

**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**

Concordantietabel 'A'

tabel die uitgaat van de artikelen van de richtlijn zodat nagegaan kan worden welke artikelen van de richtlijn in welke artikelen van de Vlaamse omzettingsmaatregelen worden omgezet

november 2019

Richtlijn	Vlaamse omzettingsmaatregel(en)
<p>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</p>	<p>Besluit van de Vlaamse Regering over tot oprichting van een Vlaamse Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van 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 (<u>gedeeltelijke</u> omzetting omdat het grootste deel van de RL federale bevoegdheid is)</p>
<p><i>Artikel 1</i></p> <p><b>Onderwerp</b></p> <p>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</p> <p>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</p> <p>b) ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan.</p> <p>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</p>	<p>Artikel 5</p>

<p>rapporteren omdat uit haar bevindingen conclusies in verband met schuld of aansprakelijkheid kunnen worden getrokken.</p>	
<p><i>Artikel 2</i></p> <p><b>Toepassingsgebied</b></p> <p>1. Deze richtlijn is van toepassing op ongevallen en incidenten op zee:</p> <p>a) waarbij schepen zijn betrokken die onder de vlag van een van de lidstaten varen;</p> <p>b) die zich voordoen in de territoriale zee en de binnenwateren van de lidstaten, als omschreven in UNCLOS, of</p> <p>c) die andere aanzienlijke belangen van de lidstaten raken.</p> <p>2. Deze richtlijn is niet van toepassing op ongevallen en incidenten op zee waarbij uitsluitend zijn betrokken:</p> <p>a) oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een lidstaat welke uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;</p> <p>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;</p> <p>c) binnenvaartschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;</p> <p>d) vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter;</p> <p>e) vaste booreilanden.</p>	<p><b>Artikel 3</b></p>
<p><i>Artikel 3</i></p> <p><b>Definities</b></p> <p>Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:</p> <p>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 incidenten op zee, die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de IMO.</p> <p>2) De volgende begrippen worden gebezigd overeenkomstig de in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee gegeven definities:</p> <p>a) „ongeval op zee”,</p> <p>b) „zeer ernstig ongeval”,</p> <p>c) „incident op zee”,</p> <p>d) „veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee”,</p> <p>e) „de voor het onderzoek verantwoordelijke staat”,</p>	<p><b>Artikel 2</b></p>

<p>f) „staat die een aanzienlijk belang heeft”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5) De begrippen „roroveerboot” en „hogesnelheidspassagiersvaartuig” worden gebezigd overeenkomstig de definities van artikel 2 van Richtlijn 1999/35/EG.</p> <p>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.</p> <p>7) Onder „veiligheidsaanbeveling” wordt verstaan een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle:</p> <p>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,</p> <p>b) van de Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken</p>	
<p><i>Artikel 4</i></p> <p><b>Status van een veiligheidsonderzoek</b></p> <p>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:</p> <p>a) onafhankelijk van strafrechtelijke of andere parallelle onderzoeken ter bepaling van de aansprakelijkheid of de beantwoording van de schuldvraag worden verricht, en</p> <p>b) niet als gevolg van dergelijke onderzoeken onrechtmatig worden belet, opgeschort of vertraagd.</p> <p>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:</p> <p>a) samenwerking en wederzijdse bijstand bij een door een andere lidstaat geleid</p>	<p>Artikelen 4,6,7,8,11</p>

<p>veiligheidsonderzoek of delegatie van de leiding van een dergelijk onderzoek aan een andere lidstaat overeenkomstig artikel 7, en</p> <p>b) coördinatie van de activiteiten van hun respectieve onderzoeksinstanties, voor zover dit noodzakelijk is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken.</p>	
<p><i>Artikel 5</i></p> <p><b>Onderzoeksverplichting</b></p> <p>1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de in artikel 8 bedoelde onderzoeksinstantie een veiligheidsonderzoek instelt na een zeer ernstig ongeval op zee:</p> <p>a) waarbij een onder zijn vlag varend schip is betrokken, ongeacht de plaats van het ongeval;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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 veiligheidsonderzoek 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>Artikel 4</b></p>

<p>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.</p> <p>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</p>	
<p><i>Artikel 6</i>  <b>Rapportageverplichting</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Artikel 12</b></p>
<p><i>Artikel 7</i>  <b>Leiding van en deelname in het veiligheidsonderzoek</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artikel 11</b></p>

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:

Artikelen 4,6,8

<p>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;</p> <p>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;</p> <p>c) de onder b) bedoelde voorwerpen mogen laten onderzoeken of analyseren en vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>g) getuigen mogen horen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p><i>Artikel 9</i></p> <p><b>Vertrouwelijkheid</b></p> <p>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</p>	<p><b>Artikel 10</b></p>

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 onderzoeksmethoden 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;

Vereist geen omzetting



<p>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;</p> <p>i) het verstrekken van alle dienstige informatie aan veiligheidsonderzoeksinstanties die onderzoek verrichten.</p>	
<p><i>Artikel 11</i></p> <p><b>Kosten</b></p> <p>1. Wanneer twee of meer lidstaten bij een veiligheidsonderzoek zijn betrokken, worden de kosten van de respectieve activiteiten niet in rekening gebracht.</p> <p>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.</p>	
<p><i>Artikel 12</i></p> <p><b>Samenwerking met derde landen die een aanzienlijk belang hebben</b></p> <p>1. De lidstaten werken bij het veiligheidsonderzoek zoveel mogelijk samen met derde landen die een aanzienlijk belang hebben.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Artikelen 11, 14</p>
<p><i>Artikel 13</i></p> <p><b>Bewaring van bewijsmateriaal</b></p> <p>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:</p> <p>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</p>	<p>Artikel 16</p>

<p>en na het ongeval, bewaard blijft;</p> <p>b) dat dergelijke informatie niet wordt overschreven of gewijzigd;</p> <p>c) dat storing van andere apparatuur die redelijkerwijs van belang mag worden geacht voor het veiligheidsonderzoek naar het ongeval, wordt voorkomen;</p> <p>d) dat alle bewijsmateriaal snel ten behoeve van het veiligheidsonderzoek wordt verzameld en bewaard.</p>	
<p><i>Artikel 14</i></p> <p><b>Ongevallenrapporten</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artikel 12</b></p>
<p><i>Artikel 15</i></p> <p><b>Veiligheidsaanbevelingen</b></p> <p>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.</p> <p>2. De onderzoeksinstanties en de Commissie doen, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.</p> <p>3. In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor</p>	<p><b>Artikel 17</b></p>

<p>een ongeval bepaald of de schuldvraag beantwoord. NL 28.5.2009 Publicatieblad van de Europese Unie L 131/121</p>	
<p><i>Artikel 16</i>  <b>Systeem voor vroegtijdige waarschuwing</b>  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.</p>	<p>Vereist geen omzetting</p>
<p><i>Artikel 17</i>  <b>Europese databank voor ongevallen op zee</b>  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.</p>	
<p><i>Artikel 18</i>  <b>Billijke behandeling van zeelieden</b>  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.</p>	
<p><i>Artikel 19</i></p>	<p>Vereist geen omzetting</p>

<p><b>Comité</b></p> <p>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).</p> <p>2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op twee maanden. 3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.</p>	
<p><i>Artikel 20</i></p> <p><b>Wijzigingsbevoegdheden</b></p> <p>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.</p>	Vereist geen omzetting
<p><i>Artikel 21</i></p> <p><b>Aanvullende maatregelen</b></p> <p>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.</p>	Vereist geen omzetting
<p><i>Artikel 22</i></p> <p><b>Sancties</b></p> <p>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</p>	Zie wet 18 februari 1969

doeltreffend, evenredig en afschrikkend.	
<p><i>Artikel 23</i></p> <p><b>Verslag over de uitvoering</b></p> <p>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.</p>	Vereist geen omzetting
<p><i>Artikel 24</i></p> <p><b>Wijzigingen van bestaande bepalingen</b></p> <p>1. Artikel 12 van Richtlijn 1999/35/EG wordt geschrapt. 2. Artikel 11 van Richtlijn 2002/59/EG wordt geschrapt</p>	Vereist geen omzetting
<p><i>Artikel 25</i></p> <p><b>Omzetting</b></p> <p>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.</p>	
<p><i>Artikel 26</i></p> <p><b>Inwerkingtreding</b></p> <p>Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het <i>Publicatieblad van de Europese Unie</i>.</p>	