



Brussel, 28 november 2023  
(OR. en)

15950/23

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2023/0164(COD)**

---

---

**TRANS 531  
MAR 155  
OMI 82  
PECHE 539  
IA 323  
CODEC 2258**

## **VERSLAG**

|                 |                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| van:            | het secretariaat-generaal van de Raad                                                                                                                                                                                                  |
| aan:            | Raad                                                                                                                                                                                                                                   |
| nr. vorig doc.: | 13015/23                                                                                                                                                                                                                               |
| nr. Comdoc.:    | 10115/23                                                                                                                                                                                                                               |
| Betreft:        | Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector<br>- Algemene oriëntatie |

### **I. INLEIDING**

1. De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 1 juni 2023 aan de Raad en het Europees Parlement toegezonden.
2. Het voorstel betreft een wijziging van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

3. Richtlijn 2009/18/EG voorziet in een systeem van veiligheidsonderzoeken om lering te trekken uit ongevallen op zee en om te voorkomen dat die opnieuw gebeuren. Ongevallen op zee die binnen de reikwijdte van de richtlijn vallen, worden onderzocht om de veiligheid op zee te verbeteren en het mariene milieu te beschermen.
4. De richtlijn wordt herzien met oog op de volgende specifieke doelstellingen:
  - de bescherming van vissersvaartuigen en hun bemanning en de bescherming van het milieu verbeteren. Kleinere vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter vallen niet onder de huidige reikwijdte van de richtlijn, zodat ongevallen met dodelijke slachtoffers en met verlies van vaartuigen niet op systematische en geharmoniseerde wijze worden onderzocht;
  - de definities en de wettekst verduidelijken, zodat de instanties voor ongevallenonderzoek van de lidstaten tijdig en op geharmoniseerde wijze alle ongevallen onderzoeken die moeten worden onderzocht;
  - de capaciteit versterken van de instanties voor ongevallenonderzoek om op tijdige, deskundige en onafhankelijke wijze ongevallen te onderzoeken (en daarover rapport uit te brengen), ook over hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en technologieën; en
  - een aantal definities en verwijzingen naar relevante EU-wetgeving en IMO-resoluties bijwerken om duidelijkheid en samenhang te waarborgen.
5. De Commissie heeft het voorstel aangenomen als onderdeel van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit) en naar aanleiding van een in 2018 uitgevoerde ex-postevaluatie<sup>1</sup> en geschiktheidscontrole van het zeevervoer<sup>2</sup>.
6. Het voorstel is gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling<sup>3</sup>, die voortbouwt op een externe ondersteunende studie. De effectbeoordeling is tijdens een vergadering van de werkgroep voorgesteld en grondig besproken, en stuitte bij de delegaties niet op grote bezwaren.

---

<sup>1</sup> Doc. 9131/18 + ADD 1.

<sup>2</sup> Doc. 9128/18 + ADD 1.

<sup>3</sup> Doc. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Bij het voorstel is een effectbeoordeling<sup>1</sup> gevoegd. Deze werd tijdens een vergadering van de werkgroep voorgesteld en uitvoerig besproken. De door de delegaties gemaakte opmerkingen gingen vooral over de kosten van de certificering van kwaliteitsbeheersystemen voor autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek en hoe deze kosten werden berekend.

## **II. BEHANDELING IN ANDERE INSTELLINGEN**

8. Op 20 juli 2023 heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement mevrouw Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Nederland) aangewezen als rapporteur. Mevrouw Nagtegaal heeft haar ontwerpverslag op 18 september ingediend en een stemming in de commissie TRAN staat momenteel gepland voor 7 december.
9. Op 20 september 2023 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité zijn advies over het voorstel goedgekeurd<sup>2</sup>. Op 23 juni 2023 besloot het Europees Comité van de Regio's geen advies uit te brengen.

## **III. STAND VAN ZAKEN IN DE RAAD**

10. De Groep zeescheepvaart heeft het voorstel sinds juni 2023 meermaals besproken. Alle delegaties spraken hun algemene steun uit voor de doelstellingen van het Commissievoorstel, namelijk om de veiligheid op zee te verbeteren en het mariene milieu te beschermen.
11. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft tijdens zijn vergadering op 22 november zijn steun voor het meest recente compromisvoorstel bevestigd en de Raad aanbevolen tijdens de zitting van de Raad TTE (Vervoer) op 4 december 2023 tot een algemene oriëntatie te komen.

---

<sup>1</sup> Doc. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

<sup>2</sup> Doc. 13372/23.

12. Om instanties voor ongevallenonderzoek in staat te stellen in de hele Unie op soortgelijke wijze ongevallen te onderzoeken (en daarover verslag uit te brengen), waren de werkzaamheden erop gericht de bestaande regels duidelijker te maken en beter in overeenstemming te brengen met de relevante internationale regelgeving. Het voorstel van de Commissie is op verschillende punten gewijzigd, met als belangrijkste doel de bepalingen inzake de onafhankelijkheid van de instanties voor ongevallenonderzoek en de vertrouwelijkheid van hun bevindingen aan te scherpen en onnodige administratieve lasten te verminderen. Er zijn drie belangrijke inhoudelijke wijzigingen.
13. Ten eerste is artikel 1, lid 2, anders verwoord om te verduidelijken dat onderzoeken van instanties voor ongevallenonderzoek niet tot doel hebben aansprakelijkheid vast te stellen of schuld toe te wijzen. In alle lidstaten bestaan al wettelijke kaders hiervoor. In plaats daarvan moeten de werkzaamheden van instanties voor ongevallenonderzoek gericht zijn op het onverkort rapporteren van de oorzaken van een ongeval of incident op zee, zonder ongepaste druk van buitenaf, teneinde lering te trekken uit ongevallen op zee en te voorkomen dat deze zich opnieuw voordoen. Voorts zijn de bepalingen inzake de vertrouwelijkheid van de informatie die door instanties voor ongevallenonderzoek wordt verzameld, aangescherpt (artikel 9), ook om druk van buitenaf te vermijden en de toegang te vergemakkelijken tot gegevens die relevant kunnen zijn om de oorzaken van incidenten op zee te achterhalen. Tegelijkertijd werd artikel 17 bis herzien om de rol van de Commissie en het EMSA bij de opleiding van instanties voor ongevallenonderzoek en bij de operationele ondersteuning ervan tijdens het onderzoek beter vorm te geven. Deze steun dient enkel te worden verleend op verzoek van de onderzoeksautoriteiten en indien er zich geen belangenconflict voordoet.
14. Ten tweede is artikel 8, lid 7, gewijzigd zodat elke lidstaat zelf kan beslissen om al dan niet een kwaliteitsbeheersysteem voor zijn autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek te implementeren. Dit om tegemoet te komen aan de verschillende behoeften en organisatorische structuren op nationaal niveau en tegelijkertijd onnodige administratieve lasten te vermijden. Om de administratieve lasten verder te verlagen biedt de tekst aan instanties voor ongevallenonderzoek nu ook de mogelijkheid om een “vereenvoudigd rapport” op te stellen. Dit zal de werklast verlagen in situaties waarin een volledig rapport geen toegevoegde waarde heeft.

15. Ten derde is artikel 20 aangepast om de Commissie de bevoegdheid over te dragen gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de bijlagen aan te passen aan de ontwikkeling van het internationaal zeerecht op het gebied van het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector, en om het verzamelen, delen en rapporteren van kennis te vergemakkelijken.
16. Tot slot is de door de Commissie voorgestelde omzettingstermijn (één jaar na de inwerking-treding van de wijzigingsrichtlijn) verlengd tot 4 jaar.
17. In dit stadium van de procedure handhaaft de Commissie een procedureel voorbehoud bij elke wijziging van haar voorstel.

#### IV. CONCLUSIES

18. In het licht van het bovenstaande wordt de Raad verzocht op basis van de compromistekst in de bijlage bij dit verslag tot een *algemene oriëntatie* te komen over de voorgestelde richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1286/2011 van de Commissie**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>8</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

---

<sup>7</sup> PB C van , blz. .

<sup>8</sup> PB C van , blz. .

- (1) In Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup> zijn de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector vastgesteld en is een systeem voor veiligheidsonderzoeken opgenomen. Ongevallen op zee die onder die richtlijn vallen, worden door in de lidstaten opgerichte onafhankelijke onderzoeksinstanties onderzocht om de veiligheid op zee te verbeteren en het mariene milieu te beschermen, teneinde lering te trekken uit het verleden en ongevallen en incidenten in de toekomst te voorkomen.
- (2) Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2009/18/EG is de internationale regelgeving gewijzigd en is de technologie geëvolueerd. Die veranderingen en ontwikkelingen en de ervaring die is opgedaan bij de uitvoering van Richtlijn 2009/18/EG, moeten in aanmerking worden genomen.
- (3) In Richtlijn 2009/18/EG wordt verwezen naar een aantal wetteksten die zijn aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en die sinds de inwerkingtreding van de richtlijn zijn ingetrokken, gewijzigd of herzien. Zo verwijst die richtlijn naar de “IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee” (IMO-resolutie A.849(20) van 27 november 1997), die is ingetrokken bij de “Code van internationale normen en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee (Code voor onderzoek naar ongevallen)” (resolutie MSC 255(84) van 16 mei 2008) met resolutie A.1075(28) “Richtsnoeren om onderzoekers te helpen bij de uitvoering van de code voor onderzoek naar ongevallen” (MSC.255(84)).
- (4) De IMO-code voor onderzoek naar ongevallen bevat nieuwe definities, zoals de definitie van “autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek”, terwijl andere begrippen, zoals “ernstig ongeval”, zijn geschrapt. Die wijzigingen moeten in Richtlijn 2009/18/EG worden opgenomen.
- (5) In Richtlijn 2009/18/EG wordt ook verwezen naar IMO-circulaire MSC/MEPC.3/Circ.3 van 2008, die is vervangen door circulaire MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 “Rapporten over ongevallen en incidenten op zee, herziene geharmoniseerde rapportageprocedures” van 18 november 2014.

---

<sup>9</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

- (6) De IMO-richtsnoeren om onderzoekers te helpen bij de uitvoering van de code voor onderzoek naar ongevallen (A.1075 (28)), die op 4 december 2013 zijn aangenomen, bieden praktisch advies voor het systematisch onderzoek van ongevallen en incidenten op zee en maken de ontwikkeling van doeltreffende analyses en preventieve maatregelen mogelijk. Die richtsnoeren moeten in Richtlijn 2009/18/EG worden opgenomen.
- (7) Vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter vallen momenteel niet onder Richtlijn 2009/18/EG. Daardoor worden ongevallen op zee met die vissersvaartuigen niet systematisch, noch op geharmoniseerde wijze onderzocht. Dergelijke vaartuigen kapseizen sneller en het gebeurt relatief vaak dat bemanningsleden over boord vallen. Daarom is het nodig die vissersvaartuigen, hun bemanning en het milieu te beschermen door de invoering van een voorlopige beoordeling van zeer ernstige ongevallen op zee waarbij vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter betrokken zijn, om te bepalen of de autoriteiten een veiligheidsonderzoek moeten openen, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met het beschikbare bewijsmateriaal en met het feit dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige ongevallen en incidenten.
- (7 bis) Deze richtlijn mag de lidstaten er niet van weerhouden nationale voorschriften vast te stellen voor het onderzoeken van ongevallen of incidenten op zee waarbij scheepstypen betrokken zijn die 12 passagiers of minder vervoeren of voor andere commerciële doeleinden worden gebruikt.
- (8) Sommige definities in Richtlijn 2009/18/EG zijn onduidelijk. De definitie van de lengte van een vissersvaartuig moet worden gespecificeerd, met name wanneer er op basis van deze lengte een onderscheid wordt gemaakt tussen de aanpak en de verplichtingen van de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek.
- (9) De IMO-code voor onderzoek naar ongevallen verwijst naar een voorval dat of een reeks van voorvallen die zich heeft voorgedaan “in rechtstreeks verband met de exploitatie van een schip”. Dat begrip wordt uiteenlopend geïnterpreteerd en moet worden verduidelijkt. Die uiteenlopende interpretaties hebben gevolgen voor het optreden van de autoriteiten voor ongevallenonderzoek, met name wat betreft ongevallen in havens, de mogelijkheid tot gezamenlijk onderzoek en het verzamelen van gegevens over ongevallen en onderzoeken.



- (10) In de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen is bepaald dat wanneer zich een zeer ernstig ongeval op zee voordoet, er een maritiem veiligheidsonderzoek moet worden uitgevoerd. Er zijn echter geen richtsnoeren voor de termijn waarbinnen iemand na een ongeval moet overlijden om dat overlijden te beschouwen als een zeer ernstig ongeval op zee dat moet worden onderzocht. Daarom moeten dergelijke richtsnoeren worden opgenomen in Richtlijn 2009/18/EG.
- (11) Het beschikbare personeel en de operationele middelen van de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek van de lidstaten lopen sterk uiteen, wat ertoe leidt dat de rapportage over en het onderzoek naar ongevallen op zee ondoeltreffend en onsamenhangend verlopen. Daarom moet de Commissie met de hulp het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) zeer gespecialiseerde analytische ondersteuning bieden voor individuele onderzoeken (zachte vaardigheden), alsook analytische instrumenten en apparatuur (hardware).
- (12) In het licht van hetgeen is gezegd, moet het EMSA opleidingen organiseren over specifieke technieken en over nieuwe ontwikkelingen en technologieën die in de toekomst belangrijk kunnen zijn voor ongevallenonderzoek. Die opleidingen moeten onder meer gericht zijn op hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, die bijzonder relevant zijn gelet op het Fit for 55-pakket, op automatisering en op de regels van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG).
- (12 bis) De onafhankelijkheid van maritieme veiligheidsonderzoeken moet onder alle omstandigheden worden gewaarborgd en alle bij die onderzoeken betrokken partijen, met inbegrip van bedrijven, instellingen of openbare of particuliere instanties, moeten vrij zijn van belangenconflicten.

- (14) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot de lijst van IMO-teksten waarop zij van toepassing is, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>10</sup>.
- (14 bis) Teneinde de bijlagen aan te passen aan de ontwikkeling van het internationaal zeerecht op het gebied van het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector, en om het verzamelen, delen en rapporteren van kennis te vergemakkelijken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot artikel 14, lid 4, en artikel 17, lid 5, van deze richtlijn. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven\*. Met name het bij deze richtlijn ingestelde raamwerk voor permanente samenwerking moet bij dit overleg worden betrokken. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (15) Gezien de volledige cyclus van bezoeken van het EMSA aan de lidstaten om de uitvoering van deze richtlijn te monitoren, moet de Commissie de uitvoering van deze richtlijn uiterlijk [*tien jaar na de in artikel 23 vermelde inwerkingtreding*] evalueren en daarover verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten met de Commissie samenwerken om alle voor die evaluatie vereiste informatie te verzamelen.

---

<sup>10</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (16) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van voorschriften met betrekking tot het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector teneinde de veiligheid op zee te verbeteren en het mariene milieu te beschermen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar wegens de omvang en de gevolgen van de maatregel beter op Unieniveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (17) Richtlijn 2009/18/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## *Artikel 1*

### Wijzigingen van Richtlijn 2009/18/EG

Richtlijn 2009/18/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1, lid 2, wordt vervangen door:

“2. Onderzoeken uit hoofde van deze richtlijn hebben niet tot doel aansprakelijkheid vast te stellen of schuld toe te wijzen, en dus worden er geen conclusies in verband met schuld of aansprakelijkheid getrokken. De lidstaten waarborgen dat de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek (hierna “onderzoeksautoriteiten” genoemd) er niet van weerhouden worden noch dat het hun verboden wordt de oorzaken van een ongeval of incident op zee onverkort te rapporteren.”;

2) artikel 2, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) *(geschrapt)*

b) punt d) wordt geschrapt;

- 3) artikel 3 wordt vervangen door:

*“Artikel 3*

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- 1) “IMO-code voor onderzoek naar ongevallen”: de Code van internationale normen en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee, in de bijlage bij resolutie MSC.255(84) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, in de versie die van kracht is;
- 2) “IMO-richtsnoeren om onderzoekers te helpen bij de uitvoering van de code voor onderzoek naar ongevallen”: de richtsnoeren die door de algemene vergadering van de IMO zijn aangenomen bij resolutie A.1075(28) van 4 december 2013, in de versie die van kracht is;
- 3) de volgende termen worden gebruikt overeenkomstig de definities in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen:
  - a) “ongeval op zee”,
  - b) “zeer ernstig ongeval op zee”,
  - c) “incident op zee”,
  - d) “maritiem veiligheidsonderzoek”,
  - e) “autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek”,
  - f) “staat van het maritiem veiligheidsonderzoek”,
  - g) “staat die een aanzienlijk belang heeft”,
  - h) “ernstig letsel”;

- 4) “IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee”: de richtsnoeren in de bijlage bij resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006, zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296e zitting van 12 tot 16 juni 2006;
- 5) de begrippen “roropassagiersschip” en “hogesnelheidspassagiersvaartuig” worden gebruikt overeenkomstig de definities van artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2110<sup>11</sup>;
- 6) “reisgegevensrecorder” (hierna “VDR” genoemd) en “vereenvoudigde reisgegevensrecorder” (hierna “S-VDR” genoemd) worden gebruikt overeenkomstig de definitie van de resoluties MSC.333(90) en MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO in de versies die van kracht zijn, aangevuld met de toepasselijke IMO-prestatienormen afhankelijk van de datum van installatie aan boord, onverminderd de Uniewetgeving;
- 7) onder “veiligheidsaanbeveling” wordt verstaan een voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle, van:
  - a) de onderzoeksautoriteit van de staat die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, gebaseerd op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,
  - b) van de Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.
- 8) “lengte van een vissersvaartuig” wordt gebruikt overeenkomstig de definitie van artikel 2 van Verordening (EU) 2017/1130<sup>12</sup>;

---

<sup>11</sup> Richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 61).

<sup>12</sup> Verordening (EU) 2017/1130 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2017 houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen (PB L 169 van 30.6.2017, blz. 1).

- 9) “dodelijk letsel”: een door een bij een ongeval betrokken persoon opgelopen letsel dat binnen 15 dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft, indien de desbetreffende informatie beschikbaar is.”;
- 4) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:
- a) lid 1, punt a), wordt vervangen door:
- “a) onafhankelijk van strafrechtelijke of andere parallelle onderzoeken die worden uitgevoerd om de aansprakelijkheid vast te stellen of de schuld te verdelen, en dat de onderzoeksautoriteiten in staat zijn verslag uit te brengen over de resultaten van een maritiem veiligheidsonderzoek zonder leiding of inmenging van personen, organisaties of partijen die door de uitkomst ervan kunnen worden beïnvloed.”;
- b) lid 2, punt b), wordt vervangen door:
- “b) coördinatie van de activiteiten van hun respectieve onderzoeksautoriteiten, voor zover dat noodzakelijk is om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken.”;
- 5) artikel 5 wordt vervangen door:

#### *“Artikel 5*

#### Onderzoeksverplichting

1. Elke lidstaat waarborgt dat de in artikel 8 bedoelde onderzoeksautoriteit een veiligheids-onderzoek instelt na een zeer ernstig ongeval op zee:
- a) waarbij een onder zijn vlag varend schip is betrokken, ongeacht de plaats van het ongeval;
- b) in zijn territoriale zee of binnenwateren als omschreven in Unclos, ongeacht de vlag van het schip of de schepen die bij het ongeval zijn betrokken; of

c) waarbij de lidstaat een aanzienlijk belang heeft, ongeacht de plaats van het ongeval of de vlag van het betrokken schip of de betrokken schepen.

2. In het geval van een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 15 meter verricht de onderzoeksautoriteit een voorlopige beoordeling van het zeer ernstig ongeval op zee om te bepalen of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden uitgevoerd.

In gevallen waarin de onderzoeksautoriteit besluit geen veiligheidsonderzoek te verrichten naar een zeer ernstig ongeval op zee waarbij een vissersvaartuig van minder dan 15 meter is betrokken, worden de redenen voor dat besluit genoteerd en kenbaar gemaakt overeenkomstig artikel 17, lid 3.

3. In de in lid 2 bedoelde besluiten houdt de onderzoeksautoriteit rekening met het beschikbare bewijsmateriaal en met de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheids-onderzoek leiden tot het voorkomen van ongevallen en incidenten in de toekomst. In het geval van een ander ongeval of incident op zee besluit de onderzoeksautoriteit of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

4. De omvang en de praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken worden vastgesteld door de onderzoeksautoriteit van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat in samenwerking met de overeenkomstige autoriteiten van de andere staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die zij het meest geschikt acht om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken en om ongevallen en incidenten in de toekomst te voorkomen.

5. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken volgt de onderzoeksautoriteit de IMO-richtsnoeren om onderzoekers te helpen bij de uitvoering van de code voor onderzoek naar ongevallen. Onderzoekers mogen van die richtsnoeren afwijken als dat, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken. De Commissie kan aanbevelingen ter uitvoering van deze richtsnoeren goedkeuren, rekening houdend met relevante lessen die uit veiligheidsonderzoeken worden getrokken, en na de onderzoeks-autoriteiten te hebben geraadpleegd met betrekking tot het artikel 10 gedefinieerde raamwerk voor permanente samenwerking.



6. Bij de beslissing of een ongeval of incident op zee langsij een schip, op de aanlegplaats of in de haven, waarbij wal- of havenarbeiders betrokken zijn, zich heeft voorgedaan “in rechtstreeks verband met de activiteiten van een schip” en dus het voorwerp is van een veiligheidsonderzoek, besteden de lidstaten bijzondere aandacht, in overeenstemming met hun nationaal recht, aan de rol en de relevantie van de structuur, de uitrusting, de procedures, de bemanning en het management van het schip in en voor de ondernomen activiteit.

7. Na een ongeval of incident op zee wordt het veiligheidsonderzoek onverwijld en in ieder geval uiterlijk twee maanden na het voorval ingeleid.

8. Als in de loop van een maritiem veiligheidsonderzoek bekend wordt dat er een strafbaar feit is gepleegd op grond van de artikelen 3, 3 bis, 3 ter of 3 quater van het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart van 1988, in de versie die van kracht is, stelt de onderzoeksautoriteit, rekening houdend met het nationaal recht, de maritieme veiligheidsautoriteiten van de lidstaat of lidstaten en van elk betrokken derde land daarvan onmiddellijk in kennis.”;

6) artikel 6 wordt vervangen door:

#### *“Artikel 6*

#### Rapportageverplichting

De lidstaten nemen in hun rechtsstelsels de verplichting op dat hun onderzoeksautoriteit door de verantwoordelijke autoriteiten en/of de betrokken partijen onverwijld in kennis wordt gesteld van elk onder deze richtlijn vallend ongeval of incident.”;

7) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de derde alinea vervangen door:

“Het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde ongeval of incident op zee wordt strikt beperkt tot uitzonderlijke gevallen. In deze gevallen melden lidstaten de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Commissie. Lidstaten die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten, werken met elkaar samen. In het bijzonder wisselen de betrokken onderzoeksautoriteiten alle relevante informatie uit die ze in de loop van hun respectieve onderzoeken hebben verzameld, met name om, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.”;

b) het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

“1 bis. Tijdens de uitvoering van het maritieme veiligheidsonderzoek verlenen de lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, voor zover dat praktisch uitvoerbaar is, de lidstaat (lidstaten) van het maritiem veiligheidsonderzoek toegang tot de voor het maritiem veiligheidsonderzoek relevante informatie. De onderzoeker(s) die een maritiem veiligheidsonderzoek uitvoert (uitvoeren), mag ook toegang worden verleend tot informatie waarover inspecteurs van de overheid, personeel van de kustwacht, exploitanten van scheepvaartdiensten, piloten en ander maritiem personeel van de staat die een aanzienlijk belang heeft, beschikken, overeenkomstig zijn nationaal recht.”;

c) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Wanneer een roropassagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een ongeval of incident op zee, wordt de veiligheidsonderzoeksprocedure ingeleid door de lidstaat in wiens territoriale of interne wateren zoals gedefinieerd in Unclos het ongeval of incident heeft plaatsgevonden of, indien het in andere wateren heeft plaatsgevonden, door de laatste lidstaat die door dat roropassagiersschip of hogesnelheidspassagiersvaartuig is bezocht. Die staat blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke staat de voor het onderzoek verantwoordelijke staat is.”;

- 8) artikel 8 wordt vervangen door:

*“Artikel 8*

*Autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek*

1. De lidstaten waarborgen dat maritieme veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige, onafhankelijke en permanente autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek die over de nodige bevoegdheden en over voldoende (financiële) middelen beschikt, en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers die over deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee beschikken om hun verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn te kunnen vervullen.

Noch de passende aanstelling van onderzoekers met de nodige specialistische vaardigheden om tijdelijk deel te nemen aan een maritiem veiligheidsonderzoek, noch het gebruik van adviseurs om deskundig advies te verstrekken over enig aspect van een maritiem veiligheidsonderzoek wordt uitgesloten.

Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, is de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht.

Door land omsloten lidstaten die niet beschikken over schepen of vaartuigen die hun vlag voeren en onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, wijzen een onafhankelijk contactpunt aan voor samenwerking bij het veiligheidsonderzoek ingevolge artikel 5, lid 1, punt c).

2. De autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek waarborgt dat individuele onderzoekers over de nodige operationele kennis en praktische ervaring beschikken op de gebieden die onder hun normale onderzoeksbevoegdheden vallen. Bovendien waarborgt de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek dat specifieke deskundigheid, mocht die noodzakelijk blijken, op korte termijn beschikbaar is.

3. De aan de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot maritieme veiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover die activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid of geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden met zich meebrengen.
4. De lidstaten zorgen er in het kader van hun respectieve rechtsstelsels voor dat de onderzoekers van hun eigen autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek of van een andere autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek waaraan zij het maritiem veiligheidsonderzoek hebben gedelegeerd, waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, in het bezit worden gesteld van alle voor het verrichten van het maritiem veiligheidsonderzoek relevante informatie en daartoe:
- a) toegang krijgen tot de relevante gebieden of de plaats van het ongeval, alsmede tot elk schip, wrak of andere constructie, met inbegrip van lading, uitrusting en wrakstukken;
  - b) een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal mogen maken en mogen overgaan tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen ten behoeve van onderzoek of analyse;
  - c) de in punt b) bedoelde voorwerpen mogen laten onderzoeken of analyseren en vrije toegang krijgen tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;
  - d) alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR of de S-VDR, met betrekking tot een schip, registraties van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, de reis, de lading, een bemanningslid of andere persoon, een voorwerp, een toestand of omstandigheid vrij mogen inzien, kopiëren en gebruiken;
  - e) vrije toegang krijgen tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters genomen van de lichamen van slachtoffers;
  - f) de resultaten mogen opvragen van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen, en daartoe vrije toegang krijgen;

- g) getuigen mogen horen in afwezigheid van personen van wie de belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te schaden;
  - h) toegang krijgen tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, voor zover die partijen of hun vertegenwoordigers in de betrokken lidstaat zijn gevestigd;
  - i) een beroep kunnen doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten in de respectieve staten, waaronder inspecteurs van de vlaggenstaat en de havenstaat, personeel van de kustwacht, operators van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, opsporings- en reddingsbrigades, loodsen of ander personeel van haven- of scheepvaartdiensten.
5. De autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek krijgt de bevoegdheid onmiddellijk te reageren wanneer ze in kennis wordt gesteld van een ongeval en krijgt voldoende middelen om haar taken onafhankelijk te verrichten. De maritiemeveiligheidsonderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.
6. De autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek mag haar taken uit hoofde van deze richtlijn combineren met onderzoeken naar andere gebeurtenissen dan ongevallen op zee, mits dergelijke onderzoeken haar onafhankelijkheid niet in gevaar brengen.
7. Elke lidstaat kan een kwaliteitsbeheersysteem voor zijn autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek ontwikkelen, implementeren en onderhouden.”;

9) artikel 9 wordt vervangen door:

*“Artikel 9*

Vertrouwelijkheid

1. Onverminderd Verordening (EU) 2016/679 zorgen de lidstaten er in het kader van hun rechtsstelsel voor dat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het maritiem veiligheidsonderzoek beschikbaar worden gesteld, tenzij de bevoegde instantie van de lidstaat in kwestie bepaalt dat er met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend, ook indien wordt geconcludeerd dat de voordelen zwaarder wegen dan de mogelijke negatieve binnenlandse en internationale gevolgen van de openbaarmaking voor het veiligheidsonderzoek in kwestie of toekomstige veiligheidsonderzoeken:

- a) alle verklaringen die door de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek in het kader van het maritiem veiligheidsonderzoek worden opgetekend;
- b) documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het maritiem veiligheidsonderzoek zijn gehoord;
- c) bijzonder gevoelige of persoonlijke informatie die door de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek is verzameld, zoals informatie over de gezondheid van personen;
- d) materiaal dat tijdens de loop van het maritiem veiligheidsonderzoek is opgesteld, zoals nota's, voorbereidende documenten en standpunten van de maritiemeveiligheidsonderzoekers, adviezen die tijdens de analyse van de informatie zijn uitgebracht;
- e) informatie en bewijsmateriaal van maritiemeveiligheidsonderzoekers uit andere lidstaten of derde landen, overeenkomstig internationale normen en aanbevolen werkwijzen, indien die autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek daarom verzoekt;
- f) ontwerpen van tussentijdse, beknopte of eindrapporten;

- g) alle communicatie tussen personen die bij de exploitatie van het schip betrokken zijn geweest;
- h) geschreven of elektronische opnamen en transcripties van opnamen van verkeersbegeleidingsdiensten, inclusief hun verslagen en resultaten voor interne doeleinden.

2. Opnamen van de VDR en S-VDR uit een maritiem veiligheidsonderzoek worden niet beschikbaar gesteld of gebruikt voor andere doeleinden dan die van het maritiem veiligheidsonderzoek of scheepsveiligheid, tenzij deze opnamen worden geanonimiseerd of openbaar gemaakt volgens beveiligde procedures.

3. Voor de in lid 1 genoemde doeleinden mogen alleen gegevens die strikt noodzakelijk zijn, openbaar worden gemaakt.

4. De lidstaten kunnen, met inachtneming van het Unierecht, het aantal gevallen waarin tot openbaarmaking besloten kan worden, beperken.”;

10) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De lidstaten creëren in nauwe samenwerking met de Commissie een raamwerk voor permanente samenwerking dat hun respectieve autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek in staat stelt onderling samen te werken, in de mate die noodzakelijk is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.”;

b) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de inleidende zin en punt a) worden vervangen door:

“3. Binnen het raamwerk voor permanente samenwerking maken de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek in de lidstaten in het bijzonder afspraken over de beste wijze van samenwerking met het oog op:

a) het mogelijk maken van het gedeelde gebruik door de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek van installaties, voorzieningen en apparatuur voor technisch onderzoek van wrakgoed en scheepsapparatuur en andere voorwerpen die voor veiligheidsonderzoeken van belang zijn, met inbegrip van het uitlezen en analyseren van de gegevens van de VDR of S-VDR en andere elektronische instrumenten;”;

b) de punten h) en i) worden vervangen door:

“h) het bevorderen van de samenwerking met autoriteiten voor maritiem veiligheids-onderzoek van derde landen en met de internationale onderzoeksinstanties die belast zijn met het onderzoek naar ongevallen op zee op terreinen die onder deze richtlijn vallen;

i) het verstrekken van alle relevante informatie aan autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek die maritieme veiligheidsonderzoeken verrichten.”;



10 bis) artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De medewerking van een lidstaat aan een maritiem veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, laat de uit deze richtlijn voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake maritieme veiligheids-onderzoeken onverlet. Indien een derde land met een aanzienlijk belang een maritiem veiligheidsonderzoek leidt waarbij één of meer lidstaten zijn betrokken, kunnen de lidstaten besluiten om geen parallel maritiem veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door het derde land geleide maritieme veiligheidsonderzoek overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee wordt verricht. In dit geval zijn de bepalingen van artikel 14 niet van toepassing op autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek van de lidstaten.”;

10 ter) artikel 13, punt a), wordt vervangen door:

“a) dat alle informatie afkomstig van kaarten, scheepsjournalen, elektronische en magnetische registraties en videobanden, met inbegrip van de gegevens van VDR's of S-VDR's en andere elektronische instrumenten, die betrekking hebben op de periode voor, tijdens en na het ongeval, bewaard blijft;”;

- 11) artikel 14 wordt vervangen door:

*“Artikel 14*

Ongevallenrapporten

1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze richtlijn wordt verricht, wordt in de door de bevoegde autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek bepaalde vorm en overeenkomstig de desbetreffende delen van bijlage I een ongevallenrapport opgesteld en gepubliceerd.

De autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek kan besluiten dat over een maritiem veiligheidsonderzoek een beknopt rapport wordt gepubliceerd indien:

- a) het veiligheidsonderzoek geen betrekking heeft op een zeer ernstig ongeval op zee; of
- b) het een ongeval op zee betreft waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige ongevallen of incidenten.

2. De autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek doen al het mogelijke om het in lid 1 bedoelde ongevallenrapport, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele aanbevelingen, binnen 12 maanden vanaf de dag van het ongeval voor het publiek beschikbaar te maken, en met name voor de maritieme sector. Indien het, in geval van een zeer ernstig ongeval, niet mogelijk is het eindongevallenrapport binnen die termijn te voltooien, wordt binnen 12 maanden na de dag van het ongeval een tussentijds ongevallenrapport gepubliceerd.

3. De autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat zendt de Commissie een exemplaar toe van het eindrapport of het tussentijdse rapport. De autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek houdt rekening met de eventuele technische opmerkingen van de Commissie over eindrapporten, los van de inhoudelijke bevindingen, ter verbetering van de kwaliteit van het ongevallenrapport op de wijze die het meest geschikt is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 20 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen om de delen van bijlage I inzake de feitelijke informatie, de beschrijving en de analyse te wijzigen of aan te vullen.”;

12) artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De lidstaten waarborgen dat met de veiligheidsaanbevelingen van de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek op passende wijze rekening wordt gehouden door degenen aan wie zij gericht zijn en dat er, waar nodig, een passend gevolg aan wordt gegeven overeenkomstig het Unierecht en het internationaal recht.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Indien nodig doen ofwel de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek of de Commissie veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde maritieme veiligheidsonderzoeken.”;

13) in artikel 16 wordt de eerste alinea vervangen door:

“Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek van een lidstaat ongeacht de fase van het maritiem veiligheidsonderzoek de Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer ze van mening is dat er op Unieniveau dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe ongevallen te voorkomen.”;

14) artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. De lidstaten melden in het Emcip alle ongevallen en incidenten op zee volgens het model in bijlage II en verstrekken, indien er een maritiem veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd, de gegevens die het onderzoek oplevert overeenkomstig de regeling voor de Emcip-databank. In het geval van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter is alleen de melding van zeer ernstige ongevallen op zee vereist. Indien zeer ernstige ongevallen op zee met vissersvaartuigen van minder dan 15 meter niet worden onderzocht, worden de redenen daarvoor gemeld.”;

- b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek van de lidstaten rapporteren alle zeer ernstige ongevallen op zee bij het Emcip. De lidstaten kunnen beslissen welke bevoegde nationale autoriteit(en) moet(en) rapporteren over andere ongevallen en incidenten op zee, en wijzen die aan. Als de Commissie op de hoogte is van een ongeval of incident op zee, licht zij de bevoegde nationale autoriteiten hierover in.”;

- c) het volgende lid wordt ingevoegd:

“5. De Commissie is overeenkomstig artikel 20 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage II te wijzigen of aan te vullen met betrekking tot de daarin vermelde te verstrekken gegevens teneinde rekening te houden met de wijzigingen die de IMO aanbrengt in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen of de daarmee verband houdende IMO-richtsnoeren.”;

- 15) het volgende artikel wordt ingevoegd:

*“Artikel 17 bis*

Opleiding en operationele ondersteuning

1. Indien de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek daar specifiek om vragen, bevordert de Commissie capaciteitsontwikkeling en kennisdeling binnen en tussen de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek door het verstrekken van opleidingen over nieuwe juridische en technologische ontwikkelingen, specifieke technieken en instrumenten en technologieën met betrekking tot schepen en hun uitrusting en activiteiten.
2. Op verzoek van de autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek van de lidstaten en in de veronderstelling dat zich geen belangenconflict voordoet, verleent de Commissie die lidstaten operationele ondersteuning bij het uitvoeren van hun maritieme veiligheids-onderzoeken. Die ondersteuning kan de levering van gespecialiseerde analytische instrumenten of apparatuur omvatten, alsmede specifieke deskundigheid die autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek niet standaard nodig hebben, zolang hun onafhankelijkheid gewaarborgd wordt.”;

- 16) artikel 19 wordt vervangen door:

*“Artikel 19*

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.”;

- 17) artikel 20 wordt vervangen door:

*“Artikel 20*

*Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie*

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in de artikel 14, lid 4, en artikel 17, lid 5, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [*de datum van inwerkingtreding van de basiswetgevingshandeling*].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 14, lid 4, en artikel 17, lid 5, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 14, lid 4, en artikel 17, lid 5, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”;

- 18) artikel 23 wordt vervangen door:

*“Artikel 23*

Evaluatie van de uitvoering

De Commissie dient uiterlijk *[PB: gelieve de datum in te voegen: tien jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en naleving van deze richtlijn.”;

- 19) aan artikel 24 wordt het volgende lid toegevoegd:

“3. Verordening (EU) nr. 1286/2011 van de Commissie wordt ingetrokken op het moment dat de in artikel 2, lid 1, van Richtlijn ... *[verwijzing naar de wijzigingsrichtlijn invoegen]* bedoelde omzettingstermijn verstrijkt.”.

*Artikel 2*

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan de richtlijn te voldoen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

### *Artikel 3*

#### Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

### *Artikel 4*

#### Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

---