



C/2023/875

8.12.2023

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim

[COM(2023) 270 final – 2023/0164 (COD)]

(C/2023/875)

Raportor: **Sam HÄGGLUND**

Sesizare	Parlamentul European, 12.6.2023 Consiliul Uniunii Europene, 9.6.2023
Temei juridic	Articolul 100 alineatul (2) și articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea responsabilă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	6.9.2023
Data adoptării în sesiunea plenară	20.9.2023
Sesiunea plenară nr.	581
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotriva/abțineri)	216/1/1

1. Concluzii și recomandări

1.1. Comitetul Economic și Social European (CESE) salută propunerea Comisiei Europene de actualizare a Directivei 2009/18/CE⁽¹⁾ pentru a spori siguranța maritimă și protecția mediului marin. Scopul în sine al investigațiilor privind accidentele maritime este de a îmbunătăți siguranța navelor și a echipajelor și de a preveni accidentele maritime. Investigațiile și difuzarea rapoartelor acestora sunt esențiale pentru identificarea și comunicarea deficiențelor majore în materie de siguranță și pentru îmbunătățirea siguranței navelor, a personalului care le operează, a pasagerilor etc. și, în cele din urmă, pentru salvarea de vieți omenești pe mare.

1.2. CESE sprijină includerea parțială în domeniul de aplicare al directivei a categoriei navelor de pescuit mici (cele cu o lungime mai mică de 15 metri). Deși semnaleză că opțiunea ideală ar fi fost includerea deplină, dincolo de o evaluare preliminară de către autoritățile competente, CESE ia în considerare și preocupările statelor membre în ceea ce privește resursele și capacitățile.

1.3. CESE salută, de asemenea, includerea în domeniul de aplicare al propunerii de directivă actualizată a accidentelor care afectează navele când se află în port, adesea un „unghi mort” care nu a fost abordat în mod consecvent de toate statele membre în raportarea lor.

1.4. CESE sprijină pe deplin obiectivele de a oferi organismelor de investigare a accidentelor din statele membre mai multă claritate juridică și capacitate de a-și îmbunătăți operațiunile și raportarea în timp util. În special, cooperarea și asistența reciprocă a statelor membre ale UE în cadrul investigațiilor privind siguranța ar trebui intensificate, având în vedere noile provocări în materie de securitate maritimă. CESE sprijină obligația autorităților responsabile de investigații din statele membre de a notifica toate accidentele maritime foarte grave către Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP). În plus, datele EMCIP ar trebui făcute publice, iar rapoartele de investigație ar trebui publicate cât mai curând posibil.

(¹) Directiva 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 (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).

1.5. CESE subliniază rolul esențial al Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) în formarea autorităților competente ale statelor membre în ceea ce privește noile tehnologii, sursele de energie pentru propulsie, manevrarea, exploatarea și aspectele legate de durabilitate. EMSA ar trebui să dispună de mijloacele necesare pentru a continua formarea investigatorilor cu privire la tehnologiile emergente și la impactul acestora asupra siguranței.

1.6. CESE subliniază, de asemenea, importanța dezvoltării unui sistem de management al calității (QMS) specific pentru organismele de investigare a accidentelor (OIA), cu scopul de a se asigura că procedurile sunt urmate în mod sistematic și de a îmbunătăți calitatea generală a investigațiilor privind accidentele.

1.7. CESE observă, de asemenea, că este extrem de important să se asigure claritatea și coerența între regulamentele OMI și cadrul legislativ relevant al UE, în special Directiva privind controlul statului portului și Directiva privind cerințele statelor de pavilion, care sunt propuse, de asemenea, pentru revizuire. CESE sprijină actualizarea directivei pentru a o alinia la Codul OMI privind investigarea accidentelor.

1.8. CESE salută trimiterea, la alineatul (4) al noii versiuni a articolului 3 din propunerea de directivă, la tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim, pentru a evita incriminarea injustă a profesiei. Lucrătorii din sectorul maritim sunt profesioniști respectați și este important să se sublinieze că aceștia joacă un rol esențial în gestionarea și punerea în aplicare a operațiunilor în condiții de siguranță. În acest sens, difuzarea rapoartelor privind accidentele către un public larg și punerea rapidă în aplicare a recomandărilor acestora ar trebui, prin urmare, să fie dezvoltate în continuare în colaborare cu industria și cu partenerii sociali.

2. Context general

2.1. La 1 iunie 2023, Comisia Europeană a prezentat cinci propuneri legislative menite să modernizeze normele UE privind siguranța maritimă și să prevină poluarea apei de către nave. Acest pachet de măsuri privind transportul maritim este alcătuit din cinci propuneri de revizuire referitoare la:

- Directiva 2009/21/CE ⁽²⁾ privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion;
- Directiva 2009/16/CE ⁽³⁾ privind controlul statului portului;
- Directiva 2009/18/CE privind investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim;
- Directiva 2005/35/CE ⁽⁴⁾ privind poluarea cauzată de nave și introducerea de sancțiuni;
- Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 ⁽⁵⁾ de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă.

2.2. Directiva 2009/18/CE stabilește din punct de vedere juridic regimul UE de investigare a accidentelor din sectorul transportului maritim și încorporează în legislația UE principiile care stau la baza articolului 94 alineatul (7) din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării (UNCLOS), precum și codul relevant al Organizației Maritime Internaționale (OMI) [Codul de standarde internaționale și practici recomandate pentru investigația privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor maritime (Codul de investigare a accidentelor maritime)]. Scopul principal al directivei este de a îmbunătăți siguranța maritimă prin furnizarea de orientări clare la nivelul UE pentru armonizarea investigațiilor tehnice și a lecțiilor învățate în urma accidentelor pe mare.

2.3. În conformitate cu directiva, statele membre ale UE și ale Spațiului Economic European (SEE) au obligația de a înființa organisme independente de investigare a accidentelor, care să fie notificate cu privire la accidentele și incidentele maritime, să investigheze accidentele în funcție de gravitatea acestora, să publice rapoarte de investigație și să informeze Comisia Europeană 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 (EMSA).

⁽²⁾ Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (JO L 131, 28.5.2009, p. 132).

⁽³⁾ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

⁽⁴⁾ Directiva 2005/35/CE Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare (JO L 255, 30.9.2005, p. 11).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

2.4. Directiva prevede că statele membre ale UE/SEE ar trebui să efectueze o investigație atunci când se pot trage învățăminte dintr-un accident, atunci când un accident implică o navă care arborează pavilionul lor sau are loc în apele lor și/sau atunci când sunt afectate interesele semnificative ale acestora. Astfel de investigații nu urmăresc să stabilească sau să atribuie nicio răspundere civilă sau penală.

2.5. În 2018, directiva a făcut obiectul unei evaluări ex post și al unei verificări a adecvării legislației în domeniul maritim. O serie de aspecte au fost identificate ca fiind problematice. Rezultatul a confirmat faptul că directiva este relevantă, eficientă și aduce valoare adăugată la nivelul UE, jucând un rol esențial în asigurarea respectării standardelor OMI și ale UE, contribuind astfel la un nivel ridicat de siguranță, securitate și sustenabilitate a transportului maritim, precum și la asigurarea unor condiții de concurență echitabile între statele membre. Cu toate acestea, Comisia a identificat, de asemenea, o serie de domenii care necesită îmbunătățiri sau care necesită clarificări:

- Directiva, astfel cum este formulată în prezent, nu prevede investigarea accidentelor care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri.
- Definițiile neclare, formularea vagă, precum și lipsa de precizie a anumitor dispoziții ale textului creează confuzie.
- Evoluțiile cadrului de reglementare internațional relevant. Legislația UE trebuie să fie aliniată la instrumentele/rezoluțiile internaționale relevante.
- Unele accidente rămân neraportate sau nu sunt investigate deoarece organismele de investigare a accidentelor (AIB) nu dispun de resurse și expertiză adecvate.
- Noile evoluții și/sau tehnologii care pot apărea în ecologizarea transportului maritim sau în utilizarea navelor autonome vor implica în mod necesar noi provocări pentru AIB.

3. Observații generale

Includerea navelor de pescuit mici

3.1. CESE sprijină includerea parțială în domeniul de aplicare al directivei a categoriei navelor de pescuit mici (cu o lungime mai mică de 15 metri). Deși semnalează că opțiunea ideală ar fi fost includerea deplină, dincolo de o evaluare preliminară de către autoritățile competente, CESE ia în considerare și preocupările statelor membre în ceea ce privește resursele și capacitățile.

3.2. Multe nave de această dimensiune (cu o lungime mai mică de 15 metri) pot desfășura activități de pescuit recreativ. Ar fi necesară o definiție clară, bazată pe acordarea sau nu a unei licențe de pescuit maritim. De asemenea, se remarcă faptul că nu există coduri sau standarde obligatorii din punct de vedere juridic pentru proiectarea, construcția sau exploatarea unor astfel de nave. OMI, OIM și FAO publică recomandări și coduri voluntare, dar acestea nu au caracter obligatoriu.

3.3. Datele privind accidentele din sectorul pescuitului sunt insuficiente și nu există o abordare coerentă în întreaga UE. Lipsa datelor, în special în ceea ce privește accidentele sau „accidentele evitate la limită”, ar putea ascunde o problemă mult mai mare. Pescuitul rămâne o ocupație periculoasă, iar propunerea Comisiei reprezintă un pas în direcția cea bună pentru îmbunătățirea standardelor de siguranță în acest sector.

Factorul uman

3.4. CESE salută trimiterea, la alineatul (4) al noii versiuni a articolului 3 din propunerea de directivă, la tratamentul echitabil al navigatorilor în cazul accidentelor maritime, pentru a evita incriminarea injustă a profesiei, întrucât navigatorii ar trebui să fie considerați profesioniști demni de respect.

3.5. În acest sens, este important să se sublinieze că navigatorii, pescarii și lucrătorii portuari joacă un rol esențial în gestionarea și punerea în aplicare a operațiunilor în condiții de siguranță. Provocarea continuă să fie punerea în aplicare a lecțiilor învățate din accidente în practici la nivel individual.

3.6. Difuzarea rapoartelor privind accidentele către un public larg și punerea rapidă în aplicare a recomandărilor acestora ar trebui, prin urmare, să fie dezvoltate în continuare în colaborare cu industria și cu partenerii sociali. Importanța prevenirii nu ar trebui neglijată: condițiile de muncă, oboseala etc. pot duce la accidente maritime tragice care pot costa viețile navigatorilor, pescarilor și lucrătorilor portuari.

Alinierea cu OMI

3.7. CESE observă că este extrem de important să se asigure claritatea și coerența între regulamentele OMI și cadrul legislativ relevant al UE, în special Directiva privind controlul statului portului și Directiva privind cerințele statelor de pavilion, care sunt propuse, de asemenea, pentru revizuire. CESE sprijină, în special, actualizarea directivei pentru a o alinia la Codul OMI privind investigarea accidentelor. În special, CESE sprijină alinierea cu OMI, prin utilizarea exclusivă a liniilor directe ale OMI pentru a-i sprijini pe investigatori în punerea în aplicare a Codului de investigare a accidentelor [Rezoluția A.1075 (28)] și abrogarea Regulamentului (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei ⁽⁶⁾ din 9 decembrie 2011 de adoptare a unei metodologii comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime.

Resursele statelor membre

3.8. CESE sprijină pe deplin obiectivele de a oferi organismelor de investigare a accidentelor din statele membre mai multă claritate juridică și capacitate de a-și îmbunătăți atât operațiunile, cât și raportarea în timp util.

3.9. Având în vedere noile provocări critice în materie de securitate maritimă (inclusiv accidentele pe mare în care sunt implicați migranți introduși ilegal și persoane traficate), ar trebui intensificate cooperarea și asistența reciprocă a statelor membre ale UE în cadrul investigațiilor privind siguranța.

3.10. CESE sprijină obligația autorităților responsabile de investigații din statele membre de a notifica toate accidentele maritime foarte grave către Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP). CESE sprijină, de asemenea, posibilitatea de a raporta către EMCIP toate accidentele și incidentele maritime, altele decât accidentele maritime foarte grave, de către o autoritate competentă desemnată în mod corespunzător a unui stat membru, altul decât autoritatea responsabilă de investigațiile privind siguranța maritimă, de către EMSA sau de către Comisie.

3.11. CESE subliniază că datele Platformei europene de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP) sunt extrem de importante pentru schimbul de cunoștințe cu privire la accidentele și incidentele maritime. EMCIP ar trebui să fie disponibil publicului pentru a deveni mai transparent și mai responsabil în fața cetățenilor UE.

3.12. Deși punerea în aplicare a directivei a contribuit la publicarea rapoartelor privind accidentele în termenele prevăzute, publicarea acestora ar trebui accelerată în continuare. Este important ca informațiile referitoare la un accident maritim să fie publicate cât mai curând posibil pentru familiile victimelor. Este inuman ca acestea să trebuiască să aștepte ani de zile, iar lipsa unui răspuns poate împiedica plata despăgubirilor din partea asigurătorilor, care pot garanta viitorului familiilor respective.

3.13. CESE subliniază rolul esențial al Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) în formarea autorităților competente ale statelor membre în ceea ce privește noile tehnologii și aspectele legate de durabilitate. EMSA ar trebui să dispună de mijloacele necesare pentru a continua formarea investigatorilor cu privire la tehnologiile emergente (și anume, navele autonome, combustibilii alternativi transportați ca marfă sau pentru propulsie și electrificarea navelor) și impactul acestora asupra siguranței.

3.14. CESE subliniază, de asemenea, importanța dezvoltării unui sistem de management al calității (QMS) specific pentru organismele de investigare a accidentelor (OIA), cu scopul de a se asigura că procedurile sunt urmate în mod sistematic și de a îmbunătăți calitatea generală a investigațiilor privind accidentele.

Bruxelles, 20 septembrie 2023.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Oliver RÖPKE

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei din 9 decembrie 2011 de adoptare a unei metodologii comune de investigare a accidentelor și incidentelor maritime elaborate în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 328, 10.12.2011, p. 36).