

## Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid

25-1-2005/Nr. PRO2005/50360

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
Gelet op 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) alsmede op de artikelen 22, tweede lid, 27, 29, 44, 45, zesde lid, 46, 53, en 55, vijfde lid, van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, artikel 4, derde en vierde lid, van het Rijkswetbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid en de artikelen 1, eerste lid, onderdeel o, 11 en 13 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid;

Besluit:

### § 1. Begripsomschrijvingen

#### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. rijkswet: Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid;
- b. scheepvaartongeval: een gebeurtenis die heeft geresulteerd in:
  - 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 of
  - 8°. schade aan het milieu die is veroorzaakt door schade aan een of meer 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 voor passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden,
- 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:

- opneming in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, welke aanvangt binnen zeven dagen na het oplopen van het letsel,
  - de breuk van een bot tot gevolg heeft, uitgezonderd enkelvoudige breuken van vingers, tenen of de neus,
  - gepaard gaat met scheurwonden die ernstige bloedingen of beschadigingen van zenuwen, spieren of pezen veroorzaken,
  - gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan,
  - gepaard gaat met tweedegraads of derdegraads brandwonden of brandwonden over meer dan 5% van het lichaamsoppervlak of
  - 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, de territoriale wateren daaronder begrepen, waarvan 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 winst oogmerk of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid dat een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren.

### § 2. Toepasselijkheid

#### Artikel 2

1. De artikelen 5 tot en met 13 en 15 tot en met 17 zijn niet van toepassing 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:
  - a. de Minister van Defensie,
  - b. een buitenlandse krijgsmacht of
  - c. een organisatie waarvan het beheer is opgedragen aan de Minister van Defensie.

2. Indien bij een voorval als bedoeld in het eerste lid tevens een andere zaak of persoon is betrokken dan in dat lid bedoeld, zijn de artikelen 5 tot en met 13 en 15 tot en met 17 slechts van toepassing voor zover het die andere zaak of persoon betreft.

### § 3. Staten met een aanmerkelijk belang

#### Artikel 3

In geval van een voorval met een zeeschip wordt onder staat met aanmerkelijk belang, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel o, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, verstaan:

- a. een staat waarvan een zeeschip dat voorwerp is van het betrokken onderzoek door de raad, de vlag voert;
- b. een staat in de binnenlandse of territoriale wateren waarvan het betrokken scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden;
- c. een staat waarin het betrokken scheepvaartongeval of scheepvaartincident ernstige schade aan het milieu heeft veroorzaakt of heeft bedreigd te veroorzaken, of een staat onder de jurisdictie waarvan gebieden staan waarin het ongeval of incident een dergelijke schade heeft veroorzaakt of heeft bedreigd te veroorzaken;
- d. een staat waaraan de gevolgen van het betrokken scheepvaartongeval of scheepvaartincident ernstige schade hebben veroorzaakt of hebben bedreigd te veroorzaken, of een staat onder de jurisdictie waarvan kunstmatige eilanden, installaties of bouwwerken staan waaraan bedoelde gevolgen ernstige schade hebben veroorzaakt of hebben bedreigd te veroorzaken;
- e. een staat waarvan personen die ten gevolge van het betrokken scheepvaartongeval hun leven hebben verloren of ernstig letsel hebben opgelopen, de nationaliteit bezitten;
- f. een staat die beschikt over belangrijke informatie die van nut kan zijn voor het onderzoek van het betrokken scheepvaartongeval of scheepvaartincident;
- g. een staat die in verband met het onderzoek van het betrokken scheepvaartongeval of scheepvaartincident om een andere reden een belang kenbaar maakt dat van betekenis wordt geacht door Nederland.

### § 4. Beheer

#### Artikel 4

1. De begroting van de raad omvat, naast een algemeen deel een begrotingsoverzicht, een overzicht van de ontwikkeling van het eigen vermogen, een kasstroomoverzicht en een toelichting.
2. In het begrotingsoverzicht worden onder baten ten minste de volgende posten gespecificeerd:

- a. de bijdragen, bedoeld in artikel 19 van de rijkswet;
- b. de bijzondere rijksbijdragen;
- c. de rente-baten;
- d. de buitengewone baten.

3. In het begrotingsoverzicht worden onder lasten ten minste de volgende posten gespecificeerd:

- a. de kosten van het bureau onderverdeeld naar personele en materiële kosten;
- b. de rentelasten;
- c. de kosten van onderzoek onderverdeeld naar interne en externe kosten en gespecificeerd naar de verschillende onderzoeksgebieden;
- d. de afschrijvingskosten, onderverdeeld naar materiële en immateriële kosten;
- e. de dotaties voor voorzieningen;
- f. de buitengewone lasten.

4. Bij het overzicht van het eigen vermogen wordt de egaliseringsreserve opgenomen. De maximale omvang van het vermogen en de maximale omvang van de egaliseringsreserve worden vastgesteld op 5 procent respectievelijk 10 procent van de over de voorgaande 3 jaar toegekende gemiddelde structurele bijdrage, bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de rijkswet.

5. In het kasstroomoverzicht worden de kapitaaluitgaven- en ontvangsten weergegeven.

6. De overzichten, genoemd in het eerste lid, hebben betrekking op de realisatie van het laatst afgesloten boekjaar, het lopende boekjaar, het betreffende begrotingsjaar en de eerstvolgende vier boekjaren.

7. De toelichting, bedoeld in het eerste lid, omvat een toelichting op de in het eerste lid genoemde overzichten en een toelichting op de posten van die overzichten die inzicht geeft in de opbouw van de desbetreffende posten. De toelichting bevat voorts ten minste:

- a. de financiële gevolgen van de activiteiten en verwachte activiteiten van de raad onder meer als gevolg van het vastgestelde naar de verschillende onderzoeksgebieden gespecificeerde onderzoeksprogramma, alsmede de relevante interne en externe ontwikkelingen en de daaruit voortvloeiende financiële gevolgen voor deze activiteiten;
  - b. informatie over de mate waarin de meerjarig beschikbare bedragen voor het verrichten van uitgaven juridisch verplicht of anderszins gebonden zijn.
8. De inrichting van de begroting moet in overeenstemming zijn met de jaarrekening.

### § 5. Melding voorval en verstrekken informatie aan derden

#### Artikel 5

1. In geval van een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident op of boven het Nederlandse grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, doet de raad terzake zo spoedig mogelijk een melding toekomen aan:

- a. de staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven,
- b. de staat van de exploitant,
- c. de staat van ontwerp,
- d. de staat van vervaardiging,
- e. de staat waarvan onderdanen bij het ongeval of incident zijn omgekomen of zwaar lichamelijk letsel hebben opgelopen, en
- f. de internationale burgerluchtvaartorganisatie, indien het gaat om een luchtvaartuig met een startmassa van meer dan 2250 kg.

2. In geval van een ander ernstig luchtvaartincident dan bedoeld in het eerste lid, doet de raad terzake een melding toekomen aan de onder in het eerste lid, onderdeel c en d, bedoelde staten alsmede aan de staat van het voorval.

3. De melding bevat zoveel van de hierna bedoelde gegevens als gemakkelijk beschikbaar zijn, met dien verstande dat de verzending niet mag worden vertraagd als gevolg van het ontbreken van gegevens:

- a. in geval van een luchtvaartongeval de identificerende ACCID-afkorting en in geval van een ernstig luchtvaartincident de INCID-afkorting;
- b. de fabrikant, het model, de nationaliteit en het registratieteken, alsmede het serienummer van het betrokken luchtvaartuig;
- c. de naam van de eigenaar, de exploitant en, indien van toepassing, de huurder van het betrokken luchtvaartuig;
- d. de naam van de gezagvoerder van het betrokken luchtvaartuig, alsmede de nationaliteit van de bemanning en de passagiers;
- e. de datum en de tijd van het luchtvaartongeval of het ernstige luchtvaartincident;
- f. het laatste vertrekpunt en het beoogde landingspunt van het betrokken luchtvaartuig;
- g. de positie van het betrokken luchtvaartuig met aanduiding van een gemakkelijk te herkennen geografisch punt en de geografische lengtegraad en breedtegraad;
- h. het aantal bemanningsleden en passagiers dat aan boord is, dat is omgekomen en dat ernstig is gewond en het aantal overige personen dat is omgekomen of ernstig is gewond;
- i. een beschrijving van het luchtvaartongeval of het ernstige luchtvaartincident en de omvang van de schade aan het luchtvaartuig, voor zover deze bekend is;
- j. een aanduiding in welke mate het onderzoek zal worden gehouden of wordt voorgesteld het onderzoek over te laten aan de staat van het voorval;
- k. de fysische karakteristieken van het gebied waar het luchtvaartongeval of het ernstige luchtvaartincident heeft plaatsgevonden, alsmede een aanduiding van de moeilijkheden of specifieke vereisten om de plaats van het voorval te bereiken;
- l. de aanduiding van de instantie die de melding geeft, en van middelen om con-

tact op te nemen met de onderzoeker die leiding heeft over het onderzoek en de onderzoeksinstantie van de staat van het voorval;

m. de aanwezigheid van en een beschrijving van gevaarlijke stoffen aan boord van het vliegtuig.

4. De melding geschiedt in duidelijke bewoordingen. Zij wordt gesteld in een van de werktalen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie, waarbij rekening wordt gehouden met de taal van de ontvanger of ontvangers voor zover dit mogelijk is zonder overmatige vertraging op te lopen.

5. De melding geschiedt met behulp van de meest geschikte en snelste middelen die beschikbaar zijn.

6. Indien bij het verzenden van de melding noodzakelijkerwijs bijzonderheden zijn weggelaten omdat deze nog niet bekend waren ten tijde van het verzenden van de melding, worden deze bijzonderheden tezamen met eventuele andere relevante informatie zo spoedig mogelijk nagezonden.

#### *Artikel 6*

In geval van een scheepvaartongeval of een ernstig scheepvaartincident met een zeeschip in de Europese wateren onder Nederlandse jurisdictie, doet de raad terzake zo spoedig mogelijk een melding toekomen aan de staat waarvan het zeeschip, dat niet is een Nederlands zeeschip, de vlag voert, dan wel aan de Nederlandse Antillen of Aruba in geval het een Nederlands-Antilliaans of een Arubaans zeeschip betreft. Hij vermeldt daarbij tevens welke actie door Nederland wordt voorgesteld.

### **§ 6. Melding onderzoek en informatie betreffende een onderzoek**

#### *Artikel 7*

1. Indien de raad een onderzoek instelt naar een luchtvaartongeval of ernstig luchtvaartincident met een Nederlands luchtvaartuig zendt de raad zo spoedig mogelijk een melding terzake aan:

- a. de staat van de exploitant,
- b. de staat van ontwerp,
- c. de staat van vervaardiging en
- d. de internationale burgerluchtvaartorganisatie indien het om een luchtvaartuig gaat met een startmassa van meer dan 2250 kg.

2. Artikel 5, derde tot en met vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### *Artikel 8*

1. Indien de raad een onderzoek instelt naar een scheepvaartongeval met een zeeschip zendt de raad zo spoedig mogelijk een melding terzake aan de staten met aanmerkelijk belang.

2. Voor de wijze waarop de melding plaatsvindt, worden de terzake internationaal gemaakte afspraken nageleefd.

#### *Artikel 9*

1. Binnen dertig dagen na de datum van een luchtvaartongeval met een luchtvaartuig waarnaar de raad een onderzoek instelt, zendt de raad een voorlopig bericht toe aan:

- a. de staat van registratie,
  - b. de staat van het voorval,
  - c. de staat van de exploitant,
  - d. de staat van ontwerp,
  - e. de staat van vervaardiging,
  - f. de staat die relevante informatie of faciliteiten van betekenis heeft verstrekt of deskundigen heeft afgevaardigd,
  - g. de Minister van Verkeer en Waterstaat en
  - h. de internationale burgerluchtvaartorganisatie indien het om een luchtvaartuig gaat met een startmassa van meer dan 2250 kg.
2. Het voorlopig bericht wordt gesteld in een van de werktalen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie.
3. De verzending van het voorlopig bericht geschiedt per fax, e-mail of luchtpost.

4. Indien er sprake is van zaken die direct verband houden met de veiligheid, wordt het voorlopig bericht verzonden zodra de informatie beschikbaar is en met behulp van de meest geschikte en de snelste middelen die beschikbaar zijn.

#### *Artikel 10*

Zo spoedig mogelijk na het onderzoek zendt de raad in geval van een onderzoek naar een luchtvaartongeval met een luchtvaartuig met een startmassa van meer dan 2250 kg of een ernstig luchtvaartincident met een luchtvaartuig met een startmassa van meer dan 5700 kg een bericht met uit het onderzoek naar voren gekomen gegevens naar de internationale burgerluchtvaartorganisatie.

### **§ 7. Vertegenwoordiger ander land**

#### *Artikel 11*

De raad is, in geval van een luchtvaartongeval of een luchtvaartincident, verplicht een vertegenwoordiger als bedoeld in artikel 45, eerste lid, van de rijkswet, en een deskundige als bedoeld in artikel 45, vierde lid, van de rijkswet, aan het onderzoek te laten deelnemen, indien daartoe een verzoek wordt gedaan door:

- a. de staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven,
- b. de staat van de exploitant,
- c. de staat van ontwerp,
- d. de staat van vervaardiging of
- e. een staat die op verzoek van de raad informatie, voorzieningen of deskundigen verschaft.

#### *Artikel 12*

De raad is, in geval van een scheepvaartongeval of een scheepvaartincident met een zeeschip, verplicht staten met aan-

merkelijk belang uit te nodigen een verzoek te doen een vertegenwoordiger te laten deelnemen aan het onderzoek.

### **§ 8. Rechten andere staat**

#### *Artikel 13*

De raad is, ingeval een staat waarvan burgers dodelijk of ernstig letsel hebben opgelopen bij een gebeurtenis met een luchtvaartuig, verplicht een deskundige aan het onderzoek te laten deelnemen, nadat de betreffende staat daaromtrent een met redenen omkleed verzoek heeft gedaan. De deskundige is bevoegd:

- a. vergezeld van een onderzoeker de plaats van het voorval te bezoeken;
- b. toegang tot relevante feitelijke informatie te hebben;
- c. aan de identificatie van de slachtoffers deel te nemen;
- d. aan de ondervraging van overlevenden die onderdaan van de staat van de deskundige zijn, deel te nemen;
- e. een afschrift van het eindrapport te ontvangen.

### **§ 9. Rapport**

#### *Artikel 14*

De raad stelt het rapport, bedoeld in artikel 55, eerste lid, van de rijkswet, op in een bij de aard en de ernst van het voorval passende vorm en hanteert zoveel mogelijk een uniform model.

#### *Artikel 15*

Het rapport betreffende een scheepvaartongeval of een scheepvaartincident met een zeeschip bevat zo mogelijk de volgende informatie:

- a. een samenvatting die een overzicht geeft van de voornaamste feiten van het ongeval of incident en die vermeldt of er sprake is van dood of letsel van personen dan wel van milieuverontreiniging ten gevolge van het ongeval;
- b. een vermelding van de staat waarvan het betrokken zeeschip of de betrokken zeeschepen de vlag voeren, de eigenaren, de directeuren, de maatschappij en het klassenbureau van het betrokken zeeschip of de betrokken zeeschepen;
- c. bijzonderheden van de afmetingen en machines van het betrokken zeeschip of de betrokken zeeschepen alsmede een beschrijving van de bemanning, werkaanpak en andere relevante aangelegenheden, zoals gedurende welke tijd dienst is gedaan op een betrokken zeeschip;
- d. een nauwkeurige beschrijving van de omstandigheden van het ongeval of incident;
- e. een analyse en commentaar die het mogelijk maken om logische conclusies te trekken of bevindingen die alle factoren vaststellen die hebben bijgedragen aan het ongeval of incident;
- f. een analyse van een commentaar op de oorzaken, waaronder mechanische factoren en menselijke factoren, die voldoen

aan de vereisten van de ongevalsregistratie van de Internationale Maritieme Organisatie;  
g. indien daartoe aanleiding is, geconstateerde veiligheidstekorten;  
h. indien daartoe aanleiding is, veiligheidsaanbevelingen.

#### Artikel 16

1. In geval van een onderzoek betreffende een luchtvaartongeval of een ernstig luchtvaartincident zendt de raad zijn rapport in concept, met de uitnodiging zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen 60 dagen hun commentaar van betekenis te geven, aan de volgende staten:

- de staat die het onderzoek heeft ingesteld;
  - de staten die hebben deelgenomen aan het onderzoek,
  - de staat van registratie,
  - de staat van de exploitant,
  - de staat van ontwerp en
  - de staat van vervaardiging.
2. In geval van een onderzoek betreffende een scheepvaartongeval of een scheepvaartincident met een zeeschip zendt de raad zijn rapport in concept aan alle staten met aanmerkelijk belang met de uitnodiging zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen vijf weken of een andere overeengekomen termijn, hun commentaar van betekenis te geven.

#### Artikel 17

1. In geval van een onderzoek betreffende een luchtvaartongeval of een luchtvaartincident, zendt de raad een afschrift van zijn rapport aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Indien het onderzoek een luchtvaartongeval betreft, zendt de raad een afschrift van zijn rapport tevens aan:

- de staat die het onderzoek heeft ingesteld,
  - de staat van registratie,
  - de staat van de exploitant,
  - de staat van ontwerp,
  - de staat van vervaardiging,
  - de staat waarvan onderdanen bij het ongeval zijn omgekomen of ernstig zijn verwond, en
  - de staat die overeenkomstig artikel 45 van de rijkswet betrokken is bij het onderzoek of relevante informatie of faciliteiten heeft verstrekt.
2. In geval van een onderzoek betreffende een luchtvaartongeval of luchtvaartincident met een luchtvaartuig met een startmassa van meer dan 5700 kg, zendt de raad tevens een afschrift van zijn rapport aan de internationale burgerluchtvaartorganisatie.
3. In geval van een onderzoek betreffende een scheepvaartongeval of een scheepvaartincident met een zeeschip, zendt de raad een afschrift van zijn rapport aan de Internationale Maritieme Organisatie.

4. In geval van een onderzoek betreffende een scheepvaartongeval met een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, zendt de raad tevens een afschrift van zijn rapport aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

5. In geval van een onderzoek betreffende een zwaar ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, zendt de raad een afschrift van zijn rapport aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

### § 10. Vergoedingen

#### Artikel 18

- Het deeltijdpercentage, bedoeld in artikel 4, derde lid, van het Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid, bedraagt voor de voorzitter 100 procent en voor de overige leden 60 procent.
- Het percentage, bedoeld in artikel 4, vierde lid, van het Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid, bedraagt een half procent van het jaarsalaris van het in artikel 4, tweede lid, onderdeel c, van genoemd besluit genoemde vergoeding, vermenigvuldigd met het aantal door betrokkene bijgewoonde vergaderingen van de raad of van een commissie.
- De schadeloosstelling aan getuigen, deskundigen en tolken als bedoeld in artikel 53 van de rijkswet wordt vastgesteld overeenkomstig de Wet tarieven in strafzaken.

### § 11. Overgangs- en slotbepalingen

#### Artikel 19

Artikel 16, tweede lid, onderdeel b, van de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen komt te luiden:  
b. de Onderzoeksraad voor veiligheid, bedoeld in artikel 2 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid.

#### Artikel 20

Artikel 15, derde lid, tweede volzin, van de Regeling risico's zware ongevallen 1999 vervalft.

#### Artikel 21

Deze regeling treedt in werking op het krachtens artikel 97, eerste lid, eerste volzin, van de rijkswet vastgestelde tijdstip.

#### Artikel 22

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling Onderzoeksraad voor veiligheid.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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

### Toelichting

#### Algemeen

De regeling bevat voorschriften ter uitvoering van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, het Rijksbesluit Onderzoeksraad voor veiligheid en het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid.

In de regeling zijn onder meer regels opgenomen over:

- het beheer van de raad;
- de melding van voorvallen en te verstrekken informatie;
- de melding van een onderzoek en te verstrekken informatie;
- de vertegenwoordiger van een ander land;
- de rechten van een andere staat;
- de inhoud van het rapport;
- vergoedingen voor (buitengewone) raadsleden;
- schadeloosstelling aan getuigen, deskundigen en tolken.

In de regeling wordt uitvoering gegeven aan of begrippen overgenomen uit de volgende internationale verdragen en (eerder geïmplementeerde) richtlijnen, voor zover van belang voor het onderzoek naar ongevallen:

- Richtlijn nr. 94/56/EG van de Raad van de Europese Unie van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PbEG L 319);
- Richtlijn nr. 2002/59/EG inzake de invoering van een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEG L 208);
- Bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109, 9<sup>e</sup> editie) (Annex 13.);
- 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).

De verdragen en de richtlijnen zijn, voor zover 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.

In de regeling wordt, voor zover het onderzoek naar ongevallen betreft, één (nieuwe) richtlijn 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).

In artikel 17, derde lid, wordt artikel 12, vijfde lid, van Richtlijn nr. 1999/35/EG geïmplementeerd.

#### *Artikelsgewijs*

In het navolgende wordt op de afzonderlijke artikelen ingegaan voor zover deze toelichting behoeven.

#### *Artikel 1*

Het begrip 'scheepvaartongeval' (onderdeel b) is ontleend aan punt 4 van de eerder genoemde IMO-code. Ten opzichte van de definitie in artikel 1, eerste lid, onderdeel 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 die gehanteerd worden in internationale verdragen.

Het begrip 'scheepvaartincident' (onderdeel c) is ontleend aan punt 4 van de IMO-code en aan artikel 94, zevende lid, van het UNCLOS-verdrag. Ten opzichte van de definitie in artikel 1, eerste lid, onderdeel 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.

Overeenkomstig artikel 3, onderdeel a ten 1e, 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 bij de nota van toelichting bij het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid 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 (onderdeel h, onder 1) is ontleend aan punt 4 van de IMO-code. De definitie van 'ernstig letsel' met

betrekking tot een luchtvaartongeval (onderdeel h, onder 2) is ontleend aan artikel 3, onderdeel b, van richtlijn nr. 94/56/EG.

De onderdelen i tot en met m zijn ontleend aan de eerder genoemde Annex 13.

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

#### *Artikel 2*

Dit artikel houdt verband met het feit dat artikel 6 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid 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, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid wordt bepaald dat de raad het onderzoek van de daar bedoelde ongevallen, waarbij de krijgsmacht van één van de andere lidstaten van de NAVO betrokken is, uitvoert met inachtneming van de voor dergelijk onderzoek geldende Stanags.

In verdragen en internationale besluiten worden veelal uitzonderingen gemaakt voor materieel in gebruik bij de krijgsmacht. Daarom is in het eerste lid bepaald dat de artikelen 5 tot en met 13 en 15 tot en met 17 niet van toepassing zijn 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: de Minister van Defensie, een buitenlandse krijgsmacht of een organisatie waarvan het beheer is opgedragen aan de Minister van Defensie. De voorschriften die in het kader van het onderzoek van militaire voorvallen met betrokkenheid van een buitenlandse krijgsmacht in acht moeten worden genomen, waaronder voorschriften betreffende het betrekken van andere NAVO-lidstaten bij het onderzoek, vloeien reeds uit artikel 7 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid voort.

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 civiele als

militaire zaken en personen zijn 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 de regeling meer in zijn algemeenheid te regelen ingeval bij een voorval zowel civiele als militaire zaken en personen zijn betrokken. Bij onderzoek van zo'n 'gemengd' voorval moet de raad zowel de regels voor onderzoek naar militaire ongevallen in acht nemen als die welke gelden voor civiel onderzoek. De artikelen 5 tot en met 13 en 15 tot en met 17 worden dan toegepast voor zover het civiele personen en zaken betreft.

#### *Artikel 3*

In de definitie van 'staat met aanmerkelijk belang' in artikel 1, onderdeel o, van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid wordt aangegeven dat de uitwerking van het begrip voor wat betreft een voorval met een zeeschip zal geschieden bij ministeriële regeling. Dit artikel strekt tot uitvoering van die bepaling. De staten en de gevallen waarin zij worden aangemerkt als een 'staat met aanmerkelijk belang' zijn overgenomen van punt 4 van de IMO-code.

#### *Artikel 4*

In dit artikel zijn regels over de begroting van de raad opgenomen. Deze regels zijn onder meer ontleend aan de Regeling Raad voor de Transportveiligheid en aan artikel 5, derde lid, van de Comptabiliteitswet waar regels gegeven worden over de inrichting van de begroting voor het Rijk. In artikel 27 van de rijkswet wordt gesproken van 'ontwerp-begroting'. Aanvankelijk was in het voorstel van rijkswet van de situatie uitgegaan dat de raad geen rechtspersoonlijkheid zou bezitten. Later is tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het voorstel van rijkswet gekozen voor rechtspersoonlijkheid. Bepaald is toen dat de begroting in plaats van de ontwerp-begroting ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de minister. Artikel 27 van de rijkswet werd echter niet aangepast. Het spreekt echter vanzelf dat de daarin opgenomen bepaling nu betrekking beoogt te hebben op de begroting.

#### *Artikel 5*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van de punten 4.1, 4.2, 4.3 en 4.4 van Annex 13. Het eerste en tweede lid zijn

ontleend aan punt 4.1 van Annex 13. Het derde lid is ontleend aan punt 4.2 van Annex 13.

*Artikel 6*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van punt 8.1 van de IMO-code.

*Artikel 7*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van de punt 4.8 van Annex 13.

*Artikel 8*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van punt 8.2 van de IMO-code.

*Artikel 9*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van punten 7.1, 7.2, 7.3 en 7.4 van Annex 13.

*Artikel 10*

Dit artikel heeft betrekking op het zogenaamde Accident Data Report en het Incident Data Report en strekt mede ter uitvoering van punten 7.5 en 7.7 van Annex 13

*Artikel 11*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van de punten 5.18, 5.23 en 5.24 van Annex 13.

*Artikel 12*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van de punten 5.2 en 6.3 van de IMO-code. Indien een staat met aanmerkelijk

belang een verzoek als hier aan de orde doet, dient nog nader met die staat te worden overlegd of een vertegenwoordiger van die staat inderdaad tot deelname aan het onderzoek moet worden toegelaten.

*Artikel 13*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van punt 5.27 van Annex 13.

*Artikel 14*

Dit artikel strekt mede tot uitvoering van artikel 7, eerste lid, van richtlijn nr. 94/56/EG.

*Artikel 15*

Dit artikel strekt mede ter uitvoering van punten 14.1 en 14.2 van de IMO-code. De onderdelen a tot en met f en onderdeel h bevatten de eisen die de IMO-code stelt aan een rapport. Onderdeel g (geconstateerde veiligheidstekorten) is daaraan toegevoegd omdat dit een logische stap is op weg naar eventuele aanbevelingen (onderdeel h). Het artikel kwam ook reeds voor in de Regeling Raad voor de Transportveiligheid.

*Artikel 16*

De verplichtingen in dit artikel vloeien voort uit de IMO-code en Annex 13.

Het eerste lid, onderdeel a en b, vloeien voort uit de aanhef van punt 6.3 van Annex 13. Het eerste lid, onderdeel c tot en met f, zijn ontleend aan punt 6.3, onderdeel a tot en met d van Annex 13.

Het tweede lid vloeit voort uit punt 12.1 van de IMO-code.

*Artikel 17*

Het eerste lid, eerste volzin, is opgenomen in verband met richtlijn nr. 94/56/EG. In het eerste lid, tweede volzin en onderdeel a tot en met g, wordt uitvoering gegeven aan de punt 6.4 van Annex 13.

Met het tweede lid wordt uitvoering gegeven aan punt 12.1 van de IMO-code.

Met het derde lid wordt artikel 12, vijfde lid, van richtlijn nr. 1999/35/EG geïmplementeerd.

In het vierde lid wordt uitvoering gegeven aan artikel 15, tweede lid, van richtlijn nr. 96/82/EG.

*Artikel 20*

Nu de raad overeenkomstig artikel 8 van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid verplicht is 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 gevaren van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PbEG L010) te onderzoeken, kan de verplichting voor de ambtenaren van de arbeidsinspectie vervallen.

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