
680

Besluit van 10 december 2004, houdende regels ter uitvoering van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid)

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 van 14 juni 2004, nr. PRO 2004/67265, Directoraat-generaal Veiligheid, project PRO;

Gelet op richtlijn nr. 94/56/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PbEG L 319), richtlijn nr. 96/82/EG van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L 010), richtlijn nr. 2002/59/EG inzake de invoering van een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208) en richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheids-passagiersvaartuigen (PbEG L 138) alsmede de artikelen 5, 28, 54, 56, tweede lid, 59, derde lid, 67, 68, 77, 78 en 96, eerste lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid;

De Raad van State gehoord (advies van 2 september 2004, nr. W04.04.0254/I);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 6 december 2004, nr. PRO 2004/78765;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Begripsomschrijving

Artikel 1

1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. rijkswet: Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid;
- b. scheepvaartongeval: een gebeurtenis die heeft geresulteerd in het volgende:
 - 1°. dodelijk of ernstig letsel aan een persoon overkomen, dat is veroorzaakt door of samenhangt met het functioneren van een schip;
 - 2°. de vermissing van een persoon vanaf een schip, die is veroorzaakt door of samenhangt met het functioneren van het schip;

- 3°. de vermissing, vermoedelijke vermissing of het verlaten van een schip;
- 4°. schade aan een schip;
- 5°. het stranden of onbruikbaar worden van een schip;
- 6°. de betrokkenheid van een schip bij een aanvaring;
- 7°. schade die is veroorzaakt door of samenhangt met het functioneren van een schip;
- 8°. 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;
- c. scheepvaartincident: een gebeurtenis, geen scheepvaartongeval zijnde, veroorzaakt door of samenhangend met het functioneren van een schip en waarbij de veiligheid van het schip of van personen in gevaar is gebracht of waardoor ernstige schade aan het schip, aan mijnbouwinstallaties of aan het mariene milieu zou kunnen ontstaan;
- d. luchtvaartongeval: een gebeurtenis die samenhangt met het gebruik van een luchtvaartuig en plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, en waarbij:
 - 1°. een persoon dodelijk of ernstig letsel heeft opgelopen als gevolg van het zich in het luchtvaartuig bevinden, direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief de onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt of directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de reactoren, behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voorpassagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden, of
 - 2°. het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt, waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vluchtkenmerken en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de stroomlijnkappen of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid, of
 - 3°. het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is;
- e. luchtvaartincident: een gebeurtenis, geen luchtvaartongeval zijnde, die samenhangt met het functioneren van een luchtvaartuig en afbreuk doet of zou kunnen doen aan een veilige vluchtuitvoering;
- f. ernstig luchtvaartincident: luchtvaartincident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden;
- g. dodelijk letsel: letsel door een persoon bij een ongeval opgelopen, dat binnen dertig dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft;
- h. ernstig letsel:
 - 1°. met betrekking tot een scheepvaartongeval: letsel door een persoon bij een ongeval opgelopen, dat resulteert in een uitschakeling voor meer dan 72 uur, beginnend binnen zeven dagen na de datum waarop het letsel werd opgelopen;
 - 2°. met betrekking tot een luchtvaartongeval: letsel door een persoon bij een ongeval opgelopen, dat:
 - A. opname in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, welke aanvangt binnen zeven dagen na het oplopen van het letsel, of
 - B. de breuk van een bot tot gevolg heeft, uitgezonderd enkelvoudige breuken van vingers, tenen of de neus, of
 - C. gepaard gaat met scheurwonden die ernstige bloedingen of beschadigingen van zenuwen, spieren of pezen veroorzaken, of

- D. gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan, of
 - E. gepaard gaat met tweedegraads of derdegraads brandwonden of brandwonden over meer dan 5% van het lichaamsoppervlak, of
 - F. gepaard gaat met geconstateerde blootstelling aan besmettelijke stoffen of schadelijke straling;
 - i. staat van ontwerp: staat die rechtsmacht heeft over de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van een luchtvaartuig;
 - j. staat van vervaardiging: staat die rechtsmacht heeft over de organisatie, die verantwoordelijk is voor de vervaardiging van een luchtvaartuig als zodanig;
 - k. staat van het voorval: staat op of boven het grondgebied waarvan, de territoriale wateren daaronder begrepen, een luchtvaartongeval of luchtvaartincident plaatsvindt;
 - l. staat van de exploitant: staat waarin de exploitant van een luchtvaartuig zijn voornaamste plaats van bedrijvigheid heeft of, bij gebreke daarvan, de exploitant is gevestigd;
 - m. staat van registratie: staat waar een luchtvaartuig is geregistreerd;
 - n. exploitant van een luchtvaartuig: iedere natuurlijk persoon, iedere rechtspersoon met of zonder winstoogmerk of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid dat een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;
 - o. staat met aanmerkelijk belang: in geval van een voorval met een zeeschip, staat die tot een van de bij ministeriële regeling aangewezen categorieën behoort.
2. Onder een luchtvaartongeval wordt mede verstaan een gebeurtenis die samenhangt met het gebruik van een onbemand luchtvaartuig en plaatsvindt tijdens de periode vanaf de start tot en met de landing en waarbij de in het eerste lid onderdeel d onder 1 tot en met 3 genoemde gevolgen zich hebben voorgedaan.

§ 2. Toepasselijkheid

Artikel 2

1. Op voorvallen waarbij geen andere zaak of persoon is betrokken dan een zaak of persoon in gebruik bij onderscheidenlijk in de uitoefening van een functie ten behoeve van Onze Minister van Defensie of bij een buitenlandse krijgsmacht, dan wel ten behoeve van een organisatie waarvan het beheer is opgedragen aan Onze Minister van Defensie, zijn de artikelen 3 tot en met 5, 8, 9, eerste lid, onderdelen a tot en met k, en tweede lid, en 10 tot en met 23 niet van toepassing.
2. Indien bij een voorval als in het eerste lid bedoeld tevens een andere zaak of persoon is betrokken dan in dat lid bedoeld, zijn de artikelen 3 tot en met 5, 8, 9, eerste lid, onderdelen a tot en met k, en tweede lid, en 10 tot en met 23 slechts van toepassing voorzover het die andere zaak of persoon betreft.
3. Hetgeen in dit besluit is bepaald over scheepvaartongevallen met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, is uitsluitend van toepassing voorzover bij het voorval ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen zijn betrokken die een geregelde dienst van of naar een haven van een lidstaat van de Europese Unie onderhouden, ongeacht de vlag die zij voeren, wanneer zij internationale of binnenlandse reizen maken in zeegebieden waar passagiersschepen van klasse a in de zin van artikel 4 van richtlijn nr. 1998/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144) mogen worden ingezet.
4. Het bepaalde bij of krachtens dit besluit ten aanzien van de staat van de exploitant is slechts van toepassing indien:

- a. het betrokken luchtvaartuig is geleased door, gecharterd door of de beschikking daarover door uitwisseling is verkregen door een staat die niet tevens de staat is waar het luchtvaartuig is ingeschreven, en
- b. deze staat, geheel of gedeeltelijk, de functies en verplichtingen van de laatstbedoelde staat, die voortvloeien uit annex 13 bij het op 7 december 1994 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, vervult.

§ 3. Onderzoeksverplichtingen

Artikel 3

1. De raad stelt een onderzoek in naar luchtvaartongevallen, niet zijnde een luchtvaartongeval als bedoeld in artikel 1, tweede lid, en ernstige luchtvaartincidenten, betreffende:

- a. een luchtvaartuig op of boven het grondgebied van Nederland met inbegrip van de territoriale zee,

- b. een Nederlands luchtvaartuig boven volle zee of

- c. een Nederlands luchtvaartuig in het buitenland, indien de betrokken staat geen onderzoek instelt, indien deze het onderzoek aan de Nederlandse autoriteiten overlaat of indien niet kan worden vastgesteld dat de plaats van het voorval binnen het grondgebied van enige staat ligt en niet met een andere staat wordt overeengekomen dat deze het onderzoek verricht.

2. De raad kan het onderzoek naar een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident met een ander dan een Nederlands luchtvaartuig geheel of gedeeltelijk overlaten aan een andere staat indien deze naar zijn oordeel op voldoende deskundige wijze het onderzoek zal verrichten en deze met het instellen van een onderzoek instemt. Indien het luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident heeft plaatsgevonden op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie kan het onderzoek waarbij een Nederlands luchtvaartuig is betrokken worden overgedragen aan een andere lidstaat.

Artikel 4

1. De raad stelt een onderzoek in naar een ongeval waarbij dodelijk of ernstig letsel of schade van betekenis aan een schip, aan het mariene milieu, aan een mijnbouwinstallatie of aan infrastructuur is veroorzaakt en waarbij een Nederlands zeeschip is betrokken, indien het ongeval plaatsvindt:

- a. op volle zee,

- b. in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie of in wateren onder andere dan Nederlandse jurisdictie, indien een ongeval schade van betekenis aan het mariene milieu heeft veroorzaakt of

- c. in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie of in wateren onder andere dan Nederlandse jurisdictie, indien uit een ongeval lering valt te trekken met betrekking tot wenselijk te achten wijzigingen in voor een betrokken schip geldende voorschriften in internationale verdragen.

2. Indien bij een ongeval als bedoeld in het eerste lid een zeeschip is betrokken dat krachtens de daarvoor geldende rechtsregels gerechtigd is de vlag van een andere staat te voeren, wordt het onderzoek uitgevoerd in samenwerking met die andere staat, tenzij die daaraan geen medewerking verleent.

3. Indien een ongeval als bedoeld in het eerste lid plaatsvindt 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 verleent.

4. In geval van samenwerking als bedoeld in het tweede en derde lid wordt in onderling overleg bepaald wie de leiding van het onderzoek op zich neemt.

5. In geval van een onderzoek, bedoeld in het eerste lid, wordt voor aangelegenheden die niet reeds in de rijkswet en de daarop berustende bepalingen expliciet geregeld zijn, de Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, resolutie A.849 (20) van de International Maritime Organization van 27 november 1997, in acht genomen.

Artikel 5

1. De raad stelt een onderzoek in naar scheepvaartongevallen met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, varende in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie of varende op volle zee, indien door het zeeschip het laatst een haven in Nederland is aangedaan.

2. Indien bij het ongeval, bedoeld in het eerste lid, een zeeschip dat krachtens de daarvoor geldende rechtsregels gerechtigd is de vlag van een andere staat te voeren, betrokken is, wordt het onderzoek uitgevoerd in samenwerking met die andere staat tenzij die daaraan geen medewerking verleent. In geval van samenwerking wordt in onderling overleg bepaald 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.

3. In geval van een onderzoek, bedoeld in het eerste lid, wordt voor aangelegenheden die niet reeds in de rijkswet en de daarop berustende bepalingen expliciet geregeld zijn, de Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, resolutie A.849 (20) van de International Maritime Organization van 27 november 1997, in acht genomen.

Artikel 6

1. De raad stelt een onderzoek in naar luchtvaartongevallen en ernstige luchtvaartincidenten waarbij luchtvaartuigen zijn betrokken die in gebruik zijn bij een krijgsmacht van twee of meer staten, aangesloten bij de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie, op of boven het grondgebied van Nederland, met inbegrip van de territoriale zee, en schepen die in gebruik zijn bij Onze Minister van Defensie.

2. De raad laat het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, over aan de staat waarbij het luchtvaartuig in gebruik is, indien deze dit wenst, tenzij er overwegende redenen zijn om dit niet te doen.

3. Indien een luchtvaartuig is betrokken dat in gebruik is bij een andere staat dan de staat die daarvan eigenaar is, kan deze laatste verlangen voor de toepassing van het tweede lid te worden aangemerkt als staat waarbij het luchtvaartuig in gebruik is.

Artikel 7

1. In geval de raad een onderzoek instelt naar een voorval waarbij materieel, personeel of voorzieningen van een krijgsmacht van één van de andere staten, aangesloten bij de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie, zijn betrokken, treedt de raad in overleg met de buitenlandse onderzoeksinstantie. De raad bepaalt in overleg met die instantie op welke wijze het onderzoek van het voorval wordt ingericht. Bij dit onderzoek neemt de raad binnen het kader van de rijkswet de op dit onderzoek van toepassing zijnde, in het kader van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie tot stand gebrachte voorschriften in acht, voorzover deze door Nederland zijn aanvaard.

2. De raad kan in overleg met de betrokken staat de in het eerste lid bedoelde procedure en voorschriften eveneens toepassen ten aanzien van het onderzoek van een voorval waarbij een krijgsmacht is betrokken van een staat die niet is aangesloten bij de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie.

Artikel 8

1. De raad stelt onverwijld een onderzoek in naar een zwaar ongeval als bedoeld in richtlijn nr. 96/82/EG van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L 010).

2. De raad is niet gehouden een in het eerste lid bedoeld onderzoek in te stellen indien één van de uitsluitingen, genoemd in artikel 4 van de in het eerste lid genoemde richtlijn, van toepassing zijn.

§ 4. Meldingsplichten

Artikel 9

1. Tot het melden aan de raad van voorvallen, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de rijkswet, zijn gehouden:

a. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident op of boven Nederlands grondgebied met inbegrip van de territoriale zee: de gezagvoerder en de exploitant van een luchtvaartuig dat betrokken is bij het ongeval of het ernstige luchtvaartincident, en de betrokken luchtverkeersdienst;

b. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident op of in de nabijheid van een in Nederland gelegen luchtvaartterrein: naast de personen, genoemd onder a, de betrokken havenmeester;

c. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident met een Nederlands luchtvaartuig boven volle zee of in het buitenland: de gezagvoerder en de exploitant van het luchtvaartuig;

d. in geval van een ongeval als bedoeld in artikel 4, eerste lid, dat is veroorzaakt door een Nederlands zeeschip: 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 het ongeval heeft plaatsgevonden in de Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie;

e. in geval van een scheepvaartongeval als bedoeld in artikel 5 met een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig: de kapitein en de exploitant van het schip;

f. in geval van een scheepvaartongeval met andere schepen dan zeeschepen varende in de Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie: de kapitein en de exploitant van het schip;

g. in geval van een voorval in verband met een railweg in Nederland: de exploitant van een railvoertuig dat betrokken is bij het ongeval, de betrokken verkeersleiding en de betrokken beheerder van de betrokken railweg of daarmee vergelijkbare geleider;

h. in geval van een voorval in verband met een buisleiding in Nederland: de exploitant van een buisleiding die betrokken is bij het ongeval;

i. in geval van een voorval als bedoeld in artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat voorzover de voorvallen aan hem zijn gemeld;

j. in geval van een voorval als bedoeld in artikel 6.60 van de Wet luchtvaart: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat voorzover de voorvallen aan hem zijn gemeld;

k. in geval van een zwaar ongeval als bedoeld als bedoeld in richtlijn nr. 96/82/EG van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L 010): de exploitant van de inrichting als in de richtlijn bedoeld;

l. in geval van een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident als bedoeld in artikel 6, eerste lid: Onze Minister van Defensie.

2. In geval internationale verdragen of regelingen Onze Minister wie het aangaat verplichten tot het melden van een voorval aan een andere staat, de Commissie van de Europese Gemeenschappen of een internationale organisatie, geeft de raad de ontvangen melding terstond door aan Onze Minister wie het aangaat.

§ 5. Onderzoek

Artikel 10

1. De gegevens die zijn verzameld of verkregen tijdens het onderzoek worden effectief gebruikt en naar behoren geanalyseerd.

2. In geval van een onderzoek naar een scheepvaartongeval worden de bevindingen van het onderzoek zo spoedig mogelijk na afsluiting van het onderzoek bekendgemaakt.

Artikel 11

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het toezenden van het rapport in concept aan andere staten, de Nederlandse Antillen en Aruba voor commentaar en over de voor het geven van commentaar te stellen termijn.

§ 6. Informatiemateriaal

Artikel 12

Indien, in geval van een luchtvaartongeval, door de staat van registratie, de staat van de exploitant, de staat van ontwerp of de staat van vervaardiging een verzoek wordt gedaan om het luchtvaartuig, zijn inhoud of enig ander bewijsmateriaal ongestoord te laten, hangende het onderzoek door een vertegenwoordiger van de verzoekende staat, neemt de raad alle benodigde maatregelen om aan dit verzoek tegemoet te komen, voorzover dit redelijk uitvoerbaar en verenigbaar met de juiste uitvoering van het onderzoek is en met dien verstande dat het luchtvaartuig mag worden verplaatst om er personen, dieren, post en kostbaarheden uit te halen, om vernietiging door vuur of andere oorzaken te voorkomen of om gevaar of hinder voor de luchtvaart, ander transport of mensen te voorkomen en het niet een overmatige vertraging van het weer in dienst nemen van het luchtvaartuig tot gevolg heeft.

Artikel 13

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het in daarbij aangewezen gevallen toezenden van het rapport aan een buitenlandse staat, de Commissie van de Europese Gemeenschappen dan wel een internationale organisatie.

§ 8. Onderzoek door een ander land

Artikel 14

1. Indien een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident buiten Nederland, de territoriale wateren daaronder begrepen, een Nederlands luchtvaartuig betreft of een luchtvaartuig waarvan de exploitant in Nederland is gevestigd of waarvan Nederland de staat van ontwerp of vervaardiging is, geeft Onze Minister van Verkeer en Waterstaat zo spoedig mogelijk aan de staat van het voorval alle relevante informatie over het betrokken luchtvaartuig en zijn bemanning.

2. In het geval, bedoeld in het eerste lid, deelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de staat van het voorval ook mede of Nederland een vertegenwoordiger aanwijst. Indien Nederland dit doet, geeft bedoelde minister ook de naam van de vertegenwoordiger, bijzonderheden hoe met deze in contact kan worden getreden, alsmede de verwachte datum van aankomst van de vertegenwoordiger door.

Artikel 15

Indien een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident buiten Nederland, de territoriale wateren daaronder begrepen, een luchtvaartuig betreft waarvan de exploitant in Nederland is gevestigd, stelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat zo spoedig mogelijk, met behulp van de meest geschikte en snelste middelen die beschikbaar zijn, de staat van het voorval en de staat van registratie op de hoogte van bijzonderheden inzake gevaarlijke stoffen aan boord van het luchtvaartuig.

Artikel 16

1. Indien een onderzoek terzake van een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident met een ander dan een Nederlands luchtvaartuig waarvan de exploitant in Nederland is gevestigd of waarvan Nederland de staat van ontwerp of vervaardiging is, wordt ingesteld door de staat van registratie, geeft Onze Minister van Verkeer en Waterstaat desverzocht aan deze staat alle relevante informatie betreffende het betrokken luchtvaartuig en zijn bemanning.

2. In het geval, bedoeld in het eerste lid, deelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de staat van registratie, ook mee of Nederland een vertegenwoordiger aanwijst. Indien Nederland dit doet, geeft bedoelde minister ook de naam van de vertegenwoordiger, bijzonderheden hoe met deze in contact kan worden getreden, alsmede de verwachte datum van aankomst van de vertegenwoordiger door.

Artikel 17

Indien de staat die een onderzoek verricht terzake van een luchtvaartongeval met een luchtvaartuig met een startmassa van meer dan 2250 kg dat in Nederland is ingeschreven, waarvan de exploitant in Nederland woont of waarvan Nederland de staat van ontwerp of vervaardiging is,

verzoekt om deelneming door Nederland, wijst Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een vertegenwoordiger terzake van het onderzoek aan.

Artikel 18

Bij ministeriële regeling kunnen voorschriften worden gegeven omtrent de aanwijzing door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van vertegenwoordigers als bedoeld in de artikelen 14, tweede lid, 16, tweede lid, en 17.

Artikel 19

1. De raad kan aan een onderzoek buiten Nederland, dat door een andere staat wordt ingesteld, deelnemen, voorzover die staat daarvoor toestemming geeft.

2. In geval de raad overeenkomstig het eerste lid aan een onderzoek deelneemt, meldt hij dit vooraf aan Onze Minister wie het aangaat.

3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan aan de raad opdracht geven deel te nemen aan een onderzoek naar een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident in een andere staat.

4. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan aan de raad opdracht geven deel te nemen aan een onderzoek dat door een andere staat wordt ingesteld naar een voorval met een Nederlands zeeschip.

Artikel 20

Op verzoek van de staat die een onderzoek terzake van een luchtvaartongeval of luchtvaartincident verricht, verschaft Onze Minister van Verkeer en Waterstaat alle relevante informatie die hij beschikbaar heeft.

Artikel 21

1. Indien voorafgaand aan een luchtvaartongeval of luchtvaartincident gebruik is gemaakt of normalerwijze gebruik zou moeten zijn gemaakt van faciliteiten of diensten in Nederland en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat informatie heeft die wezenlijk is voor het onderzoek, verschaft hij deze aan de staat die het onderzoek verricht.

2. Indien een onderzoek een luchtvaartongeval of luchtvaartincident betreft met een luchtvaartuig dat in Nederland is ingeschreven of waarvan de exploitant in Nederland is gevestigd, verschaft Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op verzoek van de staat die het onderzoek verricht, de wezenlijke informatie waarover hij beschikt, over elke organisatie waarvan de activiteiten direct of indirect de vlucht van het vliegtuig kunnen hebben beïnvloed.

Artikel 22

1. Ingeval sprake is van een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident met een Nederlands luchtvaartuig of een luchtvaartuig waarvan de exploitant in Nederland is gevestigd, en het luchtvaartuig in een andere staat landt dan die waarin het ongeval of het incident zich heeft voorgedaan, verschaft Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, op verzoek van de staat die het onderzoek verricht, aan deze staat de opnamen van de vluchtreorder en, indien nodig, van de verbonden vluchtreorders.

2. In geval sprake is van een ongeval met een Nederlands zeeschip op zee in onder jurisdictie van een andere lidstaat van de Europese Unie vallende wateren en die andere lidstaat naar het ongeval een onderzoek instelt, stelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de gegevens die zijn verzameld met de reisgegevensrecorder ter beschikking van die andere lidstaat.

Artikel 23

1. Op verzoek van een andere lidstaat van de Europese Unie of een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte die een onderzoek naar een luchtvaartongeval, naar een ernstig luchtvaartincident of naar een luchtvaartincident leidt, kan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de raad opdragen, binnen de grenzen van zijn mogelijkheden, kosteloos bijstand te verlenen.

2. Ingeval een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden in volle zee in de nabijheid van Nederland, geeft Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan de staat die het onderzoek verricht alle mogelijke bijstand.

3. Op verzoek van de Nederlandse Antillen of Aruba kan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de raad opdragen, binnen de grenzen van zijn mogelijkheden, bijstand te verlenen aan een vanwege de autoriteiten van een van die landen verricht onderzoek betreffende een scheepvaartongeval.

§ 9. Verhouding tot onderzoek met het oog op het opleggen van sancties

Artikel 24

1. Ter bevordering van de coördinatie en het overleg maken de raad en het openbaar ministerie in Nederland, binnen een half jaar na inwerking-treding van de rijkswet, afspraken over de samenwerking en informatie-uitwisseling in de gevallen waarin zowel de raad een onderzoek instelt naar een voorval als ook ten aanzien van hetzelfde voorval een opsporingsonderzoek wordt ingesteld met het oog op het opleggen van een strafrechtelijke sanctie. De afspraken behoeven de goedkeuring van Onze Minister en Onze Minister van Justitie.

2. De afspraken over samenwerking en informatie-uitwisseling worden neergelegd in een samenwerkingsprotocol en omvatten in ieder geval:

- a. de wijze waarop informatie wordt uitgewisseld over gelijktijdig lopende onderzoeken;

- b. hoe wordt omgegaan met voorwerpen en documenten die van belang zijn voor de onderzoeken, het horen van personen en noodzakelijk geachte secties op lijken;

- c. het wederzijds ter beschikking stellen van zaken die voor de onderzoeken van belang zijn en de teruggave van die zaken;

- d. de gevallen waarin en de wijze waarop ten aanzien van onderzoeken aan voorwerpen wordt samengewerkt;

- e. de standaardprocedure die gehanteerd wordt wanneer zich een voorval daadwerkelijk voordoet en de wijze waarop geschillen worden geregeld.

3. Indien in een concreet geval zowel de raad een onderzoek instelt naar een voorval als een onderzoek wordt ingesteld met het oog op het opleggen van een strafrechtelijke sanctie, plegen de raad en het openbaar ministerie in Nederland, met inachtneming van het samenwerkingsprotocol, overleg over de inrichting van beide onderzoeken. In het overleg worden in ieder geval afspraken gemaakt over de inhoud van de te verrichten onderzoekshandelingen, de planning van deze onderzoekshandelingen in de tijd, de inbeslagneming van zaken en de instelling van een periodiek afstemmingsoverleg gedurende beide onderzoeken. De raad en het openbaar ministerie in Nederland kunnen zich bij het overleg laten vertegenwoordigen door personen onderscheidenlijk opsporingsdiensten die de feitelijke leiding hebben bij de onderzoeken.

Artikel 25

Ter bevordering van de coördinatie en het overleg maken de raad en Onze Minister wie het aangaat, binnen een half jaar na inwerkingtreding van de rijkswet, afspraken over de samenwerking en informatie-uitwisseling in de gevallen waarin zowel de raad een onderzoek instelt naar een voorval als ook ten aanzien van hetzelfde voorval het opleggen van een bestuurlijke sanctie wordt overwogen. Artikel 24, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

§ 10. Slotbepalingen

Artikel 26

Artikel 14, eerste lid, onderdeel x, van het Besluit politieregisters komt te luiden:

x. de Onderzoeksraad voor veiligheid, bedoeld in artikel 2 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

Artikel 27

1. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, treedt dit besluit in werking op het krachtens artikel 97, eerste lid, eerste volzin, van de rijkswet vastgestelde tijdstip.

2. Wat betreft het onderzoek naar ongevallen en incidenten met een zeeschip, niet zijnde een oorlogsschip, marinehulpschip of ander schip dat in gebruik is voor de uitvoering van de militaire taak, treedt dit besluit in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 28

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid.

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

's-Gravenhage, 10 december 2004

Beatrix

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
J. W. Remkes

Uitgegeven de *drieëntwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

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 het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2005, nr. 7.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit besluit bevat regels ter uitvoering van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid. Er zijn voorschriften in opgenomen omtrent een aantal uiteenlopende onderwerpen waarvan de rijkswet de regeling of nadere regeling heeft overgelaten aan een algemene maatregel van bestuur.

Waar nodig zijn de afzonderlijke voorschriften hierna toegelicht. Het besluit brengt geen lasten met zich mee die niet reeds waren voorzien in het kader van de totstandkoming van de rijkswet.

Overeenkomstig artikel 41 van de rijkswet beslist de raad zelf of al dan niet een onderzoek wordt ingesteld. Artikel 5 van de rijkswet bepaalt evenwel dat bij algemene maatregel van rijksbestuur of algemene maatregel van bestuur wordt bepaald ten aanzien van welke voorvallen de raad verplicht is een onderzoek in te stellen.

In het besluit zijn onderzoeksplichten opgenomen ten aanzien van bepaalde voorvallen met betrekking tot de zeescheepvaart, de luchtvaart, zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken en bepaalde voorvallen waarbij uitsluitend militaire vliegtuigen zijn betrokken. De onderzoeksplichten vloeien voort uit internationale verdragen en regelingen.

Ook zijn uit internationale verplichtingen voortvloeiende regels opgenomen over:

- meldingsplichten;
- onderzoek in het algemeen;
- de omgang met informatiemateriaal;
- het toezenden van rapporten aan derden;
- het onderzoek door een ander land en
- de verhouding tot onderzoek met het oog op het opleggen van sancties.

In het besluit wordt uitvoering gegeven aan de volgende internationale verdragen en (reeds geïmplementeerde) richtlijnen, voorzover van belang voor het onderzoek naar ongevallen:

- Richtlijn nr. 94/56/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PbEG L 319);
- Bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), (Annex 13);
- Richtlijn nr. 96/82/EG van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L 010);
- De Code for Investigation of Marine Casualties and Incidents die is aangenomen bij resolutie A.849 (20) van de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie van 27 november 1997 (IMO-code);
- Het op 10 december 1982 te Montego Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Trb. 1983, 83) (UNCLOS-verdrag);
- Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147, en 1978, 187) (MARPOL-verdrag);
- De in het kader van het NAVO-verdrag op 4 oktober 1991 vastgestelde Stanag no. 3531 betreffende safety investigation and reporting of accidents/incidents involving military aircraft and/or missiles (Stanag 3531);

- De in het kader van het NAVO-verdrag op 24 november 1977 tot stand gekomen Stanag nr. 1179 betreffende combined investigation of maritime incidents (Stanag 1179);
- Het verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275);
- Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) (SOLAS-verdrag);
- Het op 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Verdrag inzake de veiligheid van vissersvaartuigen (Trb. 1980, 139);
- Het op 3 april 1993 te Torremolinos tot stand gekomen Protocol voor de veiligheid van vissersvaartuigen (Trb. 2001, 168).

Deze verdragen en richtlijnen zijn, voorzover het onderzoek naar ongevallen en incidenten betreft, eerder geïmplementeerd in de Wet Raad voor de Transportveiligheid, het Besluit Raad voor de Transportveiligheid en de Regeling Raad voor de Transportveiligheid. Uitzondering is richtlijn nr. 96/82/EG van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L 010), die voor wat de onderzoeksplicht betreft is geïmplementeerd in de Wet rampen en zware ongevallen. In het besluit worden, voorzover het onderzoek naar ongevallen betreft, 2 (nieuwe) richtlijnen geïmplementeerd te weten:

- Richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138);
- Richtlijn nr. 2002/59/EG inzake de invoering van een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208).

De artikelen 10 en 11 van richtlijn nr. 2002/59/EG (Reisgegevensrecorder en onderzoek naar ongevallen) zijn door middel van het onderhavige besluit geïmplementeerd. Voor het overige werd deze richtlijn geïmplementeerd in de Nederlandse Scheepvaartwetgeving en de Wet op de economische delicten. De bevoegdheid de reisgegevensrecorder mee te nemen en de daarmee verzamelde gegevens voor onderzoek te gebruiken kan in zijn algemeenheid worden ontleend aan de artikelen 30 tot en met 34 van de rijkswet.

In bijlage 2 van de nota van toelichting zijn transponeringstabellen opgenomen.

Artikelen

Artikel 1

Het begrip «scheepvaartongeval» (eerste lid, onderdeel b) is ontleend aan punt 4 van de Code for Investigation of Marine Casualties and Incidents die is aangenomen bij resolutie A.849 (20) van de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie van 27 november 1997, verder aan te duiden als IMO-code.

Ten opzichte van de definitie in artikel 1, eerste lid onder i, van de Wet Raad voor de Transportveiligheid is de definitie van het begrip «scheepvaartongeval» uitgebreid met de vermelde gevolgen van een gebeurtenis en sluit daarmee beter aan bij de begrippen gehanteerd in internationale verdragen.

Het begrip «scheepvaartincident» (eerste lid, onderdeel c) is ontleend aan punt 4 van de IMO-code en aan artikel 94, zevende lid, van het op 10 december 1982 te Montego Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Trb. 1983, 83) verder te noemen het UNCLOS-verdrag.

Ten opzichte van de definitie in artikel 1, eerste lid onder o, ten 2e, van de Wet Raad voor de Transportveiligheid is de definitie uitgebreid met mijnbouwinstallaties, waaronder bijvoorbeeld boorplatforms worden begrepen.

De omschrijving in het eerste lid van de begrippen «luchtvaartongeval» (onderdeel d), «luchtvaartincident» (onderdeel e) «ernstig luchtvaartincident» (onderdeel f), «dodelijk letsel» (onderdeel g) en «ernstig letsel» (onderdeel h), is voor wat de luchtvaart betreft ontleend aan het algemeen gedeelte van richtlijn nr. 94/56/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PbEG L 319), verder te noemen richtlijn nr. 94/56/EG.

Overeenkomstig artikel 3, onderdeel a ten 1^e, van richtlijn nr. 94/56/EG wordt vanzelfsprekend niet als een luchtvaartongeval beschouwd een natuurlijke dood, (zelf)moord of mishandeling van een passagier of bemanningslid of een verwonding van een verstekeling opgelopen buiten het voor bemanning en passagiers toegankelijke gedeelte van een luchtvaartuig.

Aan richtlijn nr. 94/56/EG is een lijst van voorbeelden van ernstige luchtvaartincidenten in de burgerluchtvaart toegevoegd. Deze lijst is als bijlage 1 bij deze nota van toelichting opgenomen. Zoals uit deze lijst blijkt, moet het begrip «(luchtvaart)incident» ruim worden opgevat. Niet alleen een gebeurtenis die afbreuk doet aan het technisch functioneren van het luchtvaartuig zelf wordt onder (luchtvaart)incident verstaan, doch ook bijvoorbeeld bijna-botsingen en het niet functioneren van een bemanningslid en een afwijking van regels zoals het vliegen buiten de goedgekeurde vluchtzone.

De definitie van het begrip «ernstig letsel» met betrekking tot een scheepvaartongeval (eerste lid, onderdeel h, onder 1) is ontleend aan punt 4 van de IMO-code. De definitie van «ernstig letsel» met betrekking tot een luchtvaartongeval (eerste lid, onderdeel h, onder 2) is ontleend aan artikel 3, onderdeel b, van richtlijn nr. 94/56/EG.

De onderdelen i tot en met m van het eerste lid zijn ontleend aan bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), verder te noemen Annex 13.

De definitie van exploitant van een luchtvaartuig (eerste lid, onderdeel n) is ontleend aan artikel 3, onderdelen h en i, van richtlijn nr. 94/56/EG. In genoemde richtlijn wordt zowel een definitie gegeven van het begrip exploitant van een luchtvaartuig als van het begrip onderneming. Uit een oogpunt van wetgevingseconomie is het begrip onderneming niet apart gedefinieerd maar maakt het deel uit van het begrip exploitant van een luchtvaartuig.

In het tweede lid wordt aangegeven dat onder een luchtvaartongeval ook wordt begrepen een gebeurtenis die samenhangt met het gebruik van een onbemand luchtvaartuig en plaatsvindt tijdens de periode vanaf de start tot en met de landing en waarbij de in het eerste lid onderdeel d onder 1 tot en met 3 genoemde gevolgen zich hebben voorgedaan. Deze bepaling is nodig om ook gevallen waarbij militaire onbemande luchtvaartuigen zijn betrokken, te kunnen onderzoeken.

Artikel 2

Het eerste en tweede lid van het artikel staan in verband met het feit dat artikel 6 een onderzoeksplicht bevat met betrekking tot ongevallen en ernstige incidenten waarbij militaire vliegtuigen zijn betrokken van twee of

meer lid-staten van de NAVO. Een dergelijk onderzoek dient te geschieden overeenkomstig de op 4 oktober 1991 vastgestelde Stanag no. 3531 betreffende safety investigation and reporting of accidents/incidents involving military aircraft and/or missiles (Stanag 3531). In artikel 7, eerste lid, is aangegeven dat de raad bij het boven bedoeld onderzoek de regels van Stanag 3531 moet volgen.

In vele verdragen en internationale besluiten worden uitzonderingen gemaakt voor materieel in gebruik bij de krijgsmacht. Zo geldt Annex 13 alleen voor de civiele luchtvaart. Artikel 95 van het UNCLOS-verdrag bepaalt dat oorlogsschepen in volle zee immuniteit genieten. Artikel 3, derde lid, van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147, en 1978, 187) (MARPOL-verdrag) bepaalt dat de verdragen en de verplichtingen die uit het verdrag voortvloeien niet van toepassing zijn voorzover bij het voorval uitsluitend een oorlogsschip, een schip in gebruik als marinehulpschip of een ander schip in eigendom van of in beheer bij een staat is betrokken, dat tijdelijk uitsluitend wordt ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst. Artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van richtlijn nr. 2002/59/EG inzake de invoering van een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208) (verder te noemen richtlijn nr. 2002/59/EG) zondert onder meer oorlogsschepen uit van de werking van de richtlijn.

Daarom is in het eerste lid bepaald dat de daarin genoemde artikelen in het besluit niet van toepassing zijn op onderzoek naar voorvallen, waarbij geen andere zaak of persoon is betrokken dan een zaak of persoon in gebruik bij onderscheidenlijk in de uitoefening van een functie ten behoeve van de Minister van Defensie of bij een buitenlandse krijgsmacht, dan wel ten behoeve van een organisatie waarvan het beheer is opgedragen aan de Minister van Defensie.

Naast ongevallen waarbij uitsluitend civiele zaken en personen zijn betrokken en ongevallen waarbij uitsluitend militaire personen en zaken zijn betrokken kunnen zich evenwel ook voorvallen voordoen waarbij zowel een civiel schip of luchtvaartuig als een militair schip of luchtvaartuig is betrokken. In een dergelijk geval dienen de beginselen en regels van beide soorten van ongevallenonderzoek in acht te worden genomen. Stanag 3531 biedt daarvoor in geval van internationale «gemengde» luchtvaartongevallen een oplossing in die zin dat enerzijds de regels van Annex 13 in acht moeten worden genomen (Stanag 3531, punt 5) en anderzijds waarborgen worden getroffen met het oog op de militaire aspecten (Stanag 3531, punt 33), waaronder het waarborgen van vertrouwelijke gegevens. Het tweede lid beoogt de toepassing van de voorschriften van het besluit meer in zijn algemeenheid te regelen ingeval bij een ongeval zowel civiele als militaire zaken en personen zijn betrokken. Bij onderzoek van zo'n «gemengd» ongeval moet de raad zowel de regels voor onderzoek naar militaire ongevallen in acht nemen als die welke gelden voor civiel onderzoek. Echter, de bepalingen in het besluit die gelden voor civiel onderzoek worden slechts toegepast op civiele personen en zaken.

Met het derde lid wordt artikel 3, eerste lid, van richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138) geïmplementeerd (richtlijn nr. 1999/35/EG).

Het vierde lid is ontleend aan Annex 13.

Artikel 3

In het eerste lid is de verplichting tot het onderzoek van luchtvaart-ongevallen en ernstige luchtvaartincidenten neergelegd die is vervat in artikel 4, eerste lid, van richtlijn nr. 94/56/EG. Voor de precisering van de verplichtingen is uitgegaan van de punten 5.1, 5.2 en 5.3 van Annex 13.

In het tweede lid, eerste volzin, is overeenkomstig punt 5.1.1 van Annex 13 aangegeven dat van een onderzoek kan worden afgezien als het gaat om een ander dan een Nederlands luchtvaartuig en de andere staat op voldoende deskundige wijze een onderzoek instelt.

In het tweede lid, tweede volzin, wordt artikel 6, vijfde lid, van richtlijn nr. 94/56/EG geïmplementeerd.

Artikel 4

In dit artikel zijn onderzoeksverplichtingen opgenomen die verband houden met internationale verdragen op het gebied van de scheepvaart.

Met het eerste lid, onderdeel a, wordt de onderzoeksverplichting die wordt opgelegd in artikel 94, zevende lid, van het UNCLOS-verdrag, in de Nederlandse wetgeving verwerkt.

Met onderdeel b wordt de verplichting overgenomen die is geformuleerd in artikel 12, eerste lid, van het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147, en 1978, 187) (MARPOL-verdrag).

In onderdeel c hebben artikel 23, eerste lid, van het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), artikel 21 onder a van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) (SOLAS-verdrag), artikel 7, eerste lid, van het op 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Verdrag inzake de veiligheid van vissersvaartuigen (Trb. 1980, 139) en artikel 7, eerste lid, van het op 3 april 1993 te Torremolinos tot stand gekomen Protocol voor de veiligheid van vissersvaartuigen (Trb. 2001, 168) hun weerslag gevonden.

Met het tweede, derde en vierde lid wordt uitvoering gegeven aan punt 6 van de IMO-code.

Het vijfde lid is opgenomen in verband met artikel 11 van richtlijn nr. 2002/59/EG waar een verwijzing naar de IMO-code is opgenomen.

Artikel 5

Met het eerste lid wordt uitvoering gegeven aan artikel 12, eerste lid, van richtlijn nr. 1999/35/EG. De richtlijn bevat een onderzoeksverplichting ten aanzien van nader aangeduide ongevallen met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen. De onderzoeksverplichting geldt in het geval het scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden varende in Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie. Voorts geldt een onderzoeksverplichting als het ongeval op volle zee heeft plaatsgevonden en het een zeeschip betreft dat het laatst een haven in Nederland heeft aangedaan.

Het tweede lid houdt verband met de implementatie van artikel 12, derde lid, van richtlijn nr. 1999/35/EG.

Het derde lid houdt verband met de implementatie van artikel 12, tweede en vierde lid, van richtlijn nr. 1999/35/EG waar een verwijzing is opgenomen naar de IMO-code.

Artikel 6

Dit artikel bevat een onderzoeksplicht met betrekking tot luchtvaart-ongevallen en ernstige luchtvaartincidenten waarbij militaire vliegtuigen van twee of meer lidstaten van de NAVO zijn betrokken. Deze verplichting is een uitvloeisel van punt 9 van Stanag 3531.

Overeenkomstig artikel 3, eerste lid, onderdeel a, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden is de verdediging van het Koninkrijk een aangelegenheid van het Koninkrijk. Gelet op artikel 14, derde lid, van het Statuut, is de uit Stanag 3531 voortvloeiende onderzoeksverplichting in de tot Nederland beperkte wetgeving opgenomen omdat het Noord-Atlantische Verdrag slechts betrekking op Nederland heeft.

Stanag 3531 ziet wat Nederland betreft op luchtvaartongevallen en ernstige luchtvaartincidenten boven het grondgebied van Nederland, met inbegrip van de territoriale zee en schepen in gebruik bij de Minister van Defensie, waarbij gedacht moet worden aan schepen die zijn voorzien van een zogenaamd helikopterdek.

Stanag 3531 verplicht alleen tot onderzoek wanneer daarbij betrokken is bij de krijgsmacht in gebruik zijnde materieel, in gebruik zijnde voorzieningen of bij de krijgsmacht werkzaam personeel van twee of meer lidstaten van de NAVO.

Stanag 3531 hanteert als uitgangspunt dat het onderzoek primair wordt uitgevoerd door de staat die verantwoordelijk is voor de bediening van het betrokken luchtvaartuig («operating nation»). Echter als deze staat geen onderzoek doet, rust de verplichting tot onderzoek bij de staat waar het voorval zich heeft voorgedaan (Stanag 3531, punt 9). De laatste verplichting is neergelegd in het eerste lid, terwijl het onderzoek door de «operating nation» is neergelegd in het tweede lid. Het derde lid regelt de in Stanag 3531 voorziene mogelijkheid van betrokkenheid van de staat van eigendom indien eigendom en gebruik van het luchtvaartuig niet in handen van één staat zijn.

Artikel 7

Met dit artikel wordt zeker gesteld dat in de daarvoor in aanmerking komende gevallen Stanags, in geval het gaat om een onderzoek van voorvallen waarbij behalve de Nederlandse krijgsmacht ook de krijgsmacht van een van de andere bij de NAVO aangesloten staten is betrokken, bij het onderzoek in acht worden genomen. Het gaat hierbij naar de stand van dit moment om punt 2 van Stanag 3531 alsmede om de op 24 november 1977 tot stand gekomen Stanag nr. 1179 betreffende combined investigation of maritime incidents.

Het tweede lid opent de mogelijkheid NAVO-Stanags ook toe te passen ten aanzien van andere staten dan NAVO-lidstaten. In de praktijk komt een breder toepassingsgebied van de Stanags nu reeds regelmatig voor. In het bijzonder ten aanzien van de Partnership for Peace-landen. Deze bepaling sluit overigens niet uit dat op basis van specifieke regelingen met een bepaalde niet-NAVO-lidstaat een overeengekomen andere procedure wordt gevolgd.

Artikel 8

Richtlijn nr. 96/82/EG van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L 010), verder te noemen richtlijn nr. 96/82/EG, is onder meer geïmplementeerd in de

Wet rampen en zware ongevallen. In de Wet rampen en zware ongevallen is het college van burgemeester en wethouders aangewezen als het college dat verantwoordelijk is voor de voorbereiding van de bestrijding van rampen en zware ongevallen. Het college is in het kader van richtlijn nr. 96/82/EG aangewezen als bevoegde autoriteit. Dat betekent onder meer dat indien daadwerkelijk een ramp of een zwaar ongeval heeft plaatsgevonden, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waar de ramp of het zware ongeval zich heeft voorgedaan, is gehouden onderzoek te doen naar de oorzaken van de ramp en zo nodig aanbevelingen te doen om een soortgelijke ramp of een soortgelijk zwaar ongeval in de toekomst te voorkomen (artikel 2b van de Wet rampen en zware ongevallen).

De onderzoeksplicht omvat ook het onderzoek in zin van artikel 14, tweede lid, onderdeel b en d, van richtlijn nr. 96/82/EG naar een zwaar ongeval dat zich heeft voorgedaan in een inrichting met gevaarlijke stoffen. Er is voor gekozen het onderzoek naar het laatste type ongeval aan de raad als onafhankelijk instantie op te dragen.

Omdat de onderzoeksplicht van burgemeesters en wethouders zich ook tot andere gevallen dan die welke voortvloeien uit richtlijn nr. 96/82/EG uitstrekt, wordt de onderzoeksplicht in de Wet rampen en zware ongevallen gehandhaafd. In het op 16 oktober 2002 bij de Tweede Kamer ingediende voorstel van wet tot wijziging van enige wetten in verband met de instelling van de Onderzoeksraad voor veiligheid (Kamerstukken II, 2002–2003, 28 635) wordt evenwel in een nieuw artikel 2b, tweede lid, van de Wet rampen en zware ongevallen bepaald dat de onderzoeksplicht voor burgemeester en wethouders vervalt, indien de raad een onderzoek naar de ramp of het zware ongeval instelt. In dat geval wordt het college van burgemeesters en wethouders van zijn onderzoeksplicht ontheven. Tevens wordt dubbel onderzoek vermeden.

Artikel 9

Het eerste lid, onderdeel a tot en met d en f tot en met j, zijn ontleend aan artikel 6 van het Besluit Raad voor de Transportveiligheid.

Uitgangspunt is dat de raad zelf met instanties afspraken maakt over het doorgeven aan de raad van binnenkomende meldingen over voorvallen. Daarnaast blijft het noodzakelijk dat bepaalde personen en instanties in dit artikel genoemd verplicht worden voorvallen te melden. Verdragen en internationale besluiten verplichten vaak tot melding van ongevallen. Het melden van ongevallen en ernstige incidenten wordt onder meer verplicht gesteld voor degenen die voor de rol van het vervoermiddel in het verkeer verantwoordelijk zijn, voor degenen die in economisch opzicht voor het vervoermiddel verantwoordelijk zijn en, indien een ongeval of ernstig incident in samenhang met specifieke infrastructuur plaatsvindt, voor degene die een beheersrol daarvoor vervult.

Het eerste lid, onderdeel e, verplicht kapiteins en exploitanten van een ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen een scheepvaartongeval te melden. Een dergelijke melding is opgenomen in verband met de onderzoeksverplichting krachtens richtlijn nr. 1999/35/EG.

Met de in eerste lid, onderdeel k, vermelde verplichting van de exploitant van de inrichting om een zwaar ongeval te melden aan de raad, wordt mede uitvoering gegeven aan de in artikel 14, eerste lid, van richtlijn nr. 96/82/EG opgenomen verplichting van de exploitant om met gebruikmaking van de meest passende middelen zo spoedig mogelijk na een zwaar ongeval de bevoegde autoriteit in te lichten. De plicht tot het verstrekken van informatie in het kader van de Wet ongevallen en zware rampen blijft daarnaast bestaan omdat het college van burgemeesters en wethouders ook bij een ramp of een zwaar ongeval in het kader van richtlijn nr. 96/82/EG informatie nodig heeft op grond waarvan men direct maatregelen kan nemen.

Het eerste lid, onderdeel I, regelt de melding ingeval van een luchtvaartongeval of een ernstige luchtvaartincident dat overeenkomstig Stanag 3531 onderzocht moet worden. De Minister van Defensie is gehouden daarvan melding te doen aan de raad. Er wordt vanuit gegaan dat er afspraken worden gemaakt tussen de Minister van Defensie en de raad over het melden van andere ongevallen van enige betekenis.

Het tweede lid is opgenomen opdat de Minister wie het aangaat kan voldoen aan de verplichting tot het melden van voorvallen welke voortvloeien uit internationale verdragen en regelingen.

Artikel 10

Met het eerste lid wordt artikel 10, tweede lid, tweede volzin van richtlijn nr. 2002/59/EG geïmplementeerd en uitvoering gegeven aan punt 5.7 van Annex 13.

In het tweede lid wordt artikel 10, tweede lid, derde volzin van richtlijn nr. 2002/59/EG geïmplementeerd.

Artikel 11

In de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid zijn alle verplichtingen neergelegd in verband met de melding van een voorval aan een andere staat, melding van een onderzoek aan een andere staat, het zenden van een voorlopig bericht aan een andere staat en het zenden van een zogenaamd Data Accident/Incident Report. Uit een oogpunt van wetgevingseconomie is het wenselijk ook de regels voor het verzenden van het concept-rapport aan een andere staat in de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid onder te brengen. In dit artikel is daarvoor de bevoegdheid opgenomen.

Artikel 12

Dit artikel geeft uitvoering aan de punten 3.3 en 3.4 van Annex 13. Bij het nemen van maatregelen om het luchtvaartuig, zijn inhoud of enig ander bewijsmateriaal hangende het onderzoek ongestoord te laten, kan de voorzitter van de raad gebruik maken van de in artikel 5, eerste lid, van het Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid gegeven mogelijkheid personen genoemd in artikel 30, eerste lid, van de rijkswet, te verzoeken maatregelen te nemen om de situatie ter plaatse van het voorval ongewijzigd te laten.

Artikel 13

Dit artikel maakt het mogelijk in de Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid regels te geven over het toezenden van het rapport aan een buitenlandse staat, de Commissie van de Europese Gemeenschappen dan wel een internationale organisatie. Zoals reeds in de toelichting op artikel 11 is aangegeven, is het wenselijk dat alle bepalingen over melden en verzenden van documenten en berichten aan andere staten en organisaties voortvloeiende uit internationale overeenkomsten en verdragen vanwege overzichtelijkheid en werkbaarheid in één regeling worden aangetroffen.

Artikel 14

Dit artikel geeft uitvoering aan punt 4.6 van Annex 13.

Artikel 15

Dit artikel geeft uitvoering aan de punten 4.7 en 4.11 van Annex 13. Punt 4.7 van Annex 13 bevat de plicht de staat van het voorval te informeren over bijzonderheden inzake gevaarlijke stoffen. Punt 4.11 bevat de plicht de staat van registratie te informeren over bijzonderheden inzake gevaarlijke stoffen. Punt 4.7 van Annex 13 heeft evenwel betrekking op de situatie dat de staat van het voorval het onderzoek doet. Punt 4.11 van Annex 13 heeft betrekking op de situatie dat de staat van registratie het onderzoek doet.

Artikel 16

In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan punt 4.10 van Annex 13.

Artikel 17

Met dit artikel wordt mede de uitvoering mogelijk gemaakt van punt 5.22 van Annex 13.

Artikel 18

Met dit artikel wordt mede de uitvoering mogelijk gemaakt van de punten 5.18 tot en met 5.24 van Annex 13.

Artikel 19

Internationale verplichtingen vergen soms deelname aan onderzoeken die verricht worden door een andere staat. Het eerste lid geeft de raad de mogelijkheid aan een dergelijk onderzoek deel te nemen.

Het tweede lid draagt de raad op de Minister wie het aangaat vooraf te melden indien hij aan een onderzoek als in het eerste lid bedoelt deelneemt. Een dergelijke bepaling was ook reeds opgenomen in het Informatiestatuut Raad voor de Transportveiligheid.

Het derde en vierde lid geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid, zo internationale verplichtingen dat vergen, opdracht te geven tot deelname aan een dergelijk onderzoek en aan een onderzoek naar een voorval met een Nederlands zeeschip.

Artikel 20

In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan punt 5.14 van Annex 13.

Artikel 21

Met het eerste lid wordt uitvoering gegeven aan punt 5.15 van Annex 13. Met het tweede lid wordt uitvoering gegeven aan punt 5.17 van Annex 13.

Artikel 22

Met het eerste lid wordt uitvoering gegeven aan punt 5.16 van Annex 13.

In het tweede lid wordt artikel 10, tweede lid, eerste volzin van richtlijn nr. 2002/59/EG geïmplementeerd.

Artikel 23

Dit artikel is gelijklopend aan artikel 84 van de Wet Raad voor de Transportveiligheid. Met het eerste lid wordt uitvoering gegeven aan artikel 6.4 van richtlijn nr. 94/56/EG. Het derde lid is opgenomen in verband met het wegvallen van de taak die de Raad voor de Scheepvaart in het verleden had met het oog op de Overzeese Gebiedsdelen.

Artikel 24

Indien naar een voorval zowel een onderzoek door de raad als een strafrechtelijk onderzoek wordt ingesteld, dient er in de uitvoering van de onderzoeken afstemming plaats te vinden.

Om niet telkens in een concreet geval ad hoc te moeten afspreken hoe de samenwerking en afstemming plaats zal vinden wordt voorzien in een samenwerkingsprotocol tussen de raad en het openbaar ministerie in Nederland. In het protocol dient meer in het algemeen een aantal zaken te worden vastgelegd.

In een concreet geval, dient eveneens afstemming plaats te vinden over de onderzoeken van dat voorval. Meer concreet dienen aan de hand van de in het samenwerkingsprotocol voorziene standaardprocedure afspraken gemaakt te worden.

Artikel 25

Indien naar een voorval zowel een onderzoek door de raad als het opleggen van een bestuurlijke sanctie wordt overwogen, dient er in de praktische uitvoering van de onderzoeken afstemming tussen de raad en de inspecties over beide onderzoeken plaats te vinden. Daarom is ook op dit punt voorzien in een bepaling die verplicht tot het maken van afspraken over de samenwerking en informatie-uitwisseling.

Artikel 26

Dit artikel vervangt de Raad voor de Transportveiligheid in artikel 14, eerste lid, van het besluit politieregisters door de Onderzoeksraad voor veiligheid.

Artikel 27

Met betrekking tot de inwerkingtreding van het besluit ten aanzien van onderzoeken van ongevallen met zeeschepen, niet zijnde een oorlogsschip, marinehulpschip of ander schip dat in gebruik is voor de uitvoering van de militaire taak, wordt de mogelijkheid geopend van een latere inwerkingtreding. De reden hiervan is dat de rijkswet slechts voor deze zeeschepen in werking treedt na de opheffing van de Raad voor de Scheepvaart, die zal plaatsvinden nadat een nieuwe regeling is getroffen voor het tuchtrecht in de zeescheepvaart.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
J. W. Remkes

Bijlage 1 bij de nota van toelichting

Lijst met voorbeelden van ernstige incidenten in de burgerluchtvaart, zoals gepubliceerd in PbEG nr. L 319/19, als bijlage bij de richtlijn nr. 94/56/EG van de Raad van de Europese Unie van 21 november 1994. De lijst dient slechts als leidraad voor het definiëren van het begrip «ernstig incident» in de burgerluchtvaart.

- Een bijna-botsing die een ontwijkingsmanoeuvre vereist om een botsing of een onveilige situatie te voorkomen.
- Een maar net voorkomen «controlled flight into terrain» (CFIT).
- Een voortijdig afgebroken opstijgen van een gesloten of bezette startbaan of een opstijgen vanaf een dergelijke startbaan met marginale separatie van een hindernis of hindernissen.
- Een landing of een poging tot landing op een gesloten of bezette baan.
- Het duidelijk onder de verwachte prestaties blijven tijdens het opstijgen of in de eerste fase van stijgen.
- Brand of rook in de passagiersruimte, inlaadruimten, of brand in de motoren, zelfs indien dergelijke branden worden geblust met blusapparaten.
- Alle voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door het stuurhutpersoneel vereisen.
- Structurele gebreken aan het vliegtuig of motorweigerings die niet als een ongeval wordt geclassificeerd.
- Meervoudige storingen in een of meer boordsystemen waardoor de besturing van het vliegtuig wordt bemoeilijkt.
- Elke situatie tijdens de vlucht waarin door een lid van het stuurhutpersoneel niet is te functioneren.
- Elke brandstofsituatie die melding van een noodsituatie door de piloot vereist.
- Incidenten tijdens het opstijgen of het landen. Incidenten zoals te kort binnenkomen, te ver binnenkomen of het afraken van start- of landingsbanen.
- Systeemdefecten, weersomstandigheden, het vliegen buiten de goedgekeurde vluchtzone of andere gebeurtenissen die het besturen van het vliegtuig hebben bemoeilijkt.
- Het uitvallen van meer dan een systeem in een redundantiesysteem dat verplicht is voor vluchtleiding en navigatie.

Bijlage 2 bij de nota van toelichting

Transponeringstabel richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138) voorzover het betreft het onderzoek naar ongevallen.

Richtlijn 1999/35/EG	Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 2, onderdeel a	Artikel 1, onderdeel l, rijkswet
Artikel 2, onderdeel b	Artikel 1, onderdeel m, rijkswet
Artikel 3, eerste lid	Artikel 2, derde lid, besluit
Artikel 12, eerste lid	Artikel 4, eerste lid, onderdeel c en d, rijkswet Artikel 77 rijkswet
Artikel 12, tweede lid	Artikel 1, onderdeel l en m, rijkswet Artikel 5, derde lid, besluit
Artikel 12, derde lid	Artikel 5, tweede lid, besluit
Artikel 12, vierde lid	Artikel 58, eerste lid, rijkswet Artikel 5, derde lid, besluit
Artikel 12, vijfde lid	Artikel 59, eerste lid, rijkswet Artikel 15b, derde lid, regeling

Transponeringstabel richtlijn nr. 2002/59/EG inzake de invoering van een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208) voorzover het betreft het onderzoek naar ongevallen.

Richtlijn 2002/59/EG	Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid
Artikel 10, tweede lid, eerste volzin	Artikel 22, tweede lid
Artikel 10, tweede lid, tweede en derde volzin	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 4, vijfde lid