

RICHTLIJN 2009/18/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 april 2009

tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad

(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 Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het zeevervoer 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 technische 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.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 30.3.2008, blz. 546), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 23), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009, wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

(3) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie van 21 april 2004 over de verbetering van de veiligheid op zee ⁽⁴⁾ bij de Commissie erop aangedrongen een voorstel in te dienen voor een richtlijn inzake het onderzoek naar scheepvaartongevallen.

(4) Artikel 2 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982 (hierna „UNCLOS”) geeft een kuststaat het recht onderzoek te doen naar de oorzaak van elk ongeval op zee 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 van UNCLOS bepaalt dat de vlaggenstaat door of ten overstaan van een naar behoren bevoegd persoon of naar behoren bevoegde personen een onderzoek laat instellen naar bepaalde ongevallen of -incidenten in verband met de navigatie op volle zee.

(6) Reglement I/21 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (hierna „SOLAS 74”), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 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 aan Resolutie A.996(25) van de algemene vergadering van de IMO van 29 november 2007 gehechte code voor de tenuitvoerlegging van bindende IMO-instrumenten herinnert de vlaggenstaten aan hun verplichting ervoor te zorgen dat het onderzoek naar de veiligheid op zee wordt uitgevoerd door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee. Deze 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.

⁽⁴⁾ PB C 104 E van 30.4.2004, blz. 730.

- (8) Er dient rekening te worden gehouden met de aan resolutie A.849(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 gehechte code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee (hierna „IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee”), 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 leiden. Tevens dient rekening te worden gehouden met Resolutie A.861(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO van 17 mei 2004, die in een definitie van reisgegevensrecorder voorzien.
- (9) Zeelieden worden erkend als een speciale categorie van werknemers en, gezien de mondiale aard van de scheepvaartsector en de verschillende jurisdicties waarmee zij geconfronteerd kunnen worden, hebben zij nood aan een bijzondere bescherming, met name wat contacten met overheden betreft. In het belang van een grotere maritieme veiligheid dienen zeelieden te kunnen rekenen op een billijke behandeling bij een ongeval op zee. Hun mensenrechten en hun menselijke waardigheid dienen steeds te worden in acht genomen en alle veiligheidsonderzoeken moeten op een eerlijke en prompte manier worden gevoerd. Het is in dit opzicht dat lidstaten overeenkomstig hun nationaal recht met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee nader rekening moeten houden.
- (10) Lidstaten dienen in het kader van hun rechtsstelsel getuigenverklaringen naar aanleiding van een ongeval te beschermen en te verhinderen dat zij voor andere doeleinden dan veiligheidsonderzoek worden gebruikt, teneinde te vermijden dat getuigen wegens hun medewerking aan veiligheidsonderzoeken door discriminerende of vergeldingsmaatregelen worden getroffen.
- (11) 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 roerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁽¹⁾ 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 waarbij roerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen betrokken zijn dan wel, indien de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee zulks bepaalt, een dergelijk onderzoek kunnen instellen.
- (12) 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 zeescheepvaart⁽²⁾ verplicht de lidstaten ertoe te voldoen aan de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee en ervoor te zorgen dat de bevindingen van het onderzoek zo spoedig mogelijk na de sluiting ervan worden bekendgemaakt.
- (13) Het is van het allergrootste belang dat het veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten met zeeschepen, dan wel met andere schepen in havens of andere beperkte maritieme zones, op onpartijdige wijze wordt verricht, opdat de omstandigheden en oorzaken van zulke ongevallen of incidenten effectief kunnen worden vastgesteld. Dit onderzoek dient dan ook te worden verricht door gekwalificeerde onderzoekers onder toezicht van een onafhankelijke, met de nodige bevoegdheden toegeruste instantie of entiteit, teneinde belangenconflicten te vermijden.
- (14) De lidstaten dienen, in overeenstemming met hun wetgeving inzake de bevoegdheden van de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten en, waar nodig, in samenwerking met die autoriteiten, ervoor te zorgen dat de voor het technische onderzoek verantwoordelijke personen hun taak onder de best mogelijke voorwaarden kunnen verrichten.
- (15) Deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁽³⁾.
- (16) De lidstaten dienen te verzekeren dat hun rechtsstelsel de mogelijkheid biedt dat zijzelf 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 op zee, daaraan hun medewerking verlenen of daaraan leiding geven.
- (17) In beginsel wordt naar elk ongeval of incident op zee slechts één onderzoek verricht door een lidstaat of door een voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met andere staten die een aanzienlijk belang hebben. In uitzonderlijke, met redenen omklede gevallen waarin twee of meer lidstaten zijn betrokken ingevolge de vlag van het betrokken schip, de plaats van het ongeval of de nationaliteit van de slachtoffers, kunnen parallelle onderzoeken worden verricht.
- (18) In onderlinge overeenstemming mag een lidstaat de leiding van een veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee (hierna „veiligheidsonderzoek”) of specifieke taken die daarvan deel uitmaken, aan een andere lidstaat delegeren.

(¹) PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

(²) PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

(³) PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

- (19) De lidstaten dienen al het mogelijke te doen om geen kosten in rekening te brengen voor bijstand die wordt gevraagd in het kader van een veiligheidsonderzoek waarbij twee of meer lidstaten zijn betrokken. Indien een lidstaat die niet bij het veiligheidsonderzoek is betrokken, om bijstand wordt verzocht, maken de lidstaten afspraken over de vergoeding van de kosten.
- (20) Krachtens Reglement V/20 van SOLAS 74 dienen passagiersschepen en andere schepen dan passagiersschepen van 3 000 brutoregister ton en meer die op of na 1 juli 2002 zijn gebouwd, te worden uitgerust met een reisgegevensrecorder (hierna „VDR”) 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.
- (21) 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.
- (22) Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ bepaalt dat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (hierna het „agentschap”) 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 specifieke taak om de samenwerking te vergemakkelijken tussen de lidstaten en de Commissie bij het ontwerpen — rekening houdend met de verschillende rechtstelsels van de lidstaten — van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoeken van ongevallen op zee overeenkomstig internationaal aanvaarde beginselen.
- (23) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 bevordert het agentschap de samenwerking bij de ondersteuning door de lidstaten bij activiteiten in het kader van onderzoeken en bij de analyse van bestaande onderzoeksrapporten inzake ongevallen.
- (24) Eventuele relevante lessen getrokken uit veiligheidsonderzoeken moeten worden betrokken in de ontwikkeling of wijziging van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.
- (25) De lidstaten en de Gemeenschap dienen op passende wijze rekening te houden met de veiligheidsaanbevelingen die naar aanleiding van een veiligheidsonderzoek worden gedaan.
- (26) Aangezien het technische veiligheidsonderzoek ten doel heeft ongevallen en incidenten op zee te voorkomen, dienen de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen in geen geval te worden gebruikt om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden.
- (27) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de verbetering van de maritieme veiligheid in de Gemeenschap en het daarmee 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 kunnen 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 die doelstelling te verwezenlijken.
- (28) 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 uitvoeringsbevoegdheden ⁽²⁾.
- (29) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven deze richtlijn te wijzigen om latere wijzigingen van daarmee verband houdende internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties toe te passen en om de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoeken van ongevallen en incidenten op zee vast te stellen of te wijzigen. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (30) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel akkoord „Beter wetgeven” ⁽³⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken,

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

1. Deze richtlijn heeft ten doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige ongevallen op zee te verminderen door:

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽³⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

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

2. Het onderzoek uit hoofde van deze richtlijn dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid, noch ter beantwoording van de schuldvraag. De lidstaten zorgen er evenwel voor dat de onderzoeksinstantie of -entiteit (hierna „onderzoeksinstantie”) niet nalaat om de oorzaken van een ongeval of incident op zee onverkort te rapporteren omdat uit haar bevindingen conclusies in verband met schuld of aansprakelijkheid kunnen worden getrokken.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op ongevallen en incidenten op zee:

- a) waarbij schepen zijn betrokken die onder de vlag van een van de lidstaten varen;
- b) die zich voordoen in de territoriale zee en de binnenwateren van de lidstaten, als omschreven in UNCLOS, of
- c) die andere aanzienlijke belangen van de lidstaten raken.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op ongevallen en incidenten op zee waarbij uitsluitend zijn betrokken:

- a) oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een lidstaat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- b) schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte 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 15 meter;
- e) vaste booreilanden.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- 1) Onder „IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee” (IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) wordt verstaan: de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar ongevallen en in-

cidenten op zee, die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO.

- 2) De volgende begrippen worden gebezigd overeenkomstig de in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gegeven definities:

- a) „ongeval op zee”,
- b) „zeer ernstig ongeval”,
- c) „incident op zee”,
- d) „veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee”,
- e) „de voor het onderzoek verantwoordelijke staat”,
- f) „staat die een aanzienlijk belang heeft”.

- 3) Het begrip „ernstig ongeval” wordt gebezigd overeenkomstig de bijgewerkte definitie van Circulaire MSC-MEPC.3/Circ.3 van de maritieme veiligheidscommissie en van de commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO van 18 december 2008.

- 4) Onder „IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee” (IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident) wordt verstaan: de richtsnoeren in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006.

- 5) De begrippen „roroveerboot” en „hogesnelheidspassagiersvaartuig” worden gebezigd overeenkomstig de definities van artikel 2 van Richtlijn 1999/35/EG.

- 6) „Reisgegevensrecorder” (VDR) wordt gebezigd overeenkomstig de definitie van Resolutie A.861(20) van de algemene vergadering van de IMO en Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO.

- 7) Onder „veiligheidsaanbeveling” wordt verstaan een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle:

- a) hetzij van de onderzoeksinstantie van de staat die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,
- b) van de Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

Artikel 4

Status van een veiligheidsonderzoek

1. De lidstaten stellen overeenkomstig hun rechtsstelsel de juridische status van het onderzoek zo vast dat het veiligheidsonderzoek zo doeltreffend en zo snel mogelijk kan worden verricht.

In overeenstemming met hun wetgeving en, in voorkomend geval, door samenwerking met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het gerechtelijk onderzoek, zorgen de lidstaten ervoor dat veiligheidsonderzoeken:

- a) onafhankelijk van strafrechtelijke of andere parallelle onderzoeken ter bepaling van de aansprakelijkheid of de beantwoording van de schuldvraag worden verricht, en
- b) niet als gevolg van dergelijke onderzoeken onrechtmatig worden belet, opgeschort of vertraagd.

2. De door de lidstaten vast te stellen voorschriften bevatten, overeenkomstig het in artikel 10 bedoelde raamwerk voor permanente samenwerking, bepalingen die voorzien in de mogelijkheid van:

- a) samenwerking en wederzijdse bijstand bij een door een andere lidstaat geleid veiligheidsonderzoek of delegatie van de leiding van een dergelijk onderzoek aan een andere lidstaat overeenkomstig artikel 7, en
- b) coördinatie van de activiteiten van hun respectieve onderzoeksinstanties, voor zover dit noodzakelijk is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken.

Artikel 5

Onderzoeksverplichting

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

- a) waarbij een onder zijn vlag varend schip is betrokken, ongeacht de plaats van het ongeval;
- b) in zijn territoriale zee of binnenwateren als omschreven in UNCLOS, 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. Daarnaast verricht de onderzoeksinstantie, in het geval van een ernstig ongeval, een voorafgaande beoordeling om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten. Wanneer de onderzoeksinstantie besluit om geen veiligheidson-

derzoek te verrichten, worden de redenen voor dit besluit genoteerd en kenbaar gemaakt overeenkomstig artikel 17, lid 3.

In het geval van een ander ongeval of incident op zee besluit de onderzoeksinstantie of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

Bij de besluiten bedoeld in de eerste en tweede alinea, houdt de onderzoeksinstantie rekening met de ernst van het ongeval of incident op zee, het betrokken type vaartuig en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige ongevallen en incidenten.

3. De omvang en de praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken worden vastgesteld door de onderzoeksinstantie van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met de overeenkomstige instanties van de andere staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die zij het meest geschikt acht om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken en om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen.

4. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door de onderzoeksinstantie 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. Onderzoekers mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken. Tot vaststelling of aanpassing van de methodologie voor de toepassing van deze richtlijn wordt door de Commissie besloten, rekening houdend met eventuele relevante lessen getrokken uit veiligheidsonderzoeken.

Deze maatregel die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

5. Het veiligheidsonderzoek wordt zo spoedig mogelijk na een ongeval of incident op zee en in ieder geval uiterlijk twee maanden na het voorvallen ervan ingeleid.

Artikel 6

Rapportageverplichting

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

Artikel 7

Leiding van en deelname in het veiligheidsonderzoek

1. In beginsel wordt naar elk ongeval of incident op zee slechts één onderzoek verricht door een lidstaat of door een voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer lidstaten zijn betrokken, werken de betrokken lidstaten derhalve samen teneinde spoedig overeen te komen welke voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat is. Zij stellen alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben andere staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de lidstaat die het veiligheidsonderzoek voert. Zij hebben er tevens recht op dat hun standpunt in overweging wordt genomen door de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat.

Het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde ongeval of incident op zee wordt strikt beperkt tot uitzonderlijke gevallen. In deze gevallen melden lidstaten de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Commissie. Lidstaten die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten, werken met elkaar samen. In het bijzonder wisselen de betrokken onderzoeksinstanties alle relevante informatie vergaard in de loop van hun respectieve onderzoeken uit, met name om, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.

Lidstaten nemen geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onder het toepassingsgebied van deze richtlijn valt, onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

2. Onverminderd lid 1, blijft iedere lidstaat verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welk de voor het onderzoek verantwoordelijke staat is.

3. Onverminderd zijn verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn en van het internationale recht mag een lidstaat in onderling overleg de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk onderzoek, per geval aan een andere lidstaat delegeren.

4. Wanneer een roroveerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een ongeval of incident op zee, wordt de veiligheidsonderzoeksprocedure ingeleid door de lidstaat in wiens territoriale of interne wateren als gedefinieerd in UNCLOS het ongeval of incident heeft plaatsgevonden of, indien het in andere wateren heeft plaatsgevonden, door de laatste lidstaat die door die veerboot of dat vaartuig is bezocht. Die staat blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welk de voor het onderzoek verantwoordelijke staat is.

Artikel 8

Onderzoeksinstanties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt, en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee.

Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, is de onderzoeksinstantie wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht.

Door land omsloten lidstaten die niet beschikken over schepen of vaartuigen die hun vlag voeren, wijzen een onafhankelijke instantie aan voor samenwerking bij het onderzoek ingevolge artikel 5, lid 1, onder c).

2. De onderzoeksinstantie zorgt ervoor dat individuele onderzoekers over de nodige operationele kennis en praktische 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 rechtsstelsels voor dat de onderzoekers van hun eigen onderzoeksinstantie of van een andere onderzoeksinstantie waaraan zij de onderzoekstaak hebben gedelegeerd, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, in het bezit worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en daartoe:

- 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 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 testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;
- f) de resultaten mogen eisen van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen en daartoe vrije toegang krijgen;
- g) getuigen mogen horen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te 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 inspecteurs 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 van een ongeval, ongeacht de fase ervan, 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 uit hoofde van deze richtlijn combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan ongevallen op zee, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.

Artikel 9

Vertrouwelijkheid

Onverminderd Richtlijn 95/46/EG zorgen de lidstaten er in het kader van hun rechtsstelsel voor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de bevoegde instantie van de lidstaat in kwestie bepaalt dat er met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

- a) alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de onderzoeksinstantie 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 zijn gehoord;
- c) informatie betreffende bij het ongeval of incident op zee betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

Artikel 10

Raamwerk voor permanente samenwerking

1. De lidstaten creëren in nauwe samenwerking met de Commissie een raamwerk voor permanente samenwerking dat hun respectieve onderzoeksinstanties in staat stelt onderling 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 onderzoeksinstanties in de lidstaten in het bijzonder afspraken over de beste wijze van samenwerking met het oog op:

- a) het mogelijk maken van het gedeelde gebruik door de onderzoeksinstanties van installaties, voorzieningen en apparatuur voor technisch onderzoek van 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 VDR en andere elektronische instrumenten;
- b) het bieden van onderlinge ondersteuning in de vorm van technische samenwerking of deskundigheid die nodig is om specifieke taken te verrichten;
- c) het vergaren en delen van informatie die relevant is voor het analyseren van ongevalgegevens en het opstellen van passende veiligheidsaanbevelingen in Gemeenschapsverband;
- d) het opstellen van gemeenschappelijke beginselen voor het opvolgen van de veiligheidsaanbevelingen en voor de aanpassing van onderzoekmethoden aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang;
- e) het passend beheren van de in artikel 16 bedoelde vroegtijdige waarschuwingen;
- f) het opstellen van vertrouwelijkheidsvoorschriften voor het delen, onder eerbiediging van de nationale voorschriften, van getuigenissen en voor de verwerking van gegevens en andere documenten bedoeld in artikel 9, mede in de betrekkingen met derde landen;
- g) het organiseren, waar nodig, van relevante opleidingsactiviteiten voor individuele onderzoekers;

- h) het bevorderen van de samenwerking met onderzoeksinstanties 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;
- i) het verstrekken van alle dienstige informatie aan veiligheids-onderzoeksinstanties die onderzoek verrichten.

Artikel 11

Kosten

1. Wanneer twee of meer lidstaten bij een veiligheidsonderzoek zijn betrokken, worden de kosten van de respectieve activiteiten niet in rekening gebracht.
2. Indien een lidstaat die niet bij het veiligheidsonderzoek is betrokken om bijstand wordt verzocht, maken de lidstaten afspraken over de vergoeding van de kosten.

Artikel 12

Samenwerking met derde landen die een aanzienlijk belang hebben

1. De lidstaten werken bij het veiligheidsonderzoek 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 veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, laat de uit deze richtlijn voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken onverlet. Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt waarbij één of meer lidstaten zijn betrokken, kunnen de lidstaten besluiten om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee wordt verricht.

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 en incidenten, 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 VDR's 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 veiligheidsonderzoek naar het ongeval, wordt voorkomen;
- d) dat alle bewijsmateriaal snel ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wordt verzameld en bewaard.

Artikel 14

Ongevallenrapporten

1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze richtlijn wordt verricht, wordt in de door de bevoegde onderzoeksinstantie bepaalde vorm en overeenkomstig de desbetreffende delen van bijlage I een rapport opgesteld en gepubliceerd.

De onderzoeksinstanties kunnen besluiten dat over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig, of in voorkomend geval, een ernstig, ongeval op zee en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige ongevallen of incidenten, een vereenvoudigd rapport wordt gepubliceerd.

2. De onderzoeksinstanties doen al het mogelijke om het in lid 1 bedoelde rapport, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele mogelijke aanbevelingen, binnen 12 maanden vanaf de dag van het ongeval voor het publiek beschikbaar te maken, en met name aan de maritieme sector. Indien het niet mogelijk is het eindrapport binnen die termijn te voltooien, wordt binnen 12 maanden na de dag van het ongeval een tussentijds rapport gepubliceerd.

3. De onderzoeksinstantie van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat, zendt de Commissie een exemplaar toe van het eindrapport, het vereenvoudigde rapport of het tussentijdse rapport. Zij houdt rekening met de eventuele technische opmerkingen van de Commissie over eindrapporten, los van de bevindingen ter gronde, ter verbetering van de kwaliteit van het rapport op de wijze die het meest geschikt is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.

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, een passend gevolg aan wordt gegeven overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en het internationaal recht.
2. De onderzoeksinstanties en de Commissie doen, wanneer noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.
3. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een ongeval bepaald of de schuldvraag beantwoord.

*Artikel 16***Systeem voor vroegtijdige waarschuwing**

Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt de onderzoeksinstantie van een lidstaat ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek de Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op Gemeenschapsniveau dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe ongevallen te voorkomen.

De Commissie 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 ongevallen op zee**

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 (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP).

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 die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de EMCIP-databank.

4. De Commissie en de lidstaten stellen een regeling op voor de gegevensbank en een methode voor de kennisgeving van gegevens binnen de passende termijnen.

*Artikel 18***Billijke behandeling van zeelieden**

Overeenkomstig hun nationale wetgeving houden de lidstaten in het geval van een maritiem ongeval in de onder hun jurisdictie vallende wateren rekening met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee.

*Artikel 19***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

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 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.

Deze maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 19, lid 3.

De Commissie kan tevens overeenkomstig dezelfde procedure ook de bijlagen wijzigen.

De wijzigingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee kunnen overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 buiten het toepassingsgebied van de onderhavige richtlijn worden gehouden.

*Artikel 21***Aanvullende maatregelen**

Geen enkele bepaling van deze richtlijn belet een lidstaat aanvullende maatregelen te treffen ter zake van veiligheid op zee die niet onder deze richtlijn vallen, voor zover zij niet strijdig zijn met deze richtlijn, het bereiken van het doel ervan niet op enigerlei wijze belemmeren of de verwezenlijking van de doelstelling ervan niet 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 zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

*Artikel 23***Verslag over de uitvoering**

Om de vijf jaar dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en naleving van deze richtlijn, en stelt indien nodig, in het licht van de aanbevelingen van dit verslag, verdere maatregelen voor.

*Artikel 24***Wijzigingen van bestaande bepalingen**

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

*Artikel 25***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 17 juni 2011. aan deze richtlijn te voldoen.

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.

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 26***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 27***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE I

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 aansprakelijkheid of schuld scheidt 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 veiligheidsonderzoek zijn gehoord.)

1. SAMENVATTING

In dit deel dient een beschrijving te worden gegeven van de elementaire feiten omtrent het ongeval of het incident op zee: wat is er gebeurd, wanneer, waar en hoe is het gebeurd; het geeft ook aan of er dodelijke slachtoffers en gewonden zijn en of er schade aan het schip, de lading, derden en het milieu is als gevolg van het ongeval of incident.

2. FEITELIJKE INFORMATIE

Dit deel moet uit verschillende onderdelen bestaan, waarin voldoende informatie wordt gegeven die volgens de onderzoeksinstantie vaststaat, als basis voor de analyse kan dienen en kan bijdragen tot een beter begrip.

Dit deel omvat met name de volgende informatie:

2.1. Scheepsgegevens

scheepsvlag/register;

identificatiegegevens van het schip;

belangrijkste kenmerken van het schip;

eigenaar en exploitant;

constructiegegevens;

minimale bemanningssterkte;

toegestane lading.

2.2. Reisgegevens

aanloophavens;

type reis;

vrachtgegevens;

bemannings.

2.3. Informatie over het ongeval of incident op zee

aard van het ongeval of incident op zee;

datum en tijdstip;

positie en plaats van het ongeval of incident op zee;

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 noodmaatregelen van de kustautoriteiten

betrokken personen;

ingezette middelen;

reactiesnelheid;
getroffen maatregelen;
bereikte resultaten.

3. **BESCHRIJVING**

In dit deel wordt het ongeval of incident op zee gereconstrueerd aan de hand van een opeenvolging van gebeurtenissen in chronologische volgorde voor, tijdens en na het ongeval of incident op zee, 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 tijdsperiode waarin de specifieke gebeurtenissen van het ongeval zich hebben voorgedaan die rechtstreeks tot het ongeval of incident op zee hebben bijgedragen. Dit deel omvat tevens alle relevante bijzonderheden van het verrichte veiligheidsonderzoek, met inbegrip van de resultaten van onderzoeken of tests.

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 veiligheidsonderzoek 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 of wetgevingsaspecten.

Op grond van de analyse en de toelichting moeten in het rapport logische conclusies kunnen worden getrokken, waarbij alle factoren aan het licht worden gebracht die een rol hebben gespeeld, waaronder die risico's ten aanzien waarvan de bestaande beschermingsmaatregelen gericht op preventie dan wel op het ongedaan maken of verminderen van de gevolgen ervan, onvoldoende zijn gebleken of achterwege zijn gebleven.

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 op zee te voorkomen.

6. **VEILIGHEIDSAANBEVELINGEN**

Voor zover van toepassing bevat dit deel van het rapport 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 of veiligheidsmaatregelen die tijdens het veiligheidsonderzoek zijn genomen.

7. **BIJLAGEN**

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

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

BIJLAGE II

TE VERSTREKKEN GEGEVENS OVER ONGEVALLEN OF INCIDENTEN OP ZEE

(In het kader van het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen)

Opmerking: Wanneer er meerdere schepen bij het ongeval of incident op zee betrokken zijn, dienen de achter de onderstreepte nummers gevraagde gegevens voor elk schip te worden verstrekt.

01. Verantwoordelijke lidstaat/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. Scheepsvlag
13. Aard van het ongeval of incident op zee
14. Scheepstype
15. Datum van het ongeval of incident op zee
16. Tijdstip van het ongeval of incident op zee
17. Positie — breedtegraad
18. Positie — lengtegraad
19. Plaats van het ongeval of incident op zee
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 op zee
 - 33. Beknopte beschrijving van de redenen om geen veiligheidsonderzoek te verrichten
-