



## **Besluit van de Vlaamse Regering over de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren**

### **Rechtsgrond**

Dit besluit is gebaseerd op:

- de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1, het laatst gewijzigd bij de wet van 15 mei 2006.

### **Vormvereisten**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 30 januari 2020.
- De MORA heeft advies gegeven op 10 maart 2020.
- De Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens heeft advies nr. 2020/06 gegeven op 24 maart 2020.
- De Vlaamse Regering heeft overleg gepleegd met de Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke gewestregeringen en de federale overheid conform artikel 6, §3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.
- De Raad van State heeft advies NUMMER gegeven op DATUM, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

### **Initiatiefnemer**

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

**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.

**Art. 2.** In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° binnenschip: elk vaartuig dat uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;
- 2° binnenwateren: de openbare wateren van het Vlaamse Gewest die voor scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden;
- 3° 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;
- 4° onderzoeker: het personeelslid dat ermee belast is een veiligheidsonderzoek uit te voeren;
- 5° Onderzoekinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren, afgekort OSB: de onderzoeksinstantie vermeld in artikel 4;
- 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 de 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 veronderstelde verlies of het verlaten van een schip;
  - d) materiële schade die een schip geleden heeft;
  - e) de stranding van een schip, de beschadiging ervan of de betrokkenheid ervan 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° schip: elk vaartuig dat bestemd is om op zee personen of zaken te vervoeren, de visvangst te bedrijven, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart uit te voeren;
- 8° vaartuig: een schip of een binnenschip;
- 9° veiligheidsaanbeveling: elk voorstel van een van de volgende instanties, ook voor de registratie en de controle:
  - a) de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op informatie die uit dat onderzoek verkregen is;
  - b) de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

- 10° 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 formuleren van de nodige veiligheidsaanbevelingen.

**Art. 3.** Dit besluit is van toepassing op scheepvaartongevallen en -incidenten die plaatsvinden op de binnenwateren, waarbij schepen betrokken zijn.

Dit besluit is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en -incidenten waarbij uitsluitend de volgende schepen zijn betrokken:

- 1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen die in eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een staat, en die uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- 2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en plezierjachten en schepen die niet voor handel gebruikt worden, tenzij ze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en tenzij ze gebruikt worden om meer dan twaalf passagiers te vervoeren;
- 3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;
- 4° vissersschepen met een lengte van minder dan vijftien meter;
- 5° vaste booreilanden.

**Art. 4.** Er wordt een OSB opgezet.

Voor de organisatie en de werking van die 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.

De onderzoekers van de OSB beschikken over een legitimatiekaart waarvan de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, de vorm en het model bepaalt.

Bij de uitwerking van de organisatie en de werking, vermeld in het eerste lid, wordt de functionaris voor de gegevensbescherming van de OSB betrokken.

**Art. 5.** De OSB heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en -incidenten te verminderen door:

- 1° het veiligheidsonderzoek op korte termijn uit te voeren en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en -incidenten te bevorderen, om de oorzaken ervan vast te stellen;
- 2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen van herstelmaatregelen worden geformuleerd;
- 3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen, en door de genomen herstelmaatregelen te onderzoeken om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te formuleren.

Het veiligheidsonderzoek wordt niet gebruikt om de aansprakelijkheid te bepalen of om de schuldvraag te beantwoorden.

**Art. 6.** De OSB is voor haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de opdrachten die aan haar toevertrouwd zijn.

Extern aangestelde deskundigen zijn onderworpen aan het beroepsgeheim voor de informatie die ze bij de uitoefening van hun taken hebben gekregen.

**Art. 7.** De OSB verricht het veiligheidsonderzoek onafhankelijk van strafrechtelijke of parallelle onderzoeken om de aansprakelijkheid te bepalen of om de schuldvraag te beantwoorden. Het veiligheidsonderzoek mag niet als gevolg van dergelijke onderzoeken onrechtmatig worden belet, opgeschort of vertraagd.

**Art. 8.** De verslagen en de veiligheidsaanbevelingen, vermeld in artikel 5, eerste lid, 2° en 3°, kunnen niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs worden gebruikt.

Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of -incident als ze betrokken zijn of geweest zijn bij het veiligheidsonderzoek.

**Art. 9.** De onderzoekers van de OSB of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan de OSB haar onderzoekstaak heeft gedelegeerd, hebben, waar nodig in samenwerking met de autoriteiten die voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijk zijn, de volgende bevoegdheden om alle informatie te verkrijgen die relevant is om het veiligheidsonderzoek te verrichten:

- 1° ze krijgen vrije toegang tot de relevante gebieden of de plaats van het ongeval, en ook tot elk schip, elk wrak of elke 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 alleen betreden met toestemming van de bewoner of na voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter;
- 2° ze mogen een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal maken en ze mogen overgaan tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen voor het onderzoek of de analyse;
- 3° ze mogen de voorwerpen, vermeld in punt 2°, onderzoeken of analyseren en ze krijgen vrije toegang tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;
- 4° ze mogen alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, over een schip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid vrij inzien, kopiëren en gebruiken;
- 5° ze krijgen vrije toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters die genomen zijn van de lichamen van slachtoffers;

- 6° ze mogen de resultaten eisen van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen, en ze krijgen de vrije toegang tot die resultaten;
- 7° ze mogen getuigen horen in afwezigheid van personen van wie de belangen het veiligheidsonderzoek zouden kunnen belemmeren;
- 8° ze krijgen toegang tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de Vlaamse overheid, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, als die partijen of hun vertegenwoordigers in de betrokken lidstaat zijn gevestigd;
- 9° ze kunnen een beroep doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten van de Vlaamse overheid, waaronder operatoren van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, opsporings- en reddingsbrigades, loodsen en ander personeel van haven- of scheepvaartdiensten.

In het eerste lid, 4°, wordt verstaan onder VDR: 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.

De persoonsgegevens die worden verzameld en verwerkt op basis van de bevoegdheden vermeld in het eerste lid, zijn deze die noodzakelijk zijn om betrokkenen bij het scheepvaartongeval of -incident te identificeren en hun rol bij het ongeval of incident te bepalen, met inbegrip van de relevante medische gegevens. Tenzij de strikte noodzakelijkheid hiervan zou blijken uit het onderzoek worden geen gegevens van de betrokkenen verzameld of verwerkt betreffende strafrechtelijke veroordelingen of strafbare feiten.

**Art. 10.** De OSB neemt de nodige maatregelen zodat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden:

- 1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die de OSB in het kader van het veiligheidsonderzoek optekent of ontvangt;
- 2° de documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;
- 3° de informatie over personen die bij het ongeval of incident op zee betrokken zijn en die bijzonder gevoelig of privé van aard is, onder meer informatie over hun gezondheid.

De persoonsgegevens die op basis van de bevoegdheden vermeld in artikel 9, eerste lid, worden verzameld en verwerkt, worden zoveel als mogelijk geanonimiseerd dan wel gepseudonimiseerd in overeenstemming met de doeleinden van het onderzoek, vermeld in artikel 5.

**Art. 11. §1.** In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of -incident maar één veiligheidsonderzoek verricht.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de OSB, zijn betrokken, werkt de OSB samen met de bevoegde overheidsinstanties van de staten die een aanzienlijk belang

hebben om overeen te komen welke verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie het veiligheidsonderzoek leidt. De OSB stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van die overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en dezelfde 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.

De OSB beperkt parallelle veiligheidsonderzoeken naar hetzelfde scheepvaartongeval of -incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de OSB aan de Europese Commissie de redenen om parallelle onderzoeken te verrichten. 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 die ze in de loop van haar veiligheidsonderzoek verzamelt, om, als dat mogelijk is, gedeelde conclusies te bereiken.

De OSB neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.

§2. Onverminderd paragraaf 1 blijft de OSB verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk is.

§3. De OSB mag de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken om een dergelijk veiligheidsonderzoek te verrichten, per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.

§4. De OSB vangt het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk aan en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden nadat het scheepvaartongeval of -incident heeft plaatsgevonden.

§5. De OSB kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke , vermeld in artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, voor de verwerking van de persoonsgegevens tijdens het veiligheidsonderzoek. In de gevallen waar meerdere bevoegde instanties betrokken zijn bij het veiligheidsonderzoek gelden zij als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken, vermeld in artikel 26 van voormelde verordening.

**Art. 12.** Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de OSB bij de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, en bij het Vlaams Parlement een jaarverslag in waarin ze verantwoording aflegt over haar werking en over de veiligheidsonderzoeken die ze het voorafgaande jaar heeft verricht, de veiligheidsaanbevelingen die ze heeft geformuleerd en de

herstelmaatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

De OSB stelt het jaarverslag elektronisch ter beschikking van het publiek.

**Art. 13.** Iedere overheid en ieder personeelslid van de overheid dat bij de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een scheepvaartongeval of -incident binnen het toepassingsgebied van dit besluit, meldt dat onmiddellijk 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.

Als de OSB een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of -incident meldt de onderzoeksinstantie dat onmiddellijk aan de bevoegde onderzoeksinstanties van staten die een aanzienlijk belang hebben.

**Art. 14.** Als de OSB conform artikel 11 als bevoegde onderzoeksinstantie verantwoordelijk is voor het veiligheidsonderzoek, kan de OSB op verzoek van een bevoegde onderzoeksinstantie van een staat die een aanzienlijk belang heeft, toestaan dat een of meer vertegenwoordigers van die bevoegde onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen.

De OSB kan, voor de scheepvaartongevallen en -incidenten op de binnenwateren die onder de toepassing van dit besluit vallen, een dergelijk verzoek richten tot de bevoegde onderzoeksinstanties die voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk zijn, als België een aanzienlijk belang heeft.

**Art. 15.** Iedereen is verplicht aan een onderzoeker binnen de termijn die hij daarvoor stelt, alle medewerking te verlenen die de onderzoeker bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen.

Als de informatieverstrekker daarom verzoekt, wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

De onderzoekers en de externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen als de getuigen daarom verzoeken.

**Art. 16.** Informatie over een scheepvaartongeval of -incident mag niet worden vernietigd en mag niemand laten verdwijnen.

De persoonsgegevens die verzameld en verwerkt werden door de OSB of de bevoegde instantie tijdens de loop van het veiligheidsonderzoek, worden na afloop van dit onderzoek geanonimiseerd of wanneer dit niet mogelijk is vernietigd .

**Art. 17.** Degenen voor wie de veiligheidsaanbevelingen van de OSB bestemd zijn, houden er op passende wijze rekening mee. Ze geven er, waar nodig, een

passend gevolg aan conform het Belgische recht, het recht van de Europese Unie en het internationale recht.

**Art. 18.** De Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, DATUM.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS