»).
- (5) El Código OMI de investigación de siniestros 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 en la Directiva 2009/18/CE.
- (6) La Directiva 2009/18/CE también hace referencia a la circular MSC-MEPC.3/Circ.3 de 18 de diciembre de 2008 de la OMI, «Informes sobre siniestros e incidentes marítimos. Procedimientos de notificación revisados y armonizados», que fue sustituida por la circular MSC-MEPC. 3/Circ.4/Rev.1 de 18 de noviembre de 2014 de la OMI.

- (7) Las Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros proporcionan asesoramiento práctico para la investigación sistemática de siniestros e incidentes marítimos y permiten el desarrollo de análisis eficaces y medidas preventivas. Dichas Directrices sustituyen la metodología común establecida en el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión⁴. Como consecuencia, deben incorporarse en la Directiva 2009/18/CE y debe derogarse el Reglamento (UE) n.º 1286/2011.
- (8) Los buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora están actualmente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/18/CE. Como consecuencia de ello, las investigaciones de seguridad que afectan a esos buques pesqueros no son sistemáticas ni están armonizadas. Dichos buques son más propensos a volcar y son relativamente frecuentes las caídas por la borda de miembros de la tripulación. Por lo tanto, a fin de proteger esos buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente, es necesario prever una evaluación preliminar de los siniestros marítimos muy graves que afecten a dichos buques pesqueros, 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 la investigación de seguridad contribuyan a la prevención de futuros siniestros e incidentes marítimos. Se espera que esta medida afecte muy positivamente al número de vidas salvadas en el mar y de lesiones evitadas, y que proteja en particular la vida y la salud de los pescadores europeos.
- (9) La Directiva 2009/18/CE no impide que los Estados miembros establezcan normas nacionales para investigar siniestros o incidentes marítimos que afecten a cualquier tipo de buque que transporte doce pasajeros o menos o que se dedique a otros fines comerciales.

⁴ Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos (DO L 328 de 10.12.2011, p. 36).

- (10) Algunas definiciones establecidas en la Directiva 2009/18/CE no son claras. Es preciso introducir una definición de «eslora de un buque pesquero», en particular para situaciones en las que el enfoque y las obligaciones de las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima (en lo sucesivo, «autoridades de investigación sobre seguridad») difieren en función de la eslora del buque pesquero.
- (11) El Código OMI de investigación de siniestros se refiere a un acaecimiento o serie de acaecimientos «directamente relacionado con la explotación de un buque». Este concepto es objeto de diferencias de interpretación significativas y debe aclararse. Estas discrepancias afectan a la actuación de las autoridades de investigación sobre seguridad, en particular en lo que se refiere a los accidentes en los puertos, las posibilidades de investigaciones de seguridad conjuntas y la recopilación de datos sobre los accidentes y las investigaciones.
- (12) El Código OMI de investigación de siniestros establece que, cuando se produce un siniestro marítimo muy grave, debe llevarse a cabo una investigación de seguridad. Sin embargo, no ofrece ninguna orientación sobre el período de tiempo posterior al accidente en el que ha tenido que producirse un fallecimiento para que el accidente se considere un siniestro marítimo muy grave que deba ser objeto de una investigación de seguridad. Por consiguiente, la Directiva 2009/18/CE debe proporcionar dichas orientaciones.
- (13) Las autoridades de investigación sobre seguridad deben hacer todo lo posible por hacer accesibles los informes sobre accidentes y sus recomendaciones a los afectados, incluidas las víctimas y sus familias, antes de hacerlos públicos.
- (14) Dada la importancia de examinar los factores humanos en las investigaciones de seguridad, en dichas investigaciones deben tenerse debidamente en cuenta las condiciones de vida y de trabajo a bordo y cualquier efecto que puedan haber tenido en el siniestro o incidente marítimo que se investigue.

- (15) El personal disponible, así como los recursos operativos de las autoridades de investigación sobre seguridad 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 (en lo sucesivo, «Agencia»), debe proporcionar un apoyo analítico altamente especializado para cada investigación de seguridad (competencias no técnicas o *soft skills*), así como herramientas y equipos de análisis (soporte físico o *hardware*). Además, hay que seguir fomentando y apoyando la colaboración y la asistencia mutua entre los Estados miembros en las investigaciones de seguridad, en particular a la luz de los nuevos retos en materia de seguridad marítima relacionados con cuestiones medioambientales, sociales, de salud pública y laborales.
- (16) Por lo tanto, la Agencia debe organizar cursos de formación periódica sobre técnicas específicas y nuevos avances y tecnologías que podrían ser útiles para la investigación de seguridad en el futuro. Tales cursos de formación deben 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, en la automatización y en las normas generales relativas a la protección de datos establecidas en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵. Esto mejorará la seguridad a bordo de los buques y la salud y la seguridad de la tripulación y de los pescadores que trabajan en ellos.
- (17) La independencia de las investigaciones de seguridad debe garantizarse en todas las circunstancias, y todas las partes implicadas en estas investigaciones, ya se trate de entidades, instituciones u organismos, y ya sean públicos o privados, deben estar libres de conflictos de intereses.

⁵ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

- (18) Los Estados miembros deben colaborar entre sí para garantizar que las investigaciones de seguridad se lleven a cabo de manera coherente y para ayudar a las autoridades de investigación sobre seguridad a mejorar y desarrollar sus capacidades de investigación de seguridad.
- (19) A fin de adaptar la Directiva 2009/18/CE a la evolución del Derecho marítimo internacional relacionado con la investigación de seguridad de accidentes en el sector del transporte marítimo, y de facilitar la recopilación, puesta en común y comunicación de conocimientos, 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 a la modificación de los anexos de dicha 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 legislación⁶. En particular, el marco de cooperación permanente establecido por la Directiva 2009/18/CE debe intervenir 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 ocupen de la preparación de actos delegados.

⁶ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (20) Habida cuenta del ciclo completo de visitas realizadas por la Agencia a los Estados miembros para supervisar la aplicación de la Directiva 2009/18/CE, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar cinco años a partir de la fecha de transposición de la presente Directiva modificativa 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.
- (21) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, establecer normas sobre la investigación de seguridad 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.
- (22) Por 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. Dado que el objetivo de las investigaciones de seguridad marítima (en lo sucesivo, «investigaciones de seguridad») llevadas a cabo en virtud de la presente Directiva no es la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpa, no se inferirá culpa ni responsabilidad alguna de los resultados de tales investigaciones. Los Estados miembros velarán por que no se impida a las autoridades a cargo de la investigación sobre seguridad marítima (en lo sucesivo, «autoridades de investigación sobre seguridad») informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo, y por que no se las obstaculice en ello.».

2) En el artículo 2, apartado 2, 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 OMI de investigación de siniestros”: el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros e incidentes marítimos del anexo de la Resolución MSC.255(84) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, de 16 de mayo de 2008, 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 del anexo de la Resolución A.1075 (28) adoptada en la Asamblea de la OMI 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 OMI de investigación de siniestros:
 - a) “siniestro marítimo”;
 - b) “siniestro marítimo muy grave”;
 - c) “incidente marítimo”;
 - d) “investigación de seguridad marítima”;
 - e) “autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima (autoridad de investigación sobre seguridad)”;
 - f) “Estado responsable de la investigación de seguridad marítima”;
 - g) “Estado con intereses de consideración”;
 - h) “lesión grave”;
- 4) “Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo”: las Directrices del 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 sesión, celebrada del 12 al 16 de junio de 2006, en su versión actualizada;

- 5) “buque de pasaje de transbordo rodado”: un buque de pasaje de transbordo rodado tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo*;
- 6) “nave de pasaje de gran velocidad”: una nave de pasaje de gran velocidad tal como se define en el artículo 2, punto 2, de la Directiva (UE) 2017/2110;
- 7) “registrador de datos de la travesía (RDT)”: un registrador de datos de la travesía tal como se define en el punto 4.1 del anexo de la Resolución MSC.333(90) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, de 22 de mayo de 2012, en su versión actualizada y completado por las normas de rendimiento pertinentes de la OMI aplicables en la fecha de instalación a bordo de dicho RDT, y sin perjuicio del Derecho de la Unión;
- 8) “registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)”: un registrador de datos de la travesía simplificado tal como se define en el punto 4.1 del anexo de la Resolución MSC.163(78) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, de 17 de mayo de 2004, en su versión actualizada y completado por las normas de rendimiento pertinentes de la OMI aplicables en la fecha de instalación a bordo de dicho RDT-S, y sin perjuicio del Derecho de la Unión;
- 9) “recomendación sobre seguridad”: cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:
 - a) la autoridad de investigación sobre seguridad del Estado que investigue o que desempeñe la función de investigador principal de seguridad, sobre la base de la información obtenida en dicha investigación, o

- b) en su caso, la Comisión, sobre la base de un análisis resumido de los datos y de los resultados de las investigaciones de seguridad realizadas;
- 10) “eslora de un buque pesquero”: la eslora de un buque pesquero en el sentido del artículo 2 del Reglamento (UE) 2017/1130 del Parlamento Europeo y del Consejo**;
- 11) “lesión mortal”: una lesión sufrida por una persona en un accidente y que provoque su muerte en los treinta días siguientes a la fecha del accidente, si se dispone de la información conexas.

* 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).

** 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).».

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 sobre seguridad puedan informar sobre los resultados de las investigaciones de seguridad sin instrucciones ni interferencia de ninguna persona, organización o parte que pueda verse afectada por los resultados de dichas investigaciones de seguridad;»;

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 sobre seguridad, en la medida en que sea preciso para lograr el objetivo de la presente Directiva.».

5) Los artículos 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 5

Obligación de investigar

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

- a) afecte a buques que enarboleden 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 enarboleden los buques que se vean implicados en el siniestro, o

- 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 en el siniestro.
2. En el caso de un buque pesquero de menos de 15 metros de eslora, la autoridad de investigación sobre seguridad llevará a cabo, sin demora y a más tardar dos meses después de que se haya producido el siniestro marítimo muy grave a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, una evaluación preliminar a fin de determinar si procede llevar a cabo una investigación de seguridad. Cuando la autoridad de investigación sobre seguridad decida no llevar a cabo dicha investigación de seguridad, los motivos de dicha decisión se registrarán y notificarán, sin demora y a más tardar dos meses después de que se haya producido el siniestro marítimo muy grave, de conformidad con el artículo 17, apartado 3.
3. A la hora de decidir si procede llevar a cabo una investigación de seguridad de conformidad con el apartado 2, la autoridad de investigación sobre seguridad 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 e incidentes marítimos.
4. En caso de siniestro o incidente marítimo no contemplado en los apartados 1, 2 o 3, la autoridad de investigación sobre seguridad decidirá si lleva a cabo una investigación de seguridad.

5. La autoridad de investigación sobre seguridad 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 la autoridad de investigación sobre seguridad del Estado miembro investigador principal estime más adecuada para la consecución de los objetivos de la presente Directiva y al objeto de prevenir futuros siniestros e incidentes marítimos.
6. Cuando lleve a cabo una investigación de seguridad, la autoridad de investigación sobre seguridad 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 sea justificadamente necesario, según su criterio profesional, y si es preciso para lograr los fines de la investigación de seguridad. 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 sobre seguridad en el contexto del marco de colaboración permanente a que se refiere el artículo 10.
7. A la hora de decidir si un siniestro o incidente marítimo que se produzca cuando el buque se halle en el atraque, el amarre o el muelle, en el que estén implicados trabajadores de la costa o del puerto, está “directamente relacionado con las operaciones de un buque” y, por lo tanto, está sujeto a una investigación de seguridad, los Estados miembros, de conformidad con su Derecho nacional, prestarán especial atención al papel de la estructura, el equipo, los procedimientos, la tripulación y la gestión del buque en la actividad que se lleve a cabo, así como a su pertinencia para dicha actividad.

8. Toda investigación de seguridad deberá iniciarse lo antes posible después de que se produzca un siniestro o incidente marítimo y, en cualquier caso, en un plazo no superior a dos meses a partir del siniestro o incidente.
9. De conformidad con su Derecho nacional, si, en el curso de una investigación de seguridad, se tiene conocimiento de que se ha cometido un delito con arreglo a los artículos 3, 3 *bis*, 3 *ter* o 3 *quater* del Convenio de la OMI para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 10 de marzo de 1988, en su versión actualizada, la autoridad de investigación sobre seguridad informará inmediatamente de ello a las autoridades de seguridad marítima del Estado o Estados miembros y de cualquier tercer país afectado.

Artículo 6

Obligación de notificación

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

6) 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 incidente 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 de seguridad paralelas. Los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, las autoridades de investigación sobre seguridad intercambiarán toda la información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones de seguridad, en tiempo oportuno, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis*. Durante la investigación de seguridad, los Estados miembros con intereses de consideración facilitarán, en la medida de lo posible, al Estado o a los Estados miembros que investigan la seguridad marítima el acceso a la información pertinente para la investigación de seguridad. El investigador o los investigadores que lleven a cabo una investigación de seguridad también tendrán acceso, si se considera necesario, a la información en poder de los inspectores gubernamentales, guardacostas, operadores de servicios de tráfico marítimo, pilotos y demás personal marítimo del Estado interesado, de conformidad con su Derecho 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 incidente marítimo, el procedimiento de investigación de seguridad será iniciado por el Estado miembro en cuyo mar territorial o aguas interiores, tal como las define la CNUDM, ocurra el siniestro o incidente marítimo. Si el siniestro o incidente marítimo se produce en otras aguas, el procedimiento de investigación de seguridad será iniciado por el último Estado miembro visitado por dicho buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad. El Estado miembro que haya iniciado el procedimiento de investigación de seguridad será el responsable de la investigación de seguridad y la coordinación con otros Estados miembros con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál de esos Estados miembros será el Estado miembro investigador principal.».

7) Los artículos 8 y 9 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 8

Autoridad de investigación sobre seguridad

1. Los Estados miembros garantizarán que las investigaciones de seguridad se lleven a cabo bajo la responsabilidad de una autoridad de investigación sobre seguridad imparcial, independiente y permanente y dotada de las competencias necesarias y de medios y recursos financieros suficientes, así como de investigadores debidamente cualificados, competentes en asuntos relacionados con siniestros e incidentes marítimos, con el fin de cumplir sus obligaciones de conformidad con la presente Directiva.

No se impedirá a las autoridades de investigación sobre seguridad que designen con carácter temporal a investigadores adecuados con las competencias especializadas necesarias para formar parte de una investigación de seguridad, ni que recurran a consultores para que les proporcionen asesoramiento especializado sobre cualquier aspecto de una investigación de seguridad.

Para llevar a cabo la investigación de seguridad de manera imparcial, la autoridad de investigación sobre seguridad 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 enarboles su pabellón que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva buscarán un órgano independiente que sirva de punto de referencia para la cooperación en la investigación de seguridad con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c).

2. La autoridad de investigación sobre seguridad velará por que los investigadores posean conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales. Además, la autoridad de investigación sobre seguridad garantizará el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados, en caso necesario.
3. Las actividades confiadas a la autoridad de investigación sobre seguridad podrán incluir la recopilación y el análisis de datos relacionados con la seguridad marítima, en particular con fines de prevención, siempre que esas 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 proporcionen la información y los medios tecnológicos que sean de interés para la investigación de seguridad a los investigadores de su autoridad de investigación sobre seguridad o de cualquier otra autoridad de investigación sobre seguridad en la que hayan delegado las tareas de investigación de seguridad, si procede en colaboración con las autoridades responsables de la investigación judicial, y que, en consecuencia, estén autorizados a:
- a) acceder a cualquier zona pertinente o al lugar de 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 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) consultar libremente 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 poder 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 y las muestras procedentes de dichas personas;
 - g) interrogar a los testigos sin que esté presente ninguna persona cuyos intereses se pueda considerar que obran en contra de 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 de investigación sobre seguridad 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. Se conferirá a sus investigadores un estatuto jurídico que les otorgue las garantías necesarias de independencia.
6. La autoridad de investigación sobre seguridad podrá combinar las tareas asignadas en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los siniestros o incidentes marítimos siempre que tales investigaciones de seguridad 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 de investigación sobre seguridad.
8. El marco de colaboración permanente a que se refiere el artículo 10 dará apoyo a las autoridades de investigación sobre seguridad y reforzará sus capacidades de investigación de seguridad mediante la elaboración de orientaciones y recomendaciones para garantizar que las investigaciones de seguridad se lleven a cabo de manera coherente, además de desarrollar y aplicar a este respecto un programa de revisión *inter pares*.

Artículo 9

Confidencialidad

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo*, un Estado miembro, cuando actúe dentro del marco de su ordenamiento jurídico, velará por que no se revelen los siguientes documentos para otros propósitos que no sean la investigación de seguridad, salvo que la autoridad competente del Estado miembro determine que su divulgación reviste un interés público superior, también cuando dicha autoridad competente concluya que los beneficios de la divulgación superan el efecto negativo a escala nacional e internacional que tal divulgación pudiera tener en esa o en cualquier futura investigación de seguridad:
 - a) todas las declaraciones de personas tomadas por la autoridad de investigación sobre seguridad en el transcurso de su investigación de seguridad;
 - b) documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;

- c) información recopilada por la autoridad de investigación sobre seguridad que sea de naturaleza especialmente sensible y personal, en particular, información sobre la salud de las personas;
 - d) material presentado posteriormente durante el transcurso de la investigación de seguridad, como notas, borradores y dictámenes redactados por los investigadores, así como opiniones manifestadas al analizar la información;
 - e) información y pruebas facilitadas por investigadores de otros Estados miembros o de terceros países, con arreglo a las normas internacionales y las prácticas recomendadas, si así lo solicita su autoridad de investigación de seguridad;
 - 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. Los registros procedentes de RDT y RDT-S de una investigación de seguridad no se pondrán a disposición ni se utilizarán para fines distintos de los de la investigación de seguridad o la seguridad del buque, a menos que dichos registros se anonimicen o divulguen con arreglo a procedimientos seguros.
3. A los efectos a que se refiere el apartado 1, solo se divulgarán los datos que sean estrictamente necesarios.

4. Los Estados miembros podrán decidir limitar los casos en los que puede llevarse a cabo la divulgación a que se refiere el apartado 3, si bien respetando el Derecho de la Unión.

* Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).».

8) 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 respectivas autoridades de investigación sobre seguridad para colaborar entre sí, en la medida en que sea preciso para la consecución de los objetivos de la presente Directiva.»;

b) el apartado 3 se modifica como sigue:

i) la parte introductoria y la letra a) se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Dentro del marco de colaboración permanente, las autoridades de investigación sobre seguridad acordarán, en particular, las mejores modalidades de colaboración con objeto de:

a) permitir a las autoridades de investigación sobre seguridad 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 o los RDT-S y de otros dispositivos electrónicos;»;

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

«h) fomentar la colaboración con las autoridades de investigación sobre seguridad 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 a las autoridades de investigación sobre seguridad que lleven a cabo una investigación de seguridad toda la información pertinente.».

9) En el artículo 12, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Toda colaboración de un Estado miembro en una investigación de seguridad que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de su cumplimiento de los requisitos en materia de la realización de investigaciones de seguridad y elaboración de informes al respecto que establece la presente Directiva. Cuando un tercer país con intereses de consideración asuma la función de investigador principal en una investigación de seguridad en la que participen uno o más Estados miembros, esos Estados miembros podrán decidir no efectuar una investigación de seguridad paralela, siempre que la investigación de seguridad dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código OMI de investigación de siniestros. En tales casos, el artículo 14 no se aplicará a las autoridades de investigación sobre seguridad.».

10) 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 período 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 que definirá la autoridad de investigación sobre seguridad competente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

Una autoridad de investigación sobre seguridad podrá decidir publicar únicamente un informe conciso respecto a una investigación de seguridad cuando:

- a) la investigación de seguridad no se refiera a un siniestro marítimo muy grave, o
 - b) los resultados de la investigación de seguridad en relación con un siniestro o incidente marítimo no sean susceptibles de conducir a la prevención de futuros siniestros o incidentes marítimos.
2. Una autoridad de investigación sobre seguridad hará 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 o incidente marítimo. Si, en caso de un siniestro marítimo muy grave, no es posible presentar a tiempo el informe definitivo sobre el accidente, se publicará un informe provisional sobre el accidente en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro o incidente marítimo.

3. La autoridad de investigación sobre seguridad del Estado miembro investigador principal remitirá una copia del informe final o provisional a la Comisión. La autoridad de investigación sobre seguridad deberá tener en cuenta los comentarios técnicos que la Comisión pueda formular sobre los informes definitivos, siempre que no afecten al fondo de las conclusiones, para 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 de conformidad con el artículo 20 a fin de modificar las siguientes partes del anexo I de la presente Directiva: «2. Datos objetivos», «3. Descripción de los hechos» y «4. Análisis.».
- 12) En el artículo 15, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1. Los Estados miembros velarán por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por las autoridades de investigación sobre seguridad sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios, en particular con vistas a prevenir accidentes futuros, y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con el Derecho internacional y de la Unión.
 2. Cuando proceda, una autoridad de investigación de seguridad o la Comisión podrán formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad 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 de investigación sobre seguridad informará sin demora a la Comisión de la necesidad de emitir una alerta rápida, en cualquier fase de la investigación de seguridad, 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 a la EMCIP todos los siniestros e incidentes marítimos con arreglo al modelo que figura en el anexo II y, cuando se lleve a cabo una investigación de seguridad, facilitarán los datos resultantes de dicha investigación de seguridad de conformidad con el esquema de la base de datos de la 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 notificarse a la EMCIP los motivos para no hacerlo.»;

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

«3. Las autoridades de investigación sobre seguridad notificarán a la EMCIP 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 e incidentes marítimos. Cuando la Comisión tenga conocimiento de un siniestro o incidente marítimo, informará a las autoridades nacionales competentes.»;

c) se añade el apartado siguiente:

«5. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 20 por los que se modifique el anexo II de la presente Directiva, a fin de actualizar la lista de los datos sobre siniestros o incidentes marítimos que se han de notificar, teniendo en cuenta los cambios introducidos por la OMI en el Código OMI de investigación de siniestros.».

15) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 17 bis

Formación y apoyo operativo

1. La Comisión, con la ayuda de la Agencia y en cooperación con los Estados miembros, facilitará el desarrollo interno de las capacidades, así como la puesta en común de conocimientos entre las autoridades de investigación sobre seguridad, proporcionando formación periódica sobre nuevos avances jurídicos y tecnológicos, técnicas y herramientas específicas y tecnologías relacionadas con los buques, sus equipos y operaciones, en función de las necesidades de las autoridades de investigación sobre seguridad.
2. A petición de las autoridades de investigación sobre seguridad, y suponiendo que no surja ningún conflicto de intereses, la Comisión prestará apoyo operativo a dichos Estados miembros en la realización de sus investigaciones de seguridad. Este apoyo podrá incluir el suministro de herramientas o de equipos analíticos especializados, así como de asesoramiento especializado en la materia, siempre y cuando la prestación del apoyo no ponga en peligro la independencia de las autoridades de investigación sobre seguridad de que se trate.».

- 16) Los artículos 19 y 20 se sustituyen 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 del Parlamento Europeo y del Consejo**.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

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 de la presente Directiva modificativa].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 14, apartado 4, y en 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 del 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.

* Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

** 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).

*** DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

17) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 20 bis

Modificaciones del Código OMI de investigación de siniestros

Las modificaciones del Código OMI de investigación de siniestros se aplicarán, sin perjuicio del procedimiento de control de la conformidad establecido en el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002.».

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

«Artículo 23

Revisión de la aplicación

La Comisión, a más tardar el ... [noventa meses a partir 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 y, en caso necesario, propondrá nuevas medidas con arreglo a las recomendaciones que formule, entre ellas que se considere la posibilidad de incluir en el ámbito de aplicación de la presente Directiva una investigación de seguridad obligatoria para los buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora, así como la repercusión que ello tendría en la carga de trabajo de las autoridades de investigación sobre seguridad.».

19) El anexo I se modifica como sigue:

a) la sección 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. Datos del buque

Pabellón/registro

Identificación

Características principales

Propiedad y gestión

Pormenores de construcción

Dotación mínima de seguridad

Carga autorizada

En relación con los buques pesqueros, el tipo de pesca que se estuviera llevando a cabo en el momento del accidente.»;

b) la sección 2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«2.3. Información relativa al siniestro o incidente marítimo

Tipo de siniestro o incidente marítimo

Fecha y hora

Situación y localización del siniestro o incidente marítimo

Entornos exterior e interior

Operaciones del buque y tramo del viaje

Lugar a bordo

En el caso de siniestros o incidentes marítimos en los que intervengan trabajadores de la costa o del puerto, la carga transportada

Datos relativos a factores humanos

Consecuencias (para las personas, el buque, la carga, el medio ambiente, etc.)».

20) En el anexo II, el punto 30 se sustituye por el texto siguiente:

«30. Daños sufridos por la carga, incluidos los contenedores perdidos en el mar.».

Artículo 2
Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el ... [treinta meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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
Derogación

Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión, con efecto a partir del ... [treinta meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa].».

Artículo 4
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 5
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el ...

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente
