



Bruxelles, 1.6.2023  
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXT

#### • Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere se referă la o modificare a Directivei 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>.

Directiva 2009/18/CE (denumită în continuare „directiva”) prevede un sistem de investigații privind siguranța pentru a desprinde învățăminte din accidentele maritime și pentru a preveni repetarea acestora. Accidentele maritime care intră în domeniul de aplicare al directivei sunt investigate pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și pentru a proteja mediul marin.

În cadrul Programului său privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și al Agendei sale pentru o mai bună reglementare, Comisia a efectuat, în 2018, o evaluare *ex post*<sup>2</sup> și o verificare a adecvării legislației din domeniul transportului maritim<sup>3</sup>. Acestea au concluzionat că, deși directiva și-a atins în mare măsură obiectivele și a oferit valoare adăugată la nivelul UE, aceasta necesită o actualizare și anumite îmbunătățiri. Obiectivul general al revizuirii directivei este de a îmbunătăți siguranța maritimă și protecția mediului marin. Actualul cadru de reglementare al UE ar trebui actualizat pentru (i) a menține normele UE acolo unde este necesar și proporțional; (ii) a asigura punerea corectă în aplicare a acestora și (iii) a elimina orice posibilă suprapunere a obligațiilor și neconcordanțele dintre acte legislative conexe. Obiectivul general este de a asigura un cadru juridic clar, simplu și actualizat, care să sporească nivelul general de siguranță.

Pentru navele care efectuează curse internaționale, care includ curse între statele membre, se aplică convențiile internaționale și anumite norme ale UE. Obligația de a investiga accidentele maritime sau incidentele de navigație își are originea în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării<sup>4</sup> (UNCLOS), care impune statului de pavilion obligația de a efectua o investigație.

Organizația Maritimă Internațională (OMI) a elaborat ulterior Codul pentru investigarea accidentelor<sup>5</sup>. Codul prevede efectuarea unei investigații privind siguranța în cazul accidentelor care implică pierderea totală a navei, pierderea unei vieți omenești sau prejudicii grave aduse mediului. De asemenea, în cod se recomandă ca statul de pavilion al unei nave implicate să efectueze investigații cu privire la alte accidente și incidente maritime, în cazul în care se consideră că acestea ar putea să furnizeze informații care ar putea fi utilizate pentru prevenirea unor accidente viitoare.

Acțiunea UE în domeniul siguranței maritime completează și pune în aplicare cadrul internațional. Transpunerea normelor OMI în sistemul juridic al UE face posibilă sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene cu privire la dispozițiile în cauză, asigurând aplicarea lor uniformă în întreaga UE.

---

<sup>1</sup> JO L 131, 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> Codul de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigațiile privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul pentru investigarea accidentelor).

Directiva merge și mai departe decât Codul OMI pentru investigarea accidentelor, impunându-le statelor membre să înființeze organisme independente de investigare a accidentelor („OIA”) și să stipuleze în legislația lor națională obligația notificării acestor organisme cu privire la accidentele și incidentele maritime<sup>6</sup>. Organismele de investigare a accidentelor ar trebui să investigheze accidentele în funcție de gravitatea acestora, iar în cazul „accidentelor maritime foarte grave”<sup>7</sup> se impune efectuarea unei investigații obligatorii. Tipurile de nave reglementate de directivă sunt mai numeroase decât cele reglementate de textul OMI, incluzând navele de pescuit cu lungimea de cel puțin 15 metri, precum și iahturile și ambarcațiunile de agrement în anumite circumstanțe. Directiva prevede, de asemenea, că trebuie urmată o metodologie comună de investigare și precizează condițiile de desfășurare a investigațiilor paralele/comune. Directiva impune organismelor de investigare a accidentelor să publice rapoarte privind investigațiile efectuate („rapoarte ale investigațiilor privind siguranța”). De asemenea, acestea ar trebui să informeze Comisia cu privire la accidentele și incidentele maritime prin intermediul unei baze de date (Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime – EMCIP), creată și întreținută în acest scop de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă<sup>8</sup> (EMSA).

Evaluarea REFIT și verificarea adecvării legislației din domeniul transportului maritim din 2018 au subliniat necesitatea de a asigura coerența cadrului de reglementare în toate statele membre și aplicarea efectivă a obligațiilor internaționale într-un mod uniform și armonizat. Deficiențele directivei actuale și cele legate de punerea sa în aplicare de către statele membre din cauza provocărilor legate de resurse, personal și expertiză s-au numărat printre principalele probleme raportate pe scară largă.

Pe lângă necesitatea de a actualiza directiva pentru a ține seama de schimbările juridice, de mediu și tehnologice care au avut loc în perioada ulterioară adoptării sale, este necesar să se țină seama și de lecțiile învățate prin punerea sa în aplicare. În cadrul evaluării *ex post*, au fost semnalate, de asemenea, neaplicabilitatea acquis-ului în domeniul siguranței maritime la o anumită categorie de nave (nave de pescuit) care operează în apele UE și preocupările semnificative în materie de siguranță pentru acest tip de nave.

Având în vedere rezultatele evaluării *ex post* și ale verificării adecvării legislației din domeniul transportului maritim, precum și obiectivul general de îmbunătățire a siguranței și a protecției mediului, simplificând totodată cadrul de reglementare al UE și sprijinind statele membre să își îndeplinească responsabilitățile în materie de reglementare la nivel internațional și la nivelul UE, a fost elaborată o propunere de modificare a Directivei 2009/18/CE. Obiectivele specifice ale revizuirii acesteia sunt:

- protecția navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului. Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri nu sunt incluse în domeniul de aplicare al directivei actuale, ceea ce înseamnă că accidentele care implică pierderi de vieți omenești și de nave nu sunt investigate în mod sistematic și armonizat în întreaga Uniune Europeană;

---

<sup>6</sup> Această obligație vizează accidentele și incidentele care implică nave aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre sau care se produc în apele teritoriale și apele interioare ale statelor membre sau implică alte interese majore ale statelor membre. Apele teritoriale reprezintă o centură de ape de coastă care se întinde pe o distanță de cel mult 12 mile marine (22 km) de linia de bază (de regulă, nivelul mediu al refluxului) a unui stat de coastă. Apele interioare sunt apele situate în interiorul liniei de bază de la care se măsoară apele teritoriale ale unui stat. Apele interioare pot include râuri și canale, precum și porturi și bazine portuare (articolul 6 din Directiva privind investigarea accidentelor).

<sup>7</sup> Astfel cum sunt definite în Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime și menționate la articolul 3 punctul 2 litera (b) din Directiva privind investigarea accidentelor.

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

- clarificarea definițiilor și a textului juridic, astfel încât organismele de investigare a accidentelor din statele membre să investigheze toate accidentele care trebuie investigate în timp util și în mod armonizat;
  - consolidarea capacității organismelor de investigare a accidentelor de a efectua (și de a raporta) investigațiile privind accidentele în timp util, cu expertiza necesară și în mod independent, inclusiv în ceea ce privește combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și tehnologiile aferente;
  - actualizarea unei serii de definiții și trimiteri la legislația UE relevantă și la regulamentele OMI pentru a asigura claritatea și coerența.
- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Propunerea este în deplină concordanță cu Directiva 2009/16/CE<sup>9</sup> privind controlul statului portului și cu Directiva 2009/21/CE<sup>10</sup> privind obligațiile statelor de pavilion. Cele trei directive – care sunt toate modificate în același timp – trebuie să fie coerente între ele, iar orice modificare propusă a uneia dintre ele trebuie să țină seama de celelalte două directive și de cadrul de reglementare internațional mai larg. Învățămintele desprinse din investigațiile privind siguranța și recomandările privind siguranța care decurg din acestea pot ajuta statele de pavilion și organizațiile recunoscute care acționează în numele lor să îmbunătățească profilul de siguranță al navelor aflate în responsabilitatea lor.

- **Coerența cu alte politici ale UE**

Propunerea face parte din programul REFIT al Comisiei și este în acord cu obiectivele Agendei Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurând faptul că legislația existentă este simplă și clară, că nu creează o sarcină inutilă și că se adaptează la evoluțiile de pe plan politic, societal și tehnologic. Prezenta propunere de modificare, precum și propunerile referitoare la celelalte directive privind siguranța maritimă fac parte din acquis-ul mai larg în materie de siguranță maritimă, care include elemente precum sistemul UE de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (SafeSeaNet)<sup>11</sup>, Regulamentul de înființare a EMSA<sup>12</sup>, Directiva privind siguranța navelor de pescuit<sup>13</sup>, legislația UE referitoare la organizațiile recunoscute<sup>14</sup>, Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”<sup>15</sup> și alte acte legislative ale UE în domeniul mediului<sup>16</sup>, și au o interacțiune semnificativă cu acest acquis.

Prezenta propunere este în concordanță cu obiectivul UE de realizare a neutralității climatice până în 2050 și contribuie la îndeplinirea acestuia, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1) din

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

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

<sup>11</sup> Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

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

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

<sup>14</sup> Regulamentul (CE) nr. 391/2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (JO L 131, 28.5.2009, p. 11) și Directiva 2009/15/CE privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47).

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

<sup>16</sup> Cum ar fi Directiva 92/43/CEE („Directiva privind habitatele”), Directiva 2009/147/CE („Directiva UE privind păsările”), Directiva (UE) 2019/904 (Directiva privind materialele plastice de unică folosință).

Regulamentul (UE) 2021/1119<sup>17</sup> al Parlamentului European și al Consiliului, care instituie cadrul UE pentru realizarea neutralității climatice.

## 2. TEMEII JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

### • Temeiul juridic

Temeiul juridic al directivei de modificare este articolul 100 alineatul (2) din TFUE, care prevede măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor și dispoziții specifice pentru transportul maritim.

### • Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)

Întrucât instrumentele internaționale de investigare a accidentelor din sectorul transportului maritim sunt de competența exclusivă a UE în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din TFUE, principiul subsidiarității nu se aplică nici acestor instrumente, nici normelor UE de punere în aplicare a acordurilor respective. Chiar și dacă UE nu ar avea competența exclusivă în acest caz, statele membre acționând individual nu ar fi în măsură să soluționeze toate problemele identificate și, dacă ar face acest lucru, ar genera o fragmentare a legislației și o potențială denaturare a pieței interne. Pentru a evita un astfel de cadru juridic fragmentat, este nevoie de o acțiune la nivelul UE.

Toate statele membre sunt vizate de directivă în calitate de state de pavilion, state de coastă sau state interesate în mod deosebit.

### • Proporționalitate

Propunerea a fost elaborată pentru a ține pasul cu cele mai recente evoluții de la nivel internațional și pentru a aborda rezultatele exercițiilor REFIT menționate mai sus. Comisia a efectuat, de asemenea, o evaluare a impactului pentru a identifica și a evalua măsuri alternative pentru atingerea aceluiași obiective.

Obiectivul modificării propuse este de a îmbunătăți siguranța maritimă. Aceasta se va realiza prin investigarea accidentelor și prin desprinderea de învățăminte din acestea pentru a preveni producerea unor accidente similare în viitor. Extinderea domeniului de aplicare la anumite tipuri de accidente care implică nave de pescuit de dimensiuni mai mici este considerată proporțională. Costurile suplimentare necesare pentru ca organismele de investigare a accidentelor să investigheze accidentele maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri par a fi limitate, în special în comparație cu potențialele îmbunătățiri în materie de siguranță. Modificarea va garanta că nivelul actual ridicat de siguranță nu este compromis și ar trebui să îmbunătățească siguranța în sectorul pescuitului.

### • Alegerea instrumentului

Întrucât trebuie efectuate doar câteva modificări în ceea ce privește Directiva 2009/18/CE, o directivă de modificare este instrumentul juridic cel mai adecvat.

---

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

### **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

#### **• Evaluări *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Verificarea adecvării legislației a arătat că obiectivele-cheie ale directivei sunt îndeplinite în ansamblu și rămân extrem de relevante. Fără Directiva privind investigarea accidentelor, instituirea celor 16 organisme de investigare a accidentelor începând cu 2009 ar fi fost puțin probabilă. Într-adevăr, înainte de 2009, majoritatea statelor efectuau investigații, în primul rând, în scopul urmării penale, atunci când efectuau astfel de investigații. Crearea organismelor de investigare a accidentelor a stimulat procesul de investigare a accidentelor din motive de siguranță, acordându-se o atenție deosebită independenței organismelor respective și elaborării de recomandări în materie de siguranță în scopul prevenirii accidentelor. În plus, evaluarea a concluzionat că directiva oferă un cadru coerent pentru investigarea accidentelor maritime și, prin urmare, asigură efectuarea uniformă și armonizată a investigațiilor accidentelor la nivelul UE.

Caracterul obligatoriu al directivei a avut ca rezultat raportarea armonizată a accidentelor și incidentelor, având în vedere că trebuie îndeplinit un set de cerințe standard. Concluzia generală a evaluării bazate pe analiza relevanței, a eficacității, a eficienței, a coerenței și a valorii adăugate a UE a fost că directiva a îndeplinit în mare măsură așteptările, obținând beneficii la nivelul UE.

Cu toate acestea, deficiențele cadrului de politică actual cauzate de provocările legate de resurse, personal și expertiză s-au numărat printre principalele probleme raportate pe scară largă.

#### **• Consultări cu părțile interesate**

Principalele activități de consultare au inclus:

- trei runde de interviuri cu reprezentanți ai principalelor părți interesate de la nivelul UE, organizate de consultantul responsabil cu studiul de sprijin extern, desfășurate cu intermitență în perioada februarie 2021-noiembrie 2021, în vederea colectării de informații specifice, în special pentru a sprijini și a îmbunătăți definiția generală a problemei și posibilele opțiuni de politică;
- o anchetă specifică desfășurată în rândul părților interesate în perioada iunie-noiembrie 2021, organizată de consultantul responsabil cu studiul de sprijin extern, în vederea colectării de informații specifice, în special pentru a defini mai clar problema, scenariul de referință și, acolo unde este posibil, evaluarea impactului eventualelor măsuri de politică;
- activități de consultare suplimentare organizate de DG MOVE și de consultantul responsabil cu studiul de sprijin extern pentru a colecta puncte de vedere din partea statelor membre și a principalelor părți interesate cu privire la diferitele măsuri de politică, precum și pentru a valida rezultatele emergente și finale ale studiului de sprijin pentru evaluarea impactului care vizează cuantificarea impactului. Aceste activități s-au desfășurat în cadrul reuniunilor Comitetului de dialog social sectorial al UE privind transportul maritim (16 aprilie 2021, 23 septembrie 2021 și 16 decembrie 2021), ale Comitetului de dialog social sectorial al UE privind pescuitul maritim (29 ianuarie 2021, 8 martie 2021 și 16 noiembrie 2021), ale Comitetului de dialog social sectorial al UE privind porturile (19 noiembrie 2021), al reuniunilor Cadrului permanent de cooperare al organismelor de investigare a accidentelor (10 martie 2021, 18 iunie 2021, 29 august 2021, 22 septembrie 2021 și 7 octombrie 2021), al unei reuniuni informale a directorilor responsabili pentru transportul maritim din UE/SEE (30 noiembrie 2021) și al reuniunilor Comitetului UE pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (17 mai 2021 și 11 noiembrie 2021). De asemenea, a fost organizat un atelier de validare final

pentru validarea concluziilor studiului de sprijin, la care au participat reprezentanți ai statelor membre și ai industriei (20 ianuarie 2022);

- având în vedere caracterul foarte tehnic al dosarului, nu a fost organizată nicio consultare publică deschisă. Cu toate acestea, publicului larg i s-a oferit posibilitatea de a-și exprima punctul de vedere cu privire la această inițiativă, prin intermediul unui anunț publicat pe pagina de internet a DG MOVE și al unei căsuțe poștale funcționale dedicate. A fost primită o contribuție cu privire la investigarea accidentelor din partea unei asociații de armatori, care a salutat reducerea sarcinii administrative și posibilul sprijin acordat organismelor de investigare a accidentelor de către EMSA.

Informațiile colectate de la părțile interesate au fost esențiale pentru Comisie, permițându-i acesteia să îmbunătățească procesul de elaborare a opțiunilor de politică, să evalueze impactul economic, social și de mediu al acestora, să le compare și să determine care opțiune ar putea maximiza raportul beneficii-costuri pentru societate și ar asigura un mecanism mai eficient și mai eficient de investigare a accidentelor maritime în întreaga UE. Constatările acestor procese au completat cercetarea documentară efectuată în cadrul studiului de sprijin extern.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Prezenta revizuire se bazează în principal pe datele colectate în cursul evaluării *ex post* din 2018 și pe verificarea adecvării legislației din domeniul transportului maritim, menționată anterior.

Pe lângă colectarea datelor și consultare, pregătirea prezentei propuneri a necesitat contribuții din partea experților tehnici și juridici cu privire la formularea concretă a definițiilor tehnice și la redactarea juridică clară. Această expertiză a fost obținută în cadrul Comisiei, al EMSA și al Cadrului permanent de cooperare al organismelor de investigare a accidentelor. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea conține informații detaliate în acest sens.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea se bazează pe rezultatele unei evaluări a impactului efectuată pe baza unui studiu de sprijin realizat de un consultant extern care deține cunoștințe specifice în acest domeniu.

Evaluarea impactului a analizat diverse opțiuni de politică pentru revizuirea directivei, bazate pe următoarele principii directoare:

- (1) necesitatea alinierii la instrumentele internaționale și a clarificării unor definiții problematice sau ambigue;
- (2) domeniul de aplicare al sprijinului EMSA oferit statelor membre în îndeplinirea obligațiilor de raportare și investigare care le revin în temeiul directivei și al dreptului internațional;
- (3) potențialul de abordare a problemei specifice a accidentelor care implică nave de pescuit de dimensiuni mai mici.

Aceste principii sunt reflectate în obiectivele de politică descrise mai jos.

Opțiunea A propune o serie de modificări ale directivei pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și prevenirea poluării. În cadrul acestei opțiuni, domeniul de aplicare ar rămâne același, iar organismele de investigare a accidentelor (redenumite „autorități responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă” în conformitate cu terminologia OMI) ar beneficia în continuare de aceeași flexibilitate de

care dispun în prezent. În ceea ce privește navele de pescuit, această opțiune propune o măsură fără caracter de reglementare prin care statelor membre li se va recomanda să raporteze cu privire la accidentele maritime foarte grave. Această opțiune de politică, la fel ca toate celelalte opțiuni, implică instituirea unui sistem de management al calității (SMC) pentru a asigura gestionarea eficace a resurselor de către fiecare autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă și acuratețea rapoartelor investigațiilor privind siguranța.

Opțiunea B are ca scop găsirea unui echilibru între un grad mai mare de armonizare prin intermediul unor definiții formulate mai clar și o obligație suplimentară limitată pentru navele de pescuit de dimensiuni mai mici. În ceea ce privește navele de pescuit, directiva ar urma să fie modificată pentru a impune statelor membre să raporteze pe platforma EMCIP toate pierderile de vieți omenești și de nave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri. Aspectele legate de aliniere și de clarificare ar fi abordate prin modificarea directivei. În ceea ce privește acordarea de asistență autorităților responsabile de investigații din statele membre pentru desfășurarea (și raportarea) investigațiilor privind accidentele, rolul de sprijin al EMSA nu este extins dincolo de ceea ce este prevăzut în prezent în legislația existentă. Sarcina de raportare pentru autoritățile responsabile de investigații este oarecum redusă prin extinderea gamei de autorități competente care pot raporta în baza de date.

Opțiunea C este cea mai ambițioasă în ceea ce privește numărul sporit de cerințe administrative și de investigare pentru autoritățile responsabile de investigații. În ceea ce privește navele de pescuit, această opțiune va impune autorităților responsabile de investigații nu doar să raporteze pierderile de vieți omenești și de nave în care sunt implicate nave de pescuit de dimensiuni mai mici, ci și să realizeze cel puțin o evaluare preliminară pentru a identifica învățămintele care ar putea fi desprinse și a decide dacă este necesară efectuarea unei investigații complete. Evaluarea impactului a concluzionat că opțiunea de politică cea mai eficace și, prin urmare, cea preferată este opțiunea C. Deși opțiunea C are cele mai mari costuri suplimentare, dacă se ia în considerare raportul costuri-beneficii, opțiunea C va avea cel mai mare impact în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței maritime.

Prezenta propunere este însoțită de un raport de evaluare a impactului<sup>18</sup>, al cărui proiect a fost prezentat Comitetului de control normativ (CCN) în aprilie 2022. CCN a emis un aviz pozitiv, iar raportul de evaluare a impactului a fost revizuit în conformitate cu recomandările CCN, iar observațiile formulate de CCN sunt abordate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta propunere legislativă.

- **Punerea în practică a abordării bazate pe principiul numărului constant**

Nu se preconizează costuri administrative suplimentare pentru întreprinderi sau cetățeni.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Inițiativa are o dimensiune REFIT în ceea ce privește alinierea și simplificarea legislației în materie de siguranță, îmbunătățirea profilului de siguranță, în special al segmentului navelor de pescuit de mici dimensiuni, și acordarea de asistență organismelor de investigare a accidentelor din statele membre în îndeplinirea funcțiilor lor de raportare și investigare.

---

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



În plus, opțiunea de politică preferată include elemente de simplificare, deoarece aceasta va spori eficiența organismelor naționale de investigare a accidentelor prin oferirea unor clarificări cu privire la situațiile în care respectivele organisme trebuie să efectueze investigații. Acestea nu vor mai trebui să realizeze o evaluare preliminară a accidentelor grave și au posibilitatea de a delega altor autorități competente sarcina de a introduce date în baza de date EMCIP. Furnizarea de către EMSA a unei asistențe suplimentare pentru organismele de investigare a accidentelor care solicită sprijin operațional ar trebui, de asemenea, să îmbunătățească calitatea și cantitatea investigațiilor efectuate, precum și să sporească armonizarea și standardizarea acestora în întreaga UE.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

#### **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

Costurile anuale suplimentare estimate pentru bugetul UE se ridică la aproximativ 1,88 milioane EUR pe an în 2030 și 1,93 milioane EUR pe an în 2050. Impactul bugetar al propunerii este descris mai detaliat în fișa financiară legislativă anexată la prezenta propunere în scop informativ. Impactul bugetar al propunerii este deja inclus în propunerea Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Au fost identificate măsuri de monitorizare și de raportare adecvate. EMSA joacă un rol important în acest proces, deoarece agenția este responsabilă de dezvoltarea și operarea de sisteme de date electronice pentru transportul maritim.

Punerea în aplicare poate fi monitorizată prin intermediul monitorizării de către Comisie și/sau de către EMSA a bazei de date EMCIP pentru a verifica dacă investigațiile sunt efectuate în timp util și în mod eficace și dacă informațiile cuprinse în notificările privind accidente sau incidentele maritime prevăzute în anexa II la directivă și rapoartele investigațiilor privind siguranța sunt încărcate în baza de date. De asemenea, EMSA efectuează cicluri de vizite în statele membre pentru a verifica operațiunile pe teren, ca parte a rolului său de sprijinire a Comisiei<sup>19</sup>. Statele membre vor trebui să instituie un sistem de management al calității (SMC) pentru a certifica faptul că organizarea, politicile, procesele, resursele și documentația lor sunt adecvate pentru atingerea obiectivelor. Acest sistem va trebui să fie certificat și, ulterior, să facă obiectul unui audit periodic. Autoritățile responsabile de investigații vor trebui să comunice Comisiei/EMSA rezultatele auditurilor anuale efectuate de organismul acreditat pentru ca autoritățile respective să își poată păstra certificarea SMC.

---

<sup>19</sup> EMSA efectuează astfel de vizite în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă, ca parte a atribuțiilor sale principale; prin urmare, nu se preconizează costuri suplimentare.

Având în vedere faptul că ciclul complet al vizitelor EMSA legate de punerea în aplicare este programat să dureze cinci ani<sup>20</sup>, s-a propus ca ciclul de evaluare a directivei să fie stabilit la un interval de 10 ani.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Nu sunt necesare documente explicative, deoarece propunerea are rolul de a simplifica și de a clarifica actualul regim.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Articolul 1 din proiectul de directivă de modificare constituie partea principală a acesteia și conține modificări a numeroase dispoziții ale Directivei 2009/18/CE.

### ***Respectarea Codului OMI pentru investigarea accidentelor***

O serie de definiții și trimiteri sunt actualizate pentru a ține seama de modificările cadrului de reglementare internațional. Mai precis, a fost actualizată trimiterea la Codul OMI pentru investigarea accidentelor, o serie de definiții de la articolul 3 din directivă, care trebuie înțelese în conformitate cu definițiile cuprinse în Codul OMI pentru investigarea accidentelor, au fost, de asemenea, actualizate, iar trimiterea la accidente grave care a fost eliminată din Codul OMI pentru investigarea accidentelor și menționată la articolul 3 alineatul (3) a fost eliminată. O serie de alte modificări sunt aduse dispozițiilor legale în conformitate cu Codul OMI pentru investigarea accidentelor, în special schimbarea denumirii din „organ de anchetă” în „autoritate responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă”.

Modificările de fond aduse directivei sunt prezentate mai jos.

### ***Scopul și domeniul de aplicare***

La punctul 2, litera (d) de la articolul 2 se elimină, domeniul de aplicare al directivei fiind extins parțial la toate navele de pescuit, inclusiv la cele cu o lungime mai mică de 15 metri.

### ***Definiții***

La punctul 3 sunt, de asemenea, actualizate mai multe definiții problematice sau care fac trimitere la acte legislative ale UE depășite. În primul rând, trimiterile la termenii „navă de tip feribot ro-ro” și „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” sunt actualizate pentru a ține seama de modificările aduse legislației UE, iar lungimea unei nave de pescuit este specificată ca lungime totală în conformitate cu articolul 2 din Regulamentul (UE) 2017/1130. Este, de asemenea, abordată problema rănilor neletale care provoacă decesul după o anumită perioadă de la producerea accidentului maritim care a cauzat rănirea. Pentru a oferi orientări clare privind termenul în care ar trebui inițiată o investigație și a asigura, astfel, o abordare armonizată în întreaga Uniune, directiva se modifică pentru a include un termen clar (și anume 30 de zile după producerea accidentului, ca în cazul celorlalte moduri de transport).

### ***Obligația de a desfășura investigații și autoritățile responsabile de investigații***

La punctul 5 se aduc modificări în ceea ce privește obligația de a desfășura investigații și se prevede că, în cazul unui accident maritim foarte grav (pierderea navei și/sau pierderea de vieți omenești) care

---

<sup>20</sup> Astfel cum se prevede în Metodologia EMSA pentru vizite în statele membre, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

implică o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, statele membre sunt obligate să realizeze cel puțin o evaluare preliminară pentru a stabili dacă ar trebui efectuată o investigație privind siguranța.

În plus, întrucât conceptul de „accident grav” a fost eliminat la nivelul OMI, se elimină și obligația aferentă de a realiza o evaluare preliminară cu privire la acest tip de accidente, impusă de directivă. În fine, directiva se modifică pentru a oferi orientări cu privire la accidentele în care sunt implicate nave aflate în port.

Punctul 8 prevede obligația ca statele membre să instituie un sistem de management al calității (SMC) pentru autoritatea lor responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă. Această măsură ar trebui să îmbunătățească calitatea investigațiilor privind accidentele, gestionarea resurselor disponibile în raport cu volumul de muncă și, în special, rapoartele scrise. O obligație similară pentru administrațiile statelor de pavilion este prevăzută și la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2009/21/CE privind obligațiile statelor de pavilion.

### ***Baza de date europeană privind accidentele maritime***

Punctul 14 prevede obligațiile de raportare ale statelor membre prin intermediul Platformei europene de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP). Au fost aduse două modificări: în primul rând, se specifică obligațiile acestora în ceea ce privește accidentele maritime foarte grave în care sunt implicate nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri. În al doilea rând, directiva este adaptată astfel încât toate accidentele și incidentele maritime, altele decât accidentele maritime foarte grave, să poată fi notificate prin intermediul EMCIP de către o autoritate competentă desemnată în mod corespunzător a unui stat membru, alta decât autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă. În prezent, numai autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă poate efectua notificări prin intermediul EMCIP, acest lucru fiind considerat de către unele state membre o povară din punctul de vedere al resurselor. În plus, EMSA și Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a introduce date în baza de date EMCIP. Acest lucru va permite autorităților responsabile de investigații să se concentreze asupra funcțiilor lor de investigare și țină seama de faptul că autoritățile responsabile de investigații nu au întotdeauna acces la acest tip de gestionare a datelor, deoarece statisticile relevante sunt colectate, utilizate și gestionate de către alte autorități competente din același stat membru.

### ***Sprijin și formare din partea EMSA***

Punctul 15 stabilește posibilitățile ca EMSA să ofere sprijin autorităților responsabile de investigații din statele membre ale UE pentru a-și putea îndeplini mai bine responsabilitățile care le revin în temeiul directivei. Numeroase organisme de investigare a accidentelor nu dispun de resurse suficiente pentru a aloca câte un expert pentru fiecare disciplină de specialitate. Pe baza acestei dispoziții, EMSA ar putea pune la dispoziție un grup de experți în diferite discipline, care ar putea oferi servicii oricărei autorități responsabile cu investigațiile care solicită acest lucru. În mod similar, echipamentele specializate pot fi foarte costisitoare, iar majoritatea organismelor de investigare a accidentelor nu dispun de bugetul necesar pentru a deține astfel de echipamente. Prin urmare, EMSA ar putea furniza instrumente și echipamente de specialitate, care pot fi împrumutate sau furnizate autorităților responsabile de investigații. În acest mod, echipamentele pot fi puse la dispoziție la nivel central, nemaifiind necesar ca fiecare autoritate responsabilă de investigații să le obțină separat. Acest lucru ar permite realizarea unor economii de scară la nivelul Uniunii.

În ceea ce privește formarea, EMSA ar putea juca un rol în sprijinirea gradului de informare cu privire la evoluții, în diseminarea informațiilor și organizarea de discuții și cursuri de formare pe teme precum combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, noile tehnologii digitale și evoluțiile

relevante la nivelul OMI. În plus, EMSA ar putea oferi cursuri de formare specifice privind utilizarea tehnologiilor și a echipamentelor de investigație, precum și cu privire la noile tehnologii legate de evoluțiile din domeniul transportului maritim.

### ***Competențe de modificare***

La punctul 17 se precizează că, deși trimiterea la Codul OMI pentru investigarea accidentelor se referă la cea mai recentă versiune a codului, acesta face totuși obiectul clauzei standard privind menținerea nivelului de protecție. Mai exact, în cazul în care există modificări la nivel internațional, standardele din instrumentul UE sunt menținute cel puțin la nivelul actual.

### ***Evaluarea punerii în aplicare și abrogarea altor acte legislative ale UE***

Punctul 18 prevede efectuarea de către Comisie a unei evaluări a punerii în aplicare a directivei modificate la zece ani de la adoptarea sa, ținând seama de timpul necesar pentru transpunere și de faptul că un ciclu de vizite de evaluare ale EMSA în statele membre durează, de regulă, cel puțin cinci ani.

Punctul 19 prevede abrogarea Regulamentului (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei din 9 decembrie 2011 de adoptare a unei metodologii comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime. La 4 decembrie 2013, OMI a adoptat Liniile directoare pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor [Rezoluția A.1075 (28)], care oferă o metodologie detaliată pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime. Prin urmare, nu mai este necesară metodologia comună prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei.

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>21</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>22</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>23</sup> stabilește principiile fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și prevede un sistem de investigații privind siguranța. Accidentele maritime care intră în domeniul de aplicare al directivei respective sunt investigate de organe de anchetă independente înființate în statele membre pentru a îmbunătăți siguranța maritimă, precum și pentru a proteja mediul marin, pe baza învățămintelor desprinse în urma accidentelor anterioare pentru a preveni repetarea acestora în viitor.
- (2) De la intrarea în vigoare a Directivei 2009/18/CE, au avut loc modificări ale cadrului de reglementare internațional și evoluții ale tehnologiei. Este necesar să se țină seama de aceste modificări și evoluții, precum și de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei 2009/18/CE.
- (3) În Directiva 2009/18/CE se face trimitere la o serie de texte juridice adoptate de Organizația Maritimă Internațională (OMI) care au fost abrogate, modificate sau revizuite de la intrarea sa în vigoare. „Codul OMI pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime” [Rezoluția A.849(20) a OMI din 27 noiembrie 1997] a fost revocat prin „Codul de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigațiile privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul pentru investigarea accidentelor)” [Rezoluția

---

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

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

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

MSC 255(84) din 16 mai 2008] și Rezoluția A.1075(28) „Linii directoare pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor [Rezoluția MSC.255(84)]”.

- (4) Codul OMI pentru investigarea accidentelor introduce definiții noi, cum ar fi definiția „autorității responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă”, în timp ce alte concepte sunt eliminate, cum ar fi conceptul de „accident grav”. Aceste modificări trebuie încorporate în Directiva 2009/18/CE.
- (5) În Directiva 2009/18/CE se face, de asemenea, trimitere la circulara MSC/MEPC. 3/Circ.3 a OMI din 2008 care a fost înlocuită de Circulara MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 – Rapoarte privind accidentele și incidentele maritime - Proceduri armonizate de raportare revizuite din 18 noiembrie 2014.
- (6) Liniile directoare ale OMI pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor [Rezoluția A.1075 (28)], adoptate la 4 decembrie 2013, oferă recomandări practice pentru investigarea sistematică a accidentelor și incidentelor maritime și permit realizarea de analize și luarea de măsuri de prevenire eficiente. Aceste linii directoare trebuie incluse în Directiva 2009/18/CE.
- (7) Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste nave de pescuit se desfășoară într-un mod nesistematic și nearmonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de a se răsturna, iar situațiile în care membrii echipajului cad peste bord sunt relativ frecvente. Prin urmare, este necesară protecția acestor nave de pescuit, a membrilor echipajelor lor și a mediului prin introducerea unei evaluări preliminare a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța.
- (8) Unele definiții prevăzute în Directiva 2009/18/CE nu sunt clare. Definiția lungimii unei nave de pescuit trebuie stabilită în special atunci când există o distincție în ceea ce privește abordarea și obligațiile autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă în funcție de lungimea navei de pescuit.
- (9) Codul OMI pentru investigarea accidentelor se referă la un eveniment sau la o serie de evenimente care s-au produs „în legătură directă cu operațiunile unei nave”. Acest concept face obiectul unor divergențe semnificative și trebuie clarificat. Aceste divergențe au un impact asupra acțiunilor autorităților responsabile de investigarea accidentelor, în special în ceea ce privește accidentele din porturi, posibilitățile de efectuare a unor investigații comune și colectarea de date privind accidentele și investigațiile.
- (10) Codul OMI pentru investigarea accidentelor prevede că, atunci când se produce un accident maritim foarte grav, autoritatea maritimă are obligația de a efectua o investigație. Cu toate acestea, nu există nicio indicație cu privire la intervalul de timp în care ar trebui să se producă decesul unei persoane ca urmare a unui accident pentru ca acesta să fie clasificat drept accident maritim foarte grav și, prin urmare, să fie investigat. Prin urmare, Directiva 2009/18/CE trebuie să ofere orientări în această privință.
- (11) Personalul disponibil, precum și resursele operaționale ale autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre variază în mod clar, ceea ce duce la raportări și investigații ineficace și inconsecvente cu privire la accidentele maritime. Prin urmare, Comisia, cu sprijinul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), trebuie

- să ofere sprijin analitic de înaltă specializare în cursul unei investigații individuale (competențe non-tehnice), precum și instrumente și echipamente analitice (hardware).
- (12) În lumina celor menționate anterior, EMSA trebuie să organizeze cursuri de formare privind tehnici specifice și evoluții și tehnologii noi care pot fi relevante pentru investigarea accidentelor în viitor. Aceste cursuri de formare trebuie să se axeze, printre altele, pe combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, care sunt deosebit de relevanți având în vedere pachetul „Pregătiți pentru 55”, și pe automatizare, precum și pe normele Regulamentului general privind protecția datelor (RGPD).
- (13) Pentru a îmbunătăți calitatea investigațiilor privind accidentele, statele membre trebuie să dezvolte un sistem de management al calității pentru autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă.
- (14) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei directive cu privire la lista textelor OMI care intră în domeniul său de aplicare, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe trebuie să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>24</sup>.
- (15) Având în vedere ciclul complet al vizitelor de monitorizare efectuate de EMSA în statele membre pentru a monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive, Comisia trebuie să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive cel târziu la [zece ani de la data intrării sale în vigoare menționată la articolul 23] și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre trebuie să coopereze cu Comisia în vederea colectării tuturor informațiilor necesare pentru evaluare.
- (16) În conformitate cu principiul proporționalității, este necesar și oportun, în vederea realizării obiectivului fundamental de îmbunătățire a siguranței maritime și a protecției mediului marin, să se stabilească norme privind investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim. Prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (17) Prin urmare, Directiva 2009/18/CE trebuie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

### *Articolul 1*

#### **Modificări aduse Directivei 2009/18/CE**

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

- (1) La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „(2) Investigațiile efectuate în temeiul prezentei directive nu au ca scop stabilirea răspunderii sau a culpei. Cu toate acestea, statele membre iau măsurile necesare astfel încât autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă (denumită în continuare «autoritatea responsabilă de investigații») să nu efectueze raportări incomplete privind cauzele unui

---

<sup>24</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

accident sau incident maritim ca urmare a faptului că s-ar putea deduce răspunderea sau culpa din constatările investigației.”

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

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn construite cu metode rudimentare, iahturi sau ambarcațiuni de agrement, cu excepția cazurilor în care acestea sunt utilizate în scopuri comerciale.”

(b) litera (d) se elimină.

(3) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 3*

### **Definiții**

În înțelesul prezentei directive:

„1. «Codul OMI pentru investigarea accidentelor» înseamnă Codul de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigațiile privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime anexat la Rezoluția MSC.255(84) a Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, în versiunea sa actualizată;

2. «liniile directoare ale OMI pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor» înseamnă liniile directoare adoptate de Adunarea OMI prin Rezoluția A.1075(28) din 4 decembrie 2013;

3. următorii termeni se înțeleg în conformitate cu definițiile conținute de Codul OMI pentru investigarea accidentelor:

- (a) «accident maritim»;
- (b) «accident maritim foarte grav»;
- (c) «incident maritim»;
- (d) «investigație privind siguranța maritimă»;
- (e) «autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă»;
- (f) «stat care efectuează investigațiile privind siguranța maritimă»;
- (g) «stat interesat în mod deosebit»;
- (h) «vătămare gravă»;

4. «Linii directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim» înseamnă liniile directoare anexate la Rezoluția LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 și aprobate de organul de conducere al Organizației Internaționale a Muncii în cadrul celei de a 296-a reuniuni ale sale din 12-16 iunie 2006;



5. termenii «navă de tip feribot ro-ro» și «ambarcațiune de pasageri de mare viteză» se înțeleg în conformitate cu definițiile de la articolul 2 din Directiva (UE) 2017/2110<sup>25</sup>;
  6. termenul «înregistrator al parametrilor de navigație» (denumit în continuare «VDR») se înțelege în conformitate cu definiția din Rezoluția MSC.333(90) a Comitetului OMI pentru siguranță maritimă în versiunea sa actualizată;
  7. «recomandare privind siguranța» înseamnă orice propunere, inclusiv în scopul înregistrării și controlului, formulată de:
    - (a) autoritatea responsabilă de investigații a statului care desfășoară sau conduce investigațiile privind siguranța pe baza informațiilor rezultate din investigația în cauză sau, după caz,
    - (b) Comisie, acționând pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor investigațiilor privind siguranța desfășurate;
  8. termenul «lungimea unei nave de pescuit» se înțelege în conformitate cu definiția de la articolul 2 din Regulamentul (UE) 2017/1130<sup>26</sup>;
  9. «rănire mortală» înseamnă rănirea unei persoane într-un accident care are ca urmare decesul acesteia în decurs de 30 de zile de la data producerii accidentului.”
- (4) Articolul 4 se modifică după cum urmează:
- (a) la alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) sunt independente de orice anchete penale sau alte investigații desfășurate în paralel pentru stabilirea răspunderii sau a culpei și că autoritățile responsabile de investigații sunt în măsură să raporteze cu privire la rezultatele unei investigații privind siguranța maritimă fără instrucțiuni sau ingerințe din partea oricăror persoane, organizații sau părți care ar putea fi afectate de rezultatul acesteia.”
  - (b) la alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) coordonarea activităților autorităților lor responsabile de investigații, în măsura în care este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor prezentei directive.”
- (5) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

#### *„Articolul 5*

#### **Obligația de a desfășura investigații**

- (1) Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța, desfășurată de autoritatea responsabilă de investigații menționată la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:
  - (a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului;

---

<sup>25</sup> Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului (JO L 315, 30.11.2017, p. 61).

<sup>26</sup> Regulamentul (UE) 2017/1130 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2017 de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit (JO L 169, 30.6.2017, p. 1).

- (b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident sau
- (c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau navelor implicate.

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

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

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

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

(5) Atunci când efectuează investigații privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigații respectă Liniile directoare ale OMI pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor. Anchetatorii se pot abate de la aceste linii directoare în cazul în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia poate adapta liniile directoare în scopurile prezentei directive, ținând seama de învățămintele relevante desprinse din investigațiile privind siguranța, în conformitate cu procedura menționată la articolul 19.

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

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

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

(6) Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

### **Obligația de notificare**

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

(7) Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

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

(b) se introduce următorul alineat (1a):

„(1a) Pe parcursul desfășurării investigației privind siguranța maritimă, statele interesate în mod deosebit trebuie să acorde asistență, în măsura în care acest lucru este posibil, statului sau statelor membre care efectuează investigația privind siguranța maritimă, oferind acces la informațiile relevante pentru investigația privind siguranța maritimă. Anchetatorului sau anchetatorilor care efectuează o investigație privind siguranța maritimă trebuie să li se acorde, de asemenea, acces la inspectori guvernamentali, ofițeri ai pazei de coastă, operatori ai serviciilor de trafic maritim, piloți și alți membri ai personalului maritim din statul interesat în mod deosebit.”

(8) Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

### **Autoritățile responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă**

(1) Statele membre se asigură că investigațiile privind siguranța maritimă sunt efectuate sub responsabilitatea unei autorități responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă imparțiale și permanente, învestite cu competențele necesare, cu mijloace și resurse financiare suficiente și de către anchetatori calificați în mod corespunzător și care dețin competențe în chestiuni legate de accidente și incidentele maritime, necesare pentru a efectua investigații privind siguranța maritimă în cazul unor accidente și incidente maritime.

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

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

Statele membre fără ieșire la mare care nu dețin nave sau ambarcațiuni care navighează sub pavilionul lor vor stabili un punct central independent de cooperare în cadrul investigațiilor, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c).

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

(3) Activitățile încredințate autorității responsabile de investigații pot fi extinse la culegerea și analiza informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acestora și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

(4) Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul autorității lor responsabile de investigații sau al oricărei alte autorități responsabile de investigații căreia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța maritimă, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța maritimă și, prin urmare, să fie autorizați:

- (a) să aibă acces la orice zonă relevantă sau la locul accidentului, precum și la orice navă, epavă sau structură, inclusiv la încărcătură, echipament sau resturi;
- (b) să asigure întocmirea imediată a unei liste de probe, precum și căutarea și înlăturarea controlată a epavei, a resturilor sau a altor componente sau substanțe, în vederea examinării sau analizării acestora;
- (c) să solicite examinarea sau analiza elementelor enunțate la litera (b) și să aibă acces liber la rezultatele examinării sau analizei respective;
- (d) să aibă acces liber la toate informațiile utile și datele înregistrate, inclusiv la datele VDR, legate de navă, înregistrările serviciului de trafic naval, voiaj, încărcătură, echipaj sau orice altă persoană, obiect, condiție sau circumstanță, precum și să copieze și să utilizeze informațiile și datele respective;
- (e) să aibă acces liber la rezultatele examinării corpurilor victimelor sau ale testelor realizate asupra probelor prelevate de la acestea;
- (f) să solicite și să aibă acces liber la rezultatele examinărilor asupra persoanelor implicate în operarea navei sau asupra oricărei alte persoane implicate sau ale testelor efectuate asupra probelor care provin de la persoanele respective;
- (g) să examineze martorii în absența oricărei persoane ale cărei interese s-ar putea considera că împiedică investigația privind siguranța;
- (h) să obțină registrele de control și orice altă informație relevantă deținută de statul de pavilion, armatori, societăți de clasificare sau orice altă parte relevantă, ori de câte ori părțile respective sau reprezentanții lor sunt stabiliți în statul membru în cauză;
- (i) să solicite asistență autorităților competente din statele respective, inclusiv inspectorilor statului de pavilion și ai statului portului, ofițerilor pazei de coastă, operatorilor serviciului de trafic naval, echipelor responsabile cu operațiunile de căutare și salvare, piloților sau personalului altor servicii portuare sau maritime.

- (5) Autoritatea responsabilă de investigații este autorizată să acționeze în orice moment, de îndată ce este informată cu privire la un accident și să obțină suficiente resurse pentru a-și îndeplini funcțiile în mod independent. Anchetatorilor săi li se acordă un statut prin care să le fie garantată independența.
- (6) Autoritatea responsabilă de investigații poate combina atribuțiile care îi revin în temeiul prezentei directive cu activitatea de investigare legată de alte evenimente decât accidentele maritime, cu condiția ca astfel de investigații să nu îi afecteze independența.
- (7) Până la [data transpunerii], fiecare stat membru elaborează, pune în aplicare și menține un sistem de management al calității pentru autoritatea sa responsabilă de investigații. Un astfel de sistem de management al calității se certifică în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate.”
- (9) La articolul 9, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) orice declarație a martorilor, precum și alte declarații, procese-verbale și note înregistrate sau primite de către autoritatea responsabilă de investigații în cursul investigațiilor privind siguranța;”
- (10) Articolul 10 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
- „(1) Statele membre stabilesc, în strânsă cooperare cu Comisia, un cadru de cooperare permanentă care să permită autorităților lor responsabile de investigații să coopereze între ele, în măsura necesară atingerii obiectivului prezentei directive.”
- (b) alineatul (3) se modifică după cum urmează:
- (a) paragraful introductiv și litera (a) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(3) În cadrul de cooperare permanentă, autoritățile responsabile de investigații din statele membre stabilesc, de comun acord, în special cele mai bune modalități de cooperare în următoarele scopuri:”
- „(a) pentru a permite autorităților responsabile de investigații să folosească în comun aparatura, spațiile și echipamentul necesar investigațiilor de natură tehnică asupra epavei și echipamentului navei și asupra altor obiecte utile investigațiilor privind siguranța, inclusiv extragerea și analiza informațiilor din VDR și din alte dispozitive electronice;”
- (b) literele (h) și (i) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(h) pentru a promova cooperarea cu autoritățile responsabile de investigații ale țărilor terțe și cu organizațiile internaționale de investigare a accidentelor maritime în domeniile reglementate de prezenta directivă;
- (i) pentru a pune la dispoziția autorităților responsabile de investigații care desfășoară investigațiile privind siguranța orice informații pertinente.”
- (11) Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

### **Rapoarte privind accidentele**

- (1) Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de autoritatea responsabilă de investigații competentă și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.
- (2) Autoritățile responsabile de investigații depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special a sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data producerii accidentului se publică un raport intermediar.
- (3) Autoritatea responsabilă de investigații din statul membru care conduce investigația trimite Comisiei o copie a raportului final sau a celui intermediar. Autoritatea responsabilă de investigații ia în considerare eventualele observații tehnice ale Comisiei privind rapoartele finale, care nu privesc fondul constatărilor, pentru îmbunătățirea calității raportului, astfel încât să se faciliteze îndeplinirea obiectivului prezentei directive.”
- (12) Articolul 15 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
- „(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale autorităților responsabile de investigații de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul internațional.”
- (b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „(2) Dacă este cazul, o autoritate responsabilă de investigații sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.”
- (13) La articolul 16, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:
- „Fără a aduce atingere dreptului de a lansa o alertă rapidă, autoritatea responsabilă de investigații dintr-un stat membru informează de îndată Comisia, în orice stadiu al investigației privind siguranța, în cazul în care consideră că este necesară adoptarea unor măsuri urgente la nivelul Uniunii pentru prevenirea riscului de noi accidente.”
- (14) Articolul 17 se modifică după cum urmează:
- (a) se introduce următorul alineat (2a):
- „(2a) Statele membre informează Comisia cu privire la toate accidentele și incidentele maritime, respectând modelul prevăzut în anexa II. În cazul navelor de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri este necesară numai raportarea accidentelor maritime foarte grave.”
- (b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:
- „(3) Autoritățile responsabile de investigații din statele membre raportează toate accidentele maritime foarte grave în baza de date EMCIP. Statele membre pot decide și desemna autoritatea sau autoritățile naționale competente care să raporteze cu privire la toate celelalte accidente și incidente maritime. În cazul în care Comisia are cunoștință de un accident sau incident maritim, aceasta raportează, de asemenea, accidentul sau incidentul respectiv în baza de date EMCIP.”
- (15) Se introduce următorul articol 17a:

„Articolul 17a

### **Formare și sprijin operațional**

- (1) Comisia facilitează dezvoltarea capacităților, precum și schimbul de cunoștințe în cadrul autorităților responsabile de investigații și între acestea, prin furnizarea de cursuri de formare privind noile evoluții juridice și tehnologice, tehnici și instrumente specifice și tehnologii legate de nave, echipamentele și operațiunile acestora.
- (2) La cererea autorităților responsabile de investigații din statele membre și presupunând că nu există niciun conflict de interese, Comisia oferă sprijin operațional respectivelor state membre pentru desfășurarea investigațiilor lor privind siguranța. Acest sprijin include furnizarea de instrumente sau echipamente analitice de specialitate, precum și de expertiză.”
- (16) Articolul 19 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 19

### **Procedura comitetului**

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”
- (17) La articolul 20, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:
- „Modificările aduse Codului OMI pentru investigarea accidentelor pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.”
- (18) Articolul 23 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 23

### **Evaluarea punerii în aplicare**

- Până la [OP: a se introduce data: zece ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive.”
- (19) La articolul 24, se adaugă următorul alineat (3):
- „(3) Regulamentul (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei se abrogă.”

Articolul 2

### **Transpunere**

1. Statele membre adoptă și publică până la [OP: a se introduce data: un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive.

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

2. Statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

### *Articolul 3*

#### **Intrarea în vigoare**

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

### *Articolul 4*

#### **Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,  
Președinta*

*Pentru Consiliu,  
Președintele*



## FISA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ „AGENTII”

### 1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim

#### 1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Mobilitate și transporturi – Afaceri maritime

#### 1.3. Obiectul propunerii

- o acțiune nouă
- o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare<sup>27</sup>
- prelungirea unei acțiuni existente
- o fuziune a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

#### 1.4. Obiectiv(e)

##### 1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al modificării Directivei 2009/18/CE este îmbunătățirea siguranței maritime și a protecției mediului marin prin contribuția la îndeplinirea obiectivului de dezvoltare durabilă (ODD) nr. 3 („Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă”) și a ODD nr. 14 („Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”).

##### 1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale revizuirii acesteia sunt:

protejarea navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului. Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri nu sunt incluse în domeniul de aplicare al directivei actuale, ceea ce înseamnă că accidentele care implică pierderi de vieți omenești și de nave pentru acest segment de nave nu sunt investigate în mod sistematic și armonizat în întreaga Uniune Europeană;

clarificarea definițiilor și a textului juridic, astfel încât autoritățile responsabile de investigarea accidentelor din statele membre să investigheze toate accidentele care trebuie investigate în timp util și în mod armonizat;

consolidarea capacității autorităților responsabile de investigarea accidentelor de a efectua (și de a raporta) investigațiile privind accidentele în timp util, cu expertiza necesară și în mod independent, inclusiv în ceea ce privește combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și tehnologiile aferente.

<sup>27</sup> Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

### 1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

*A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.*

Se preconizează că propunerea va oferi o abordare armonizată a investigațiilor privind siguranța și, prin urmare, va îmbunătăți calitatea investigațiilor printr-o mai bună formare, o mai bună coordonare a investigațiilor și o mai bună asigurare a resurselor necesare pentru desfășurarea acestora, precum și utilizarea de către autoritățile responsabile de investigarea accidentelor din statele membre a unui sistem de management al calității. Rezultatele investigațiilor sunt utilizate pentru a formula recomandări în materie de siguranță în scopul prevenirii repetării accidentelor pentru a salva vieți și pentru a preveni poluarea.

De asemenea, se preconizează că propunerea va spori gradul de protecție a navelor de pescuit, a echipajelor acestora și a mediului, ducând la o scădere a numărului de vieți pierdute și de vătămări suferite.

### 1.4.4. Indicatori de performanță

*A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.*

Eficacitatea directivei propuse, în ceea ce privește obiectivul specific nr. 1, va fi stabilită pe baza numărului de decese și de vătămări foarte grave, a numărului de nave pierdute și de cazuri de poluare pe mare, precum și a evoluției acestora în timp, prezentate în cadrul Platformei europene de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).

Eficacitatea directivei propuse, în ceea ce privește obiectivul specific nr. 2, va fi stabilită pe baza datei raportate în EMCIP, a analizelor orizontale efectuate de EMSA și a discuțiilor din cadrul atelierelor, precum și a numărului de proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor din următorii ani.

Eficacitatea directivei propuse, în ceea ce privește obiectivul specific nr. 3, va fi stabilită pe baza analizei orizontale efectuate de EMSA și a rezultatelor auditurilor anuale ale sistemului de management al calității, care vor fi comunicate Comisiei.

## 1.5. Motivele propunerii/inițiativei

### 1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

EMSA va trebui să organizeze cursuri de formare suplimentare cu privire la combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon (riscuri, utilizare la bord, protecția navelor etc.), în sprijinul inițiativelor care fac parte din pachetul „Pregătiți pentru 55”, dar și cu privire la: elementul uman, conducerea unei nave automatizate, analize privind siguranța (pentru a încuraja statele membre să utilizeze mai bine datele privind accidentele), criminalistică (fotografii, prelevare de probe etc.), evenimente (incendii, accidente de navigație, daune aduse echipamentelor, activități profesionale etc.) și normele prevăzute în RGPD.

EMSA va furniza, de asemenea, instrumente și echipamente operaționale pe parcursul unei investigații individuale, cum ar fi ROV (vehicul subacvatic operat de la distanță), RPAS (drone aeriene), roboți (de exemplu, pentru a avea acces la zone deteriorate, spații închise etc.), instalații VDR (înregistrator al parametrilor de navigație), software precum MADAS (Suita de analiză a datelor privind accidentele maritime); resurse ad-hoc (laboratoare științifice, testarea rezervoarelor); servicii ad-hoc (simulare 3D pentru incendiu, pierderea containerelor etc.). Acest sprijin se va baza pe serviciile existente furnizate de EMSA în diferite domenii (după cum se menționează mai sus, drone aeriene, drone submersibile,

formare în domeniul imagisticii prin satelit etc.) și va fi furnizat pe baza principiului „primul venit, primul servit”. Pe termen lung și în funcție de experiența dobândită în ceea ce privește punerea în aplicare, resursele EMSA ar urma să fie adaptate în consecință.

EMSA va oferi, de asemenea, sprijin analitic de înaltă specializare în timpul investigațiilor individuale privind accidentele maritime foarte grave (VSMC) ale experților „standard” și „de nivel înalt” din cadrul EMSA; acestea ar putea include, dar nu se limitează la analiști comportamentali, psihologi și alți specialiști.

Până în 2025, vor fi necesare 2 unități ENI pentru a oferi sprijin operațional și analitic pentru noile sarcini ale EMSA.

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivel european (*ex ante*):

Acțiunea UE asigură condiții de concurență echitabile pentru armatori, porturi și între statele membre. Armonizarea investigațiilor la nivelul UE este esențială în acest sens. Având în vedere caracterul internațional al transportului maritim și necesitatea unei abordări coordonate și armonizate a siguranței maritime, acțiunea UE va contribui la evitarea elaborării unui amalgam de măsuri naționale potențial incompatibile sau suboptime, cu cerințe și obiective diferite.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (*ex post*)

O intervenție la nivelul UE a adus beneficii care nu ar fi fost posibile la nivel național sau doar la nivelul OMI. Obligația de a crea un organism independent de investigare a accidentelor a fost considerată de majoritatea părților interesate ca fiind principala valoare adăugată a directivei și aproape jumătate dintre organismele de investigare a accidentelor maritime din UE au fost create ca răspuns la directivă. Directiva aliniaza legislația UE la reglementările OMI, mergând dincolo de ceea ce este necesar la nivelul OMI și având un rol de model de orientare la nivel mondial în ceea ce privește raportarea armonizată a accidentelor și incidentelor.

- 1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

În urma evaluării *ex post* REFIT din 2018 și a verificării adecvării legislației din domeniul transportului maritim, deficiențele actualului cadru de politică în ceea ce privește resursele, personalul și expertiza s-au numărat printre problemele raportate. Constrângerile legate de resurse împiedică anumite organisme de investigare a accidentelor din statele membre să își îndeplinească responsabilitățile în mod corect și în timp util. Acest lucru este valabil în special în cazul statelor membre cu flote de mici dimensiuni și cu o activitate de transport maritim limitată, în care înființarea unui organism de investigare a accidentelor permanent și dedicat a fost considerată o sarcină disproporționată. În plus, capacitatea statelor membre de a-și îndeplini obligațiile internaționale în calitate de state de pavilion, state portuare sau state de coastă în legătură cu diferitele directive este pusă, de asemenea, la grea încercare. În cazul organismelor de investigare a accidentelor, printre principalele probleme raportate pe scară largă s-au numărat cele legate de resurse, personal și expertiză. În urma verificării adecvării legislației au fost formulate o serie de recomandări relevante pentru investigarea accidentelor, inclusiv o mai bună utilizare a resurselor la nivel național și la nivelul UE, punerea în comun a

resurselor pe baza rolului și a sprijinului oferit de EMSA și exploatarea beneficiilor în materie de eficiență oferite de digitalizare și de schimbul de informații.

Rezultatele evaluării *ex post* sunt reflectate în evaluarea impactului care însoțește prezenta inițiativă, astfel cum este sintetizată în tabelul 1.

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Revizuirea propusă este unul dintre rezultatele esențiale ale Comunicării Comisiei „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”, care stabilește viziunea UE asupra sistemului de transport al viitorului. În cadrul strategiei, Comisia și-a anunțat intenția de a iniția o revizuire majoră a legislației actuale privind responsabilitățile statului de pavilion, controlul statului portului și investigarea accidentelor în 2021 (în cadrul inițiativei emblematice nr. 10 – Îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor).

Revizuirea propusă va crea sinergii cu alte elemente ale cadrului de reglementare al UE, în special cu Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului și cu Directiva 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion.

Propunerea este compatibilă cu actualul cadru financiar multianual, deși va necesita o reprogramare în cadrul rubricii 1 în ceea ce privește contribuția anuală la EMSA [compensare bugetară printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01)]. Impactul bugetar al propunerii actuale este deja inclus în bugetul pentru propunerea Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor*

Impactul bugetar al acestei inițiative se referă la resursele suplimentare necesare pentru rolul tot mai important pe care îl va avea EMSA în facilitarea investigării accidentelor (și anume de a oferi sprijin analitic foarte specializat în cursul unei investigații individuale, de a furniza instrumente și echipamente analitice în cursul unei investigații individuale, de a face schimb de cunoștințe sau de a organiza cursuri de formare privind tehnici/instrumente specifice și noi evoluții) în temeiul directivei propuse. Acestea sunt sarcini noi pentru EMSA, care vor deveni permanente, iar sarcinile existente nu se vor reduce și nici nu vor fi eliminate parțial în mod progresiv. Nevoia suplimentară de resurse umane nu poate fi satisfăcută prin redistribuire, în timp ce nevoile bugetare suplimentare vor fi acoperite prin compensare prin intermediul programelor actuale gestionate de DG MOVE în actualul cadru financiar multianual.

Majorarea creditelor pentru EMSA va fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01). Impactul bugetar al propunerii actuale este deja inclus în bugetul pentru propunerea Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

## 1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

### durată limitată

- Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- Impact financiar din AAAA până în AAAA

### durată nelimitată

- punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA [*n.a.*],
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

## 1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)<sup>28</sup>

### Gestiuine directă asigurată de Comisie

- agenții executive

### Gestiuine partajată cu statele membre

### Gestiuine indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- BEI și Fondului european de investiții;
- organismelor menționate la articolele 70 și 71;
- organismelor de drept public;
- organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care beneficiază de garanții financiare adecvate;
- organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

## Observații

Gestionarea directivei propuse va fi realizată în general de către serviciile Comisiei, asistate de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, după caz.

Statele membre vor trebui să transpună dispozițiile directivei în termenul corespunzător.

<sup>28</sup> Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

## 2. MĂSURI DE GESTIUNE

### 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

*A se preciza frecvența și condițiile aferente monitorizării și raportării.*

Comisia va răspunde, în general, de punerea în aplicare a directivei propuse, precum și de raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea directivei de către statele membre.

Comisia și/sau EMSA vor monitoriza baza de date EMCIP pentru a verifica dacă investigațiile sunt efectuate în timp util și în mod eficace și dacă rapoartele sunt încărcate în baza de date, inclusiv pentru navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri în cazul cărora au fost identificate deficiențe în materie de date și de siguranță. Indicatorii care vor fi monitorizați în mod specific cu ajutorul bazei de date EMCIP vor fi numărul de decese și de vătămări foarte grave, numărul de nave pierdute și de cazuri de poluare pe mare, precum și evoluția acestora în timp. Toți acești indicatori vor fi monitorizați în funcție de tipul de navă implicată. Vor fi, de asemenea, monitorizate numărul de recomandări privind siguranța publicate în urma investigațiilor și măsurile luate ca urmare a acestor recomandări.

EMSA, în numele Comisiei, efectuează, de asemenea, vizite în statele membre pentru a verifica operațiunile pe teren.

Statele membre vor trebui să instituie un sistem de management al calității pentru a certifica faptul că organizarea, politicile, procesele, resursele și documentația lor sunt adecvate pentru atingerea obiectivelor. Acest sistem va trebui să fie certificat și, ulterior, să facă obiectul unui audit anual. Organismele de investigare a accidentelor vor trebui să comunice Comisiei/EMSA rezultatele auditurilor anuale efectuate de organismul acreditat pentru a-și putea păstra certificarea SMC.

EMSA va continua să efectueze analize orizontale, oferind indicații cu privire la modul în care funcționează legislația și identificând deficiențele și posibilele soluții pentru a le remedia, și va raporta Comisiei și statelor membre, printre altele, prin intermediul discuțiilor purtate în cadrul atelierelor.

În final, la zece ani de la data punerii în aplicare a actului legislativ, serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

### 2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

#### 2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Comisia va răspunde, în general, de punerea în aplicare a directivei propuse, precum și de raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la eficiența și punerea în aplicare a acesteia. Comisia va fi asistată de EMSA, după caz, în ceea ce privește serviciile informatice și dezvoltarea instrumentelor informatice necesare pentru respectarea dispozițiilor privind raportarea, monitorizarea și verificarea prevăzute în propunerea de directivă, precum și organizarea de cursuri de formare. Statele membre vor trebui să transpună directiva în legislația lor națională până la termenul menționat în directivă. Activitățile de asigurare a respectării directivei vor fi desfășurate în cadrul investigațiilor existente.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

În timp ce Comisia va răspunde, în general, de punerea în aplicare a directivei propuse, precum și de raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea directivei de către statele membre, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă va fi responsabilă de efectuarea operațiunilor sale și de punerea în aplicare a cadrului său de control intern. EMSA va trebui să dezvolte instrumente și module IT, precum și să ofere cursuri de formare, iar statele membre vor trebui să efectueze investigații și să raporteze.

EMSA este cea mai în măsură să efectueze activitățile de raportare și de evaluare a sarcinilor în materie de conformitate, deoarece acestea vor fi activități de natură tehnică, care necesită o expertiză solidă în gestionarea datelor (în special având în vedere că EMSA gestionează baza de date EMCIP), precum și o înțelegere aprofundată a aspectelor tehnice complexe legate de certificatele electronice și de formare.

Statele membre sunt cele mai în măsură să asigure punerea în aplicare a directivei propuse, în special prin continuarea activităților de investigare a accidentelor maritime și de raportare atunci când este necesar.

DG MOVE va efectua controalele necesare în conformitate cu strategia de supraveghere adoptată în 2017 cu privire la relațiile direcției generale cu agențiile descentralizate și cu întreprinderile comune. În temeiul strategiei, DG MOVE monitorizează indicatorii de performanță pentru execuția bugetului, recomandările formulate în urma auditurilor și aspectele administrative. Agenția prezintă un raport semestrial. Controalele efectuate cu privire la supravegherea agenției și cu privire la gestiunea financiară și bugetară aferentă sunt în conformitate cu strategia de control a DG MOVE, actualizată în 2022.

Resursele suplimentare puse la dispoziția EMSA vor face obiectul sistemului de control intern și de gestionare a riscurilor al EMSA, care este aliniat la standardele internaționale relevante și include controale specifice pentru a preveni conflictele de interese și a asigura protecția avertizorilor de integritate.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

În temeiul directivei propuse, se va acorda finanțare suplimentară numai pentru EMSA, care va avea obligația de a dezvolta instrumente și module informatice, precum și de a oferi cursuri de formare.

EMSA are întreaga responsabilitate pentru execuția bugetului său, în timp ce DG MOVE este responsabilă de plata regulată a contribuțiilor stabilite de autoritatea bugetară. Nivelul preconizat al riscului de eroare la plată și la închidere este similar cu cel aferent subvențiilor bugetare acordate agenției.

Nu se preconizează că sarcinile suplimentare care rezultă din revizuirea propusă vor genera controale suplimentare specifice. Prin urmare, costul estimat aferent controalelor (măsurat în raport cu valoarea fondurilor gestionate) nu se va modifica pentru DG MOVE.

### 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

*A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.*

Directiva propusă conține o serie de dispoziții care vizează în mod specific prevenirea fraudelor și a neregulilor. Statele membre vor trebui să instituie un sistem de management al calității (SMC) pentru a certifica faptul că organizarea, politicile, procesele, resursele și documentația lor sunt adecvate pentru atingerea obiectivelor. Acest sistem va trebui să fie certificat și, ulterior, să facă obiectul unui audit anual. Organismele de investigare a accidentelor vor trebui să comunice Comisiei și/sau EMSA rezultatele auditurilor anuale efectuate de organismul acreditat, astfel încât organismele de investigare a accidentelor să își poată păstra certificarea sistemului de management al calității.

EMSA aplică principiile antifraudă ale agențiilor descentralizate ale UE, în conformitate cu abordarea Comisiei. În martie 2021, agenția a adoptat o strategie antifraudă actualizată, bazată pe metodologia și orientările pentru strategia antifraudă prezentate de OLAF, precum și pe strategia antifraudă a DG MOVE. Strategia oferă un cadru care abordează aspectele legate de prevenire, detectare și condițiile pentru investigarea fraudelor la nivelul agenției. EMSA își adaptează și își îmbunătățește în permanență politicile și acțiunile pentru a promova cel mai înalt nivel de integritate a personalului său, pentru a sprijini prevenirea și detectarea eficace a riscului de fraudă și pentru a stabili procedurile adecvate pentru raportarea și gestionarea potențialelor cazuri de fraudă și a rezultatelor acestora. În plus, EMSA a adoptat în 2015 politica sa privind conflictele de interese pentru Consiliul de administrație.

EMSA cooperează cu serviciile Comisiei în chestiuni legate de prevenirea fraudei și a neregulilor. Comisia se va asigura că această cooperare va continua și va fi consolidată.

### (3) IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Liniile bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. <sup>29</sup>	din partea țărilor AELS <sup>30</sup>	din partea țărilor candidate și potențial candidate <sup>31</sup>	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02 10 02	Nedif.	DA	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

<sup>29</sup> Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

<sup>30</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>31</sup> Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.



Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

### 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

#### 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	1	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	---	--

Agencia Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA)			Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
Titlul 1:	Angajamente	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Plăți	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Titlul 2:	Angajamente	(1a)					
	Plăți	(2a)					
Titlul 3:	Angajamente	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
	Plăți	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
<b>TOTAL credite pentru EMSA</b>	Angajamente	=1+ 1a+ 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Plăți	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	<b>7</b>	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		TOTAL
DG: <.....>								
• Resurse umane								
• Alte cheltuieli administrative								
<b>TOTAL DG &lt;.....&gt;</b>								
		Credite						

<b>TOTAL credite de la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual</b>	(Total angajamente = Total plăți)								
--	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
<b>TOTAL credite de la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Plăți	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

### 3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor EMSA

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Sume în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						<b>TOTAL</b>		
	<b>REALIZĂRI</b>																		
	↓	Tip <sup>32</sup>	Costur i medii	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costu ri	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Total nr.	Costuri totale
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 <sup>33</sup> ...																			
- Realizare																			
- Realizare																			
- Realizare																			
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																			
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2...																			
- Realizare																			
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																			

<sup>32</sup> Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de exemplu: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construite etc.).

<sup>33</sup> Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

<b>COSTURI TOTALE</b>																
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

După caz, sumele reflectă suma dintre contribuția Uniunii la agenție și alte venituri ale agenției (taxe și tarife).

### 3.2.3. Impactul estimat asupra resurselor umane ale EMSA

#### 3.2.3.1. Rezumat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

în milioane EUR (cu trei zecimale). După caz, sumele reflectă suma dintre contribuția Uniunii la agenție și alte venituri ale agenției (taxe și tarife).

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-------

Agenți temporari (grade AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Agenți temporari (grade AST)					
Agenți contractuali					
Experți naționali detașați					

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

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

Cerințe privind personalul (ENI):

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-------

Agenți temporari (grade AD)	2	2	2	2	<b>2</b>
Agenți temporari (grade AST)					
Agenți contractuali					
Experți naționali detașați					

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

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

EMSA va începe pregătirea recrutării de îndată ce propunerea va fi adoptată. Costurile sunt estimate pe baza ipotezei că cele 2 ENI sunt recrutate începând cu 1 iulie 2025. Prin urmare, doar 50 % din costurile aferente resurselor umane sunt necesare pentru primul an.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat pentru DG-ul sub tutela căruia se află agenția

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

*Estimarea se exprimă în numere întregi (sau cel mult cu o zecimală)*

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	
<b>• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
20 01 02 01 și 20 01 02 02 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
<b>• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>34</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
Linie (linii) bugetară (bugetare) (a se preciza) <sup>35</sup>	- la sediu <sup>36</sup>						
	- în delegații						
<b>01 01 01 02</b> (AC, END, INT – cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL</b>							

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului,

<sup>34</sup> AC= agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

<sup>35</sup> Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

<sup>36</sup> În principal pentru fondurile politicii de coeziune a UE, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură (FEAMPA).



completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

Descrierea metodei de calcul al costului pentru unitățile ENI ar trebui inclusă în anexa V secțiunea 3.

### 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

Sarcinile atribuite EMSA vor necesita reprogramarea liniei bugetare pentru contribuția anuală către agenție (02 10 02) în cadrul financiar multianual actual. Majorarea creditelor pentru EMSA va fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01) în actualul cadru financiar multianual. Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

- Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual<sup>37</sup>.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

### 3.2.5. Contribuțiile terților

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

<sup>37</sup>

A se vedea articolele 12 și 13 din Regulamentul (UE, Euratom) 2093/2020 al Consiliului din 17 decembrie 2020 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027.

### 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

–  Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

–  Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

asupra resurselor proprii

asupra altor venituri

vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei <sup>38</sup>						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul .....								

Pentru veniturile diverse „alocate”, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

A se preciza metoda de calcul al impactului asupra veniturilor.

<sup>38</sup>

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.