

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 'B'

tabel die uitgaat van de artikelen van de omzettingsmaatregel zodat duidelijk gemaakt wordt dat de artikelen van de omzettingsmaatregel gelezen moeten worden in het licht van de overeenstemmende artikelen van de richtlijn

november 2019

Vlaamse omzettingsmaatregel(en)	Richtlijn
<p>Besluit van de Vlaamse Regering over tot oprichting van een Vlaamse Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en - incidenten.</p> <p>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 (gedeeltelijke omzetting omdat het grootste deel van de RL federale bevoegdheid is)</p>	<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>Artikel 1. 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.</p>	
<p>Art. 2. In dit besluit wordt verstaan onder:</p>	<p>Artikel 3</p>

- 1° vaartuig: een schip of een binnenschip;
- 2° schip: elk vaartuig dat is bestemd om op zee personen of zaken te vervoeren, de visvangst te bedrijven, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart uit te voeren;
- 3° binnenwateren: de openbare wateren van het Vlaamse Gewest die voor scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden;
- 4° binnenschip: elk vaartuig dat uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;
- 5° OSB: Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op binnenwateren;
- 5° incident: een voorval dat is veroorzaakt door de exploitatie van een schip of dat verband houdt met die exploitatie, zodat het schip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;
- 6° scheepvaartongeval: een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een schip, met zich heeft meegebracht:
- a) de dood of ernstige verwonding van een persoon die veroorzaakt is door de exploitatie van een schip of die verband houdt met die exploitatie;
 - b) het overboord slaan van een persoon dat veroorzaakt is door de bewegingen van het schip of dat in verband staat met die bewegingen;
 - c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een schip;
 - d) materiële schade geleden door een schip;

e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring;

f) materiële schade die veroorzaakt is door de exploitatie van een schip of die verband houdt met die exploitatie;

g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer schepen die is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer schepen;

7° veiligheidsonderzoek: een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een schip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het maken van de nodige veiligheidsaanbevelingen.

8° VDR is een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en van resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996;

9° veiligheidsaanbeveling: elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle :

a) van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,

b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

10° onderzoeker: het personeelslid dat belast is met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek.

Art. 3. Dit besluit is van toepassing op scheepvaartongevallen en

Artikel 2

<p>incidenten die plaatsvinden op de binnenwateren en waarbij schepen betrokken zijn.</p> <p>Dit besluit is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken:</p> <p>1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat, die uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;</p> <p>2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handel gebruikte plezierjachten en schepen, tenzij die voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;</p> <p>3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;</p> <p>4° vissersschepen met een lengte van minder dan 15 meter;</p> <p>5° vaste booreilanden.</p>	
<p>Art. 4. §1 Er wordt een Onderzoekinstantie van Scheepvaartongevallen en incidenten op de Binnenwateren opgezet, afgekort OSB.</p> <p>§2. Voor de organisatie en werking, van deze OSB werkt het Vlaamse Gewest samen met de federale onderzoeksinstantie. Daartoe zal een samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92bis van de Bijzondere wet tot Hervorming der Instellingen worden afgesloten.</p> <p>§3. De daartoe aangestelde onderzoekers van de OSB beschikken over een legitimatiekaart waarvan de vorm en het model door de minister wordt bepaald.</p>	<p>Artikel 4</p>
<p>Art. 5. §1. De oprichting van de OSB heeft tot doel de maritieme</p>	<p>Artikel 1</p>

<p>veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te verminderen door:</p> <p>1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en incidenten te bevorderen, om de oorzaken ervan vast te stellen;</p> <p>2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;</p> <p>3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.</p> <p>§2. Het veiligheidsonderzoek dient niet ter bepaling van de aansprakelijkheid noch ter beantwoording van de schuldvraag.</p>	
<p>Art. 6. §1. De OSB is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.</p> <p>§2. De extern aangestelde deskundigen zijn onderworpen aan het beroepsgeheim wat betreft de verkregen informatie bij de uitoefening van hun taken.</p>	<p>Artikel 8</p>
<p>Art. 7. De OSB verricht het veiligheidsonderzoek onafhankelijk van strafrechtelijke of parallelle onderzoeken ter bepaling van de aansprakelijkheid of ter beantwoording van de schuldvraag en mag niet als gevolg van dergelijke onderzoeken onrechtmatig worden belet, opgeschort of vertraagd.</p>	<p>Artikel 4</p>
<p>Art. 8. De verslagen en de veiligheidsaanbevelingen, vermeld in artikel 5 §1, 2° en 3°, kunnen niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs worden</p>	<p>Artikelen 1,4,9</p>

<p>gebruikt.</p> <p>Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of incident als die betrokken zijn of geweest zijn bij het veiligheidsonderzoek.</p>	
<p>Art. 9. De onderzoekers van de OSB of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan zij de onderzoekstaak heeft gedelegeerd, hebben, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de hiernavolgende bevoegdheden om in bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie en zijn gemachtigd tot:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. vrije toegang krijgen tot de relevante gebieden of de plaats van het ongeval, alsmede tot elk schip, wrak of andere constructie, met inbegrip van het woongedeelte van een schip, de lading, de uitrusting en de wrakstukken; Een woning, al dan niet aan boord van een schip, wordt slechts betreden met toestemming van de bewoner of mits voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter; 2. 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; 3. de onder 2 bedoelde voorwerpen mogen laten onderzoeken of analyseren en vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses; 4. 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>Artikel 8</p>

<p>5. 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>6. 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>7. getuigen mogen horen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren;</p> <p>8. toegang krijgen tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de Vlaamse overheid, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover deze partijen of hun vertegenwoordigers in de betrokken lidstaat zijn gevestigd;</p> <p>9. een beroep kunnen doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten van de Vlaamse overheid, waaronder operators van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, opsporings- en reddingsbrigades, loodsen en ander personeel van haven- of scheepvaartdiensten.</p>	
<p>Art. 10. De OSB neemt de nodige maatregelen dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden:</p> <p>a) alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de OSB in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;</p> <p>b) documenten die de identiteit onthullen van personen die in de kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;</p> <p>c) informatie betreffende bij het ongeval of incident op zee betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is,</p>	<p>Artikel 9</p>

onder meer informatie over hun gezondheid	
<p>Art. 11. § 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.</p> <p>Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de OSB, zijn betrokken, werkt de OSB samen met de bevoegde overheidsinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben ten einde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. De OSB stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere Staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de OSB. De OSB neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.</p> <p>De OSB beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de OSB de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. De OSB werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt de OSB met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie uit welke zij in de loop van haar veiligheidsonderzoek vergaart, met name teneinde, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.</p> <p>De OSB neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.</p> <p>§ 2. Onverminderd paragraaf 1, blijft de OSB verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk</p>	Artikel 7,5

<p>belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke de in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.</p> <p>§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze titel en van het internationaal recht mag de OSB de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk veiligheidsonderzoek, per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.</p> <p>§ 9. De OSB vangt het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk aan, en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.</p>	
<p>Art. 12. Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de OSB bij de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en het Vlaams parlement, een jaarverslag in waarin verantwoording wordt afgelegd over haar werking en over de veiligheidsonderzoeken die het voorafgaande jaar door haar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die werden gedaan en de herstelmaatregelen die werden genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.</p> <p>De OSB maakt dit jaarverslag op elektronische wijze beschikbaar voor het publiek.</p>	<p>Artikel 6</p>
<p>Art. 13. § 1. Iedere overheid en ieder personeelslid van de overheid dat in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of incident binnen het toepassingsgebied van dit besluit, meldt dit onverwijld aan de OSB en verstrekt aan die onderzoeksinstantie alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.</p> <p>§ 2. Indien de OSB een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of incident meldt de onderzoeksinstantie dit onverwijld aan de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een</p>	

<p>aanzienlijk belang hebben.</p>	
<p>Art. 14. Indien de OSB overeenkomstig artikel 11 de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is, kan de OSB op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een Staat die een aanzienlijk belang heeft, toestaan dat één of meer vertegenwoordigers van deze bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen. De OSB kan, voor de onder dit besluit vallende scheepvaartongevallen en incidenten op de binnenwateren, een dergelijk verzoek richten tot de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstanties, indien België een Staat is die een aanzienlijk belang heeft.</p>	<p>Artikel 12</p>
<p>Art. 15. § 1. Eenieder is verplicht aan een onderzoeker, binnen de door hem gestelde redelijke termijn, alle medewerking te verlenen die deze bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen.</p> <p>Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt de informatie niet openbaar gemaakt</p> <p>§ 2. De onderzoekers en de externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.</p>	
<p>Art. 16. Het is verboden om na een scheepvaartongeval of incident desbetreffende informatie te vernietigen of te laten verdwijnen.</p>	<p>Artikel 13</p>
<p>Art. 17. Met de veiligheidsaanbevelingen van de OSB wordt op passende wijze rekening gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn. Deze laatsten geven er, waar nodig, een passend gevolg aan overeenkomstig het Belgisch recht, het recht van de Europese Unie en het internationaal recht.</p>	<p>Artikel 15</p>

Art. 18. De Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.