



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 1 de junio de 2023  
(OR. en)

10115/23

---

---

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

---

---

**TRANS 218  
MAR 78  
IA 130  
CODEC 1013  
OMI 46  
PECHE 228**

## **PROPUESTA**

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	1 de junio de 2023
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 270 final
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 270 final.

Adj.: COM(2023) 270 final



Bruselas, 1.6.2023  
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta se refiere a una modificación de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>.

La Directiva 2009/18/CE (en lo sucesivo «la Directiva») prevé un sistema de investigaciones de seguridad para extraer lecciones de los accidentes marítimos y evitar que se vuelvan a producir. Los accidentes marítimos que contempla la Directiva se investigan para mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino.

Como parte de su programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) y del Programa de Mejora de la Legislación, en 2018 la Comisión llevó a cabo una evaluación *ex post*<sup>2</sup> y un control de adecuación relativo al transporte marítimo<sup>3</sup> en los que se concluyó que, si bien la Directiva ha alcanzado sus objetivos en gran medida y ha aportado valor añadido de la UE, requiere una actualización y algunas mejoras. El objetivo general de la revisión de la Directiva consiste en mejorar la seguridad marítima y la protección del medio marino. El actual marco regulador de la UE debe actualizarse a fin de i) mantener las normas de la UE cuando sea necesario y proporcionado, ii) garantizar su correcta implementación, y iii) eliminar cualquier posible solapamiento de las obligaciones e incoherencias entre actos legislativos conexos. El objetivo general es facilitar un marco jurídico claro, sencillo y actualizado que aumente el nivel general de seguridad.

En el caso de los buques que realizan viajes internacionales, que incluyen los viajes entre Estados miembros, se aplican los convenios internacionales y determinadas normas de la UE. La obligación de investigar los siniestros marítimos o los incidentes de navegación se deriva de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM)<sup>4</sup>, que impone al Estado de abanderamiento la obligación de llevar a cabo una investigación.

Posteriormente, la Organización Marítima Internacional (OMI) elaboró el Código para la investigación de siniestros<sup>5</sup>. El Código exige que se lleve a cabo una investigación de seguridad de los siniestros que impliquen la pérdida total del buque, una muerte o daños graves al medio ambiente. También recomienda que el Estado de abanderamiento del buque implicado investigue otros siniestros e incidentes marítimos, si se considera probable que ello proporcione información que pueda utilizarse para prevenir futuros accidentes.

La acción de la UE en el ámbito de la seguridad marítima complementa y aplica el marco internacional. La transposición de las normas de la OMI al ordenamiento jurídico de la Unión hace que estas disposiciones puedan ser objeto de recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, garantizando su aplicación uniforme en toda la UE.

---

<sup>1</sup> DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

<sup>2</sup> SWD(2018) 232 final.

<sup>3</sup> SWD(2018) 228 final.

<sup>4</sup> [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm).

<sup>5</sup> Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código para la investigación de siniestros).

La Directiva va más allá que el Código para la investigación de siniestros de la OMI, al obligar a los Estados miembros a crear organismos independientes de investigación de accidentes y a establecer en su legislación nacional que se notifique a dichos organismos los siniestros e incidentes marítimos<sup>6</sup>. Los organismos de investigación de accidentes deben investigar los accidentes en función de su gravedad, y los «siniestros marítimos muy graves»<sup>7</sup> requieren una investigación obligatoria. La Directiva incluye más tipos de buques que los contemplados en el texto de la OMI, en particular los buques de pesca con una eslora igual o superior a 15 metros, así como los yates y las naves de recreo en determinadas circunstancias. Asimismo, la Directiva dispone que se debe seguir una metodología común a la hora de realizar las investigaciones y especifica las condiciones para llevar a cabo investigaciones paralelas o conjuntas. La Directiva exige a los organismos de investigación de accidentes que publiquen informes sobre las investigaciones llevadas a cabo (informes de investigación de seguridad). Además, estos organismos deben notificar a la Comisión los siniestros e incidentes marítimos a través de una base de datos (la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos, o EMCIP, en sus siglas en inglés), creada y administrada por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)<sup>8</sup> con este fin.

El programa REFIT y el control de adecuación relativo al transporte marítimo de 2018 subrayaron la necesidad de velar por la coherencia y la eficacia del marco regulador en todos los Estados miembros y el cumplimiento efectivo de las obligaciones internacionales de manera uniforme y armonizada. De manera general, se consideraron problemáticas las deficiencias de la Directiva actual y su aplicación por parte de los Estados miembros debido a dificultades relacionadas con los recursos, la dotación de personal y los conocimientos especializados.

Además de la necesidad de actualizar la Directiva para incluir los cambios jurídicos, medioambientales y tecnológicos que se han producido desde su adopción, también es necesario tener en cuenta las lecciones aprendidas en su aplicación. En la evaluación *ex post* también se planteó la inaplicabilidad del acervo en materia de seguridad marítima a una determinada categoría de buques (buques de pesca) que faenan en aguas de la UE y los importantes problemas de seguridad de este tipo de buques.

Teniendo en cuenta los resultados de la evaluación *ex post* y el control de adecuación relativo al transporte marítimo, y con el objetivo general de mejorar la seguridad y la protección del medio ambiente al tiempo que se simplifica el marco regulador de la Unión y se ayuda a los Estados miembros a cumplir sus responsabilidades normativas a escala internacional y de la UE, se ha elaborado una propuesta por la que se modifica la Directiva 2009/18/CE. Los objetivos específicos de su revisión son los siguientes:

- Proteger los buques de pesca, su tripulación y el medio ambiente. Los buques de pesca más pequeños con una eslora inferior a 15 metros no están contemplados en el actual ámbito de aplicación de la Directiva, lo que supone que los accidentes que ocasionan víctimas mortales y la pérdida de buques no se investigan de manera sistemática y armonizada en la Unión Europea.

---

<sup>6</sup> Esta obligación incluye los siniestros e incidentes que afecten a buques que enarbolan el pabellón de uno de los Estados miembros, se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de estos o afecten a otros intereses de consideración de los Estados miembros. El mar territorial constituye un cinturón de aguas costeras que se extiende a un máximo de 12 millas marinas (22 km) a partir de la línea de base (normalmente el límite medio de la bajamar) de un Estado ribereño. Las aguas interiores son las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial de un Estado. Las aguas interiores pueden incluir ríos y canales, así como puertos y radas (artículo 6 de la Directiva sobre la investigación de accidentes).

<sup>7</sup> Tal como se definen en el Código de la OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, a que se refiere el artículo 3, punto 2, letra b), de la Directiva sobre la investigación de accidentes.

<sup>8</sup> [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu).

- Aclarar las definiciones y el texto jurídico para que los organismos de investigación de accidentes de los Estados miembros investiguen todos los accidentes que deban investigarse de manera oportuna y armonizada.
- Mejorar la capacidad de los organismos de investigación de accidentes para realizar investigaciones de accidentes (e informar sobre ellas) de manera oportuna, competente e independiente, en particular en lo que se refiere a las tecnologías y los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono.
- Actualizar una serie de definiciones y referencias a la legislación pertinente de la UE y a las normas de la OMI a fin de garantizar la claridad y la coherencia.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta es plenamente coherente con la Directiva 2009/16/CE<sup>9</sup> sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y la Directiva 2009/21/CE<sup>10</sup> sobre las obligaciones del Estado de abanderamiento. Las tres Directivas, que se modifican al mismo tiempo, deben ser coherentes entre sí y cualquier propuesta de cambio para una debe tener en cuenta las otras dos Directivas y el marco regulador internacional general. La lección extraída de las investigaciones de seguridad y las recomendaciones de seguridad derivadas de ellas pueden ayudar a los Estados de abanderamiento y a las organizaciones reconocidas que actúan en su nombre a mejorar el perfil de seguridad de los buques que se encuentran bajo su responsabilidad.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta forma parte del programa REFIT de la Comisión y responde al Programa de Mejora de la Legislación, velando por que la legislación vigente sea clara y sencilla, no suponga una carga innecesaria y se mantenga al paso de la evolución política, social y tecnológica. La presente propuesta de modificación, así como las propuestas de modificación de las otras Directivas de seguridad marítima también forman parte y están muy relacionadas con el acervo en materia de seguridad marítima más amplio que incluye elementos como el sistema de la UE de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (SafeSeaNet)<sup>11</sup>, el Reglamento por el que se crea la AESM<sup>12</sup>, la Directiva sobre la seguridad para los buques de pesca<sup>13</sup>, la legislación de la Unión relativa a las organizaciones reconocidas<sup>14</sup>, la Directiva marco sobre la estrategia marina<sup>15</sup> y otra legislación de la Unión sobre medio ambiente<sup>16</sup>.

La presente propuesta es coherente con el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050 y contribuye a él, tal como dispone el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119<sup>17</sup> del

<sup>9</sup> DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

<sup>10</sup> DO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

<sup>11</sup> Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>12</sup> DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

<sup>13</sup> DO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

<sup>14</sup> Reglamento (CE) n.º 391/2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11) y Directiva 2009/15/CE sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

<sup>15</sup> DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

<sup>16</sup> Como la Directiva 92/43/CEE (la «Directiva sobre hábitats»), la Directiva 2009/147/CE (la «Directiva de la UE sobre aves silvestres»), la Directiva (UE) 2019/904 (la «Directiva sobre plásticos de un solo uso»).

<sup>17</sup> DO L 243 de 9.7.2021, p. 1.

Parlamento Europeo y del Consejo, que establece el marco de la UE para lograr la neutralidad climática.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

La base jurídica de la Directiva modificativa es el artículo 100, apartado 2, del TFUE, que establece medidas para mejorar la seguridad del transporte y disposiciones específicas para la navegación marítima.

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Dado que los instrumentos internacionales de investigación de accidentes en el sector de la navegación marítima son competencia exclusiva de la UE de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, el principio de subsidiariedad no se aplica a dichos instrumentos ni a las normas de la Unión por las que se ejecutan dichos acuerdos. Aunque no fuera así, los Estados miembros que actuaran de forma individual, no podrían abordar todos los problemas detectados y, si lo hicieran, su actuación daría lugar a una fragmentación de la legislación y a una posible distorsión del mercado interior. Para evitar esta fragmentación del marco jurídico, es necesario que la UE actúe.

La Directiva abarca a todos los Estados miembros en calidad de Estados del pabellón, Estados ribereños o Estados con intereses de consideración.

### **• Proporcionalidad**

La propuesta se ha elaborado para ir al compás de los últimos acontecimientos internacionales y abordar los resultados de las actividades del programa REFIT mencionadas anteriormente. La Comisión también ha llevado a cabo una evaluación de impacto para determinar, analizar y evaluar medidas alternativas para alcanzar los mismos objetivos.

El objetivo de la modificación propuesta es mejorar la seguridad marítima, que se logrará investigando los siniestros y aprendiendo de ellos para evitar que se produzcan accidentes similares en el futuro. La ampliación del ámbito de aplicación para incluir determinados tipos de accidentes en los que estén implicados buques de pesca más pequeños se considera proporcionada. Los costes adicionales necesarios para que los organismos de investigación de accidentes investiguen siniestros marítimos muy graves en los que estén implicados buques de pesca de menos de 15 metros parecen limitados, especialmente en comparación con las posibles mejoras de seguridad. La modificación garantizará que no se ponga en peligro el elevado nivel de seguridad actual y debe mejorar la seguridad en el sector pesquero.

### **• Elección del instrumento**

Dado que solo deben realizarse algunas modificaciones con respecto a la Directiva 2009/18/CE, una Directiva modificativa es el instrumento jurídico más adecuado.

## **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

### **• Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

El control de adecuación puso de manifiesto que los objetivos clave de la Directiva se están cumpliendo en general y siguen siendo muy pertinentes. Sin la Directiva sobre la investigación de

accidentes, es poco probable que se hubieran creado los dieciséis organismos de investigación de accidentes que existen desde 2009. De hecho, antes de 2009, la mayoría de los Estados llevaba a cabo investigaciones principalmente con fines de enjuiciamiento penal, si es que lo hacían. La creación de organismos de investigación de accidentes ha impulsado las investigaciones de accidentes por razones de seguridad, haciendo hincapié en la independencia y en el desarrollo de recomendaciones de seguridad para la prevención de accidentes. Además, la evaluación llegó a la conclusión de que la Directiva proporciona un marco coherente para la investigación de accidentes marítimos y garantiza, de este modo, que las investigaciones de accidentes se lleven a cabo de manera uniforme y armonizada en toda la UE.

El carácter obligatorio de la Directiva ha permitido armonizar la presentación de informes sobre accidentes e incidentes, ya que debe cumplirse un conjunto estándar de requisitos. La conclusión general de la evaluación basada en la valoración de la pertinencia, la eficacia, la eficiencia, la coherencia y el valor añadido de la UE fue que la Directiva ha cumplido en gran medida las expectativas y ha logrado beneficios en toda la UE.

Sin embargo, por lo general, se consideraron problemáticas las deficiencias del actual marco político debido a las dificultades relacionadas con los recursos, la dotación de personal y los conocimientos especializados.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las principales actividades de consulta fueron las siguientes:

- Tres rondas de entrevistas con representantes de las principales partes interesadas a escala de la UE, organizadas por el consultor encargado del estudio externo de apoyo, que se llevaron a cabo de forma intermitente entre febrero y noviembre de 2021, con el fin de recabar información específica, en particular para respaldar y precisar la definición general del problema y las posibles opciones de actuación.
- Una encuesta específica dirigida a las partes interesadas organizada por el consultor encargado del estudio externo de apoyo, que se llevó a cabo de junio a noviembre de 2021, para recopilar información específica, en particular para afinar la definición del problema, el escenario de referencia y, de ser posible, la evaluación de impacto de las posibles medidas de actuación.
- Otras actividades de consulta organizadas por la DG MOVE y el consultor encargado del estudio externo de apoyo para recabar las opiniones de los Estados miembros y las principales partes interesadas sobre las diversas medidas de actuación, así como para validar los resultados obtenidos y finales del estudio de apoyo a la evaluación de impacto destinada a cuantificar los impactos. Estas actividades se realizaron durante las reuniones del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el transporte marítimo (16 de abril de 2021, 23 de septiembre de 2021 y 16 de diciembre de 2021), el Comité de diálogo social sectorial de la UE para la pesca marítima (29 de enero de 2021, 8 de marzo de 2021 y 16 de noviembre de 2021), el Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario (19 de noviembre de 2021), las reuniones del marco de cooperación permanente de los organismos de investigación de accidentes (10 de marzo de 2021, 18 de junio de 2021, 29 de agosto de 2021, 22 de septiembre de 2021 y 7 de octubre de 2021), una reunión informal de los directores de transporte marítimo UE/EEE (30 de noviembre de 2021) y las reuniones del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (17 de mayo de 2021 y 11 de noviembre de 2021). Asimismo, se organizó un taller de validación final para corroborar las conclusiones del estudio de apoyo al que asistieron representantes de los Estados miembros y de la industria (20 de enero de 2022).

- Teniendo en cuenta el carácter sumamente técnico del asunto, no se llevó a cabo ninguna consulta pública abierta. Sin embargo, se ofreció al público en general la oportunidad de presentar sus opiniones sobre esta iniciativa, mediante un anuncio en la página web de la DG MOVE y un buzón funcional específico. Se recibió una contribución en relación con la investigación de accidentes de una asociación de armadores, la cual acogió con satisfacción la reducción de la carga administrativa y el posible apoyo que prestaría la AESM a los organismos de investigación de accidentes.

La información recabada de las partes interesadas fue fundamental para que la Comisión pudiera perfeccionar el diseño de las opciones de actuación para evaluar sus repercusiones económicas, sociales y medioambientales, compararlas y determinar qué opción tendría más probabilidades de maximizar la relación beneficios-costes para la sociedad y garantizar un mecanismo más eficaz y eficiente para investigar los accidentes marítimos en toda la UE. Los resultados de estos procesos completaron la investigación documental llevada a cabo como parte del estudio externo de apoyo.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Esta revisión se basa principalmente en los datos recogidos durante la evaluación *ex post* de 2018 y en el control de adecuación relativo al transporte marítimo mencionado anteriormente.

Además de los datos recopilados y de las consultas, la elaboración de la presente propuesta requirió la aportación de expertos técnicos y jurídicos sobre la formulación concreta de las definiciones técnicas y una redacción jurídica clara. Estos conocimientos especializados se obtuvieron en el seno de la Comisión, la AESM y el marco de cooperación permanente de los organismos de investigación de accidentes. Se ofrece información detallada en el documento de trabajo que acompaña a la propuesta.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta se basa en los resultados de una evaluación de impacto fundamentada en un estudio de apoyo realizado por un consultor externo con conocimientos específicos en este ámbito.

La evaluación de impacto examinó diversas opciones de actuación para revisar la Directiva, sobre la base de los siguientes principios rectores:

- 1) la necesidad de armonización con los instrumentos internacionales y de aclaración de las definiciones problemáticas o ambiguas;
- 2) el alcance del apoyo de la AESM a los Estados miembros a la hora de cumplir sus obligaciones de presentación de informes y de investigación en virtud de la Directiva y del Derecho internacional;
- 3) las posibilidades de abordar el problema específico de los accidentes en los que están implicados buques de pesca más pequeños.

Esos principios se reflejan en los objetivos de actuación que se describen a continuación.

La opción A propone varios cambios en la Directiva para mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Con arreglo a esta opción, el ámbito de aplicación seguiría siendo el mismo y los organismos de investigación de accidentes (pasarían a denominarse «autoridades a cargo de la investigación de seguridad marítima» en consonancia con la terminología de la OMI) seguirían teniendo la flexibilidad de que disponen actualmente. En cuanto a la cuestión de los buques de pesca, esta opción propone una medida no reglamentaria en virtud de la cual se recomendará a los Estados

miembros que informen de los siniestros marítimos muy graves. Esta opción de actuación, así como todas las demás, requiere la creación de un sistema de gestión de la calidad que garantice la gestión eficaz de los recursos por parte de cada autoridad de investigación y la exactitud de los informes de investigación de seguridad.

La opción B pretende compensar la mayor armonización por medio de unas definiciones más claras con un requisito adicional limitado para los buques de pesca más pequeños. Por lo que respecta a los buques de pesca, la Directiva se modificaría para obligar a los Estados miembros a informar en la EMCIP de todas las víctimas mortales y las pérdidas de buques en las que estén implicados buques de pesca de menos de 15 metros de eslora. Las cuestiones de armonización y aclaración se abordarían mediante la modificación de la Directiva. En cuanto a la asistencia a las autoridades de investigación de los Estados miembros a la hora de realizar (y presentar informes sobre) las investigaciones de accidentes, el papel de apoyo de la AESM no se amplía más allá de lo previsto actualmente en la legislación vigente. La carga derivada de la presentación de informes para las autoridades de investigación se reduce en cierta medida al ampliar el abanico de autoridades competentes que pueden llevar a cabo la presentación de informes en la base de datos.

La opción C es la más ambiciosa en cuanto al aumento de los requisitos administrativos y de investigación para las autoridades de investigación. En el caso de los buques de pesca, esta opción obligará a las autoridades de investigación no solo a informar de las víctimas mortales y las pérdidas de buques en las que estén implicados buques de pesca más pequeños, sino también a llevar a cabo al menos una evaluación previa para determinar si se pueden extraer lecciones y si es necesario efectuar una investigación completa. La evaluación de impacto concluyó que la opción más eficaz y, por tanto, la preferida es la opción C. Si bien la opción C tiene los mayores costes adicionales, al analizar los costes frente a los beneficios, esta opción tendrá el mayor impacto en lo que se refiere a la mejora de la seguridad marítima.

La presente propuesta va acompañada de un informe de evaluación de impacto<sup>18</sup>, cuyo proyecto se presentó al Comité de Control Reglamentario (CCR) en abril de 2022. El CCR emitió un dictamen favorable y el informe de evaluación de impacto se revisó en consonancia con las recomendaciones de dicho Comité; las observaciones del CCR se abordan en el documento de trabajo que acompaña a la presente propuesta legislativa.

- **Aplicación del enfoque «una más, una menos»**

No se prevén costes administrativos adicionales para las empresas o los ciudadanos.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La iniciativa cuenta con una dimensión REFIT en términos de armonización y simplificación de la legislación en materia de seguridad, de mejora del perfil de seguridad, en particular del segmento de buques de pesca pequeños, y de asistencia a los organismos de investigación de accidentes de los Estados miembros a la hora de desempeñar sus funciones de información e investigación.

Además, la opción de actuación preferida incluye elementos de simplificación, ya que aumentará la eficiencia de los organismos nacionales de investigación de accidentes al aportar claridad sobre cuándo deben llevar a cabo investigaciones, ya no tendrán que llevar a cabo una evaluación previa de los

---

<sup>18</sup> SWD(2023)145

siniestros graves y podrán delegar en otras autoridades competentes la posibilidad de introducir datos en la base de datos EMCIP. La prestación por parte de la AESM de asistencia complementaria a los organismos de investigación de accidentes que soliciten apoyo operativo también debe mejorar la calidad y la cantidad de las investigaciones realizadas, así como reforzar su armonización y normalización en toda la UE.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias en lo que respecta a la protección de los derechos fundamentales.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Los costes anuales adicionales estimados para el presupuesto de la UE ascienden a alrededor de 1,88 millones EUR por año en 2030 y 1,93 millones EUR por año en 2050. El impacto presupuestario de la propuesta se describe con más detalle en la ficha de financiación legislativa adjunta a la presente propuesta a título informativo. El impacto presupuestario de la propuesta ya está incluido en la propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002.

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **•Modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Se han definido modalidades de seguimiento e información adecuadas. La AESM desempeña un papel destacado en este proceso, ya que entre sus responsabilidades figura la de elaborar y gestionar sistemas de datos electrónicos para el transporte marítimo.

La aplicación puede seguirse mediante la supervisión de la base de datos EMCIP por parte de la Comisión o la AESM, a fin de verificar que las investigaciones se llevan a cabo de manera oportuna y eficaz y que los datos de notificación de siniestros o incidentes marítimos previstos en el anexo II de la Directiva y los informes de investigación de seguridad se introducen en la base de datos. La AESM también lleva a cabo ciclos de visitas a los Estados miembros para comprobar las operaciones sobre el terreno como parte del papel de apoyo de la AESM a la Comisión<sup>19</sup>. Los Estados miembros tendrán que disponer de un sistema de gestión de la calidad para certificar que la organización, las políticas, los procesos, los recursos y la documentación son adecuados para alcanzar sus objetivos. Este sistema deberá estar certificado y, posteriormente, someterse a auditorías periódicas. Las autoridades de investigación deberán compartir con la Comisión o la AESM los resultados de las auditorías anuales llevadas a cabo por el organismo acreditado para que la autoridad de investigación pueda conservar la certificación de su sistema de gestión de la calidad.

---

<sup>19</sup> La AESM lleva a cabo estas visitas de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima como parte de sus tareas básicas; por consiguiente, no se espera que surjan costes adicionales.

Teniendo en cuenta que el ciclo completo de visitas de ejecución efectuadas por la AESM está previsto que dure cinco años<sup>20</sup>, se propone que el ciclo de evaluación de la Directiva se fije en intervalos de diez años.

- **Documentos explicativos (para las directivas)**

No se requieren documentos explicativos, dado que el objetivo de la propuesta es simplificar y precisar el régimen vigente.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 del proyecto de Directiva modificativa, que constituye su parte principal, contiene modificaciones de numerosas disposiciones de la Directiva 2009/18/CE.

### ***Cumplimiento del Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos***

Se actualizan una serie de definiciones y referencias para tener en cuenta los cambios en el marco regulador internacional. En concreto, se actualiza la referencia al Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, también se ponen al día una serie de definiciones que figuran en el artículo 3 de la Directiva, que deben entenderse de conformidad con las definiciones incluidas en dicho Código, y se suprime la referencia a los siniestros graves que se ha eliminado del Código OMI y a la que se hace referencia en el artículo 3, apartado 3. Se introducen otros cambios en las disposiciones legales en consonancia con el Código OMI, en particular el cambio de nombre del «organismo de investigación» por «autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima».

Las modificaciones de fondo de la Directiva se exponen a continuación.

### ***Finalidad y ámbito de aplicación***

En el apartado 2 del artículo 2, se suprime la letra d), por lo que el ámbito de aplicación de la Directiva se amplía parcialmente a todos los buques de pesca, incluidos los que tienen una eslora inferior a 15 metros.

### ***Definiciones***

En el punto 3 también se actualiza una serie de definiciones que han resultado problemáticas o que se refieren a legislación obsoleta de la UE. En primer lugar, las referencias a «transbordador de carga rodada» y «nave de pasaje de gran velocidad» se actualizan para tener en cuenta los cambios en la legislación de la UE; la eslora de un buque de pesca se especifica como eslora total de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (UE) 2017/1130. También se aborda la cuestión de las lesiones no mortales que posteriormente derivan en la muerte un tiempo después del acaecimiento del siniestro o incidente marítimo que las causó. A fin de proporcionar orientaciones claras sobre el plazo para iniciar una investigación y garantizar así un enfoque armonizado en toda la Unión, se modifica la Directiva para incluir una fecha límite clara (es decir, treinta días a partir del accidente, como en otros modos de transporte).

### ***Obligación de investigar y autoridades de investigación***

---

<sup>20</sup> Tal como prevé la metodología de la AESM para las visitas a los Estados miembros, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

En el punto 5 se introducen cambios en la obligación de investigar y se establece que, en relación con un siniestro marítimo muy grave (pérdida del buque o muerte) en el que esté implicado un buque de pesca de menos de 15 metros de eslora, los Estados miembros están obligados a realizar al menos una evaluación previa para determinar si debe llevarse a cabo una investigación de seguridad.

Además, dado que la OMI ha eliminado el concepto de siniestro grave, se suprime también la consiguiente obligación que exige la Directiva de realizar una evaluación previa de dichos siniestros. Por último, se modifica la Directiva para proporcionar orientación en relación con los accidentes que tienen lugar mientras los buques se encuentran en puerto.

El punto 8 prevé que los Estados miembros deben establecer un sistema de gestión de la calidad para su autoridad de investigación de seguridad marítima. Esta medida debe mejorar la calidad de las investigaciones de accidentes, la gestión de los recursos disponibles teniendo en cuenta la carga de trabajo y, en particular, los informes redactados. El artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2009/21/CE sobre las obligaciones del Estado de abanderamiento dispone una obligación similar en relación con la administración del Estado de abanderamiento.

### ***Base de datos europea sobre siniestros marítimos***

El punto 14 se refiere a las obligaciones de información de los Estados miembros en relación con la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP, en sus siglas en inglés). Se efectúan dos cambios: en primer lugar, se especifican sus obligaciones en relación con los siniestros marítimos muy graves en los que estén involucrados buques de pesca de menos de 15 metros de eslora. En segundo lugar, la Directiva se adapta de modo que todos los siniestros e incidentes marítimos que no sean siniestros marítimos muy graves puedan ser notificados en la EMCIP por una autoridad competente debidamente designada de un Estado miembro distinta de la autoridad de investigación de seguridad marítima. En la actualidad, solo la autoridad de investigación de seguridad marítima puede introducir notificaciones en la EMCIP, lo que algunos Estados miembros consideran una carga de recursos. Además, la AESM y la Comisión deben poder introducir datos en la base de datos EMCIP. Esto liberará a las autoridades de investigación para que se centren en sus funciones de investigación y tendrá en cuenta el hecho de que las autoridades de investigación no siempre tienen acceso a este tipo de gestión de datos, ya que las estadísticas pertinentes son recogidas, utilizadas y gestionadas por otras autoridades competentes del mismo Estado miembro.

### ***Apoyo y formación por parte de la AESM***

El punto 15 establece las posibilidades de que la AESM preste apoyo a las autoridades de investigación de los Estados miembros de la UE para que desempeñen mejor sus responsabilidades en virtud de la Directiva. Muchos organismos de investigación de accidentes carecen de recursos suficientes para contar con un experto en cada disciplina especializada. Sobre la base de esta disposición, la AESM podría poner a disposición de cualquier autoridad de investigación que lo solicitara un grupo de expertos de diferentes disciplinas. Del mismo modo, los equipos especializados pueden ser muy costosos y la mayoría de los organismos de investigación de accidentes no cuentan con el presupuesto necesario para disponer de ellos en propiedad. Por lo tanto, la AESM podría proporcionar herramientas y equipos especializados que puedan prestarse o facilitarse a las autoridades de investigación. De este modo, los equipos pueden obtenerse de forma centralizada, en lugar de que cada autoridad de investigación tenga que actuar por su cuenta. Esto proporcionaría economías de escala a nivel de la Unión.

Por lo que se refiere a la formación, la AESM podría encargarse de la sensibilización acerca de los avances, la difusión de información y la organización de debates y cursos de formación sobre temas como los combustibles renovables y los combustibles con bajas emisiones de carbono, las nuevas tecnologías digitales y la evolución pertinente a nivel de la OMI. Además, la AESM podría impartir formación específica sobre el uso de tecnologías y equipos de investigación y sobre nuevas tecnologías relacionadas con la evolución del transporte marítimo.

### ***Competencias de modificación***

En el punto 17 se indica que, si bien la referencia al Código de la OMI para la investigación de siniestros se refiere a la versión más actualizada, está sujeta a la cláusula estándar de no regresión. Es decir que, si se producen cambios a escala internacional, las normas del instrumento de la UE se mantienen al menos en el nivel actual.

### ***Revisión de la aplicación y derogación de otros actos legislativos de la UE***

El punto 18 establece que la Comisión llevará a cabo una revisión de la aplicación de la Directiva modificada diez años después de su adopción. Este plazo contempla el tiempo necesario para la transposición y el hecho de que un ciclo de visitas de revisión de la AESM a los Estados miembros suele durar al menos cinco años.

El punto 19 prevé la derogación del Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos. La OMI adoptó directrices para ayudar a los investigadores en la aplicación del Código para la investigación de siniestros, [Resolución A.1075(28)] el 4 de diciembre de 2013, que proporcionan una metodología detallada para la investigación de siniestros e incidentes marítimos. Por lo tanto, ya no es necesaria la metodología común establecida en el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo**

(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 Europeo<sup>21</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>22</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>23</sup> establece los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y prevé un sistema de investigaciones de seguridad. La investigación de los accidentes marítimos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Directiva está a cargo de organismos de investigación independientes establecidos en los Estados miembros para mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino con las lecciones extraídas de accidentes pasados a fin de evitar que vuelvan a producirse en el futuro.
- (2) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2009/18/CE, se han producido cambios en el entorno normativo internacional, así como avances tecnológicos. Estos cambios y avances, así como la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 2009/18/CE, deben tenerse en cuenta.
- (3) La Directiva 2009/18/CE hace referencia a una serie de textos jurídicos adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) que han sido derogados, modificados o revisados desde su entrada en vigor. El «Código OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos» [Resolución A.849(20) de la OMI, de 27 de noviembre de 1997] ha sido revocado por el «Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros)» [Resolución MSC.255(84), de 16 de mayo de 2008] y completado con la

---

<sup>21</sup> DO C , , p. .

<sup>22</sup> DO C , , p. .

<sup>23</sup> DO L 131 de 28.5.2009, p. 114

Resolución A.1075(28) «Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros» MSC.255(84).

- (4) El Código de investigación de siniestros de la OMI introduce nuevas definiciones, como la de «autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima», mientras que se suprimen otros conceptos, como «siniestro grave». Estos cambios deben incorporarse en la Directiva 2009/18/CE.
- (5) La Directiva 2009/18/CE también hace referencia a la circular MSC/MEPC. 3/Circ.3 de 2008 de la OMI, que fue sustituida por la circular MSC-MEPC. 3/ Circ.4/rev.1 «Informes sobre siniestros y sucesos marítimos. Procedimientos de notificación revisados y armonizados», de 18 de noviembre de 2014.
- (6) Las Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros [A.1075(28)], adoptadas el 4 de diciembre de 2013, proporcionan asesoramiento práctico para la investigación sistemática de siniestros e incidentes marítimos y permiten el desarrollo de análisis eficaces y medidas preventivas. Esas normas deben incorporarse en la Directiva 2009/18/CE.
- (7) Los buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora están actualmente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/18/CE, por lo que las investigaciones sobre accidentes marítimos que afectan a dichos buques pesqueros no son sistemáticas ni están armonizadas. Estos buques son más propensos a volcar y las caídas por la borda de miembros de la tripulación son relativamente frecuentes. Por lo tanto, es necesario proteger a esos buques pesqueros, a su tripulación y al medio ambiente mediante la introducción de una evaluación preliminar de los siniestros marítimos muy graves que afecten a buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora, a fin de determinar si las autoridades deben iniciar una investigación de seguridad.
- (8) Algunas definiciones que figuran en la Directiva 2009/18/CE no son claras. Es preciso definir la eslora de un buque pesquero, especialmente cuando el enfoque y las obligaciones de las autoridades de investigación de seguridad marítima difieren en función de la eslora del buque pesquero.
- (9) 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 discrepancias significativas y debe aclararse. Estas discrepancias afectan a la actuación de las autoridades de investigación de accidentes, en particular en lo que se refiere a los accidentes en los puertos, las posibilidades de investigaciones conjuntas y la recopilación de datos sobre los accidentes y las investigaciones.
- (10) El Código OMI de investigación de siniestros establece que, cuando se produce un siniestro marítimo muy grave, la autoridad marítima tiene la obligación de llevar a cabo una investigación. Sin embargo, no ofrece ninguna orientación sobre el tiempo que debe transcurrir entre un accidente y la muerte que provoca para que el accidente se considere un siniestro marítimo muy grave y, por tanto, se investigue. Por consiguiente, la Directiva 2009/18/CE debe proporcionar dichas orientaciones.
- (11) El personal disponible, así como los recursos operativos de las autoridades de investigación de seguridad marítima de los Estados miembros, varían considerablemente, lo que da lugar a notificaciones e investigaciones ineficaces e incoherentes de los siniestros marítimos. Por consiguiente, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM),

debe proporcionar un apoyo analítico altamente especializado durante cada investigación (competencias no técnicas), así como herramientas y equipos de análisis (*hardware*).

- (12) A la luz de estas consideraciones, la AESM debe organizar formaciones sobre técnicas específicas y nuevos avances y tecnologías que puedan ser útiles para la investigación de accidentes en el futuro. Esta formación debe centrarse, entre otras cosas, en los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, que son especialmente pertinentes en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55», y en la automatización, así como en las normas del Reglamento general de protección de datos (RGPD).
- (13) Para mejorar la calidad de las investigaciones de accidentes, los Estados miembros deben desarrollar un sistema de gestión de la calidad destinado a las autoridades de investigación de seguridad marítima.
- (14) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones de la presente Directiva por lo que respecta a la lista de textos de la OMI incluidos en su ámbito de aplicación, conviene otorgar competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>24</sup>.
- (15) Habida cuenta del ciclo completo de visitas de seguimiento realizadas por la AESM a los Estados miembros para supervisar la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar [*diez años después de su entrada en vigor a que se refiere el artículo 23*] e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para llevar a cabo esta evaluación.
- (16) Según el principio de proporcionalidad, con el fin de alcanzar el objetivo fundamental de mejorar la seguridad marítima y la protección del medio marino es necesario y conveniente establecer normas sobre la investigación de accidentes en el transporte marítimo. La presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea.
- (17) 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. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud de la presente Directiva no perseguirán la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpa. No obstante, los Estados miembros velarán por que la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima (en lo sucesivo, «la autoridad de investigación») no se abstenga de informar

---

<sup>24</sup> 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).

plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo por que de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.».

- 2) En el artículo 2, el apartado 2 se modifica como sigue:
  - a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:  
«b) buques no propulsados por medios mecánicos, buques de madera de construcción primitiva, así como yates y naves de recreo, a menos que se utilicen con fines comerciales;»;
  - b) se suprime la letra d).
- 3) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

### *«Artículo 3*

### **Definiciones**

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

1. “Código 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 anejo a la Resolución MSC.255(84) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su versión actualizada;
2. “Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros”: las Directrices adoptadas en la Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.1075 (28) el 4 de diciembre de 2013;
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)”;
  - 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 anejas a 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 296ª sesión, celebrada del 12 al 16 de junio de 2006;

5. los términos “transbordador de carga rodada” y “nave de pasaje de gran velocidad” se entenderán de conformidad con lo definido en el artículo 2 de la Directiva (UE) 2017/2110<sup>25</sup>;
  6. el término “registrador de datos de la travesía (RDT)” se entenderá de conformidad con la definición que figura en la Resolución MSC.333(90) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI;
  7. “recomendación sobre seguridad”: cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:
    - a) la autoridad de investigación 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, en su caso,
    - b) la Comisión, sobre la base de un análisis resumido de los datos y de los resultados de las investigaciones de seguridad realizadas;
  8. “eslora de un buque pesquero”: se entenderá con arreglo a la definición del artículo 2 del Reglamento (UE) 2017/1130<sup>26</sup>;
  9. “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.».
- 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 u otras investigaciones paralelas realizadas para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa, y que las autoridades de investigación puedan informar sobre los resultados de una investigación de seguridad marítima sin dirección ni interferencia de ninguna persona, organización o parte que pueda verse afectada por sus resultados;»;
  - b) en el apartado 2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) la coordinación de las actividades de sus respectivas autoridades de investigación, en la medida en que sea preciso para lograr el objetivo de la presente Directiva.».
- 5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

#### *«Artículo 5*

#### **Obligación de investigar**

1. Cada Estado miembro velará por que la autoridad de investigación a que se refiere el artículo 8 lleve a cabo una investigación de seguridad cuando se produzcan siniestros marítimos muy graves que:

---

<sup>25</sup> 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).

<sup>26</sup> 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).

- a) afecten a buques que enarbolen su pabellón, con independencia de la localización del siniestro;
- b) se produzcan en su mar territorial o sus aguas interiores, tal como las define la CNUDM, con independencia del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados en el siniestro, o
- c) afecten a intereses de consideración del Estado miembro, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados.

2. En el caso de un buque pesquero de menos de 15 metros de eslora, la autoridad de investigación llevará a cabo una evaluación preliminar del siniestro marítimo muy grave a fin de determinar si procede o no llevar a cabo una investigación de seguridad.

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

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

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

5. Cuando lleve a cabo investigaciones de seguridad, la autoridad de investigación seguirá las Directrices de la OMI para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros. Los investigadores podrán apartarse de dichas Directrices cuando sea justificadamente necesario, según su criterio profesional, y si es preciso para lograr los fines de la investigación. La Comisión podrá adaptar las Directrices a efectos de la presente Directiva, teniendo en cuenta toda experiencia pertinente extraída de las investigaciones de seguridad, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 19.

6. A la hora de decidir si un siniestro o incidente marítimo que se produzca durante el ataque, el amarre o en 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, se prestará especial atención al papel y pertinencia de la estructura, el equipo, los procedimientos, la tripulación y la gestión del buque para la actividad que se lleve a cabo.

7. 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.

8. Si, en el curso de una investigación de seguridad marítima, se tiene conocimiento o se sospecha que se ha cometido un delito con arreglo a los artículos 3, 3 bis, 3 ter o 3 quater del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de

1988, la autoridad de investigación informará inmediatamente a las autoridades de seguridad marítima del Estado o Estados miembros y de cualquier tercer país afectado.».

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

*«Artículo 6*

**Obligación de notificación**

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

- 7) El artículo 7 se modifica como sigue:

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

«La realización de investigaciones de seguridad paralelas respecto del mismo siniestro o 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 paralelas. Los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, las autoridades de investigación intercambiarán toda la información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.»;

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

«1 *bis* Durante la investigación de seguridad marítima, los Estados miembros con intereses de consideración deberán facilitar, en la medida de lo posible, a los Estados miembros que investigan la seguridad marítima el acceso a la información pertinente para la investigación de seguridad marítima. El investigador o los investigadores que lleven a cabo una investigación de seguridad marítima también deben tener acceso a los inspectores gubernamentales, guardacostas, operadores de servicios de tráfico marítimo, pilotos y demás personal marítimo del Estado interesado.».

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

*Artículo 8*

**Autoridades a cargo de las investigaciones de seguridad marítima**

1. Los Estados miembros velarán por que las investigaciones de seguridad marítima se lleven a cabo bajo la responsabilidad de una autoridad imparcial y permanente a cargo de las investigaciones de seguridad marítima, dotada de las competencias necesarias, de los medios y recursos financieros suficientes y de investigadores debidamente cualificados, competentes en asuntos relacionados con siniestros e incidentes marítimos, para llevar a cabo investigaciones de seguridad marítima sobre siniestros e incidentes marítimos.

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

Para llevar a cabo la investigación de seguridad de manera imparcial, la autoridad de investigación 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 enarbolen su pabellón, determinarán un punto de referencia independiente para cooperar en la investigación con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c).

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

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

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

- a) acceder a cualquier zona pertinente o al lugar 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 proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis;
- c) exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en la letra b) y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos;
- d) consultar libremente cualquier información pertinente y cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los RDT en relación con un buque, grabaciones de los servicios de tráfico de buques, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como copiar y utilizar dicha información;
- e) acceder libremente a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos;
- f) solicitar y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas;
- g) interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan 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 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 podrá combinar las tareas asignadas en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los siniestros marítimos siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.

7. A más tardar el [fecha de transposición], cada Estado miembro desarrollará, pondrá en marcha y mantendrá un sistema de gestión de la calidad para su autoridad de investigación. Este sistema de gestión de la calidad deberá certificarse con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.».

9) En el artículo 9, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) la totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por la autoridad de investigación en el curso de la investigación de seguridad;».

10) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

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

b) el apartado 3 se modifica como sigue:

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

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

a) permitir a las autoridades de investigación 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 la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos;»;

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

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

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, presentado en un formato que definirá la autoridad de investigación competente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

2. Las autoridades de investigación harán todo lo posible para poner los informes mencionados en el apartado 1, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo, en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si no es posible presentar a tiempo el informe definitivo, debe publicarse un informe provisional en ese plazo.

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

12) El artículo 15 se modifica como sigue:

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

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

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

«2. Cuando proceda, una autoridad de investigación 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 de un Estado miembro 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 añade el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Los Estados miembros notificarán a la Comisión los siniestros e incidentes marítimos con arreglo al modelo que figura en el anexo II. En el caso de los buques pesqueros de menos de 15 metros de eslora, solo se exigirá la notificación de siniestros marítimos muy graves.»;

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

«3. Las autoridades de investigación de los Estados miembros 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, lo notificará también a la EMCIP.»;

- 15) se añade el nuevo artículo 17 *bis* siguiente:

«Artículo 17 bis

**Formación y apoyo operativo**

1. La Comisión facilitará el desarrollo de las capacidades, así como la puesta en común de conocimientos en el seno de las autoridades de investigación y entre ellas, mediante la formación sobre nuevos avances jurídicos y tecnológicos, técnicas y herramientas específicas y tecnologías relacionadas con los buques, sus equipos y operaciones.
2. A petición de las autoridades de investigación de los Estados miembros, y suponiendo que no surja ningún conflicto de intereses, la Comisión prestará apoyo operativo a dichos Estados miembros en la realización de sus investigaciones de seguridad. Este apoyo incluirá el suministro de herramientas o de equipos analíticos especializados, así como de asesoramiento en la materia.».

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

«Artículo 19

**Procedimiento de comité**

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

- 17) En el artículo 20, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Las modificaciones del Código OMI de investigación de siniestros podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del 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 [*OP: insértese la fecha: diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*], presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva.».

- 19) En el artículo 24 se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 1286/2011 de la Comisión.».

## *Artículo 2*

### **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [*OP: insértese la fecha: un año después 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.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán 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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

## *Artículo 3*

### **Entrada en vigor**

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

## *Artículo 4*

### **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*El presidente La Presidenta*

## FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA «AGENCIAS»

### 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo

#### 1.2. Política(s) afectada(s)

Movilidad y Transporte – Marítima

#### 1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria<sup>27</sup>
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de la modificación de la Directiva 2009/18/CE consiste en mejorar la seguridad marítima y aumentar la protección del medio marino contribuyendo a la consecución del objetivo de desarrollo sostenible (ODS) n.º 3 («Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades») y el ODS n.º 14 («Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible»).

##### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la revisión son los siguientes:

Proteger los buques de pesca, su tripulación y el medio ambiente. Los buques de pesca más pequeños de menos de 15 metros de eslora no están incluidos en el ámbito de aplicación actual de la Directiva. Esto significa que los accidentes con víctimas mortales y pérdidas de buques en los que está implicado este segmento de buques no se investigan de manera sistemática y armonizada en toda la Unión Europea.

Aclarar las definiciones y el texto jurídico para que las autoridades de investigación de accidentes de los Estados miembros investiguen todos los accidentes que deben investigarse de manera oportuna y armonizada.

Mejorar la capacidad de las autoridades de investigación de accidentes para realizar (y presentar informes sobre) investigaciones de accidentes de manera oportuna, competente e independiente, en particular en lo que se refiere a las tecnologías y los combustibles con bajas emisiones de carbono y renovables.

<sup>27</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

### 1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

*Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.*

Se espera que la propuesta proporcione un enfoque armonizado de las investigaciones de seguridad y, de este modo, mejore la calidad de las investigaciones mediante una mejor formación, investigaciones más coordinadas y con más recursos y el uso de un sistema de gestión de la calidad por parte de las autoridades de investigación de accidentes de los Estados miembros. Los resultados de las investigaciones se utilizan para formular recomendaciones de seguridad a fin de evitar que vuelvan a producirse accidentes y así salvar vidas y prevenir la contaminación.

Asimismo, se espera que la propuesta aumente la protección de los buques de pesca, de su tripulación y del medio ambiente, lo que dará lugar a una disminución de las muertes y de las lesiones.

### 1.4.4. Indicadores de rendimiento

*Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.*

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico n.º 1 se determinará sobre la base del número de víctimas mortales y heridos muy graves, el número de buques perdidos y el número de casos de contaminación en el mar, así como su evolución a lo largo del tiempo según la información introducida en la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP, en sus siglas en inglés).

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico n.º 2 se determinará sobre la base de los datos notificados en la EMCIP, de los análisis horizontales realizados por la AESM y de los debates en talleres, así como del número de procedimientos de infracción de los años siguientes.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico n.º 3 se determinará sobre la base del análisis horizontal realizado por la AESM y de los resultados de las auditorías anuales del sistema de gestión de la calidad, que se compartirán con la Comisión.

## 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

### 1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

La AESM deberá organizar formaciones adicionales en relación con los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono (riesgos, utilización a bordo, protección de los buques, etc.), en apoyo de las iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55», pero también sobre: el factor humano, el comportamiento de un buque automatizado, el análisis de seguridad (para animar a los Estados miembros a utilizar mejor los datos sobre siniestros), las ciencias forenses (fotografías, toma de muestras, etc.), las incidencias (incendios, accidentes de navegación, daños en equipos, actividades profesionales, etc.) y las normas del Reglamento General de Protección de Datos (RGPD).

Asimismo, la AESM proporcionará herramientas y equipos operativos durante una investigación individual, como ROV (vehículos submarinos teledirigidos), RPAS (drones aéreos), robots (por ejemplo, para acceder a zonas dañadas, espacios cerrados, etc.), equipos RDT (registradores de datos de la travesía), programas informáticos como MADAS (Marine Accident Data Analysis Suite), recursos *ad hoc* (laboratorios científicos, banco de ensayos) y

servicios *ad hoc* (simulación 3D contra incendios, pérdida de contenedores, etc.). Este apoyo se basará en los servicios existentes que presta la AESM en diferentes ámbitos (como se ha mencionado anteriormente con drones aéreos, drones sumergibles, formación de imágenes por satélite, etc.) y se prestará por orden de solicitud. A largo plazo, y en función de la experiencia adquirida en la aplicación, los recursos de la AESM se adaptarían en consecuencia.

La AESM también ofrecerá apoyo analítico altamente especializado de expertos «estándar» y «de alto nivel» de la Agencia durante las investigaciones individuales de siniestros marítimos muy graves; estos expertos podrían incluir, entre otros, analistas de comportamiento, psicólogos y otros especialistas.

De aquí a 2025, se necesitarán dos equivalentes a jornada completa para prestar apoyo operativo y analítico a las nuevas tareas de la AESM.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar en el ámbito europeo (*ex ante*)

La actuación de la UE garantiza unas condiciones de competencia equitativas para los armadores, los puertos y entre Estados miembros. La armonización de las investigaciones a escala de la UE es esencial a este respecto. Dado el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de un enfoque coordinado y armonizado de la seguridad marítima, la actuación de la UE evitará que se desarrolle un mosaico de medidas nacionales potencialmente incompatibles o deficientes con requisitos y objetivos diferentes.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*)

Una intervención a escala de la UE ha aportado beneficios que no habrían sido posibles a escala nacional o solo a nivel de la OMI. La mayoría de las partes interesadas consideró que la obligación de crear un organismo independiente de investigación de accidentes era el principal valor añadido de la Directiva y casi la mitad de los organismos de investigación de accidentes marítimos de la UE se crearon como respuesta a la Directiva. La Directiva adapta la legislación de la Unión al Reglamento de la OMI y va más allá de las exigencias de esta organización, además es pionera en todo el mundo en lo que se refiere a notificación armonizada de accidentes e incidentes.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Tras la evaluación *ex post* del REFIT y el control de adecuación relativo al transporte marítimo de 2018, se consideraron problemáticas las deficiencias del actual marco político derivadas de las dificultades relacionadas con los recursos, la dotación de personal y los conocimientos especializados. Las limitaciones de recursos impiden que algunos organismos de investigación de accidentes de los Estados miembros desempeñen sus responsabilidades de manera correcta y oportuna. En particular, esto ocurre en los Estados miembros con flotas pequeñas y actividades de transporte marítimo limitadas en los que el establecimiento de un organismo de investigación de accidentes específico y permanente se consideró una carga desproporcionada. Además, la capacidad de los Estados miembros para cumplir sus obligaciones internacionales como Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto o Estado ribereño en relación con las distintas Directivas está bajo presión. Los organismos de

investigación de accidentes consideraron, en general, que las cuestiones relacionadas con los recursos, la dotación de personal y los conocimientos especializados constituían un problema. El control de adecuación formuló una serie de recomendaciones pertinentes para la investigación de accidentes, incluida la mejora del uso de los recursos a escala nacional y de la UE, en particular mediante la puesta en común de recursos sobre la base de la labor y el apoyo de la AESM y el aprovechamiento de las mejoras de eficiencia que ofrecen la digitalización y el intercambio de información.

Los resultados de la evaluación *ex post* se reflejan en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa, tal como se resume en el cuadro 1.

#### 1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La revisión propuesta es un resultado clave de la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, que establece la visión de la UE para el sistema de transporte del futuro. En la estrategia se anunció que la Comisión prevé iniciar una revisión profunda de la legislación vigente en materia de responsabilidades del Estado de abanderamiento, control por el Estado rector del puerto e investigación de accidentes en 2021 (en el marco de la iniciativa emblemática 10: «Reforzar la seguridad y protección del transporte»).

La revisión propuesta creará sinergias con otros elementos del marco regulador de la UE, en particular la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento.

La propuesta es compatible con el actual marco financiero plurianual, aunque requerirá una reprogramación dentro de la rúbrica 1 en lo que respecta a la contribución anual a la AESM (compensación presupuestaria por una reducción compensatoria del gasto programado en el marco del MCE «Transporte» (02 03 01)). El impacto presupuestario de la presente propuesta ya está incluido en el presupuesto de la propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002.

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

#### 1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación*

La incidencia presupuestaria de esta iniciativa se refiere a los recursos adicionales necesarios para el trabajo cada vez más importante de la AESM a fin de facilitar la investigación de siniestros (es decir, proporcionar apoyo analítico altamente especializado durante una investigación individual, proporcionar herramientas y equipos analíticos durante una investigación individual, compartir conocimientos u organizar formación sobre técnicas o herramientas específicas y nuevos avances) con arreglo a la propuesta de Directiva. Se trata de nuevas tareas de la AESM que pasarán a ser permanentes, mientras que las tareas existentes no disminuirán ni se eliminarán parcialmente. La necesidad adicional de recursos humanos no puede satisfacerse mediante una redistribución, mientras que las necesidades presupuestarias adicionales se cubrirán mediante la compensación de los programas existentes gestionados por la DG MOVE en el actual marco financiero plurianual.

El aumento de los créditos para la AESM se compensará mediante una reducción del gasto programado con cargo al MCE Transporte (02 03 01). El impacto presupuestario de la presente propuesta ya está incluido en el presupuesto de la propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002.

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

## 1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

### Duración limitada

- en vigor desde el [DD/MM]AAAA hasta el [DD/MM]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

### Duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA [n.d.],
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)<sup>28</sup>

### Gestión directa por la Comisión

- por las agencias ejecutivas

### Gestión compartida con los Estados miembros

### Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a los que se hace referencia en los artículos 70 y 71;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

## Observaciones

La gestión de la Directiva propuesta correrá a cargo, en general, de los servicios de la Comisión, con los que colaborará la Agencia Europea de Seguridad Marítima, si procede.

Los Estados miembros deberán transponer las disposiciones de la Directiva en el plazo correspondiente.

<sup>28</sup> Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

### **2.1. Normas en materia de seguimiento e informes**

*Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.*

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento por parte de los Estados miembros.

La Comisión o la AESM harán un seguimiento de la base de datos EMCIP para verificar que las investigaciones se llevan a cabo de manera oportuna y eficaz y que los informes se cargan en la base de datos, incluso en el caso de los buques de pesca de menos de 15 metros de eslora en los que se detecten lagunas de datos y de seguridad. Los indicadores que se controlarán específicamente a partir de la base de datos EMCIP serán el número de víctimas mortales y de heridos muy graves, el número de buques perdidos y el número de casos de contaminación en el mar, así como su evolución a lo largo del tiempo. Se hará un seguimiento de todos estos indicadores por tipo de buque involucrado. También se controlará el número de recomendaciones de seguridad publicadas como resultado de las investigaciones y su seguimiento.

La AESM, en nombre de la Comisión, también realiza visitas a los Estados miembros para verificar las operaciones sobre el terreno.

Los Estados miembros tendrán que disponer de un sistema de gestión de la calidad para certificar que la organización, las políticas, los procesos, los recursos y la documentación son adecuados para alcanzar sus objetivos. Este sistema deberá estar certificado y, posteriormente, someterse a auditorías anuales. Los organismos de investigación de accidentes deberán compartir con la Comisión o la AESM los resultados de las auditorías anuales llevadas a cabo por el organismo acreditado para que el organismo de investigación de accidentes pueda conservar la certificación de su sistema de gestión de la calidad.

La AESM seguirá realizando análisis horizontales, ofreciendo indicaciones del funcionamiento de la legislación y señalando las deficiencias, así como lo que puede hacerse para abordarlas, e informará a la Comisión y a los Estados miembros mediante debates en talleres, entre otras cosas.

Por último, diez años después del final de la fecha de aplicación del acto legislativo, los servicios de la Comisión deben llevar a cabo una evaluación para comprobar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

### **2.2. Sistema(s) de gestión y de control**

#### **2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del/ de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos***

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre su eficacia y aplicación. La Comisión recibirá apoyo de la AESM, según proceda, en el ámbito de los servicios informáticos y del desarrollo de las herramientas informáticas necesarias para las disposiciones en materia de presentación de informes, seguimiento y verificación de la Directiva propuesta, así como en la organización de actividades de formación. Se exigirá a los Estados miembros que lleven a cabo la transposición de la Directiva en su legislación nacional

en el plazo mencionado en la Directiva. Las actividades de ejecución se llevarán a cabo como parte de las investigaciones existentes.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Si bien la Comisión será, en general, responsable de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento por parte de los Estados miembros, la Agencia Europea de Seguridad Marítima será responsable de la ejecución de sus operaciones y de la aplicación de su marco de control interno. Será necesario desarrollar herramientas y módulos informáticos, así como impartir formación, y los Estados miembros deberán llevar a cabo investigaciones y presentar informes.

La AESM es la más indicada para encargarse de la presentación de informes y de la evaluación de las tareas de cumplimiento, ya que se trata de una labor técnica que requiere una gran experiencia en la gestión de datos (en particular, porque la AESM gestiona la base de datos EMCIP), así como una comprensión profunda de las complejas cuestiones técnicas relacionadas con la formación y los certificados electrónicos.

Los Estados miembros se encuentran en la mejor posición para llevar a cabo la aplicación de la Directiva propuesta, en particular dando continuidad a la investigación de los accidentes marítimos y presentando informes cuando sea necesario.

La DG MOVE efectuará los controles necesarios en consonancia con la estrategia de supervisión adoptada en 2017 sobre las relaciones de la DG con las agencias descentralizadas y las empresas comunes. En el marco de la estrategia, la DG MOVE supervisa los indicadores de rendimiento relativos a la ejecución del presupuesto, las recomendaciones de auditoría y las cuestiones administrativas. La Agencia presenta un informe semestral. Los controles realizados sobre la supervisión de la Agencia, así como sobre la gestión financiera y presupuestaria correspondiente, se ajustan a la estrategia de control de la DG MOVE, actualizada en 2022.

Los recursos adicionales puestos a disposición de la AESM se incorporarán en el sistema de control y gestión de riesgos interno de la Agencia, que está armonizado con las normas internacionales pertinentes e incluye controles específicos para prevenir los conflictos de intereses y garantizar la protección de los denunciantes.

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Con arreglo a la Directiva propuesta, solo se proporcionará la financiación adicional a la AESM que será necesaria para desarrollar herramientas y módulos informáticos, así como para impartir formación.

La AESM es plenamente responsable de la ejecución de su presupuesto, mientras que la DG MOVE es responsable del pago periódico de las contribuciones establecidas por la Autoridad Presupuestaria. El nivel esperado de riesgo de error al pago y al cierre es similar al de las subvenciones presupuestarias concedidas a la Agencia.

No se prevé que las tareas adicionales derivadas de la revisión propuesta generen controles adicionales específicos. Por lo tanto, se espera que el coste del control para la DG MOVE (medido con respecto al valor de los fondos gestionados) se mantenga estable.

### 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

*Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.*

La propuesta de Directiva contiene varias disposiciones destinadas específicamente a la prevención del fraude y las irregularidades. Los Estados miembros tendrán que disponer de un sistema de gestión de la calidad para certificar que la organización, las políticas, los procesos, los recursos y la documentación son adecuados para alcanzar sus objetivos. Este sistema deberá estar certificado y, posteriormente, someterse a auditorías anuales. Los organismos de investigación de accidentes deberán compartir con la Comisión o la AESM los resultados de las auditorías anuales llevadas a cabo por el organismo acreditado para que el organismo de investigación de accidentes pueda conservar la certificación de su sistema de gestión de la calidad.

La AESM aplica los principios de lucha contra el fraude de las agencias descentralizadas de la UE, en consonancia con el enfoque de la Comisión. En marzo de 2021, la Agencia adoptó una nueva estrategia de lucha contra el fraude, basada en la metodología y las orientaciones para una estrategia de lucha contra el fraude presentadas por la OLAF, así como en la estrategia de lucha contra el fraude de la DG MOVE. Esta estrategia proporciona un marco que aborda las cuestiones de prevención, detección y las condiciones para la investigación del fraude a nivel de la Agencia. La AESM adapta y mejora de forma continua sus políticas y acciones para promover el máximo nivel de integridad entre su personal, apoyar la prevención y detección eficaces del riesgo de fraude y establecer los procedimientos adecuados para notificar y gestionar posibles casos de fraude y sus resultados. Además, la AESM adoptó en 2015 su política en materia de conflicto de intereses para el Consejo de Administración.

La AESM colabora con los servicios de la Comisión en aspectos relativos a la prevención del fraude y las irregularidades. La Comisión garantizará que esta cooperación continúe y se vea reforzada.

## 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND <sup>29</sup>	de países de la AELC <sup>30</sup>	de países candidatos y candidatos potenciales <sup>31</sup>	de otros terceros países	otros ingresos afectados

<sup>29</sup> Dis. = créditos disociados / No dis. = créditos no disociados.

<sup>30</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>31</sup> Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

1	02 10 02	CND	SÍ	NO	NO	NO
---	----------	-----	----	----	----	----

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

### 3.2. Incidencia estimada en los gastos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)			Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
Título 1:	Créditos de compromiso	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Créditos de pago	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Título 2:	Créditos de compromiso	(1a)					
	Créditos de pago	(2a)					
Título 3:	Créditos de compromiso	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
	Créditos de pago	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
<b>TOTAL de los créditos para la AESM</b>	Créditos de compromiso	=1+ 1a +3a	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Créditos de pago	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>7</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos									
<b>TOTAL para la DG &lt;.....&gt;</b>	Créditos								

<b>TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
<b>TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual</b>	Créditos de compromiso	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Créditos de pago	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de la AESM*

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Importes en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados  ↓			Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo <sup>32</sup>	Coste medio	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	N.º total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>33</sup> ...																				
— Resultado																				
— Resultado																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 2																				
<b>COSTE TOTAL</b>																				

Cuando proceda, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de la agencia (tasas e ingresos).

<sup>32</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

<sup>33</sup> Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

### 3.2.3. Incidencia estimada en los recursos humanos de la AESM

#### 3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal). En su caso, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de la agencia (tasas e ingresos).

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporales (categoría AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agentes temporales (categoría AST)					
Agentes contractuales					
Expertos nacionales en comisión de servicios					

<b>TOTAL</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

Necesidades de personal (EJC):

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporales (categoría AD)	2	2	2	2	2
Agentes temporales (categoría AST)					
Agentes contractuales					
Expertos nacionales en comisión de servicios					

<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

La AESM empezará a preparar la contratación tan pronto como se adopte la propuesta. Los costes se calculan sobre la base de la hipótesis de que los 2 ETC se contratan a partir del 1 de julio de 2025. Por lo tanto, solo se necesita el 50 % de los costes de los recursos humanos durante el primer año.

### 3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos para la DG matriz

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en valores enteros (o, a lo sumo, con un decimal)*

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>							
20 01 02 01 y 20 01 02 02 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
<b>• Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: EJC)<sup>34</sup></b>							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
Línea(s) presupuestaria(s) (especificar) <sup>35</sup>	- en la sede <sup>36</sup>						
	- en las Delegaciones						
<b>01 01 01 02</b> (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
<b>TOTAL</b>							

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en

<sup>34</sup> AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo personal; JPD = joven profesional en delegación.

<sup>35</sup> Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

<sup>36</sup> Principalmente para los fondos de la política de cohesión de la UE, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) y el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA).

caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

En el anexo V, sección 3, debe incluirse una descripción del cálculo del coste de las unidades de EJC.

### 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Las tareas asignadas a la AESM requerirán una reprogramación de la línea presupuestaria para la contribución anual a la Agencia (02 10 02) en el marco financiero plurianual vigente. El aumento de los créditos para la AESM se compensará mediante una reducción del gasto programado con cargo al MCE Transporte (02 03 01) en el actual marco financiero plurianual. El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual<sup>37</sup>.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

### 3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

<sup>37</sup> Véanse los artículos 12 y 13 del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027.

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>38</sup>					Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo....									

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercute(n).

Especificar el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

<sup>38</sup> Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.