

Onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector *I**

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 april 2007 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijnen 1999/35/EG en 2002/59/EG (COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2005)0590)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0056/2006),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0079/2007),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 25 april 2007 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2007/.../EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijnen 1999/35/EG en 2002/59/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de *Commissie*,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag³,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de zeescheepvaart in Europa dient een hoog veiligheidsniveau behouden te blijven en al het mogelijke moet worden gedaan om het aantal ongevallen en incidenten op zee te verminderen.
- (2) Een spoedige uitvoering van het technisch onderzoek naar ongevallen op zee bevordert de maritieme veiligheid doordat het herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, helpt voorkomen.
- (3) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie⁴ over de verbetering van de veiligheid op zee bij de Commissie erop aangedrongen een voorstel in te dienen voor een richtlijn inzake het onderzoek naar scheepvaartongevallen.

¹ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

² PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

³ *Standpunt van het Europees Parlement van 25 april 2007.*

⁴ PB C 104 E van 30.4.2004, blz. 730.

- (4) Artikel 2 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982 (UNCLOS)¹ geeft een kuststaat het recht onderzoek te doen naar de oorzaak van elk scheepvaartongeval binnen diens territoriale zeeën met potentiële risico's voor mensenlevens of het milieu, waarbij de opsporings- en reddingsautoriteiten van de kuststaat worden betrokken of dat andere gevolgen voor de kuststaat heeft.
- (5) Artikel 94 UNCLOS bepaalt dat de vlaggenstaat door of ten overstaan van een naar behoren bevoegd persoon of bevoegde personen een onderzoek laat instellen naar bepaalde ongevallen of incidenten in verband met de scheepvaart op volle zee.
- (6) Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS-reglement I/21), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 bepalen dat de vlaggenstaten verantwoordelijk zijn voor het instellen van een onderzoek bij ongevallen en het doorgeven van de relevante bevindingen aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).
- (7) De [ontwerp-]code voor de tenuitvoerlegging van bindende IMO-instrumenten² herinnert de vlaggenstaten aan hun verplichting ervoor te zorgen dat het onderzoek naar de veiligheid op zee wordt uitgevoerd door gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee. De code verplicht de vlaggenstaten voorts voorbereidingen te treffen om gekwalificeerde onderzoekers voor dat doel beschikbaar te stellen, ongeacht de plaats van het ongeval of incident.
- (8) Er dient rekening te worden gehouden met de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten in de zeescheepvaart, die in november 1997 bij resolutie A.849 van de Algemene Vergadering van de IMO is vastgesteld en die voorziet in een gemeenschappelijke aanpak voor het veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en in samenwerking tussen de staten bij de opsporing van factoren die tot ongevallen en incidenten op zee kunnen leiden. Tevens dient rekening te worden gehouden met Circulaire 953 van de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO, die bijgewerkte definities van in de IMO-code gebruikte termen bevat, alsmede met de IMO-resoluties A.861(20) en MSC.163(78), die in een definitie van "reisgegevensrecorder" (*voyage data recorders*) voorzien.

¹ Slotakte van de Derde Zeerechtconferentie van de Verenigde Naties, 1973-1982 (Class Nr. 341.45 L412 1997).

² Versie IMO FSI 13/WP.3 van 9 maart 2005.

- (9) Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen¹ verplicht de lidstaten ertoe om in het kader van hun respectieve nationale rechtsstelsels een wettelijke regeling vast te stellen, op grond waarvan zij en iedere andere lidstaat die een aanzienlijk belang heeft, kunnen deelnemen of meewerken aan een onderzoek naar een ongeval of incident op zee dan wel, indien de Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee zulks bepaalt, een onderzoek naar ongevallen of incidenten in de zeescheepvaart kunnen instellen wanneer daarbij ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiers-vaartuigen betrokken zijn.
- (10) Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart² verplicht de lidstaten ertoe te voldoen aan de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten in de zeescheepvaart en ervoor te zorgen dat de bevindingen van het onderzoek zo spoedig mogelijk na de sluiting ervan bekend worden gemaakt.
- (11) Het onderzoek naar ongevallen en incidenten met zeeschepen, dan wel met andere schepen in havens of andere beperkte zeegebieden, dient te worden verricht door of onder toezicht van een onafhankelijke instantie of entiteit **die permanent is toegerust met de bevoegdheden die noodzakelijk zijn om besluiten te nemen**, teneinde belangenconflicten te vermijden.
- (12) De lidstaten dienen te verzekeren dat hun nationale rechtsstelsel de mogelijkheid biedt dat zichzelf en alle andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, aan een onderzoek naar ongevallen deelnemen op basis van de bepalingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten in de zeescheepvaart, daaraan hun medewerking verlenen of daaraan leiding geven.
- (13) Krachtens SOLAS-reglement V/20 dienen passagiersschepen en andere schepen dan passagiersschepen van 3 000 brutoregisterton en meer die op of na 1 juli 2002 zijn gebouwd, te worden uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR, zwarte doos) teneinde het onderzoek na een ongeval te vergemakkelijken. In verband met het belang daarvan in het kader van de ontwikkeling van een beleid ter voorkoming van ongevallen op zee moet systematisch worden geëist dat schepen die op nationale en internationale reizen havens in de Gemeenschap aandoen, dergelijke apparatuur aan boord hebben.

¹ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

² PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

- (14) De door de reisgegevensrecorder en andere elektronische instrumenten verstrekte gegevens kunnen zowel retrospectief worden gebruikt, om na een ongeval of incident op zee de oorzaken daarvan te achterhalen, als preventief, om inzicht te verwerven in de omstandigheden die tot dergelijke gebeurtenissen leiden. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat dergelijke gegevens, voor zover beschikbaar, op passende wijze worden gebruikt voor beide doeleinden.
- (15) Door een schip uitgezonden noodsignalen of informatie uit ongeacht welke bron waaruit blijkt dat een schip of zijn opvarenden in gevaar verkeren of dat er als gevolg van een gebeurtenis in het kader van de exploitatie van een schip ernstig gevaar dreigt voor personen, de scheepsconstructie of het milieu, dienen te worden onderzocht of op andere wijze te worden nagegaan.
- (16) Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002¹ bepaalt dat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (hierna "het Agentschap" genoemd) met de lidstaten samenwerkt teneinde technische oplossingen uit te werken en technische bijstand te verlenen in verband met de toepassing van de communautaire wetgeving. Op het gebied van het onderzoek naar ongevallen heeft het Agentschap de uitdrukkelijke taak om de samenwerking te vergemakkelijken tussen de lidstaten en de Commissie bij het ontwerpen – rekening houdend met de verschillende rechtsstelsels van de lidstaten – van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoeken van ongevallen op zee overeenkomstig internationaal aanvaarde beginselen.
- (17) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 dient het Agentschap de samenwerking bij het ondersteunen van de lidstaten bij activiteiten in het kader van het onderzoek naar ernstige ongevallen op zee en bij het verrichten van een analyse van de bestaande onderzoeksrapporten inzake dergelijke ongevallen te bevorderen. ***Bovendien dient het Agentschap in het licht van de resultaten van deze analyse in de gemeenschappelijke methodologie elementen uit deze analyse op te nemen die nieuwe rampen zouden kunnen helpen voorkomen en de veiligheid op zee in de Europese Unie verbeteren.***

¹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1891/2006 (PB L 394 van 30.12.2006, blz. 1).

- (18) *De richtsnoeren van de IMO over de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee hebben niet tot doel de kapitein en bemanning te criminaliseren. Zij kunnen hun vertrouwen in de onderzoeksmethodes versterken en zouden daarom door de lidstaten moeten worden toegepast.*
- (19) De lidstaten *en de Gemeenschap* dienen op passende wijze rekening te houden met de veiligheidsaanbevelingen die naar aanleiding van een ongeval of incident worden gedaan.
- (20) Aangezien het technisch onderzoek ten doel heeft ongevallen en incidenten op zee in de toekomst te voorkomen, dienen de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen niet te worden gebruikt om de aansprakelijkheid of schuld te bepalen.
- (21) Daar de *doelstelling van deze richtlijn*, namelijk de verbetering van de maritieme veiligheid in de Gemeenschap en het voorkomen van toekomstige ongevallen op zee, niet voldoende door de lidstaten *kan* worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang en de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap *kan* worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om *deze doelstelling* te verwezenlijken.
- (22) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹,

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. *Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).*

Artikel 1 Onderwerp

Deze richtlijn heeft ten doel de veiligheid op zee te verhogen en daarmee de kans op toekomstige ongevallen op zee te verminderen door:

- a) een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van ongevallen en incidenten op zee te bevorderen, en
- b) ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan.

Het onderzoek uit hoofde van deze richtlijn dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de *schuldvraag*.

Artikel 2 Toepassingsgebied

1. ***Overeenkomstig de verplichtingen van de lidstaten krachtens het Verdrag inzake het recht van de zee (UNCLOS)*** is deze richtlijn van toepassing op ongevallen en incidenten op zee en noodsignalen:
 - a) waarbij schepen zijn betrokken die onder de vlag van een van de lidstaten varen, of
 - b) die zich voordoen in gebieden die onder de rechtsbevoegdheid van een van de lidstaten vallen, of
 - c) die andere aanzienlijke belangen van de lidstaten raken.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op ongevallen en incidenten op zee en noodsignalen waarbij uitsluitend zijn betrokken:
 - a) oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een lidstaat welke uitsluitend worden gebezigd voor een niet-commerciële overheidsdienst;
 - b) schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en plezierjachten en -vaartuigen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

- c) binnenvaartschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;
- d) vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter;
- e) vaste booreilanden.

Artikel 3 Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. "SOLAS", het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS 74), zoals gewijzigd bij de Protocollen van 1978 en 1988;

"IMO-code", de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten in de zeescheepvaart, die bij Resolutie A.849 van 27 november 1997 door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie is aangenomen, zoals gewijzigd.
2. De volgende begrippen worden gebezigd overeenkomstig de in de IMO-code gegeven definities:
 - a) "ongeval op zee",
 - b) "zeer ernstig ongeval",
 - c) "incident op zee",
 - d) "veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee",
 - e) "staat die een aanzienlijk belang heeft".
3. De begrippen "ernstig ongeval" en "minder ernstig ongeval" worden gebezigd overeenkomstig de bijgewerkte definities van Circulaire 953 van de MSC van de IMO.

4. De begrippen "ro-ro-veerboot" en "hogesnelheidspassagiersvaartuig" worden gebezigd overeenkomstig de definities van artikel 2 van Richtlijn 1999/35/EG.
5. Onder "lidstaat die het onderzoek leidt" wordt verstaan een lidstaat die overeenkomstig deze richtlijn een veiligheidsonderzoek moet verrichten of, ingeval er meerdere staten zijn die een aanzienlijk belang hebben, moet leiden.
6. "reisgegevensrecorder" (VDR) wordt gebezigd overeenkomstig de definitie van de IMO-resoluties A.861(20) en MSC.163(78).
7. Onder "noodsignaal" wordt verstaan een signaal dat door een schip wordt gegeven of informatie uit ongeacht welke bron waaruit blijkt dat een schip of zijn opvarenden op zee in gevaar verkeren.
8. Onder "veiligheidsaanbeveling" wordt verstaan een voorstel, **ook ten behoeve van registratie en controle**:
 - a) hetzij van de onderzoeksinstantie of de staat die het veiligheidsonderzoek met betrekking tot een ongeval of incident op zee verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit het onderzoek verkregen informatie;
 - b) hetzij, wanneer van toepassing, van de Commissie, **bijgestaan door het Agentschap en op basis van een abstracte data-analyse en de resultaten van het uitgevoerde onderzoek**.

Artikel 4

Status van een veiligheidsonderzoek

1. De lidstaten stellen overeenkomstig hun respectieve nationale rechtsstelsels voorschriften vast voor de verrichting van veiligheidsonderzoeken met betrekking tot ongevallen of incidenten op zee. Daarbij zorgen zij ervoor dat dergelijke onderzoeken:

- a) onafhankelijk van strafrechtelijke of *andere onderzoeken* ter bepaling van de aansprakelijkheid of de beantwoording van de schuldvraag worden verricht, *waarbij alleen de conclusies of aanbevelingen die voortvloeien uit krachtens deze richtlijn ingesteld onderzoek kunnen bijdragen aan andere, parallel lopende onderzoeken*, en
- b) niet als gevolg van dergelijke onderzoeken worden belet, opgeschort of vertraagd.

De lidstaten zien er verder op toe dat bij deze onderzoeken verklaringen of andere informatie van getuigen niet worden doorgegeven aan autoriteiten van derde landen, om te voorkomen dat dergelijke verklaringen of informatie gebruikt worden in strafrechtelijke onderzoeken in deze landen.

- 2. De door de lidstaten vast te stellen voorschriften bevatten bepalingen die voorzien in de mogelijkheid van:
 - a) samenwerking en wederzijdse bijstand bij een door een andere lidstaat geleid veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee of delegatie van de leiding van een dergelijk onderzoek of incident aan een andere lidstaat overeenkomstig de bepalingen van deze *richtlijn*,
 - b) coördinatie, in nauwe samenwerking met de Commissie, van de activiteiten van hun respectieve onderzoeksinstanties, voor zover dit noodzakelijk is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, *en*
 - c) *snelle waarschuwingsmaatregelen in geval van een ongeval of incident.*

Artikel 5 Onderzoeksverplichting

- 1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de in artikel 8 bedoelde onderzoeksinstantie een onderzoek instelt na een ernstig of zeer ernstig ongeval op zee:

- a) waarbij een onder zijn vlag varend schip is betrokken, ongeacht de plaats van het ongeval, of
 - b) in een onder zijn rechtsbevoegdheid vallend gebied, ongeacht de vlag van het schip of de schepen die bij het ongeval zijn betrokken, of
 - c) waarbij de lidstaat een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het ongeval of de vlag van het betrokken schip of de betrokken schepen.
2. De in artikel 8 bedoelde onderzoeksinstantie besluit op basis van een voorlopige vaststelling van de feiten of zij, naast onderzoeken naar een ernstig of zeer ernstig ongeval, al dan niet een veiligheidsonderzoek naar een minder ernstig ongeval, een incident op zee of een noodsignaal instelt.

Bij haar besluit houdt zij rekening met de ernst van het ongeval of incident, het type vaartuig en/of lading waarop het noodsignaal betrekking had en/of een eventueel verzoek van de opsporings- en reddingsautoriteiten.

3. De omvang en de praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken worden vastgesteld door de onderzoeksinstantie van de lidstaat die het onderzoek leidt in overleg met soortgelijke instanties van de andere staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die zij het meest geschikt acht om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken en om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen.
4. Bij veiligheidsonderzoeken wordt de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gevolgd die uit hoofde van artikel 2, onder e), van Verordening (EG) nr. 1406/2002 is ontwikkeld. Overeenkomstig de in *artikel 19, lid 3* bedoelde *regelgevingsprocedure met toetsing* wordt besloten tot vaststelling, *bijwerking* of aanpassing van die methodologie.
5. Het veiligheidsonderzoek na een ongeval of incident op zee wordt zo spoedig mogelijk *en uiterlijk twee maanden na het voorval* ingeleid.

Artikel 6 Rapportageverplichting

De lidstaten nemen in hun nationale rechtsstelsels de verplichting op dat de onderzoeksinstantie door de verantwoordelijke autoriteiten en/of de betrokken partijen onverwijld in kennis wordt gesteld van elk onder de richtlijn vallend ongeval, incident of noodsignaal.

Artikel 7 Gezamenlijk veiligheidsonderzoek

1. Bij ernstige of zeer ernstige ongevallen waarbij er twee of meer lidstaten zijn die een aanzienlijk belang hebben, besluiten de betrokken lidstaten op korte termijn wie van hen het onderzoek leidt. ***Indien de lidstaten in kwestie niet besluiten welke lidstaat het onderzoek leidt, voeren zij onmiddellijk een aanbeveling van de Commissie uit over de zaak, gebaseerd op een advies van het Agentschap.***

De lidstaten onthouden zich ervan een parallel veiligheidsonderzoek naar eenzelfde ongeval of incident op zee te verrichten. Zij nemen geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek in het kader van deze richtlijn belemmeren.

2. In onderlinge overeenstemming mag een lidstaat de leiding van een veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee aan een andere lidstaat delegeren. Hij kan een andere lidstaat uitnodigen aan een dergelijk onderzoek deel te nemen.
3. Wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een ongeval of incident op zee of een noodsignaal, wordt de onderzoekprocedure ingeleid door de lidstaat in wiens wateren het ongeval of incident heeft plaatsgevonden of, indien het buiten de territoriale wateren heeft plaatsgevonden, door de laatste lidstaat die door de veerboot of het vaartuig is bezocht.

Die staat blijft verantwoordelijk voor het onderzoek en de coördinatie met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke staat het onderzoek zal leiden.

Artikel 8 Onderzoeksinstanties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat het veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van **een onderzoeksinstantie** of -entiteit, hierna "onderzoeksinstantie" genoemd, **die permanent over de nodige bevoegdheden beschikt en bestaat uit deskundige** gekwalificeerde **onderzoekers op** het gebied van ongevallen en incidenten op zee.

De onderzoeksinstantie of -entiteit is functioneel onafhankelijk van, met name, de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor zeewaardigheid, certificatie, inspectie, bemanning, veiligheid van navigatie, onderhoud, toezicht op de zeescheepvaart, havenstaatcontrole en exploitatie van zeehavens, **van instanties die onderzoek uitvoeren in verband met aansprakelijkheid of rechtshandhaving** en in het algemeen van elke andere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de taken die haar zijn toevertrouwd.

2. De onderzoeksinstantie zorgt ervoor dat individuele onderzoekers over de nodige praktische kennis en ervaring beschikken op de gebieden die onder hun normale onderzoeksbevoegdheden vallen. Bovendien zorgt de onderzoeksinstantie ervoor dat specifieke deskundigheid op korte termijn beschikbaar is, mocht deze noodzakelijk blijken.
3. De aan de onderzoeksinstantie toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot maritieme veiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.

4. De lidstaten zorgen er in het kader van hun respectieve nationale rechtsstelsels en waar nodig in samenwerking met de voor het strafrechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten voor, dat de onderzoekers van hun eigen onderzoeksinstantie of van een andere onderzoeksinstantie waaraan deze haar onderzoekstaak heeft gedelegeerd:
- a) vrije toegang krijgen tot de relevante gebieden of de plaats van het ongeval, alsmede tot elk schip, wrak of andere constructie, met inbegrip van lading, uitrusting en wrakstukken;
 - b) een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal mogen maken en tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse mogen overgaan;
 - c) de onder b) bedoelde voorwerpen mogen laten onderzoeken of analyseren en vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;
 - d) alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de reisgegevensrecorder (VDR), met betrekking tot een schip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid vrij mogen inzien, kopiëren en gebruiken;
 - e) vrije toegang krijgen tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van analyses van daarvan afgenomen monsters;
 - f) opdracht mogen geven tot het onderzoeken of het afnemen en analyseren van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen en vrije toegang krijgen tot de resultaten daarvan;
 - g) getuigen mogen horen in afwezigheid van personen die volgens de onderzoekers belangen hebben die het onderzoek kunnen belemmeren;

- h) toegang krijgen tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in de betrokken lidstaat zijn gevestigd;
 - i) een beroep kunnen doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten in de respectieve staten, waaronder deskundigen van de vlaggenstaat en de havenstaat, personeel van de kustwacht, operators van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, opsporings- en reddingsbrigades, loodsen en ander personeel van haven- of scheepvaartdiensten.
5. De onderzoeksinstantie krijgt de bevoegdheid onmiddellijk te reageren wanneer zij in kennis wordt gesteld, ongeacht de fase van het ongeval, en krijgt voldoende middelen om haar taken in onafhankelijkheid te verrichten. Haar onderzoekers genieten een status die hun de nodige garanties van onafhankelijkheid biedt.
6. De onderzoeksinstantie mag haar taken in het kader van deze richtlijn combineren met werkzaamheden in verband met het onderzoek naar andere gebeurtenissen dan ongevallen op zee, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Artikel 9 Vertrouwelijkheid van documenten

De lidstaten zorgen ervoor dat de volgende documenten niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden *gesteld*:

- a) alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de onderzoekorganisatie in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;
- b) documenten die de identiteit onthullen van personen die in de kader van het veiligheidsonderzoek worden gehoord;
- c) medische of persoonlijke informatie over personen die bij een ongeval of incident zijn betrokken.

Artikel 10
Raamwerk voor permanente samenwerking

1. De lidstaten creëren in nauwe samenwerking met de Commissie een raamwerk voor permanente samenwerking dat hun respectieve instanties voor veiligheidsonderzoeken naar ongevallen of incidenten op zee in staat stelt onderling en met de Commissie samen te werken, in de mate die noodzakelijk is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.
2. Het reglement van orde van het raamwerk voor permanente samenwerking en de daarvoor noodzakelijke organisatorische regelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in *artikel 19*, lid 2, bedoelde *regelgevingsprocedure*.
3. Binnen het raamwerk voor permanente samenwerking maken de lidstaten en de Commissie in het bijzonder afspraken over de beste wijze van samenwerking met het oog op:
 - a) gedeeld gebruik van installaties, voorzieningen en apparatuur voor technisch onderzoek op wrakgoed en scheepsapparatuur en andere voorwerpen die voor het veiligheidsonderzoek van belang zijn, met inbegrip van het uitlezen en analyseren van de gegevens van de reisgegevensrecorder en andere elektronische instrumenten;
 - b) onderlinge ondersteuning in de vorm van technische samenwerking of deskundigheid die nodig is om specifieke taken te verrichten;
 - c) inzameling en uitwisseling van informatie die relevant is voor het analyseren van ongevalgegevens en het opstellen van passende veiligheids-aanbevelingen in Gemeenschapsverband;
 - d) het opstellen van gemeenschappelijke beginselen voor het opvolgen van de veiligheidsaanbevelingen en voor de aanpassing van onderzoeksmethoden aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang;
 - e) het opstellen van regels voor de vertrouwelijkheid ten aanzien van de uitwisseling van getuigenissen en de verwerking van gegevens;

- f) het organiseren, waar nodig, van relevante opleidingsactiviteiten voor individuele onderzoekers;
 - g) het bevorderen van de samenwerking met onderzoeksinstanties en –entiteiten van derde landen en met de internationale onderzoeksinstanties die belast zijn met het onderzoek naar ongevallen op zee op terreinen die onder deze richtlijn vallen.
4. Elke lidstaat waarvan de voorzieningen of diensten vóór een ongeval of incident zijn of onder normale omstandigheden door een schip zouden zijn gebruikt en die over voor het onderzoek relevante informatie beschikt, verstrekt deze informatie aan de onderzoeksinstantie die met het onderzoek is belast.

Artikel 11 Kosten

De lidstaten doen al het mogelijke om te vermijden dat kosten in rekening worden gebracht voor bijstand die door andere lidstaten wordt gevraagd in het kader van de uitvoering van veiligheidsonderzoeken uit hoofde van deze richtlijn.

Artikel 12 Samenwerking met derde landen die een aanzienlijk belang hebben

1. De lidstaten werken bij het onderzoek naar ongevallen op zee zoveel mogelijk samen met derde landen die een aanzienlijk belang hebben.
2. In onderling overleg wordt het derde landen die een aanzienlijk belang hebben, toegestaan onder de voorwaarden van deze richtlijn deel te nemen aan een door een lidstaat geleid veiligheidsonderzoek, ongeacht het stadium van het onderzoek.

3. De medewerking van een lidstaat aan een onderzoek dat wordt geleid door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, laat de uit deze richtlijn voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken onverlet.

Artikel 13 Bewaring van bewijsmateriaal

De lidstaten treffen maatregelen teneinde ervoor te zorgen dat de partijen die zijn betrokken bij onder deze richtlijn vallende ongevallen, incidenten en noodsignalen, al het mogelijke doen om te bereiken:

- a) dat alle informatie afkomstig van kaarten, scheepsjournalen, elektronische en magnetische registraties en videobanden, met inbegrip van de gegevens van reisgegevensrecorders en andere elektronische instrumenten, die betrekking hebben op de periode voor, tijdens en na het ongeval, bewaard blijft;
- b) dat dergelijke informatie niet wordt overschreven of gewijzigd;
- c) dat storing van andere apparatuur die redelijkerwijs van belang mag worden geacht voor het onderzoek naar het ongeval, wordt voorkomen;
- d) dat alle bewijsmateriaal snel ten behoeve van het veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee wordt verzameld en bewaard.

Artikel 14 Ongevallenrapporten

1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze richtlijn naar een ongeval of incident op zee wordt ingesteld, wordt overeenkomstig de richtsnoeren van bijlage I een rapport opgesteld dat wordt gepubliceerd.

2. De onderzoeksinstanties doen al het mogelijke om het rapport *openbaar te maken, en specifiek voor de gehele maritieme sector, die specifieke conclusies en aanbevelingen zal ontvangen, zo nodig* binnen 12 maanden vanaf de dag van het ongeval of *incident*. *Indien* het niet mogelijk is het eindrapport binnen die termijn te voltooien, dient binnen 12 maanden na de dag van het ongeval of incident een voorlopig rapport te worden gepubliceerd.
3. De onderzoeksinstantie van de lidstaat die het onderzoek leidt, zendt de Commissie een exemplaar toe van het eindrapport of van het voorlopige rapport. Zij dient rekening te houden met eventuele opmerkingen van de Commissie ter verbetering van de kwaliteit van het rapport op de wijze die het meest geschikt is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken.
4. *De Commissie voorziet het Europees Parlement om de drie jaar van informatie in de vorm van een verslag over de mate waarin deze richtlijn wordt uitgevoerd en nageleefd, tezamen met de stappen die in het licht van de aanbevelingen in de rapporten nodig worden geacht.*

Artikel 15 Veiligheidsaanbevelingen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat met de veiligheidsaanbevelingen van de onderzoeksinstanties op passende wijze rekening wordt gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn en dat er, waar nodig, gevolg aan wordt gegeven overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en het internationaal recht. *De Commissie verwerkt, bijgestaan door het Agentschap, in de gemeenschappelijke methodologie de conclusies van de rapporten over ongevallen en de hierin opgenomen aanbevelingen inzake veiligheid.*
2. De onderzoeksinstanties of de Commissie doen, *bijgestaan door het Agentschap*, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens *en de resultaten van eventueel uitgevoerde onderzoeken.*
3. In een veiligheidsaanbeveling of een voorlopige aanbeveling mogen onder geen beding uitspraken worden gedaan over de schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval.

Artikel 16 Systeem voor vroegtijdige waarschuwing

Indien een onderzoeksinstantie van een lidstaat in enige fase van het onderzoek naar een ongeval of een incident op zee van mening is dat er op Gemeenschapsniveau dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe ongevallen te voorkomen, stelt zij de Commissie spoedig op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven.

De Commissie onderzoekt de zaak onmiddellijk en laat, indien noodzakelijk, een waarschuwingsbericht uitgaan naar de verantwoordelijke autoriteiten van alle overige lidstaten, de scheepvaartsector en alle overige betrokken partijen.

Artikel 17 Europese databank voor scheepvaartongevallen

1. Gegevens over ongevallen en incidenten op zee worden opgeslagen en geanalyseerd met behulp van een Europese elektronische databank die door de Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (*EMCIP - European Marine Casualty Information Platform*).
2. De lidstaten delen de Commissie mede welke autoriteiten toegang zullen krijgen tot de databank.
3. De onderzoeksinstanties van de lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van ongevallen en incidenten op zee in de in bijlage II beschreven vorm. Zij verstrekken de Commissie tevens gegevens omtrent het veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee overeenkomstig de structuur van de EMCIP-databank.
4. De Commissie licht de onderzoeksinstanties van de lidstaten in over de eisen en termijnen met betrekking tot de kennisgevings- en rapportageprocedures.

Artikel 18
Billijke behandeling van zeelieden

De lidstaten eerbiedigen de IMO-richtsnoeren over de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

Artikel 19
Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002¹ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op twee maanden.

3. **Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.**

Artikel 20
Wijzigingsbevoegdheden

De Commissie kan de definities van deze richtlijn en de verwijzingen naar Gemeenschapsbesluiten en IMO-instrumenten overeenkomstig de in *artikel 19*, lid 2, bedoelde *regelgevingsprocedure* aanpassen teneinde deze in overeenstemming te brengen met maatregelen van de Gemeenschap of de IMO die in werking zijn getreden, zulks met inachtneming van de door deze richtlijn gestelde grenzen.

De Commissie kan tevens overeenkomstig dezelfde procedure de bijlagen wijzigen.

¹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 93/2007 van de Commissie (PB L 22 van 31.1.2007, blz. 12).

Artikel 21
Aanvullende maatregelen

Geen enkele bepaling van deze richtlijn belet een lidstaat aanvullende maatregelen inzake de veiligheid op zee te treffen die niet onder deze richtlijn vallen, voor zover zij niet strijdig zijn met deze richtlijn en de uitvoering ervan niet op enigerlei wijze belemmeren *of de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie in gevaar brengen*.

Artikel 22
Sancties

De lidstaten stellen de regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de krachtens deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat zij worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 23
Wijzigingen van bestaande richtlijnen

1. Artikel 12 van Richtlijn 1999/35/EG wordt geschrapt.
2. Artikel 11 van Richtlijn 2002/59/EG wordt geschrapt.

Artikel 24
Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ...* aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

* *PB: gelieve datum in te vullen.*

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 25
Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 26
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan *te*

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

Vorm en inhoud van het rapport over het veiligheidsonderzoek

Voorwoord

In dit deel dient de exclusieve doelstelling van het veiligheidsonderzoek te worden omschreven. Voorts dient te worden vermeld dat een veiligheidsaanbeveling in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid oplevert en dat het rapport qua vorm en inhoud niet is opgesteld met het oog op gebruik in gerechtelijke procedures.

(In het rapport mag niet worden verwezen naar getuigenverklaringen en de in het rapport genoemde personen mogen niet in verband worden gebracht met de getuigen die in de loop van het onderzoek zijn gehoord.)

1. Samenvatting

In dit deel dient een beschrijving te worden gegeven van de elementaire feiten omtrent het ongeval of het incident: wat is er gebeurd, wanneer en waar is het gebeurd en hoe is het in zijn werk gegaan; het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden moet vermeld, alsmede de schade aan het schip, de lading, derden en het milieu als gevolg van het ongeval of incident.

2. Feitelijkeheden

Dit deel moet uit verschillende onderdelen bestaan, waarin voldoende, door de onderzoeksinstantie als vaststaand beschouwde informatie wordt gegeven, die kan worden overgenomen in de desbetreffende velden van de Europese databank voor scheepvaartongevallen, die als basis voor de analyse kan dienen en die kan bijdragen tot een beter begrip.

Dit deel omvat ten minste de volgende informatie-items:

2.1. Scheepsgegevens

- vlag/register;
- identificatiegegevens;
- belangrijkste kenmerken van het schip
- eigenaar en exploitant;
- constructiegegevens;
- minimale veilige bemanning;

- toegestane lading.

2.2. Reisgegevens

- aanloophavens;
- type reis;
- vrachtgegevens;
- bemanning.

2.3. Informatie over het ongeval of incident

- aard van het ongeval of incident;
- datum en tijdstip;
- positie en plaats van het ongeval of incident;
- externe en interne omstandigheden;
- scheepsexploitatie en reissegment;
- plaats aan boord;
- gegevens betreffende menselijke factoren;
- gevolgen (voor mensen, schip, lading, milieu, enz.).

2.4. Rol en maatregelen van de kustautoriteiten

- betrokken instanties;
- ingezette middelen;
- reactiesnelheid;
- getroffen maatregelen;
- bereikte resultaten.

Dit deel van het rapport dient, benevens de nodige bijzonderheden en andere achtergrondinformatie, tevens de resultaten te bevatten van eventuele relevante onderzoeken of tests en de eventuele veiligheidsmaatregelen te vermelden die al zijn getroffen om toekomstige ongevallen op zee te voorkomen.

3. Beschrijving van de gebeurtenissen

In dit deel wordt het ongeval of incident gereconstrueerd aan de hand van een opeenvolging van gebeurtenissen in chronologische volgorde voor, tijdens en na het ongeval of incident, en de rol van alle (f)actoren (d.w.z. personen, materialen, omgeving, apparatuur of externe factoren). De periode die door deze beschrijving moet worden bestreken, is afhankelijk van de tijdspanne waarin de specifieke gebeurtenissen zich hebben voorgedaan die rechtstreeks tot het ongeval of incident hebben bijgedragen.

4. Analyse

Dit deel bestaat uit verschillende onderdelen waarin een analyse wordt gemaakt van elke gebeurtenis die tot het ongeval heeft bijgedragen, waarbij wordt ingegaan op de resultaten van eventuele relevante onderzoeken of tests die in de loop van het onderzoek hebben plaatsgevonden, alsmede op de eventuele veiligheidsmaatregelen die al zijn getroffen om toekomstige ongevallen op zee te voorkomen.

Deze onderdelen moeten betrekking hebben op zaken zoals:

- samenhang en omstandigheden van de gebeurtenissen die aanleiding hebben gegeven tot het ongeval;
- menselijke fouten en verzuimen, voorvallen met gevaarlijke stoffen, milieufactoren, apparatuurstoringen en externe invloeden;

- factoren in verband met persoonsgerelateerde functies die een rol hebben gespeeld, werkzaamheden aan boord, beheer aan de wal en wetgevingsaspecten.

Op grond van de analyse en de toelichting moeten logische conclusies kunnen worden getrokken, waarbij alle factoren aan het licht worden gebracht die een rol hebben gespeeld, waaronder die risico's waartegen onvoldoende of in het geheel geen beschermingsmaatregelen waren genomen, gericht op preventie dan wel op het ongedaan maken of verminderen van de gevolgen ervan.

5. Conclusies

In dit deel wordt een overzicht gegeven van de factoren en de ontoereikende of ontbrekende (materiële, functionele, symbolische of procedurele) beschermingsmaatregelen waarvan vaststaat dat deze bij het ongeval een rol hebben gespeeld en waarvoor veiligheidsmaatregelen dienen te worden getroffen teneinde toekomstige ongevallen te voorkomen.

6. Veiligheidsaanbevelingen

Voor zover van toepassing bevat dit deel van het verslag de veiligheidsaanbevelingen die op basis van de analyse en de conclusies zijn opgesteld en die betrekking hebben op specifieke aspecten zoals wetgeving, ontwerp, procedures, inspectie, beheer, gezondheid en veiligheid op het werk, opleiding, reparatiewerk, onderhoud, ondersteuning vanaf de wal en rampenbestrijding.

De veiligheidsaanbevelingen zijn gericht tot degenen die in de beste positie verkeren om deze toe te passen, zoals reders, beheerders, erkende organisaties, scheepvaartautoriteiten, verkeersbegeleidingsdiensten, nooddiensten, internationale organisaties voor zeescheepvaart en Europese instellingen, teneinde toekomstige ongevallen op zee te voorkomen.

Dit deel bevat ook eventuele voorlopige veiligheidsaanbevelingen die tijdens het veiligheidsonderzoek zijn gedaan.

7. Bijlagen

Voor zover van toepassing wordt bij het rapport de volgende niet-uitputtende lijst van bijlagen, op papier en/of in elektronische vorm, gevoegd.

- foto's, beeldopnames, geluidsopnames, kaarten, tekeningen;
- geldende normen;
- gebruikte technische termen en afkortingen;
- bijzondere veiligheidsstudies;
- gevarieerde informatie.

BIJLAGE II

TE VERSTREKKEN GEGEVENS OVER ONGEVALLEN OF INCIDENTEN

(in het kader van het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (EMCIP))

01. Verantwoordelijke vertegenwoordiger / contactpersoon van de lidstaat
02. Onderzoeker van de lidstaat
03. Rol van de lidstaat
04. Betrokken kuststaat
05. Aantal staten die een aanzienlijk belang hebben
06. Staten die een aanzienlijk belang hebben
07. Kennisgevingsinstantie
08. Tijdstip van de kennisgeving
09. Datum van kennisgeving
10. Naam van het schip
11. IMO-nummer / kenletters
12. Vlaggenstaat
13. Aard van het ongeval of incident
14. Scheepstype
15. Datum van het ongeval of incident

16. Tijdstip van het ongeval of incident
17. Positie - breedtegraad
18. Positie - lengtegraad
19. Plaats van het ongeval of incident
20. Haven van vertrek
21. Haven van bestemming
22. Verkeersscheidingsstelsel
23. Reissegment
24. Scheepsexploitatie
25. Plaats aan boord
26. Aantal dodelijke slachtoffers:

- bemanning
- passagiers
- overige

27. Aantal ernstig gewonden:

- bemanning
- passagiers
- overige

28. Verontreiniging

29. Schade aan het schip

30. Schade aan de lading

31. Overige schade

32. Korte beschrijving van het ongeval of incident

Opmerking: Als het itemnummer is onderstreept dienen de betrokken gegevens voor elk schip te worden verstrekt, voor zover er meerdere schepen bij het ongeval of incident betrokken waren.