



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.11.2005
COM(2005) 590 definitief

2005/0240 (COD)

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

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005) 1515}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

De algemene doelstelling van het voorstel van de Commissie is de verbetering van de veiligheid op zee door in Gemeenschapsverband duidelijke richtsnoeren op te stellen voor het technisch onderzoek en de terugkoppeling van de resultaten daarvan na een ongeval op zee.

De ervaringen met rampen en de door onderzoekcommissies getrokken conclusies omtrent de belangrijkste oorzaken ervan hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij de verbetering van de maritieme veiligheid.

Het ontbreken van een instrument dat een adequaat technisch onderzoek en de terugkoppeling van ervaringen na een ongeval voorschrijft om herhaling van rampen te voorkomen, vormt tot op heden een grote lacune in het beleid inzake maritieme veiligheid van de Europese Unie.

In 2001 heeft de Commissie in haar witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" gewezen op de groeiende noodzaak van onafhankelijk technisch onderzoek op basis van een analyse van de omstandigheden en oorzaken van een ongeval of incident, met de bedoeling de resultaten ervan te gebruiken voor preventie en verbetering van de wetgeving.

Het Europees Parlement is tot eenzelfde conclusie gekomen op grond van de werkzaamheden van de tijdelijke commissie voor de verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van de ramp met de olietanker Prestige in 2002 (commissie MARE). Het Parlement "vindt het met het oog op het voorkomen van andere ongevallen en incidenten noodzakelijk dat er binnen de Unie duidelijke richtsnoeren worden uitgewerkt voor het verrichten van een onafhankelijk onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" en is van mening dat dit de taak moet zijn van een onafhankelijk onderzoekorgaan op het niveau van de lidstaten of, indien wenselijk, op Europees niveau".

- **Algemene context**

Uit de situaties die zich na de rampen met de olietankers "Erika" en "Prestige" hebben voorgedaan, blijken duidelijk de tekortkomingen van de internationale voorschriften en de moeilijkheden waar de EU-lidstaten mee te kampen hebben om het technisch onderzoek na ernstige ongevallen op zee op bevredigende wijze en binnen een redelijke termijn tot een goed einde te brengen.

Deze tekortkomingen en moeilijkheden tonen aan hoe scherp het contrast is met de situatie in de luchtvaartsector, waarvoor de Europese Gemeenschap al sinds 1994 over voorschriften beschikt voor een snelle en systematische verrichting van technische onderzoeken naar ongevallen en incidenten waarmee een bijdrage wordt geleverd tot de verhoging van de veiligheid in de burgerluchtvaart.

In de zeescheepvaartsector bestaat er, ondanks het feit dat de vlaggenstaten door het internationale zeerecht gehouden zijn om na elk ernstig ongeval op zee een technisch onderzoek te verrichten en daarbij met andere belanghebbende staten samen te werken, nog steeds geen bindend instrument op internationaal niveau dat garandeert dat de vlaggenstaten hun verplichting ook werkelijk nakomen.

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft na jaren van overleg en na diverse experimenten op beperkte schaal op 27 november 1997 een resolutie aanvaard waarbij een code werd ingevoerd voor het verrichten van onderzoek na ongevallen en incidenten op zee. Of de aanbevelingen van de IMO-code voor het technisch onderzoek ook werkelijk worden opgevolgd, hangt evenwel af van de goede wil van de bij het ongeval of incident betrokken vlaggenstaten. De bereidheid van bepaalde vlaggenstaten tot verbetering van de veiligheid op zee door adequaat gebruik te maken van feedback is evenwel niet erg groot, om niet te zeggen nul.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Op grond van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 dienen de lidstaten een onderzoek te verrichten bij ongevallen of incidenten op zee met ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

In het kader van de maatregelen die naar aanleiding van de ramp met de Erika zijn getroffen, bepaalt Richtlijn 2002/59/EG inzake de monitoring van de zeescheepvaart dat de lidstaten de aanbeveling van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee dienen op te volgen. Deze richtlijn heeft ook betrekking op het gebruik van "zwarte dozen", die het onderzoek naar een ongeval moeten vergemakkelijken.

Ten slotte heeft het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 de taak gekregen de samenwerking met de lidstaten en de Commissie bij de uitwerking van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee die aan internationaal overeengekomen principes beantwoordt, te bevorderen. De verordening bepaalt ook dat het Agentschap de lidstaten moet ondersteunen bij hun werkzaamheden in verband met het onderzoek naar ernstige ongevallen op zee, onder meer door een analyse te maken van de al bestaande onderzoeksrapporten over ongevallen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

Het voorstel maakt deel uit van het derde pakket van wettelijke maatregelen ter verhoging van de maritieme veiligheid. Dit pakket valt onder de prioriteit "veiligheid" van de jaarlijkse beleidsstrategie van de Commissie. Omdat het de kans op scheepsrampen verlaagt, wordt met het voorstel tevens een bijdrage geleverd aan de prioriteit milieubescherming.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Overleg met belanghebbenden**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De Commissie heeft in mei 2004 en in februari 2005 een tweetal overlegrondes georganiseerd met vertegenwoordigers van de lidstaten en de scheepvaartsector op basis van werkdocumenten van haar diensten, waarin een uitvoerige vragenlijst was opgenomen met betrekking tot de te volgen aanpak en de in te voeren voorschriften voor het onderzoek naar ongevallen op zee. De Commissie heeft de geraadpleegde deelnemers verzocht haar schriftelijk en uitvoerig op de hoogte te stellen van hun opvattingen.

De Commissie heeft vervolgens met medewerking van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid de nodige informatie verzameld om een impactanalyse van het voorstel te kunnen maken. De beginselen die aan het voorstel van de Commissie ten grondslag liggen, zijn op een door het Agentschap georganiseerd technisch seminar in februari 2005 besproken met deskundigen van de IMO en met de scheepvaartautoriteiten en onderzoeksinstanties van de lidstaten.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De vertegenwoordigers van de lidstaten en de zeescheepvaartsector, alsmede diverse deskundigen die zijn geraadpleegd, stemmen volledig in met het belang van technisch onderzoek in het kader van het beleid inzake maritieme veiligheid.

In het algemeen zijn alle geraadpleegde partijen het eens over het belang van het verrichten van technische onderzoeken naar ongevallen en incidenten op zee. Zij zijn van mening dat er een reële behoefte is aan harmonisatie en consolidatie van de uiteenlopende procedures voor technisch onderzoek in de lidstaten, waarbij wordt uitgegaan van de beginselen en aanbevelingen van de IMO. Bovendien zou het voorstel tot een minstens even grote feedback moeten leiden als dat van het voor de luchtvaartsector vastgestelde instrument.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Relevante wetenschaps- en kennisgebieden

Maritieme veiligheid, technisch onderzoek na ongevallen en incidenten op zee

Gevolgde methodiek

Inwinning van adviezen, onderzoek van de beschikbare knowhow (van de Internationale Maritieme Organisatie, de onderzoeksinstanties van de lidstaten en derde landen) en ervaring die is opgedaan met het communautaire instrument voor het technisch onderzoek in de burgerluchtvaart.

Voornaamste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Werkzaamheden van de tijdelijke commissie van het Europees Parlement voor de verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van de ramp met de olietanker Prestige in 2002 (conclusies van de commissie MARE).

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, die onder meer als taak heeft de lidstaten te steunen bij hun werkzaamheden in het kader van het onderzoek naar ernstige ongevallen op zee; analyse van al bestaande onderzoeksrapporten met betrekking tot ongevallen.

Groep van deskundigen die de Commissie van advies moet dienen over de strategie inzake ongevallen in de vervoersector, opgericht bij besluit van de Commissie van 11 juni 2003 (PB L 144 van 12.6.2003).

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Er is een hoge mate van consensus over het bestaan van potentieel ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen.

Momenteel bestaan er in de Gemeenschap grote verschillen wat betreft het onafhankelijk onderzoek na ongevallen en incidenten op zee. Terwijl dit soort onderzoeken in sommige lidstaten systematisch plaatsvindt, gebeurt dit in andere lidstaten op oppervlakkige en niet-systematische wijze. Ten slotte worden de IMO-aanbevelingen inzake technische onderzoeken op zeer uiteenlopende wijze opgevolgd. Het ontbreken van duidelijke richtsnoeren om te bereiken dat alle lidstaten eenzelfde inzet tonen, vormt een grote lacune in het instrument dat de maritieme veiligheid in de EU moet garanderen.

Wat in de context van de internationale maritieme veiligheid het meest verontrustend blijft, is het onvermogen van bepaalde vlaggenstaten om na een ongeval of incident op zee direct een technisch onderzoek in te stellen. Gebleken is zelfs dat juist de staten onder wiens vlag de meeste ongevallen gebeuren, verhoudingsgewijs het minst vaak onderzoek doen of in ieder geval de resultaten daarvan het minst vaak bekendmaken en daaraan het minst vaak concrete conclusies verbinden, overigens zonder dat dit een reactie aan de bevoegde internationale instanties ontlokt.

Wijze waarop het deskundigenadvies voor het publiek beschikbaar is gesteld

De resultaten van de analyse van knowhow worden gedetailleerd in de uitvoerige impactanalyse van de Commissie (zie onder). De door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid verzamelde gegevens en ingewonnen adviezen zijn beschikbaar op de website van het agentschap (<http://www.emsa.eu.int>).

• Effectbeoordeling

De vier alternatieven die zijn bestudeerd in het kader van het onderzoek naar de mogelijke actiemiddelen:

1. handhaving van de status quo ("niets doen");
2. een initiatief van de Gemeenschap buiten de wetgevings sfeer om de vrijwillige opvolging van de aanbevelingen van de IMO-code door de lidstaten te stimuleren;
3. een aan de IMO gericht voorstel van de 25 EU-lidstaten tot wijziging van de internationale overeenkomsten teneinde een formele verplichting tot technisch onderzoek na ongevallen en incidenten op zee in te voeren; en
4. opstelling in communautair verband van duidelijke richtsnoeren voor het technisch onderzoek en terugkoppeling van de resultaten daarvan na elk ernstig ongeval op zee.

Uit een analyse van de mogelijk impact van deze alternatieven is gebleken dat:

- vaststelling van wetgeving van de Gemeenschap de meest geschikte keuze is voor de aanpak van de problematiek van het technisch onderzoek in het kader van het beleid inzake maritieme veiligheid na een ongeval of incident op zee;
- het gekozen instrument (een richtlijn inzake de grondbeginselen die de lidstaten in acht dienen te nemen bij het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector) zoveel mogelijk gebaseerd zou moeten worden op de beginselen en aanbevelingen van de IMO-code; het voorstel zou wel tot een minstens even grote feedback moeten leiden als dat van het voor de luchtvaartsector vastgestelde instrument;
- de Gemeenschap op dit terrein dringend maatregelen moet vaststellen omdat het technisch onderzoek deel uitmaakt van een beleid dat erop gericht is nieuwe scheepsrampen in de Europese Unie te voorkomen.

Deze effectbeoordeling is opgenomen in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie en is beschikbaar op de website van de Commissie:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

De algemene doelstelling van het voorstel (artikel 1) is de verbetering van de veiligheid op zee en de preventie van ongevallen in de toekomst. Net als in de luchtvaartsector is het de bedoeling van het technisch onderzoek niet om een uitspraak te doen over de schuldvraag en noch minder over de wettelijke of strafrechtelijke aansprakelijkheid, maar om te ontdekken welke omstandigheden en oorzaken tot een ongeval of incident op zee hebben geleid en de conclusies daarvan zoveel mogelijk te gebruiken om de veiligheid op zee te verhogen.

Bij het voorstel is rekening gehouden met de regels van het internationale zeerecht en met de definities en aanbevelingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen

en incidenten op zee (artikelen 2 en 3). Het voorstel legt de lidstaten een verplichting op om na ongevallen op zee een technisch onderzoek in te stellen (artikelen 5 en 6).

De technische onderzoeken in de scheepvaartsector krijgen een officiële status door de bestendiging of oprichting van gespecialiseerde instanties en door degenen die met het technisch onderzoek zijn belast, de bevoegdheid te verlenen om bij derden onderzoek te verrichten (artikel 7). Bovendien voorziet het voorstel in een instrument voor samenwerking tussen lidstaten (artikel 8) en tussen de lidstaten en derde landen (artikel 9). De voorgestelde richtlijn bepaalt voorts dat bewijsmateriaal moet worden bewaard (artikelen 10 en 11) en welke procedures moeten worden gevolgd voor de samenstelling, publicatie en verspreiding van onderzoeksrapporten en om de terugkoppeling van resultaten te garanderen (artikelen 12, 13, 14 en 15).

Ten slotte is in het voorstel rekening gehouden met de rol die voor het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid is weggelegd, overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

- **Juridische grondslag**

Artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

Het is met name noodzakelijk de uiteenlopende procedures voor technisch onderzoek in de lidstaten in communautair verband te harmoniseren en consolideren, het technisch veiligheidsonderzoek duidelijk van het strafrechtelijk onderzoek te scheiden, en ervoor te zorgen dat de onderzoekers snel toegang krijgen tot de plaats van het ongeval, dat het bewijsmateriaal ter beschikking wordt gesteld en de betrokkenen kunnen worden gehoord, en dat de onafhankelijkheid van de onderzoekers ten opzichte van de bevoegde lidstaat gegarandeerd is.

Het ontbreken van duidelijke richtsnoeren voor het verrichten van technisch onderzoek en de terugkoppeling van de resultaten daarvan op Europees niveau om ernstige ongevallen te voorkomen, vormt een lacune in het instrument dat de maritieme veiligheid in de EU moet garanderen. Dat niet alle lidstaten voldoende engagement tonen, heeft eveneens zijn weerslag op de veiligheid en op het streven om ernstige ongevallen in de EU als geheel te voorkomen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Een gecoördineerd netwerk waarbij informatie-uitwisseling plaatsvindt en de Gemeenschap zo nodig gezamenlijk maatregelen kan treffen om nieuwe scheepsrampen tijdig te voorkomen, is doeltreffender dan afzonderlijke instrumenten wanneer het erom gaat te bepalen welke omstandigheden en oorzaken tot een ongeval

of incident op zee hebben geleid met de bedoeling daar lering uit te trekken met het oog op de verhoging van de veiligheid op zee.

De maatregel van de Gemeenschap zorgt ervoor dat de lidstaten met belangen in de zeescheepvaart systematisch een technisch onderzoek instellen na een ongeval of incident op zee.

Door bij de verrichting van dit onderzoek een gemeenschappelijke aanpak te kiezen volgens internationaal afgesproken beginselen worden de kwaliteit en doeltreffendheid van dit onderzoek gegarandeerd.

Het bestaan van een netwerk voor samenwerking bij het technisch onderzoek in de lidstaten garandeert dat de beschikbare knowhow wordt gebundeld, dat er wederzijds technische hulp wordt geboden en dat er doeltreffende mechanismen komen voor de terugkoppeling van ervaringen om soortgelijke ongevallen in de gehele Gemeenschap te voorkomen.

Ten slotte vertegenwoordigen het databanksysteem dat zal worden opgezet en het systeem voor uitwisseling van informatie een meerwaarde ten opzichte van individuele maatregelen van de lidstaten ter bescherming van mensenlevens op zee en ter voorkoming van de milieueffecten van scheepsrampen.

Het toepassingsgebied van het voorstel beperkt zich tot de invoering in de Gemeenschap van een verplichting om na een ongeval een onderzoek in te stellen, conform de bepalingen van het internationale zeerecht. Het voorstel voorziet in duidelijke richtsnoeren voor de toepassing van de aanbevelingen die de IMO hiervoor heeft opgesteld.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Het evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

De voorgestelde richtlijn definieert de basisbeginselen voor de verrichting van een technisch onderzoek na een ongeval of incident op zee. Het is aan de lidstaten om de meest geschikte maatregelen te nemen om de richtlijn op nationaal niveau ten uitvoer te leggen.

Voorts steunt het voorstel op bepalingen die zijn opgenomen in de internationale maritieme overeenkomsten en de IMO-aanbevelingen waaraan de lidstaten gebonden zijn. De voorgestelde richtlijn introduceert minimumkwaliteitseisen voor de toepassing van deze bepalingen en aanbevelingen in de praktijk, waarbij de lidstaten evenwel een ruime beslissingsmarge wordt gelaten. Bovendien wordt een raamwerk gecreëerd voor onderlinge samenwerking en technische hulpverlening op Europees niveau, waarover de lidstaten tot dusver niet beschikten.

Het voorstel heeft geen financiële en/of administratieve gevolgen, noch voor de economische subjecten, noch voor de burgers. Wat de nationale overheden betreft, zullen de lidstaten die nog niet over de nodige structuren beschikken voor onderzoek

naar ongevallen in de zeescheepvaart, op bestuursniveau een inspanning moeten leveren om de nodige middelen beschikbaar te stellen. Het voorstel heeft geen gevolgen voor regionale en lokale overheden.

Daar staat tegenover dat de terugkoppeling van de onderzoekresultaten tot een verhoging van de veiligheid van de vloot en van de zeescheepvaart zal leiden, waardoor de kans daalt dat zich nieuwe ongevallen of incidenten zullen voordoen.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: richtlijn

Andere instrumenten zijn niet geschikt om de volgende redenen:

Een van de hoofddoelstellingen van het voorstel is de vaststelling van duidelijke richtsnoeren voor het verrichten van onafhankelijk onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee. Een richtlijn maakt het juist mogelijk de algemene beginselen voor het optreden in het Gemeenschapsrecht te verankeren, maar de lidstaten een zo groot mogelijke beslissingsmarge te bieden waar het de inzet van de noodzakelijke middelen betreft.

Andere instrumenten, zoals vrijwillige samenwerking tussen lidstaten of zelfregulering (technisch onderzoek door de economische subjecten), zouden niet volstaan. Uit de situaties die zich na de rampen met de olietankers "Erika" en "Prestige" hebben voorgedaan blijken duidelijk de tekortkomingen van de internationale voorschriften en de moeilijkheden waar de EU-lidstaten mee te kampen hebben om het technisch onderzoek na ernstige ongevallen op zee op bevredigende wijze en binnen een redelijke termijn tot een goed einde te brengen.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De voorgestelde richtlijn heeft geen consequenties voor de beleidsuitgaven ten laste van de Gemeenschapsbegroting. Er wordt een zeer beperkt effect op de administratieve uitgaven verwacht in verband met het toezicht op de toepassing van de richtlijn.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Intrekking van bestaande wetgeving**

Het voorstel voorziet in de intrekking van enkele bestaande wettelijke bepalingen.

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een herzieningsbepaling.

- **Concordantietabel**

De lidstaten moeten de Commissie de tekst van de nationale bepalingen ter omzetting van de richtlijn meedelen, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

Het betreft een gebied dat onder de EER-Overeenkomst valt zodat de richtlijn voor de gehele Europese Economische Ruimte dient te gelden.

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

(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 Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

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 resolutie⁵ 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.
- (4) Artikel 2 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982 (UNCLOS)⁶ geeft een kuststaat het recht onderzoek te doen naar de oorzaak van

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

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-instrumenten⁷ 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 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" voorzien.
- (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 hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁸ 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 hogesnelheidspassagiersvaartuigen betrokken zijn.

⁶ Slotakte van de Derde Zeerechtconferentie van de Verenigde Naties, 1973-1982 (Class Nr. 341.45 L412 1997).

⁷ Versie IMO FSI 13/WP.3 van 9 maart 2005.

⁸ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

- (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 zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad⁹ 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 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 brutoregister ton 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.
- (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 Raad¹⁰ 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

⁹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

¹⁰ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 724/2004 (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 1).

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.
- (18) De lidstaten dienen op passende wijze rekening te houden met de veiligheidsaanbevelingen die naar aanleiding van een ongeval of incident worden gedaan.
- (19) 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.
- (20) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de verbetering van de maritieme veiligheid in de Gemeenschap en het voorkomen van toekomstige ongevallen op zee, niet voldoende door de lidstaten kunnen 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 doelstellingen te verwezenlijken.
- (21) 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 uitvoeringsbevoegdheden¹¹,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

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, tenzij dit noodzakelijk is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken.

¹¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Artikel 2 Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is 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 Maritieme Veiligheidscommissie 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:
 - 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 op basis van een abstracte data-analyse.

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

- 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.

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 18, lid 2, bedoelde procedure wordt besloten tot vaststelling of aanpassing van die methodologie.
5. Het veiligheidsonderzoek na een ongeval of incident op zee wordt zo spoedig mogelijk 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.

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 onafhankelijke permanente onderzoeksinstantie of –entiteit, hierna “onderzoeksinstantie” genoemd, door gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid 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, 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, tenzij de betrokken gerechtelijke instanties van de lidstaat in kwestie bepalen dat het belang van openbaarmaking zwaarder weegt dan de negatieve binnenlandse en internationale gevolgen daarvan voor dat onderzoek of eventuele toekomstige onderzoeken:

- 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 18, lid 2, bedoelde procedure.
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 veiligheidsaanbevelingen 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 binnen 12 maanden vanaf de dag van het ongeval of incident openbaar te maken. 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.

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.

2. De onderzoeksinstanties en de Commissie doen, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens.
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).
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 Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad¹² ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

¹² PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

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. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 19 Wijzigingsbevoegdheden

De Commissie kan de definities van deze richtlijn en de verwijzingen naar Gemeenschapsbesluiten en IMO-instrumenten overeenkomstig de in artikel 18, lid 2, bedoelde procedure 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.

Artikel 20 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.

Artikel 21 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 22 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 23 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.

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 24 Inwerkingtreding

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

Artikel 25 Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

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. Feitelikheden

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 tijdsperiode 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, geluidsoptnames, 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.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

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

2. ABM/ABB-KADER

Betrokken beleidsterrein: Energie en vervoer

Bijbehorende activiteiten: Vervoer over zee en de binnenwateren, multimodaal vervoer

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1 Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving: n.v.t.

3.2 Duur van de actie en van de financiële gevolgen: n.v.t.

3.3 Begrotingskenmerken (*voeg zo nodig rijen toe*): n.v.t.

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
	Verplicht/niet-verplicht	GK ¹ /NGK ²	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]
	Verplicht/niet-verplicht	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]

¹ Gesplitste kredieten.

² Niet-gesplitste kredieten.

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1 Financiële middelen

4.1.1 Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n +1	n +2	n +3	n +4	n +5 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	--------	------	------	------	------	-----------	--------

Beleidsuitgaven³

VK	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
BK		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag⁴

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

VK		a+c	0	0	0	0	0	0	0
BK		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

⁴ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

⁵ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

Medefinanciering

Het voorstel voorziet niet in medefinanciering door de lidstaten.

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord⁶ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3 Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

NB: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotings- onderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
			Jaar n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	<i>a) Ontvangsten in absolute bedragen</i>		0	0	0	0	0	0
	<i>b) Verschil in ontvangsten</i>	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

⁷ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

- 4.2 Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel)
– zie punt 8.2.1

Beheer door bestaand personeel.

Jaarlijkse behoeften	Jaar n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.
Totale personele middelen in VTE	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

- 5.1 Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

Het voorstel moet leiden tot de vaststelling van een richtlijn inzake de grondbeginselen waaraan de lidstaten zich moeten houden bij het technisch onderzoek na een ongeval of incident op zee.

De beoogde maatregelen zullen worden uitgevoerd door de autoriteiten van de lidstaten, in het bijzonder de diensten die met maritieme aangelegenheden en het technisch onderzoek na een ongeval of incident op zee zijn belast.

- 5.2 Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

Het voorstel moet het mogelijk maken om wanneer de tijd daarvoor rijp is op basis van de conclusies in Gemeenschapsverband aanbevelingen op te stellen die soortgelijke ongevallen in de toekomst moeten voorkomen en die de risico's van het maritiem vervoer voor personen, goederen en het milieu in de lidstaten verminderen of voorkomen.

De toegevoerde waarde komt tot uitdrukking in de vorm van een verbetering van de algehele mate van maritieme veiligheid. Er zijn geen voorzienbare gevolgen voor financiële instrumenten.

- 5.3 Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

De algemene doelstelling van het voorstel van de Commissie is de verbetering van de veiligheid op zee door in Gemeenschapsverband duidelijke richtsnoeren op te stellen voor het technisch onderzoek na een ongeval op zee. De moeilijkheden die zich bij het onderzoek naar de rampen met de olietankers de "Erika" en de "Prestige" hebben voorgedaan, hebben duidelijk gemaakt dat aanvullende maatregelen van de Gemeenschap op dit terrein op hun plaats zijn.

De voorgestelde richtlijn bevat, binnen de grenzen van het internationale zeerecht en de rechten en plichten van de lidstaten, het strikte minimum aan maatregelen dat nodig is om te zorgen voor een soepel verloop van het technisch onderzoek op het niveau van de Europese

Unie na een ongeval of incident op zee met ernstige risico's voor de veiligheid van personen, goederen of het milieu in de lidstaten.

Door in Gemeenschapsverband voorschriften vast te stellen kan worden gegarandeerd dat de internationaal overeengekomen beginselen op communautair niveau doeltreffend worden toegepast, waardoor de lidstaten, hetzij als vlaggenstaat, hetzij als belanghebbende staat, worden gesteund bij het onderzoek naar ernstige ongevallen in de zeescheepvaart.

5.4 Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)⁸.

Gecentraliseerd beheer

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement,

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbare dienstverleningstaak.

Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

met de lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

N.v.t.

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

De ontwerp-richtlijn bevat een bepaling op grond waarvan de lidstaten aan de Commissie mededeling moeten doen van de nationale maatregelen voor de omzetting van de richtlijn in nationaal recht.

Als zij niet of niet volledig mededeling doen van deze nationale omzettingsmaatregelen, treedt automatisch de inbreukprocedure ex artikel 226 van het Verdrag in werking.

Toezicht op de activiteiten van de onderzoeksinstanties en de scheepvaartautoriteiten van de lidstaten door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

⁸ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen.

6.1 Toezicht

6.1.1 Evaluatie vooraf

De Commissie heeft in mei 2004 en in februari 2005 een tweetal overlegondes georganiseerd met vertegenwoordigers van de lidstaten en de scheepvaartsector op basis van werkdocumenten van haar diensten waarin een uitvoerige vragenlijst was opgenomen met betrekking tot de te volgen aanpak en de in te voeren voorschriften voor het onderzoek naar ongevallen op zee. De Commissie heeft de geraadpleegde deelnemers verzocht haar schriftelijk en uitvoerig op de hoogte te stellen van hun opvattingen.

De Commissie heeft vervolgens met medewerking van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid de nodige informatie verzameld om een impactanalyse van het voorstel te kunnen maken. De beginselen die aan het voorstel van de Commissie ten grondslag liggen, zijn op een door het Agentschap georganiseerd technisch seminar in februari 2005 besproken met deskundigen van de IMO en met de scheepvaartautoriteiten en onderzoeksinstanties van de lidstaten.

Ten slotte heeft de Commissie bij de voorbereiding van de ontwerp-richtlijn advies gekregen van de groep van onafhankelijke deskundigen die de Commissie van advies moet dienen over de strategie inzake ongevallen in de vervoersector.

Het resultaat van dit overleg en van de gemaakte impactanalyses heeft bevestigd dat:

- vaststelling van wetgeving van de Gemeenschap de meest geschikte keuze is voor de aanpak van de problematiek van het technisch onderzoek na een ongeval of incident op zee in het kader van het beleid inzake maritieme veiligheid;
- het gekozen instrument (een richtlijn inzake de grondbeginselen die de lidstaten in acht dienen te nemen bij het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector) zoveel mogelijk gebaseerd zou moeten worden op de beginselen en aanbevelingen van de IMO-code; het voorstel zou wel tot een minstens even grote feedback moeten leiden als dat van het voor de luchtvaartsector vastgestelde instrument;
- de Gemeenschap op dit terrein dringend maatregelen moet vaststellen omdat het technisch onderzoek deel uitmaakt van een beleid dat erop gericht is nieuwe scheepsrampen in de Europese Unie te voorkomen.

6.1.2 Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)

N.v.t.

6.1.3 Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties

N.v.t.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

N.v.t.

8. MIDDELEN

8.1 Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel: **n.v.t.**

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aan-tal	Totale kosten	Aan-tal	Totale kosten	Aan-tal	Totale kosten	Aan-tal	Totale kosten	Aan-tal	Totale kosten	Aan-tal	Totale kosten	Aan-tal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 1 ⁹																
Actie 1																
Output 1																
Output 2																
Actie 2																
Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 2																
Actie 1																
Output 1																
Subtotaal doelstelling 2																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. n																
Subtotaal doelstelling n																
TOTALE KOSTEN																

⁹ Zoals beschreven in punt 5.3.

8.2 Administratieve uitgaven

8.2.1 Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel ¹⁰ (06 01 01)	A*/ AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/ AST	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ¹¹		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd personeel ¹²	ander	0	0	0	0	0	0
TOTAAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien: taken

De richtlijn tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector verruimt de bevoegdheden van de Gemeenschap op het gebied van maritieme veiligheid. Een versterking van het personeel – geschat op 0,5 A-ambtenaar – is noodzakelijk om voldoende toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van de richtlijn.

8.2.3 Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)

¹⁰ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹¹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹² Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4 Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1. Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							0
Uitvoerende agentschappen ¹³							0
Andere technische en administratieve bijstand							0
- intern							0
- extern							0
Totaal Technische en administratieve bijstand							0

8.2.5 Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

$$(108\ 000\ \text{€} * 0,5 = 54\ 000\ \text{€})$$

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

N.v.t.

¹³ Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

8.2.6 Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comités ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen	0	0	0	0	0	0	0
2. Totaal andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0	0	0	0	0	0	0

* Geen gevolgen voor het huidige budget voor dienstreizen

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

N.v.t.

¹⁴ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.