

**POSICIÓN COMÚN (CE) N° 17/2008**

aprobada por el Consejo el 6 de junio de 2008

**con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., 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 y 2002/59/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 184 E/03)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Es preciso mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte marítimo europeo y adoptar todo tipo de medidas para reducir el número de siniestros e incidentes marítimos.
- (2) La realización diligente de investigaciones técnicas sobre los siniestros marítimos mejora la seguridad marítima, al contribuir a la prevención de tales siniestros, que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino.
- (3) En su resolución sobre el refuerzo de la seguridad marítima, de 21 de abril de 2004 <sup>(4)</sup>, el Parlamento Europeo instó a la Comisión a que presentara una propuesta de directiva sobre la investigación de accidentes marítimos.
- (4) En virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (en lo sucesivo la «CNUDM») el Estado ribereño tiene derecho a investigar las causas de cualquier siniestro marítimo que se produzca en su mar territorial y pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a dicho Estado.
- (5) En virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la CNUDM, todo Estado del pabellón adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o incidentes de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones.

(6) La regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1 de noviembre de 1974 (en lo sucesivo «SOLAS 74»), el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 5 de abril de 1966, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, establecen las obligaciones de los Estados del pabellón de llevar a cabo la investigación de siniestros y comunicar a la Organización Marítima Internacional (OMI) los resultados correspondientes.

(7) El Código para la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI anejo a la Resolución A.973(24) de la Asamblea de la OMI, de 1 de diciembre de 2005, recuerda que los Estados del pabellón están obligados a garantizar que las investigaciones en materia de seguridad marítima sean llevadas a cabo por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Dicho Código también exige que los Estados del pabellón estén en condiciones de facilitar investigadores cualificados a ese fin, con independencia de la localización del siniestro o incidente.

(8) Debe tenerse en cuenta el Código para la investigación de siniestros e incidentes anejo a la Resolución A.849(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997 (en lo sucesivo el «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos»), por el que se establece un enfoque común en la investigación de seguridad respecto de siniestros e incidentes marítimos y en el que se contempla la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros e incidentes. Se deben tener en cuenta también las Resoluciones A.861(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997, y MSC.163(78) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, de 17 de mayo de 2004, que ofrecen una definición de «registradores de datos de la travesía».

(9) Cuando se lleven a cabo investigaciones de seguridad respecto de siniestros o incidentes marítimos, los Estados miembros deberán tener en cuenta las Directrices anejas a la Resolución A.987(24) de la OMI y el Consejo de administración de la Organización Internacional del Trabajo, de 1 de diciembre de 2005, sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo o cualesquiera otras recomendaciones o instrumentos referentes al factor que hayan adoptado las organizaciones internacionales pertinentes, siempre que sean aplicables a las investigaciones técnicas de seguridad.

<sup>(1)</sup> DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

<sup>(2)</sup> DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> DO C 104 E de 30.4.2004, p. 730.

- (10) En virtud de la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad <sup>(1)</sup>, los Estados miembros han de definir, en el marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos, un estatuto legal que les permita, a ellos y a otros Estados miembros que tengan interés significativo, participar, colaborar o, cuando así esté previsto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, realizar toda investigación sobre siniestros o incidentes marítimos en que se haya visto envuelto cualquier transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad.
- (11) La Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo <sup>(2)</sup>, establece que los Estados miembros cumplirán lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos y garantizarán que los resultados de la investigación de accidentes se publiquen lo antes posible tras su conclusión.
- (12) Es de vital importancia realizar de una manera imparcial y en buenas condiciones de seguridad la investigación desde el punto de vista de la seguridad de siniestros e incidentes en los que hayan intervenido buques de navegación marítima, u otros buques en puerto u otras zonas marítimas restringidas, para establecer eficazmente las circunstancias y las causas de dicho siniestro o incidente. Por eso esas investigaciones deben ser llevadas a cabo por investigadores cualificados bajo el control de un organismo o entidad independiente, con objeto de evitar cualquier posible conflicto de intereses.
- (13) Los Estados miembros deberán, velar por que, con arreglo a sus legislaciones relativas a las competencias de las autoridades responsables de la investigación judicial y en colaboración con las mismas, cuando proceda, los responsables de la investigación técnica puedan desempeñar su cometido en las mejores condiciones posibles.
- (14) Los Estados miembros han de garantizar que su ordenamiento jurídico les permita, a ellos y a otros Estados miembros significativamente interesados, realizar, participar o colaborar en la investigación de accidentes, en virtud de lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.
- (15) Un Estado miembro podrá delegar en otro la función de investigador principal de la investigación de seguridad respecto de un siniestro o incidente marítimo (en lo sucesivo denominada «investigación de seguridad») o tareas específicas de la investigación, si así lo deciden de mutuo acuerdo.
- (16) Los Estados miembros harán lo posible para no cobrar por los gastos de la asistencia solicitada en el marco de las investigaciones de seguridad en las que participen dos o más Estados miembros. En caso de que se requiera la asistencia de un Estado miembro que no participe en la investigación de seguridad, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos ocasionados.
- (17) Según la regla V/20 del SOLAS 74, los buques de pasaje y todos los buques de un arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 deben estar equipados con un sistema registrador de datos de la travesía que facilite la investigación de accidentes. Habida cuenta de su importancia en la elaboración de una política de prevención de los accidentes marítimos, es conveniente exigir sistemáticamente el emplazamiento de estos equipos a bordo de los buques en viajes nacionales o internacionales con escalas en puertos comunitarios.
- (18) Los datos que suministren los sistemas registradores de datos de la travesía u otros dispositivos electrónicos pueden utilizarse tanto de manera retrospectiva a raíz de un siniestro o incidente, para investigar sus causas, como con carácter preventivo, para adquirir conocimientos sobre las circunstancias que provocan tales situaciones. Los Estados miembros han de velar por que, cuando existan dichos datos, estos reciban una utilización correcta para ambos fines.
- (19) Conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (denominada en lo sucesivo «la Agencia») debe colaborar con los Estados miembros a fin de desarrollar soluciones técnicas y prestar asistencia técnica en relación con la aplicación de la legislación comunitaria. En el ámbito de la investigación de los accidentes marítimos, la Agencia debe efectuar la tarea específica de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el desarrollo, dentro del respeto a los diferentes ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, de una metodología común para investigar los accidentes marítimos según los principios internacionales acordados.
- (20) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002, la Agencia facilita la cooperación en el apoyo dado por los Estados miembros en actividades referentes a las investigaciones y análisis de informes existentes de investigación de los accidentes.
- (21) Los Estados miembros deben tener debidamente en cuenta las recomendaciones sobre seguridad formuladas como resultado de la investigación de seguridad.
- (22) Habida cuenta de que el propósito de las investigaciones técnicas de seguridad es prevenir siniestros e incidentes marítimos, las conclusiones y las recomendaciones sobre seguridad no deben en ningún caso determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa.
- (23) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, mejorar la seguridad marítima en la Comunidad para reducir con ello el riesgo de siniestros futuros, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión o a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar tal objetivo.

<sup>(1)</sup> DO L 138 de 1.6.1999, p. 1. Directiva modificada por la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

<sup>(2)</sup> DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

<sup>(3)</sup> DO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1891/2006 (DO L 394 de 30.12.2006, p. 1).

- (24) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (25) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la presente Directiva a fin de aplicar modificaciones futuras a los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones que le afecten. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (26) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo Interinstitucional «Legislar mejor» <sup>(2)</sup>, se anima a los Estados miembros a que elaboren, para sí mismos y en interés de la Comunidad, sus propios cuadros, en los que mostrarán, en la medida de lo posible, la correspondencia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a que hagan públicos dichos cuadros.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

##### Objeto

1. El objeto de la presente Directiva es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de siniestros marítimos futuros:

- facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas; y
- garantizando la elaboración de informes precisos y puntuales acerca de las investigaciones de seguridad, así como de propuestas de medidas correctivas.

2. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud de la presente Directiva no perseguirán la determinación de responsabilidades, ni la atribución de culpabilidades. No obstante, los Estados miembros garantizarán que el organismo o entidad de investigación (en lo sucesivo el «organismo de investigación») no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente por que de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los siniestros e incidentes marítimos 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 los Estados, tal como las define la CNUDM; o
  - afecten a otros intereses de consideración de los Estados miembros.
2. La presente Directiva no se aplicará a los siniestros e incidentes marítimos que sólo afecten a:
- buques de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques pertenecientes a un Estado miembro o explotados por él y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales;
  - buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con fines comerciales;
  - buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores;
  - buques de pesca con una eslora inferior a 15 metros;
  - unidades fijas de perforación mar adentro.

#### Artículo 3

##### Definiciones

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos», el Código para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) anejo a la Resolución A.849(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997, en su versión actualizada.
- Los términos que se enumeran a continuación se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos:
  - «siniestro marítimo»;
  - «siniestro muy grave»;
  - «incidente marítimo»;
  - «investigación de seguridad respecto de un siniestro o incidente marítimo»;
  - «Estado investigador principal»;
  - «Estado con intereses de consideración».
- 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 1999/35/CE.

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

<sup>(2)</sup> DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

4. El término «registrador de datos de la travesía (en lo sucesivo el "RDT")» se entenderá de conformidad con lo definido en las Resoluciones A.861(20) de la Asamblea de la OMI y MSC.163(78) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI.
5. Por «recomendación sobre seguridad» se entenderá cualquier propuesta que formule:
  - a) el organismo de investigación del Estado que investigue o que desempeñe la función de investigador principal de seguridad, basándose en la información obtenida en dicha investigación; o, en su caso,
  - b) la Comisión, basándose en un análisis resumido de los datos.

#### Artículo 4

### Estatuto de la investigación de seguridad

1. De conformidad con sus ordenamientos jurídicos, los Estados miembros definirán el estatuto legal de la investigación de seguridad de modo que estas investigaciones puedan ser efectuadas de la manera más eficaz y rápida posible.

Los Estados miembros garantizarán, con arreglo a sus respectivas legislaciones y, en su caso, a través de la colaboración con las autoridades responsables de la investigación judicial, que las investigaciones de seguridad:

- a) se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa; y
  - b) no puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.
2. Las normas que establezcan los Estados miembros incluirán, de conformidad con el marco de cooperación permanente contemplado en el artículo 10, disposiciones que permitan:
- a) la colaboración y la asistencia mutua en las investigaciones de seguridad que lleven a cabo otros Estados miembros, así como la delegación en otro Estado miembro de la función de investigador principal con arreglo al artículo 7; y
  - b) la coordinación de las actividades de sus organismos de investigación respectivos, en la medida en que sea preciso para lograr el objetivo de la presente Directiva.

#### Artículo 5

### Obligación de investigar

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

- a) afecten a buques que enarbolan 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. Además, el organismo de investigación decidirá si procede realizar una investigación de seguridad respecto de cualquier otro siniestro o incidente marítimo.

En dicha decisión el organismo de investigación tendrá en cuenta la gravedad del siniestro o incidente, el tipo de buque y/o de carga implicados y la posibilidad de prevenir futuros siniestros e incidentes de los resultados de la investigación de seguridad.

3. El organismo de investigación del Estado miembro investigador principal determinará, en colaboración con los organismos equivalentes de los demás Estados con intereses de consideración, el alcance y las modalidades prácticas de la investigación de seguridad, obrando 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.

4. Las investigaciones de seguridad seguirán los principios de la metodología común para investigar los siniestros o accidentes marítimos, desarrollada en aplicación del artículo 2, letra e), del Reglamento (CE) nº 1406/2002. La Comisión adoptará o modificará dicha metodología a efectos de la presente Directiva.

La medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 18, apartado 3.

La Comisión y los Estados miembros elaborarán directrices sobre los procedimientos y mejores prácticas en las investigaciones de seguridad, que se utilizarán al aplicar la metodología común y se actualizarán con regularidad para tener en cuenta la experiencia adquirida en la realización de las investigaciones de seguridad.

5. Toda investigación de seguridad deberá iniciarse lo antes posible después de que se produzca un siniestro o incidente marítimo.

#### 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 organismo de investigación el acaecimiento de todos los siniestros e incidentes incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

#### Artículo 7

### Dirección y participación en las investigaciones de seguridad

1. Los Estados miembros evitarán realizar paralelamente una investigación de seguridad respecto del mismo siniestro o incidente marítimo. También se abstendrán de adoptar cualquier medida que pudiera impedir, suspender o posponer indebidamente las investigaciones de seguridad incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Cuando en las investigaciones de seguridad participen dos o más Estados miembros, los Estados miembros afectados cooperarán para ponerse rápidamente de acuerdo sobre cuál de ellos asumirá la función de investigador principal. Harán todo lo posible para concertar los procedimientos de investigación. En el marco de estas concertaciones, otros Estados miembros con intereses de consideración tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas que el Estado miembro que lleve a cabo la investigación de seguridad. También tendrán derecho a que su punto de vista sea tomado en consideración por el Estado miembro que asume la función de investigador principal.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cada Estado miembro será responsable de la investigación de seguridad y la coordinación con otros Estados miembros con intereses de consideración hasta el momento en que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

3. Sin perjuicio de sus obligaciones contraídas con arreglo a la presente Directiva y al Derecho internacional, un Estado miembro podrá de manera individualizada delegar, mediante acuerdo mutuo, en otro Estado miembro la función de investigador principal de seguridad o tareas concretas para llevar a cabo esa investigación.

4. Cuando un transbordador de carga rodada o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un siniestro o incidente marítimo, el procedimiento de investigación de seguridad será incoado por el Estado en cuyo mar territorial o aguas interiores, tal como las define la CNUDM, ocurra el accidente o incidente o, cuando éste se produzca en otras aguas, por el último Estado miembro visitado por el buque. Dicho Estado será responsable de la investigación de seguridad y la coordinación con otros Estados con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

#### Artículo 8

#### Organismos de investigación

1. Los Estados miembros deberán responsabilizarse de que las investigaciones de seguridad sean llevadas a cabo bajo la responsabilidad de un organismo de investigación permanente e imparcial y por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos.

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

2. El organismo 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 al organismo 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 los investigadores de su organismo de investigación o de cualquier otro organismo de investigación en el que hayan delegado las tareas de investigación de seguridad, si procede en colaboración con las autoridades responsables de la investigación judicial, estén autorizados a:

- a) gozar de libre acceso 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 substancias 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) gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los RDT en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información;
- e) gozar de libre acceso 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) exigir 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 del pabellón 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. El organismo de investigación estará capacitado para reaccionar sin demora ante la notificación de un siniestro y para obtener los recursos suficientes a fin de desempeñar sus funciones de manera independiente. Sus investigadores deberán gozar de un estatuto que les ofrezca las garantías de independencia necesarias.

6. El organismo 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.

#### Artículo 9

##### **Confidencialidad**

Los Estados miembros, actuando dentro del marco de sus ordenamientos jurídicos, velarán por que no se revelen los siguientes documentos para otros propósitos que no sean la investigación de seguridad, a menos que la autoridad competente en ese Estado determine que el interés de su revelación es más valioso que las consecuencias adversas, nacionales o internacionales, que ello pudiera tener para esa o para cualquier otra investigación de seguridad futura:

- a) la totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad;
- b) documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;
- c) la información de carácter médico o privada referente a las personas implicadas en el siniestro o incidente.

#### Artículo 10

##### **Marco de colaboración permanente**

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

2. El reglamento interno y las modalidades de organización del marco de colaboración permanente deberán decidirse de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 18, apartado 2.

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

- a) permitir a los órganos 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 la investigación de seguridad, lo cual incluye la extracción y evaluación de la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos;
- b) prestarse mutuamente la colaboración o los conocimientos técnicos necesarios para acometer tareas concretas;
- c) obtener y compartir la información pertinente para analizar los datos relativos a los siniestros y para elaborar las reco-

mendaciones oportunas en materia de seguridad a escala comunitaria;

- d) elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y para la adaptación de los métodos de investigación al progreso técnico y científico;
- e) establecer normas de confidencialidad para intercambiar, respetando las normas nacionales, los testimonios de los testigos y el procesamiento de datos y de otros documentos contemplados en el artículo 9, incluidos los que se refieren a terceros países;
- f) organizar, cuando proceda, actividades de formación destinadas a los investigadores;
- g) fomentar la colaboración con los organismos 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;
- h) facilitar a los organismos de investigación que lleven a cabo una investigación de seguridad toda la información pertinente.

#### Artículo 11

##### **Costes**

1. Cuando en las investigaciones de seguridad participen dos o más Estados miembros, las actividades respectivas serán gratuitas.

2. Cuando sea necesaria la asistencia de un Estado miembro que no participa en la investigación de seguridad, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos incurridos.

#### Artículo 12

##### **Colaboración con terceros países con intereses de consideración**

1. En las investigaciones de seguridad, los Estados miembros colaborarán en toda la medida de lo posible con los terceros países con intereses de consideración.

2. Se permitirá que los terceros países con intereses de consideración participen en cualquier momento, de común acuerdo, en una investigación de seguridad que lleve a cabo un Estado miembro con arreglo a la presente Directiva.

3. Toda colaboración de un Estado miembro en una investigación de seguridad que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de los requisitos en materia de investigación de seguridad y de elaboración de informes que establece la presente Directiva. Cuando un tercer país con intereses de consideración asuma la función de investigador principal en una investigación de seguridad en la que participen uno o más Estados miembros, los Estados miembros podrán decidir no efectuar una investigación de seguridad paralela, siempre que la investigación de seguridad dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

### Artículo 13

#### Conservación de pruebas

Los Estados miembros adoptarán medidas para garantizar que las partes implicadas en los siniestros e incidentes contemplados en el ámbito de aplicación de la presente Directiva hagan todo lo posible para:

- a) salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de vídeo electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente;
- b) evitar la sobregrabación u otro tipo de alteración de dicha información;
- c) evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente;
- d) recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

### 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 el organismo de investigación competente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

El organismo de investigación podrá decidir que una investigación de seguridad que no se refiera a un siniestro marítimo muy grave y cuyos resultados no tengan la posibilidad de prevenir futuros siniestros e incidentes se limite a un informe simplificado, que deberá publicarse.

2. Los organismos de investigación harán todo lo posible para poner los informes mencionados en el apartado 1 a disposición del público en el plazo de 12 meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

3. El organismo de investigación del Estado miembro investigador principal remitirá un ejemplar del informe definitivo, simplificado o provisional, a la Comisión. Asimismo, deberá tener en cuenta los comentarios que la Comisión pueda formular sobre los informes definitivos con el propósito de mejorar la calidad de su redacción de la manera que estime más adecuada para lograr el objetivo de la presente Directiva.

### Artículo 15

#### Recomendaciones sobre seguridad

1. Los Estados miembros velarán por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por los organismos de inves-

tigación sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con las legislaciones comunitaria e internacional.

2. Cuando proceda, un organismo de investigación o la Comisión podrán formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos.

3. Las recomendaciones sobre seguridad no podrán ni determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro bajo ningún concepto.

### Artículo 16

#### Sistema de alerta rápida

Sin perjuicio de su derecho a emitir una alerta rápida, el organismo 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 comunitaria para evitar el riesgo de siniestros futuros.

En caso necesario, la Comisión hará público un aviso destinado a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros, al sector del transporte marítimo y a cualquier otra parte interesada.

### Artículo 17

#### Base de datos europea sobre siniestros marítimos

1. La Comisión creará una base de datos electrónica europea para almacenar y analizar la información relativa a los siniestros e incidentes marítimos, la cual llevará por nombre Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP en sus siglas en inglés).

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión las autoridades con derecho de acceso a la base de datos.

3. Los organismos de investigación de los Estados miembros notificarán a la Comisión los siniestros e incidentes marítimos ajustándose al modelo que figura en el anexo II. Asimismo, le transmitirán los datos que arroje la investigación de seguridad con arreglo al esquema de la base de datos EMCIP.

4. La Comisión y los Estados miembros elaborarán el esquema de la base de datos y el método de notificación de datos en los plazos adecuados.

### Artículo 18

#### Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), creado en virtud del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> DOL 324 de 29.11.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 93/2007 (DO L 22 de 31.1.2007, p. 12).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en dos meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### Artículo 19

### Competencias de modificación

La Comisión podrá actualizar las definiciones de la presente Directiva, así como las referencias a actos comunitarios e instrumentos de la OMI, al objeto de adaptarlas a las medidas comunitarias o de la OMI que hayan entrado en vigor, respetando los límites establecidos en la presente Directiva.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 18, apartado 3.

La Comisión también podrá modificar los anexos, de conformidad con el procedimiento mencionado.

Las modificaciones del Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

#### Artículo 20

### Medidas adicionales

Ninguna disposición de la presente Directiva impedirá que un Estado miembro adopte medidas adicionales en materia de seguridad marítima ajenas al ámbito regulado por ésta, a condición de que no sean contrarias a la Directiva, ni afecten negativamente a la consecución de su objetivo.

#### Artículo 21

### Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

#### Artículo 22

### Modificación de disposiciones vigentes

1. Queda suprimido el artículo 12 de la Directiva 1999/35/CE.

2. Queda suprimido el artículo 11 de la Directiva 2002/59/CE.

#### Artículo 23

### Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para ajustarse a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el ... (\*).

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha 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 24

### 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 25

### Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(\*) 24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.



## ANEXO I

**CONTENIDO DE LOS INFORMES DE INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD**

## Encabezamiento

En él se manifestará el objetivo único de la investigación de seguridad, aclarando que una recomendación sobre seguridad no puede dar lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad y que la elección del contenido y el estilo del informe se han efectuado sin intención de que este pueda ser utilizado en un procedimiento judicial.

(El informe no deberá hacer referencia a los testimonios de los testigos, ni podrá establecer vínculo alguno entre las personas en él mencionadas y las personas que hayan testificado en el curso de la investigación de seguridad.)

## 1. Síntesis

En este apartado se expondrán los hechos del siniestro o incidente marítimo (descripción de lo ocurrido, con indicación de fecha y hora, localización y desarrollo) y se indicará si se produjeron muertes, lesiones, daños al buque, a su carga, a terceros o al medio ambiente.

## 2. Datos objetivos

Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporciona el número suficiente de datos que el organismo de investigación considere objetivamente motivados para el análisis correspondiente y la facilitación de la comprensión del caso.

En dichas secciones se incluirán, en particular, los siguientes datos:

## 2.1. Datos del buque

Pabellón/registro,  
Identificación,  
Características principales,  
Propiedad y gestión,  
Pormenores de construcción,  
Dotación mínima de seguridad,  
Carga autorizada.

## 2.2. Pormenores del viaje

Puertos de escala,  
Tipo de viaje,  
Información relativa a la carga,  
Dotación.

## 2.3. Información relativa al siniestro o incidente marítimo

Tipo de siniestro o incidente marítimo,  
Fecha y hora,  
Situación y localización del siniestro o incidente marítimo,  
Entornos exterior e interior,  
Operaciones del buque y tramo del viaje,  
Lugar a bordo,  
Datos relativos a factores humanos,  
Consecuencias (para las personas, el buque, la carga, el medio ambiente, etc.).

## 2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

¿Quién ha intervenido?,  
Medios utilizados,  
Rapidez de la reacción,  
Medidas adoptadas,  
Resultados obtenidos.

### 3. Descripción detallada

En este apartado se efectuará una reconstrucción de lo ocurrido, respetando la secuencia cronológica de los acontecimientos antes, durante y después del siniestro o incidente marítimo e indicando el papel de cada elemento involucrado (personas, materiales, medio ambiente, equipamiento o agente externo). La descripción detallada cubrirá un período cuya amplitud dependerá del momento en el que se hayan producido los acontecimientos accidentales específicos que hayan contribuido directamente al acaecimiento del siniestro o incidente marítimo. En este apartado también se incluirán todos los detalles pertinentes de la investigación de seguridad llevada a cabo, incluidos los resultados de los exámenes o pruebas.

### 4. Análisis

Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporcionará un análisis de cada acontecimiento vinculado al accidente, acompañado de observaciones relativas a los resultados de los exámenes o pruebas llevados a cabo durante la investigación de seguridad y a las medidas de seguridad que ya se hubieran adoptado para prevenir siniestros marítimos.

Las secciones tratarán cuestiones como las que se indican a continuación:

- Contexto del acontecimiento accidental y su entorno,
- Errores y omisiones humanos, acontecimientos relacionados con materiales peligrosos, factores medioambientales, fallos de los equipos y factores externos,
- Otros factores que hayan contribuido y guarden relación con las funciones desempeñadas por personas concretas, las operaciones a bordo, la gestión en tierra o elementos normativos.

El análisis y las observaciones permiten elaborar conclusiones lógicas en las que quedan expuestos todos los factores involucrados y, en particular, aquellos que implican riesgos y para los cuales se destinan unos medios de prevención de accidentes o de supresión y reducción de las consecuencias considerados ineficaces o inexistentes.

### 5. Conclusiones

Este apartado permite hacer la recapitulación de los factores involucrados y los medios de protección ineficaces o inexistentes (materiales, funcionales, simbólicos o de procedimiento) que exigen la adopción de medidas de seguridad para prevenir siniestros marítimos.

### 6. Recomendaciones sobre seguridad

Cuando proceda, en este apartado del informe se recogerán las recomendaciones sobre seguridad formuladas a partir del análisis y las conclusiones, en relación con ámbitos concretos (legislación, diseño, procedimientos, inspección, gestión, salud y seguridad en el trabajo, formación, reparaciones, mantenimiento, asistencia en tierra y reacción de los servicios de emergencia).

Las recomendaciones sobre seguridad tienen como destinatario a los agentes más indicados para ponerlas en práctica (armadores, gestores, organizaciones reconocidas, autoridades marítimas, servicios de tráfico marítimo, servicios de emergencia, organizaciones marítimas internacionales e instituciones europeas), con el fin de prevenir siniestros marítimos.

También figurarán en este apartado las recomendaciones provisionales sobre seguridad que hayan podido formularse o cualesquiera otras medidas de seguridad adoptadas durante la investigación de seguridad.

### 7. Apéndices

Cuando proceda, se adjuntará al informe, en formato impreso o electrónico, la información que se señala a continuación (la lista no es exhaustiva):

- Fotografías, imágenes de vídeo, grabaciones sonoras, cartas náuticas, dibujos,
  - Normas aplicables,
  - Terminología técnica y abreviaturas utilizadas,
  - Estudios de seguridad específicos,
  - Otras informaciones.
-

## ANEXO II

**DATOS DE NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS O INCIDENTES MARÍTIMOS****(Parte de la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos)**

Nota: El subrayado de los números señala los apartados en los que deben comunicarse los datos relativos a cada buque implicado en todo siniestro o incidente marítimo que afecte a más de un buque.

01. Estado miembro competente/persona de contacto
  02. Estado miembro investigador
  03. Función asumida por el Estado miembro
  04. Estado ribereño afectado
  05. Número de Estados con intereses de consideración
  06. Estados con intereses de consideración
  07. Entidad notificadora
  08. Hora de la notificación
  09. Fecha de la notificación
  10. Nombre del buque
  11. Número IMO/letras distintivas
  12. Pabellón
  13. Tipo de siniestro o incidente marítimo
  14. Tipo de buque
  15. Fecha del siniestro o incidente marítimo
  16. Hora del siniestro o incidente marítimo
  17. Situación — latitud
  18. Situación — longitud
  19. Localización del siniestro o incidente marítimo
  20. Puerto de salida
  21. Puerto de destino
  22. Dispositivos de separación del tráfico
  23. Tramo del viaje
  24. Operaciones del buque
  25. Lugar a bordo
  26. Víctimas mortales:
    - Tripulación
    - Pasajeros
    - Otras víctimas
  27. Lesiones graves:
    - Tripulación
    - Pasajeros
    - Otras víctimas
  28. Contaminación
  29. Daños sufridos por el buque
  30. Daños sufridos por la carga
  31. Otros daños
  32. Descripción sucinta del siniestro o incidente marítimo.
-

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

En el marco del procedimiento de codecisión (art. 251 del Tratado CE), el Consejo alcanzó, el 7 de junio de 2007, un acuerdo político sobre el proyecto de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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 y 2002/59/CE <sup>(1)</sup>. Tras la revisión de los juristas lingüistas, el Consejo adoptó su posición común el 6 de junio de 2008.

Al adoptar su posición, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Parlamento Europeo en su primera lectura de 25 de abril de 2007 <sup>(2)</sup>, así como los dictámenes del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup> y del Comité de las Regiones <sup>(4)</sup>. Tomó asimismo en consideración el estudio de impacto realizado por la Comisión durante el examen de la directiva propuesta.

La propuesta tiene por objeto mejorar la seguridad estableciendo unas normas claras, aplicables en toda la Comunidad, sobre las investigaciones técnicas independientes que deberán realizarse a raíz de los siniestros e incidentes marítimos. El propósito de las investigaciones técnicas no es determinar las responsabilidades ni atribuir culpabilidades, sino determinar las circunstancias e investigar las causas de siniestros e incidentes marítimos para aprender todo lo posible de ellas. La propuesta está redactada observando las normas del Derecho marítimo internacional y de conformidad con las definiciones y recomendaciones del Código para la investigación de siniestros e incidentes de la OMI.

### II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo está de acuerdo con el objetivo y con la mayor parte de los principales elementos de la propuesta de la Comisión que proporcionan un mecanismo adecuado para lograr los debidos conocimientos sobre accidentes e incidentes y para evitar nuevos siniestros. El enfoque adoptado por el Consejo exigió, sin embargo, algunas modificaciones del texto, en particular para garantizar la independencia y la discrecionalidad del organismo de investigación.

Las cuestiones que se exponen a continuación fueron consideradas de la mayor importancia durante el examen de la directiva propuesta por los órganos del Consejo y se reflejan en la posición común de éste.

El Consejo opina que, en consonancia con la naturaleza del acto jurídico, los Estados miembros y, en particular, sus respectivos organismos de investigación, deben conservar cierta flexibilidad y discrecionalidad en el desempeño de las investigaciones en materia de seguridad. A diferencia de la propuesta original, que disponía investigaciones obligatorias en caso de siniestros graves y muy graves y de incidentes, el texto acordado por el Consejo limita la obligación de investigar a los siniestros o incidentes muy graves y requiere que el organismo de investigación decida en todos los demás casos de siniestros o incidentes marítimos si procede o no emprender una investigación, teniendo en cuenta, en particular, la gravedad del siniestro o incidente y las posibles enseñanzas que puedan extraerse. Además, en opinión del Consejo, no es necesario hacer referencia explícita a las alertas de socorro como categoría específica de incidentes que requieren una investigación en materia de seguridad.

Por otra parte, y siguiendo el ejemplo de los ferrocarriles <sup>(5)</sup>, el Consejo considera adecuado insistir en que el organismo de investigación sea independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier parte cuyos intereses puedan entrar en conflicto con la función que se le encomienda de llevar a cabo investigaciones de modo imparcial. Debe entenderse que cada Estado miembro, de conformidad con su propia organización administrativa, creará un organismo de investigación público, con la máxima autonomía posible respecto de su funcionamiento interno. Este organismo podrá estar ligado a una entidad superior, como un ministerio u otra entidad pública, pero tendrá que regirse

<sup>(1)</sup> La Comisión había presentado su propuesta el 13 de febrero de 2006.

<sup>(2)</sup> Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> CESE 1177/2006 de 13.9.2006 (DO C 318 de 23.12.2006, pp.195-201).

<sup>(4)</sup> CdR 43/2006 de 15.6.2006 (DO C 229 de 22.9.2006, p. 38).

<sup>(5)</sup> Artículo 21 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004).

por disposiciones que garanticen su independencia, en especial respecto de otras autoridades administrativas que puedan tener intereses respecto de los accidentes marítimos. Por motivos de proporcionalidad, los Estados miembros sin barcos ni buques que enarboles su pabellón determinarán un punto de referencia independiente para cooperar en investigaciones de seguridad que afecten a intereses suyos de consideración.

En consonancia con los requisitos establecidos en el Derecho comunitario respecto de las investigaciones en materia de seguridad en el transporte aéreo y en el ferroviario, el Consejo conviene con el Parlamento Europeo en que esas investigaciones tienen que distinguirse de las investigaciones penales u otras que persigan la determinación de responsabilidades o la atribución de culpabilidades. El texto de la posición común establece que las investigaciones con arreglo a esta directiva no tienen otro objeto que el de determinar las causas de los siniestros. Al mismo tiempo, de acuerdo con el Código para la investigación de siniestros e incidentes de la OMI, dispone que el organismo de investigación no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente porque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad. En caso de que el Derecho interno no distinga claramente las investigaciones de seguridad de las investigaciones penales o de otras investigaciones de carácter administrativo, los Estados miembros tienen que garantizar, definiendo el estatuto legal de la investigación de seguridad, que estas investigaciones puedan ser efectuadas de la manera más eficaz y rápida posible y no se vean indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de investigaciones de otra índole.

Respecto del ámbito de aplicación de la directiva, el Consejo incluye en su posición común pequeños buques de pesca de eslora inferior a 15 metros, en vez de buques de eslora superior a 24 metros, como la propuesta original. Esto se hace por motivos de coherencia con la posición común del Consejo sobre el proyecto de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Según dicho proyecto de directiva, esos buques están obligados a llevar un sistema de identificación automática (SIA), para facilitar su seguimiento y hacerlos más seguros en situaciones de navegación próxima. Por tanto, también deben estar cubiertos por la directiva sobre la investigación de accidentes.

En relación con la metodología de investigación de siniestros e incidentes marítimos, el Consejo considera adecuado conceder mayor flexibilidad, al tiempo que establece las bases para un intercambio continuo de experiencia. En comparación con la propuesta original, los Estados miembros tienen mayor margen para aplicar los principios de la metodología común que se desarrollan con la colaboración de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y se adoptan de acuerdo con el procedimiento de reglamentación con control. Al mismo tiempo, basándose en la experiencia que se adquiriera en la realización de las investigaciones de seguridad, la Comisión y los Estados miembros elaborarán directrices sobre los procedimientos y las mejores prácticas que hayan de usarse en la aplicación de la metodología común.

### III. ENMIENDAS

Al convenir en su posición común, el Consejo tuvo en cuenta los puntos de vista expresados por el Parlamento Europeo en su primera lectura de la propuesta. Los siguientes elementos del dictamen del Parlamento Europeo están reflejados en la posición común, algunos de ellos solo parcialmente o como cuestión de principio: enmiendas 3, 9, 10, 11, 22 y 23.

En cambio, otras enmiendas no eran aceptables para el Consejo. Respecto de las enmiendas 2 y 19, el Consejo cree que la metodología común no debe ocuparse de las conclusiones de las investigaciones de seguridad sino de los aspectos de procedimiento. Las enmiendas 5 y 8 son incompatibles, a juicio del Consejo, con su enfoque de mantener el principio de distinción entre investigaciones penales e investigaciones técnicas. Las enmiendas 7 y 20 no pudieron aceptarse porque el Consejo cree que no es adecuado especificar las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en esta directiva. Las enmiendas 12 y 13 restringirían los métodos de trabajo del organismo de investigación o son demasiado prescriptivas. Las enmiendas 14 y 26 no pudieron aceptarse porque el Consejo atribuye la mayor importancia al principio de imparcialidad del organismo de investigación y opina que corresponde a cada Estado miembro crear este organismo conforme a su propia estructura administrativa. La enmienda 16 no es compatible con la necesidad de respetar el ordenamiento nacional.

Varias otras enmiendas (4, 6, 15, 17, 18 y 24) se rechazaron porque o bien no eran totalmente claras o no respondían al deseo del Consejo de elaborar un texto conciso.

**IV. CONCLUSIÓN**

El Consejo considera que el texto de la posición común es adecuado y equilibrado. Comparte el objetivo del Parlamento Europeo de establecer un marco que permita investigaciones de seguridad rápidas de los siniestros e incidentes marítimos. La posición común incluye algunas de las enmiendas adoptadas por el PE en primera lectura.

El Consejo reitera su compromiso de empezar las negociaciones con el Parlamento Europeo sobre este texto para llegar a un acuerdo cuanto antes.

---