

---

## 559

### **Besluit van 16 december 2009 houdende wijziging van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid in verband met de implementatie van internationale onderzoeksverplichtingen met betrekking tot het uitvoeren van onafhankelijk onderzoek naar scheepvaartongevallen**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, van 27 november 2009, CZW/WVOB 2009-0000685961;

Gelet op Richtlijn nr. 2009/18/EG van het Europees parlement en van de Raad van Europese Unie van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de scheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU L 131), de IMO-code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, resolutie MSC. 255(84), van de International Maritime Organization van 16 mei 2008 en Resolutie MSC.257(84) van 16 mei 2008, alsmede de artikelen 5, eerste lid, en 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid;

De Raad van State gehoord (advies van 9 december 2009, nr. W04.09.0504/I);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, van 15 december 2009, CZW/WVOB 2009-0000710708;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden na onderdeel b, onder verlettering van de onderdelen c tot en met q tot en met s, twee onderdelen ingevoegd, luidende:

c. zeer ernstig scheepvaartongeval: een gebeurtenis die heeft geresulteerd in:

1°. het overlijden van een persoon, dat het gevolg is van of samenhangt met het functioneren van een schip;

2°. zeer ernstige schade aan het milieu, die is veroorzaakt door schade aan een of meerdere schepen, welke het gevolg is van of samenhangt met het functioneren van een schip; of

3°. een schip dat total loss is;

d. ernstig scheepvaartongeval: een gebeurtenis, zijnde een brand, een ontploffing, een stranding, een aanvaring, zwaar weer, ijsgang, het falen van de constructie, of een andere oorzaak, die heeft geresulteerd in:

1°. schade aan de voortstuwing, of ernstige schade aan accommodatie of de constructie van een schip, die de zeewaardigheid daarvan aantast;

2°. het onmanoeuvrbaar worden van een schip waardoor hulp van buiten noodzakelijk is, of

3°. verontreiniging van het mariene milieu.;

## B

Artikel 2, derde lid, komt als volgt te luiden:

3. De artikelen 4, 5, 11a en 11b zijn niet van toepassing op scheepvaartongevallen, waarbij uitsluitend zijn betrokken:

a. andere dan in het eerste lid bedoelde schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een andere staat voor een niet-commerciële overheidssdienst;

b. schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw en niet voor handel gebruikte plezierjachten en pleziervaartuigen, tenzij deze voor commerciële doeleinden worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;

c. vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter.

## C

De artikelen 4 en 5 komen te luiden:

### **Artikel 4**

1. De raad stelt een onderzoek in naar een zeer ernstig scheepvaartongeval waarbij een zeeschip is betrokken, indien:

a. een Nederlands zeeschip bij het ongeval is betrokken;

b. het ongeval plaatsvindt in de Nederlandse binnenwateren of territoriale zee, bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee;

c. Nederland een aanmerkelijk belang heeft bij dat ongeval.

2. Bij een ernstig scheepvaartongeval doet de raad een voorafgaande beoordeling om te besluiten of er een onderzoek wordt verricht. Wanneer de raad op basis van het voorafgaand onderzoek besluit geen onderzoek te doen, dan zendt de raad dit besluit aan de Europese Commissie.

### **Artikel 5**

1. Wanneer de raad onderzoek doet naar een scheepvaartongeval of -incident, waarbij een zeeschip is betrokken, en waarbij een andere staat een aanmerkelijk belang heeft, dan voert de raad het onderzoek uit in samenwerking met die staat, tenzij die staat daaraan geen medewerking verleent.

2. Wanneer de raad onderzoek doet naar een scheepvaartongeval of -incident, waarbij een zeeschip is betrokken, en dat plaats heeft gevonden in wateren onder andere dan Nederlandse jurisdictie, wordt het onderzoek

uitgevoerd in samenwerking met de tot die wateren bevoegde staat of, indien de Nederlandse Antillen of Aruba ten aanzien van die wateren bevoegd zijn, met de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk Aruba, tenzij die andere staat, de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk Aruba daaraan geen medewerking verlenen.

3. In geval van samenwerking met een andere staat overlegt de raad met de daartoe bevoegde instantie van de staat of staten met een aanmerkelijk belang wie de leiding van een onderzoek op zich neemt. Totdat een andere staat de leiding overneemt, is de raad verantwoordelijk voor het onderzoek en de coördinatie met andere staten die een aanmerkelijk belang hebben.

4. Het onderzoek naar een scheepvaartongeval, waarbij een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig is betrokken en waarvoor de raad een onderzoeksverplichting heeft, wordt in ieder geval door de raad geleid, totdat de raad met het daartoe bevoegde onderzoeksorgaan van de staat of staten met een aanmerkelijk belang overeenstemming bereikt welke staat de leiding van het onderzoek overneemt.

5. Indien de raad de leiding heeft over een onderzoek naar een scheepvaartongeval, is samenwerking met een onderzoeksinstantie van een andere staat dan een lidstaat van de Europese Unie uitsluitend mogelijk onder de voorwaarden, gesteld in Richtlijn nr. 2009/18/EG van het Europees parlement en van de Raad van Europese Unie 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 (PbEU L 131).

6. Indien een onderzoeksinstantie van een andere staat dan een lidstaat van de Europese Unie de leiding heeft over het onderzoek naar een scheepvaartongeval, is samenwerking door de raad met die onderzoeksinstantie uitsluitend mogelijk wanneer het onderzoek wordt uitgevoerd overeenkomstig de regels, gesteld in de Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident zoals vastgesteld bij resolutie MSC.255(84) van de International Maritime Organisation van 16 mei 2008.

## D

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel d komt te luiden:

d. in geval van een scheepvaartongeval of een scheepvaartincident dat voldoet aan de criteria, genoemd in artikel 4, eerste lid, de onderdelen a tot en met c: de kapitein en de exploitant van een schip dat betrokken is bij het ongeval, en daartoe door het bevoegde gezag, bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet, aangewezen personen werkzaam bij de desbetreffende scheepvaartbegeleidingsdienst indien dat ongeval heeft plaatsgevonden in de Europese wateren;

2. Onderdeel e vervalt, onder verlettering van de onderdelen f tot en met l tot e tot en met k.

## E

Na de aanduiding «§ 5. Onderzoek» wordt een artikel ingevoegd, luidende:

## **Artikel 9a**

1. Bij een besluit van de raad als bedoeld in artikel 41, eerste lid, van de rijkswet, om onderzoek te doen naar een scheepvaartongeval of incident, houdt de raad rekening met:

- a. de ernst van het ongeval of incident;
- b. het type vaartuig of lading dat betrokken is bij het ongeval of incident, en
- c. de mogelijkheid dat het onderzoek ertoe bijdraagt dat toekomstige scheepvaartongevallen en -incidenten kunnen worden voorkomen.

2. De raad start het onderzoek naar een scheepvaartongeval of -incident zo spoedig mogelijk, en in ieder geval binnen twee maanden, nadat het ongeval of incident plaatsvond.

F

Na artikel 11 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

## **Artikel 11a**

De raad voert het onderzoek naar een scheepvaartongeval, waarbij een zeeschip is betrokken, uit overeenkomstig de methodologie, bedoeld in artikel 2, onder e, van de Verordening nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PbEG L 208). Afwijking van deze methodologie is mogelijk, voor zover de onderzoeker dit noodzakelijk acht voor het bereiken van de onderzoeksdoelstellingen.

## **Artikel 11b**

Bij een onderzoek naar een scheepvaartongeval, waarbij een zeeschip is betrokken, wordt voor aangelegenheden die niet reeds in de rijkswet en de daarop berustende bepalingen expliciet geregeld zijn, de Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident zoals vastgesteld bij resolutie MSC.255(84) van de International Maritime Organisation van 16 mei 2008 in acht genomen.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2010. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst wordt uitgegeven na 31 december 2009, treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt het terug tot en met 1 januari 2010.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in de Staatscourant.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 december 2009

Beatrix

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
G. ter Horst

Uitgegeven de *tweeëntwintigste* december 2009

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

## NOTA VAN TOELICHTING

### A. Algemeen

Het voorliggende besluit strekt tot de implementatie van nieuwe internationaal- en Europeesrechtelijke verplichtingen over onderzoek naar scheepvaartongevallen.

Op 16 mei 2008 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) bij resolutie MSC.257(84) een wijziging aangenomen op het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (SOLAS 74), waarbij het Koninkrijk der Nederlanden partij is. Tegelijk met deze verdragswijziging is bij resolutie MSC.255(84) een nieuwe «Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)» tot stand gekomen. Beide instrumenten treden op 1 januari 2010 in werking.

De verdragswijziging en de nieuwe Casualty Investigation Code hangen nauw met elkaar samen. In de verdragswijziging worden de verdragsstaten verplicht de hoofdstukken I en II van de Casualty Investigation Code uit te voeren. In deze hoofdstukken wordt voorgeschreven bij welke scheepvaartongevallen een onderzoek moet worden uitgevoerd en aan welke vereisten dat onderzoek moet voldoen. Verdragssluitende staten hebben de verplichting een veiligheidsonderzoek te doen naar alle zeer ernstige scheepvaartongevallen waarbij een zeeschip is betrokken dat onder de vlag van die staat vaart. Zeer ernstige scheepvaartongevallen zijn ongevallen met een zeeschip die hebben geleid tot de dood van een of meerdere personen, ernstige schade aan het milieu of een schip dat total loss is. Over vereisten voor het onderzoek stelt de code vooral algemene regels die nader moeten worden ingevuld in de nationale regelgeving van de verdragsstaten. Dit betreft onder andere de eis dat het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijke onderzoeksautoriteit en dat deze voldoende bevoegdheden moet hebben tot het verrichten van het onderzoek. Verder stelt de Code algemene regels over de waarborgen voor zeevarenden, samenwerking met andere staten die eveneens een aanmerkelijk belang hebben bij het scheepvaartongeval en het onderzoeksrapport, dat door de onderzoeksautoriteit moet worden opgesteld.

De belangrijkste wijziging van de nieuwe Casualty Investigation Code ten opzichte van de oude code is dat de onderzoeksverplichting naar zeer ernstige scheepvaartongevallen nu dwingend wordt voorgeschreven.

Daarnaast is, op aandringen van het Europees Parlement, de Richtlijn (EG) nr. 2009/18 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 1999/53/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU L 131) (hierna: Richtlijn 2009/18) tot stand gekomen. Richtlijn 2009/18 beoogt de veiligheid op zee te verbeteren. In de richtlijn wordt rekening gehouden met de bestaande internationale regelgeving met betrekking tot onderzoeken van ongevallen op zee, alsmede resolutie MSC.257(94) van de Internationale Maritieme Organisatie en de nieuwe Casualty Investigation Code.

Ten opzichte van de code bevat de richtlijn aanvullende bepalingen over de reikwijdte van de onderzoeksverplichting voor scheepvaartongevallen en meer gedetailleerde regels over de vereisten waaraan het onderzoek moet voldoen. In Richtlijn 2009/18 is de onderzoeksverplichting uitgebreid naar alle zeer ernstige scheepvaartongevallen die binnen de territoriale wateren van een lidstaat plaatsvinden en scheepvaartongevallen waarbij een lidstaat een aanmerkelijk belang heeft, ongeacht de vlag van het schip. De aanvullende regels met betrekking tot de vereisten waaraan het

onderzoek moet voldoen stelt Richtlijn 2009/18 onder meer gedetailleerde regels over de samenwerking tussen EU-lidstaten, de samenwerking tussen EU-lidstaten en derde landen, de status van het veiligheidsonderzoek, de bevoegdheden van de onderzoeksinstantie, onderzoeksrapportages en veiligheidsaanbevelingen. De richtlijn moet voor 17 juni 2011 zijn geïmplementeerd.

Thans bevatten de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, het Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid, het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling onderzoeksraad al diverse bepalingen over onderzoek naar scheepvaartongevallen en -incidenten. Deze artikelen zijn echter nog niet in werking getreden. Gezien de verdragswijziging zullen de bepalingen over het onderzoek naar scheepvaartongevallen per 1 januari 2010 in werking moeten treden. De inwerkingtreding van deze bepalingen geschiedt bij koninklijk besluit. De taken van de huidige Raad voor de Scheepvaart zullen dan komen te vervallen en deze raad zal worden opgeheven. Vanaf dat moment zal de Onderzoeksraad voor veiligheid het onderzoek naar scheepvaartongevallen uitvoeren.

Voor een groot deel voldoen de bepalingen in de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, het Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid, het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid al aan de verplichtingen die in de Casualty Investigation Code en Richtlijn 2009/18 worden gesteld. Daardoor kan voor de implementatie van die regelingen worden volstaan met een aanpassing van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid. In de implementatietabel wordt een overzicht gegeven van de bestaande bepalingen die al invulling geven aan de verplichtingen van Richtlijn 2009/18 en welke bepalingen worden aangepast vanwege die richtlijn. Deze tabel is opgenomen in de bijlage bij deze toelichting.

Over de wijzigingen met betrekking tot de nieuwe internationale onderzoeksverplichtingen is overleg geweest met de voorzitter van de Onderzoeksraad voor veiligheid. Er is overeenstemming met de Onderzoeksraad voor het uitvoeren van deze werkzaamheden en de financiering daarvan. Deze afspraken zijn neergelegd in de brief van 5 november 2009, DGLM 2009/3633, van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Onderzoeksraad voor veiligheid.

## **B. Artikelen**

### **Artikel I**

#### **A**

In de definitiebepalingen worden de definities «zeer ernstig scheepvaartongeval» en «ernstig scheepvaartongeval» ingevoegd.

De definitie «zeer ernstig scheepvaartongeval» is overgenomen uit artikel 2.22 van de Casualty Investigation Code. Het begrip «zeer ernstige scheepvaartongeval» valt binnen het begrip «scheepvaartongeval», dat eveneens is gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid. Dit brengt met zich mee dat ieder zeer ernstig scheepvaartongeval ook altijd een scheepvaartongeval is in de zin van het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid. Alleen scheepvaartongevallen die leiden tot het overlijden van een of meerdere personen, zeer ernstige schade aan het milieu of een schip dat total loss is, vallen onder de definitie van zeer ernstig scheepvaartongeval. Deze definitie is in het besluit opgenomen, omdat de lidstaten van het IMO en van de EU op grond van de Casualty

Investigation Code en Richtlijn 2009/18 onderzoek moeten doen naar «zeer ernstige scheepvaartongevallen».

De definitie van «ernstig scheepvaartongeval» is overgenomen uit de 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 2000. Artikel 3, derde lid, van Richtlijn 2009/18 verwijst eveneens naar deze definitie. Deze definitie is relevant vanwege de verplichting tot vooronderzoek als bedoeld in artikel 5, tweede lid, van Richtlijn 2009/18. Dit vooronderzoek moet worden uitgevoerd om te kunnen vaststellen of er een veiligheidsonderzoek moet worden uitgevoerd.

Handhaving van de definities «scheepvaartongeval» en «scheepvaart-incident» in de begripsbepalingen van het Besluit blijft nodig vanwege de overige verplichtingen uit Richtlijn 2009/18. Bovendien blijft de raad bevoegd onderzoek te doen naar andere scheepvaartongevallen en -incidenten.

## B

In artikel 2, derde lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid worden enkele categorieën schepen genoemd waarop de nieuwe bepalingen van de richtlijn niet van toepassing zijn. Deze komen overeen met de categorieën schepen, genoemd in artikel 2, tweede lid, van Richtlijn 2009/18. Er is geen verplichting tot het uitvoeren van een onderzoek waarbij uitsluitend schepen van deze categorieën betrokken zijn. Deze categorieën schepen vallen overigens ook niet onder de werkingsfeer van de IMO-verdragen.

Ten opzichte van de tekst van artikel 2, tweede lid, van Richtlijn 2009/18 ontbreken in artikel 2, derde lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid de schepen die voor defensie doeleinden worden gebruikt (onderdeel a), de binnenvaartschepen (onderdeel b) en vaste booreilanden (onderdeel e). Schepen voor defensiedoeleinden vallen al onder de uitzondering, genoemd in artikel 2, eerste lid, van dat Besluit. Binnenvaartschepen en vaste booreilanden vallen niet onder de onderzoeksverplichting, omdat de onderzoeksverplichting, genoemd in artikel 4 is beperkt tot gebeurtenissen met zeeschepen.

Deze uitzonderingen beperken de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor veiligheid overigens niet. De raad kan scheepvaartongevallen binnen deze categorieën onderzoeken als hij daarvoor aanleiding ziet en daartoe de bevoegdheid heeft op grond van de rijkswet. Om deze reden is de uitzondering beperkt tot de toepassing van de artikelen 4, 5, 11a en 11b van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid.

## C

De onderzoeksverplichtingen van de Onderzoeksraad voor veiligheid met betrekking tot scheepvaartongevallen, die voor deze wijziging waren opgenomen in de artikelen 4 en 5 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, sloten niet aan bij de onderzoeksverplichtingen die zijn opgenomen in de Casualty Investigation Code en Richtlijn 2009/18. De bepalingen die waren opgenomen in artikel 4, eerste lid, vloeiden voort uit de bepalingen die waren opgenomen in de oude Casualty Investigation Code en enkele andere verdragsrechtelijke bepalingen (zie hiervoor de toelichting bij artikel 4 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, Stb. 2004, 680). Dat artikel verplichtte tot onderzoek naar alle ongevallen met zeeschepen varende onder de vlag van de verdragsstaat, die hadden geleid tot een dodelijk of ernstig letsel of schade van betekenis aan een schip, aan het mariene milieu, aan een mijnbouwinstallatie of aan



infrastructuur is veroorzaakt. Deze onderzoeksverplichting was ruimer dan de onderzoeksverplichting in de nieuwe Casualty Investigation Code die alleen tot onderzoek verplicht bij zeer ernstige scheepvaartongevallen met zeeschepen die varen onder de vlag van een verdragstaat.

Richtlijn 2009/18 regelt daarentegen een uitgebreidere onderzoeksverplichting dan tot dusver in artikel 4 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid was opgenomen. Richtlijn 2009/18 verplicht ook tot onderzoek naar alle zeer ernstige scheepvaartongevallen die plaatsvinden in de territoriale wateren van een lidstaat en zeer ernstige scheepvaartongevallen waarbij een lidstaat een aanmerkelijk belang heeft, ongeacht de vlag waaronder het schip vaart.

EG-regelgeving stelt vanwege Richtlijn 2009/18 niet langer onderzoeksverplichtingen over ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen. Dit blijkt onder meer uit de overwegingen 11 en 12 van Richtlijn 2009/18. In verband hiermee wordt in artikel 24 van Richtlijn 2009/18 geregeld dat de artikelen 12 van Richtlijn 1999/35/EG en 11 van Richtlijn 2002/59/EG komen te vervallen. Deze artikelen bevatten bepalingen over het onderzoek naar ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen. Omdat het onderscheid tussen het onderzoek naar deze vaartuigen en overige zeeschepen grotendeels wegvalt kan dit onderscheid in de oude artikelen 2, derde lid, 4 en 5 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid ook grotendeels vervallen. Wel bevat artikel 7, vierde lid, van Richtlijn 2009/18 nog een bijzondere bepaling over de leiding en coördinatie bij een onderzoek naar een scheepvaartongeval waarbij meerdere landen betrokken zijn. Deze bepaling is omgezet in artikel 5, vierde lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid.

#### *Artikel 4, eerste lid*

De onderzoeksverplichting is de implementatie van artikel 5, eerste en tweede lid, van Richtlijn 2009/18.

Het begrip aanmerkelijk belang, genoemd in artikel 4, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, is op grond van artikel 1, onderdeel q, van dat besluit, nader gedefinieerd in artikel 3 van de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid. Deze begripsomschrijving komt overeen met artikel 6.2 van de Casualty Investigation Code.

#### *Artikel 4, tweede lid*

Dit betreft de omzetting van artikel 5, tweede en vijfde lid, van Richtlijn 2009/18.

#### *Artikel 5*

De verplichting tot samenwerking is de implementatie van artikel 7 en 12, eerste en tweede lid, van Richtlijn 2009/18. Voor wat betreft de redactie is zoveel mogelijk aangesloten bij de voorgaande formulering van artikel 4, tweede tot en met vierde lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid. Artikel 5, vijfde en zesde lid, zijn de omzetting van de verplichtingen, genoemd in artikel 12, tweede en derde lid, van Richtlijn 2009/18. Opgemerkt zij dat deze regels niet zijn beperkt tot het verplichte onderzoek naar zeer ernstige scheepvaartongevallen, maar tot alle onderzoeken naar scheepvaartongevallen en -incidenten die de raad uitvoert.

## D

In artikel 9 vallen tevens scheepvaartincidenten onder de meldingsplicht. Dit betreft de omzetting van artikel 6 van Richtlijn 2009/18. De afzonderlijke bepaling in onderdeel e voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen vervalt omdat dit valt onder scheepvaartongevallen, genoemd in onderdeel d. Deze bepaling was voorheen opgenomen in de artikelen 4, vijfde lid, en 5, derde lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid. Voor de redactie is dezelfde formulering gehanteerd als voor het vervallen artikel 9, eerste lid, onderdeel d.

## E

Het ingevoegde artikel 9a betreft de implementatie van artikel 5, tweede lid, derde alinea, en het vijfde lid, van Richtlijn 2009/18.

## F

Er worden twee nieuwe artikelen opgenomen. Artikel 11a is de omzetting van artikel 5, vierde lid, van Richtlijn 2009/18. Artikel 11b is de implementatie van de verplichting van Hoofdstuk XI-I, artikel 6 van het SOLAS-verdrag zoals vastgesteld op 16 mei 2008 bij MSC. 257(84) (Trb. 2009, 84).

## Artikel II

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2010. Mocht er enige vertraging ontstaan waardoor de publicatie plaatsvindt na 31 december, dan wordt erin voorzien dat het besluit terugwerkende kracht heeft. Een korte terugwerkende kracht is niet bezwaarlijk omdat het onderhavige besluit geen nadelige verplichtingen met zich meebrengt.

De inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit moet tegelijk met de inwerkingtreding van de bepaling betreffende scheepvaartongevallen in de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid plaatsvinden. Deze inwerkingtreding geschiedt bij een afzonderlijk koninklijk besluit met ingang van 1 januari 2010. Daarmee samenhangend zullen tegelijk de volgende wetten in werking treden:

- de Wet van 13 april 2004, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (Stb. 2004, 208);
- de artikelen VI, VII en VIII van de Wet van 2 december 2004, houdende wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid (Stb. 2004, 678);
- de Rijkswet van 20 januari 2005, houdende wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart (Stb. 2005, 51).

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
G. ter Horst

## Bijlage bij de nota van toelichting: Implementatietabel

Bepalingen in Richtlijn 2009/18)	Omzetting in (Rijkswet = Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, Rijksbesluit = Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid), Besluit = Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, Regeling = Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid)	Bijzonderheden/toelichting
Artikel 1 (onderwerp) eerste lid, onderdelen a en b	Bestaat al in artikel 3 van de Rijkswet.	Past binnen huidige taakomschrijving van de Onderzoeksraad.
Artikel 1, tweede lid	Bestaat al in artikelen 3 j° 61 j° 69 van de Rijkswet.	
Artikel 2 (toepassingsgebied) Eerste lid	Bestaat al in artikel 4 van de Rijkswet j° artikel 4 van het Besluit.	Toepassingsbereik van de richtlijn is ingevlochten in de regelgeving rondom de Onderzoeksraad voor veiligheid. Artikel 4 van het Besluit wordt wel aangepast zodat deze nauwer bij de richtlijn aansluit.
Tweede lid	Aanpassing van artikel 2, derde lid van het Besluit.	
Artikel 3 (definities) Onderdeel 1	Behoeft geen omzetting.	In NL-regelgeving wordt niet verwezen naar de Casualty Investigation Code, omdat de verplichtingen in de regelgeving zijn opgenomen.
Onderdeel 2	Bestaat al in artikel 4, vijfde lid, en artikel 5, derde lid, van het Besluit j° artikel 3 van de Regeling m.u.v. onderdeel b. Dit onderdeel leidt tot aanpassing van artikel 1 van het Besluit.	
Onderdeel 3	Aanpassing in artikel 1 van het Besluit	
Onderdeel 4	Behoeft geen omzetting	In NL-regelgeving wordt niet verwezen naar IMO-richtsnoeren.
Onderdeel 5	Bestaat al in artikel 1, onderdelen l en m, van de Rijkswet.	
Onderdeel 6	Geen omzetting nodig.	Begrip «reisgegevensrecorder» is voldoende duidelijk in artikel 69, eerste lid, onderdeel d van de Rijkswet en artikel 22, tweede lid, van het besluit.
Onderdeel 7	Behoeft geen omzetting.	In NL-regelgeving is alleen de aanbeveling van de eigen onderzoeksraad nodig.
Artikel 4 (status veiligheidsonderzoek) Eerste lid	Hoofdstuk 5 van de Rijkswet j° paragraaf 9 van het Besluit.	
Tweede lid	Hoofdstuk 7 van de Rijkswet j° paragraaf 8 van het Besluit.	

Bepalingen in Richtlijn 2009/18)	Omzetting in (Rijkswet = Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, Rijksbesluit = Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid), Besluit = Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, Regeling = Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid)	Bijzonderheden/toelichting
Artikel 5 (onderzoeksverplichting) Eerste lid, aanhef en onderdelen a tot en met c	Aanpassing in artikel 4, eerste lid van het Besluit.	Deze verplichting was grotendeel geïmplementeerd in artikel 4 en 5 van het Besluit. Deze artikelen zijn zodanig aangepast dat deze nauw aansluit bij de verplichting in de Richtlijn.
Tweede lid	Aanpassing in artikel 4, tweede lid, en nieuw artikel 9a van het Besluit.	
Derde lid	Aanpassing in artikel 5, eerste tot en met het derde lid, van het Besluit.	
Vierde lid	Toevoeging artikel 11a in het Besluit.	
Vijfde lid	Aanpassing in nieuw artikel 9a, tweede lid, van het Besluit.	
Artikel 6 (rapportageverplichting)	Bestaat al in artikel 28 van de Rijkswet j° artikel 9, eerste lid, onderdelen d, e, f, van het Besluit.	
Artikel 7 (leiding/deelname veiligheidsonderzoek) Eerste, tweede en derde lid	Bestaat al in artikel 45 van de Rijkswet en artikelen 19, eerste, tweede en vierde lid, van het Besluit. Daarnaast aanpassing van artikel 5 van het Besluit.	
Vierde lid	Aanpassing artikel 5, vierde lid, van het Besluit.	
Artikel 8 (onderzoeksinstanties) Eerste lid Tweede lid	Bestaat al in hoofdstuk 2 van de Rijkswet. Bestaat al in de artikelen 7, derde lid, 11, vierde lid, en 58 van de Rijkswet en de artikelen 11, vierde lid, 14 j° artikel 2 van het Rijksbesluit.	
Derde lid	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.	
Vierde lid, onderdelen a tot en met i Vijfde lid	Bestaat al in de artikelen 14, 30, 31, 34 tot en met 40 van de Rijkswet. Bestaat al in artikel 19 en hoofdstuk 5 van de Rijkswet.	
Zesde lid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 9 (vertrouwelijkheid)	Bestaat al in de artikelen 40, tweede lid, 49, 55, derde lid, 57, eerste en tweede lid, 59, vijfde lid, 69 en 72 van de Rijkswet. Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 10 (raamwerk permanente samenwerking)		
Artikel 11, eerste en tweede lid (kosten) Artikel 12 (samenwerking met derde landen met een aanzienlijk belang) Eerste en tweede lid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Derde lid	Bestaat al in artikel 45 van de Rijkswet, de artikelen 19, eerste, tweede en vierde lid, van het Besluit en de artikelen 3, 8 en 12 van de Regeling. Daarnaast aanpassing van artikel 5 van het Besluit.	
Derde lid	Aanpassing artikel 5, vijfde lid, van het Besluit.	

Bepalingen in Richtlijn 2009/18)	Omzetting in (Rijkswet = Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, Rijksbesluit = Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid), Besluit = Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, Regeling = Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid)	Bijzonderheden/toelichting
Artikel 13 (bewaring van bewijsmateriaal)	Bestaat al in de artikelen 30 en 31 van de Rijkswet, en de artikelen 5 en 6 van het Rijksbesluit.	
Artikel 14 (ongevallenrapporten)		
Eerste lid	Bestaat al in de artikelen 55 en 59 van de Rijkswet, artikel 10 van het Besluit, en artikel 14 van de Regeling. Daarnaast is aanpassing van artikel 15 van de Regeling nodig.	Aanpassing artikel 15 van Regeling nodig, zodat inhoud rapport overeenkomt met Bijlage I van de richtlijn.
Tweede lid	Bestaat al in artikel 58, tweede lid, van de Rijkswet.	
Derde lid	Bestaat al in artikel 59, derde lid, van de Rijkswet en artikel 13 van het Besluit. Aanpassing van artikel 17 van de Regeling nog nodig.	
Artikel 15 (veiligheidsaanbevelingen)		
Eerste lid	Bestaat al in hoofdstuk 6 van de Rijkswet.	
Tweede lid	Bestaat al in artikel 55, tweede lid, onderdeel c, van de Rijkswet.	
Derde lid	Bestaat al in artikel 61 van de Rijkswet.	
Artikel 16 (systeem vroegtijdige waarschuwing)	Bestaat al in artikel 63 van de Rijkswet. Daarnaast aanpassing van de Regeling nodig.	Informatieplicht aan de Commissie kan in de Regeling vanwege de delegatiegrondslag in artikel 29 van de Rijkswet.
Artikel 17 (Europese databank ongevallen op zee)		
Eerste en tweede lid	Behoeven naar hun aard geen omzetting.	
Derde lid	Aanpassing van de Regeling nodig.	Grondslag voor de Regeling is artikel 29 van de Rijkswet.
Vierde lid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 18 (Comité)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 19 (wijzigingsbevoegdheden)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 20 (aanvullende maatregelen)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 21 (sancties)	Bestaat al in de artikelen 81 en 82 van de Rijkswet en artikel 10 van het Rijksbesluit.	
Artikel 22 (wijziging bestaande bepalingen)	Aanpassing van de artikelen 4 en 5 van het Besluit.	
Artikel 23 (omzetting)		
Artikel 24 (inwerkingtreding)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Artikel 25 (adressaten)	Behoeft naar zijn aard geen omzetting.	
Bijlage I	Aanpassing in artikel 15 van de Regeling nodig.	
Bijlage II	Aanpassing in de Regeling nodig.	