



Brussel, 1.6.2023  
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

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**

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • Motivering en doel van het voorstel

Dit 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>.

Richtlijn 2009/18/EG (hierna “de richtlijn”) 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.

Als onderdeel van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit) en van de agenda voor betere regelgeving heeft de Commissie in 2018 een ex-postevaluatie<sup>2</sup> en een geschiktheidscontrole van het zeevervoer<sup>3</sup> uitgevoerd. De conclusie luidde dat de richtlijn weliswaar grotendeels haar doelstellingen heeft bereikt en Europese meerwaarde heeft opgeleverd, maar dat ze moet worden bijgewerkt en enigszins verbeterd. De algemene doelstelling van de herziening van de richtlijn is de veiligheid op zee te verbeteren en het mariene milieu te beschermen. Het huidige EU-regelgevingskader moet worden bijgewerkt om: i) de EU-regels waar nodig en op evenredige wijze te handhaven, ii) de correcte toepassing van de regels te waarborgen en iii) mogelijke overlappingsen tussen verplichtingen en tegenstrijdigheden tussen samenhangende wetteksten weg te werken. De overkoepelende doelstelling is te voorzien in een duidelijk, eenvoudig en actueel rechtskader dat het algemene veiligheidsniveau verhoogt.

Op schepen die worden gebruikt voor internationale reizen, waaronder reizen tussen lidstaten, zijn internationale overeenkomsten en bepaalde EU-regels van toepassing. De verplichting om ongevallen op zee of scheepvaartincidenten te onderzoeken, komt voort uit het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee<sup>4</sup> (Unclos), dat de vlaggenstaat verplicht een onderzoek uit te voeren.

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft vervolgens de Code voor onderzoek naar ongevallen<sup>5</sup> opgesteld. Volgens de code moet een veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd naar ongevallen die het totale verlies van het schip of een overlijden of ernstige milieuschade met zich meebrengen. De vlaggenstaat van een betrokken schip wordt ook aangeraden om andere ongevallen en incidenten op zee te onderzoeken als het waarschijnlijk wordt geacht dat dit informatie oplevert die kan worden gebruikt om ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Het optreden van de EU op het gebied van veiligheid op zee vormt een aanvulling op en geeft uitvoering aan het internationale kader. Door de omzetting van de IMO-regels in het rechtsstelsel van de EU kunnen inbreuken op die bepalingen voor het Europees Hof van Justitie worden gebracht, zodat ze overal in de EU op uniforme wijze worden gehandhaafd.

---

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

<sup>2</sup> SWD(2018) 232 final.

<sup>3</sup> SWD(2018) 228 final.

<sup>4</sup> [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)

<sup>5</sup> Code van internationale normen en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar een ongeval of incident op zee (Code voor onderzoek naar ongevallen).

De richtlijn gaat verder dan de IMO-code voor onderzoek van ongevallen door de lidstaten te verplichten onafhankelijke instanties voor ongevalsonderzoek op te richten en in hun nationale wetgeving te bepalen dat die onderzoeksinstanties in kennis worden gesteld van ongevallen en incidenten op zee<sup>6</sup>. De onderzoeksinstanties moeten ongevallen onderzoeken naargelang van de ernst; voor “zeer ernstige ongevallen op zee”<sup>7</sup> is een onderzoek verplicht. De richtlijn bestrijkt meer soorten vaartuigen dan de IMO-tekst, zoals vissersvaartuigen met een lengte van 15 meter of meer en in bepaalde omstandigheden ook plezierjachten en pleziervaartuigen. De richtlijn bepaalt ook dat voor de onderzoeken een gemeenschappelijke methodologie moet worden gevolgd en specificiert de voorwaarden voor parallelle of gezamenlijke onderzoeken. Volgens de richtlijn moeten onderzoeksinstanties rapporten publiceren over de uitgevoerde onderzoeken (veiligheidsonderzoeksrapporten). Ze moeten de Commissie ook in kennis stellen van ongevallen en incidenten op zee via een databank (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP, Europees informatieplatform voor ongevallen op zee)), die door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid<sup>8</sup> (EMSA) is opgericht en wordt bijgehouden.

In de ex-postevaluatie van Refit en de geschiktheidscontrole van het zeevervoer van 2018 werd benadrukt dat er behoefte is aan samenhang tussen het regelgevingskader van alle lidstaten en aan de doeltreffende, uniforme en geharmoniseerde handhaving van de internationale verplichtingen. De tekortkomingen in de huidige richtlijn en in de uitvoering door de lidstaten als gevolg van problemen op het vlak van middelen, personeel en deskundigheid werden algemeen als problematisch aangemerkt.

Afgezien van de behoefte om de richtlijn aan te passen aan de juridische, ecologische en technologische veranderingen die zich sinds de vaststelling hebben voorgedaan, moet ook rekening worden gehouden met de lering die bij de uitvoering van de richtlijn is getrokken. In de ex-postevaluatie werd er ook op gewezen dat het acquis inzake de veiligheid op zee niet van toepassing is op een bepaalde categorie vaartuigen (vissersvaartuigen) die in EU-wateren actief zijn en dat er voor dit type vaartuig ernstige veiligheidsproblemen bestaan.

Gezien de resultaten van de ex-postevaluatie en de geschiktheidscontrole van het zeevervoer, en rekening houdend met de algemene doelstelling om de veiligheid en de milieubescherming te verbeteren, het EU-regelgevingskader te vereenvoudigen en de lidstaten te helpen hun verantwoordelijkheid op het vlak van de internationale en Europese regelgeving na te komen, is een voorstel tot wijziging van Richtlijn 2009/18/EG opgesteld. De specifieke doelstellingen van de herziening zijn:

- bescherming van vissersvaartuigen en hun bemanning en van het milieu. 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 in de hele Europese Unie op systematische en geharmoniseerde wijze worden onderzocht;

---

<sup>6</sup> Die verplichting heeft betrekking op ongevallen en incidenten waarbij schepen zijn betrokken die onder de vlag van een van de lidstaten varen, of die zich voordoen in de territoriale zee en de binnenwateren van de lidstaten, of die andere aanzienlijke belangen van de lidstaten raken. De territoriale zee is een gordel van kustwateren die zich ten hoogste 12 zeemijl (22 km) van de basislijn (gewoonlijk de gemiddelde laagwaterlijn) van een kuststaat uitstrekt. Binnenwateren zijn de wateren aan de landzijde van de basislijn van de territoriale wateren van een land. Binnenwateren kunnen zowel rivieren en kanalen als havensteden en havens omvatten (artikel 6 van de richtlijn ongevalsonderzoek).

<sup>7</sup> Zoals gedefinieerd in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee — als bedoeld in artikel 3, lid 2, punt b), van de richtlijn ongevalsonderzoek.

<sup>8</sup> [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

- verduidelijking van de definities en de wettekst, zodat de instanties voor ongevalsonderzoek van de lidstaten tijdig en op geharmoniseerde wijze alle ongevallen onderzoeken die moeten worden onderzocht;
  - versterken van de capaciteit van de onderzoeksinstanties om op tijdige, deskundige en onafhankelijke wijze ongevallen te onderzoeken (en daarover rapport uit te brengen), ook over hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en technologieën;
  - bijwerking van een aantal definities en verwijzingen naar relevante EU-wetgeving en IMO-resoluties om duidelijkheid en samenhang te waarborgen.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het voorstel is volledig in overeenstemming met Richtlijn 2009/16/EG<sup>9</sup> betreffende havenstaatcontrole en Richtlijn 2009/21/EG<sup>10</sup> betreffende vlaggenstaatverplichtingen. De drie richtlijnen, die tegelijk worden gewijzigd, moeten met elkaar in overeenstemming zijn en bij elke voorgestelde wijziging van de ene richtlijn moet rekening worden gehouden met de twee andere richtlijnen en het bredere internationale regelgevingskader. De lering die uit veiligheidsonderzoeken is getrokken en de daaruit voortvloeiende veiligheidsaanbevelingen kunnen vlaggenstaten en de namens hen optredende erkende organisaties helpen om het veiligheidsprofiel van de onder hun verantwoordelijkheid vallende vaartuigen te verbeteren.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel maakt deel uit van het Refit-programma van de Commissie. Door te waarborgen dat de bestaande wetgeving eenvoudig en duidelijk is, geen overbodige last creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, draagt het voorstel bij tot de agenda voor betere regelgeving van de Commissie. Dit wijzigingsvoorstel en de wijzigingsvoorstellen voor de andere richtlijnen betreffende de veiligheid op zee maken deel uit van en werken in op het bredere acquis inzake de veiligheid op zee, dat onder meer het monitoring- en informatiesysteem van de EU voor de zeescheepvaart (SafeSeaNet)<sup>11</sup>, de verordening tot oprichting van het EMSA<sup>12</sup>, de richtlijn betreffende de veiligheid van vissersvaartuigen<sup>13</sup>, de EU-wetgeving betreffende erkende organisaties<sup>14</sup>, de kaderrichtlijn mariene strategie<sup>15</sup> en andere EU-milieuwetgeving<sup>16</sup> omvat.

Dit voorstel is in overeenstemming met en draagt bij tot de EU-doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 zoals bepaald in artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad<sup>17</sup>, waarin het EU-kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit is vastgesteld.

<sup>9</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

<sup>10</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

<sup>11</sup> Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

<sup>12</sup> PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

<sup>13</sup> PB L 34 van 9.2.1998, blz. 1.

<sup>14</sup> Verordening (EG) nr. 391/2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11) en Richtlijn 2009/15/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 47).

<sup>15</sup> PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19.

<sup>16</sup> Zoals Richtlijn 92/43/EEG (de “habitatrichtlijn”), Richtlijn 2009/147/EG (de “EU-vogelrichtlijn”) en Richtlijn (EU) 2019/904 (richtlijn kunststoffen voor eenmalig gebruik).

<sup>17</sup> PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

### **• Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van de wijzigingsrichtlijn is artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in maatregelen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren en in specifieke bepalingen voor het zeevervoer.

### **• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Aangezien internationale instrumenten voor ongevalsonderzoek in de zeevaartsector overeenkomstig artikel 3, lid 2, VWEU een exclusieve bevoegdheid van de EU zijn, is het subsidiariteitsbeginsel niet van toepassing op die instrumenten of op EU-regels ter uitvoering van die overeenkomsten. Zelfs als dat wel het geval zou zijn, zouden individueel optredende lidstaten niet in staat zijn alle vastgestelde problemen aan te pakken en als zij dat wel zouden doen, zou dat leiden tot versnippering van de wetgeving en een mogelijke verstoring van de interne markt. Om een dergelijk versnipperd rechtskader te voorkomen, is er behoefte aan optreden van de EU.

Alle lidstaten zijn bij de richtlijn betrokken als vlaggenstaten, kuststaten of staten met een aanzienlijk belang.

### **• Evenredigheid**

Het voorstel is opgesteld om gelijke tred te houden met de recentste internationale ontwikkelingen en om rekening te houden met de resultaten van de bovengenoemde Refit-oefeningen. De Commissie heeft ook een effectbeoordeling uitgevoerd om alternatieve maatregelen te identificeren, te beoordelen en te evalueren waarmee dezelfde doelstellingen kunnen worden bereikt.

De voorgestelde wijziging heeft tot doel de veiligheid op zee te verbeteren. Dat zal worden verwezenlijkt door ongevallen te onderzoeken en daaruit lering te trekken om soortgelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen. De reikwijdte uitbreiden tot bepaalde soorten ongevallen waarbij kleinere vissersvaartuigen betrokken zijn, wordt als evenredig beschouwd. De extra kosten die nodig zijn om onderzoeksinstanties zeer ernstige ongevallen op zee met vissersvaartuigen van minder dan 15 meter te laten onderzoeken, lijken beperkt te zijn, vooral in vergelijking met de potentiële verbetering van de veiligheid. De wijziging zal garanderen dat het huidige hoge veiligheidsniveau niet in het gedrang komt en moet de veiligheid in de visserijsector verbeteren.

### **• Keuze van het instrument**

Aangezien Richtlijn 2009/18/EG slechts op enkele punten moet worden gewijzigd, is een wijzigingsrichtlijn het geschiktste rechtsinstrument.

## **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat de belangrijkste doelstellingen van de richtlijn over het algemeen zijn verwezenlijkt en zeer relevant blijven. Het is onwaarschijnlijk dat zonder de vaststelling van de richtlijn ongevalsonderzoek in 2009, 16 onderzoeksinstanties zouden zijn opgezet. Als de lidstaten vóór 2009 al onderzoeken uitvoerden, deden de meeste dat in de eerste plaats met het oog op strafvervolgning. De oprichting van onderzoeksinstanties heeft het onderzoek naar ongevallen om veiligheidsredenen een impuls gegeven, met de nadruk op onafhankelijkheid en de ontwikkeling van veiligheidsaanbevelingen voor ongevalpreventie. Bovendien werd in de evaluatie geconcludeerd dat

de richtlijn een samenhangend kader biedt voor het onderzoeken van ongevallen op zee en derhalve garandeert dat ongevallen in de hele EU op uniforme en geharmoniseerde wijze worden onderzocht.

Het verplichte karakter van de richtlijn heeft geleid tot een geharmoniseerde rapportage van ongevallen en incidenten, aangezien aan een standaardreeks vereisten moet worden voldaan. De algemene conclusie van de evaluatie op basis van de beoordeling van de relevantie, doeltreffendheid, efficiëntie, samenhang en EU-meerwaarde van de richtlijn was dat ze grotendeels aan de verwachtingen heeft voldaan en voordelen voor de hele EU heeft opgeleverd.

De tekortkomingen in het huidige beleidskader als gevolg van problemen op het vlak van middelen, personeel en deskundigheid werden echter algemeen als problematisch aangemerkt.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De voornaamste raadplegingsactiviteiten bestonden uit:

- drie gespreksronden met vertegenwoordigers op EU-niveau van de belangrijkste belanghebbenden, georganiseerd door de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie, die van februari 2021 tot november 2021 met tussenpozen plaatsvonden, om specifieke informatie te verzamelen, met name om de algemene probleemomschrijving en mogelijke beleidsopties te ondersteunen en te verfijnen;
- een gerichte enquête onder belanghebbenden, georganiseerd door de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie, van juni tot november 2021, om specifieke informatie te verzamelen, met name om de probleemomschrijving, de uitgangssituatie en, waar mogelijk, de beoordeling van de effecten van eventuele beleidsmaatregelen te verfijnen;
- aanvullende raadplegingen georganiseerd door DG MOVE en de consultant die belast was met de externe ondersteunende studie, om de standpunten van de lidstaten en de belangrijkste belanghebbenden over de verschillende beleidsmaatregelen te verzamelen en om de verwachte en definitieve resultaten van de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling te valideren met het oog op het kwantificeren van de effecten. Die raadplegingen vonden plaats tijdens vergaderingen van het EU-comité voor de sectorale sociale dialoog over het zeevervoer (16 april, 23 september en 16 december 2021), het EU-comité voor de sectorale sociale dialoog over de zeevisserij (29 januari, 8 maart en 16 november 2021) en het EU-comité voor de sectorale sociale dialoog over de havens (19 november 2021), de vergaderingen van het raamwerk voor permanente samenwerking van onderzoeksinstanties (10 maart, 18 juni, 29 augustus, 22 september en 7 oktober 2021), een informele bijeenkomst van de directeuren voor het zeevervoer van de EU en de EER (30 november 2021) en vergaderingen van het EU-comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (17 mei en 11 november 2021). Op 20 januari 2022 werd ook een workshop voor de definitieve validatie van de conclusies van de ondersteunende studie georganiseerd, die werd bijgewoond door vertegenwoordigers van de lidstaten en de sector.
- Gezien de zeer technische aard van het dossier is geen openbare raadpleging gehouden. Het grote publiek kreeg echter de gelegenheid om eventuele standpunten over dit initiatief kenbaar te maken, via een aankondiging op de webpagina van DG MOVE en een speciale functionele mailbox. Er werd één bijdrage ontvangen van een vereniging van reders, die de vermindering van de administratieve lasten en de mogelijke steun van het EMSA aan de onderzoeksinstanties op prijs stelde.

De bij de belanghebbenden verzamelde informatie was voor de Commissie cruciaal om het ontwerp van de beleidsopties te kunnen verfijnen en de economische, sociale en milieueffecten te beoordelen en te vergelijken, en om te bepalen welke optie waarschijnlijk de beste kosten-batenverhouding voor de samenleving zou hebben en een doeltreffender en efficiënter mechanisme zou garanderen om ongevallen op zee in de hele EU te onderzoeken. De resultaten van die processen vormden een aanvulling op het bureauonderzoek dat in het kader van de externe ondersteunende studie werd uitgevoerd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze evaluatie bouwt hoofdzakelijk voort op de gegevens die zijn verzameld tijdens de ex-postevaluatie van 2018 en de eerder genoemde geschiktheidscontrole van het zeevervoer.

Naast de verzamelde gegevens en de raadpleging was voor de voorbereiding van dit voorstel ook input van technische en juridische deskundigen nodig over de concrete formulering van technische definities en een duidelijke juridische formulering. Die expertise werd bijeengebracht binnen de Commissie, het EMSA en het raamwerk voor permanente samenwerking van onderzoeksinstanties. Bijzonderheden zijn te vinden in het werkdokument van de diensten van de Commissie bij het voorstel.

- **Effectbeoordeling**

Het voorstel is gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling die is gebaseerd op een ondersteunende studie van een externe consultant met specifieke kennis op dit gebied.

Tijdens de effectbeoordeling werden verschillende beleidsopties voor de herziening van de richtlijn onderzocht, op basis van de volgende leidende beginselen:

- 1) de behoefte aan overeenstemming tussen de richtlijn en internationale instrumenten, en aan duidelijkheid over problematische of dubbelzinnige definities;
- 2) de reikwijdte van EMSA-ondersteuning voor de lidstaten bij het nakomen van hun rapportage- en onderzoeksverplichtingen uit hoofde van de richtlijn en het internationaal recht;
- 3) de mogelijkheid om het specifieke probleem van ongevallen met kleinere vissersvaartuigen aan te pakken.

Die beginselen komen tot uiting in de hieronder beschreven beleidsdoelstellingen.

Optie A stelt verschillende wijzigingen van de richtlijn voor om de maritieme veiligheid en de preventie van verontreiniging te verbeteren. De reikwijdte zou ongewijzigd blijven en de instanties voor ongevallenonderzoek (die overeenkomstig de IMO-terminologie nu “autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek” heten) zouden over de huidige flexibiliteit blijven beschikken. Wat vissersvaartuigen betreft, wordt in deze optie een niet-regelgevende maatregel voorgesteld waarbij de lidstaten wordt aanbevolen rapport uit te brengen over zeer ernstige ongevallen op zee. Deze beleidsoptie vereist, evenals alle andere, dat er een kwaliteitsbeheersysteem wordt opgezet om te waarborgen dat elke onderzoeksautoriteit de middelen doeltreffend beheert en de veiligheidsonderzoeksrapporten accuraat zijn.

Optie B beoogt een evenwicht tussen een grotere harmonisatie door middel van duidelijker omschreven definities en een beperkte aanvullende eis voor kleinere vissersvaartuigen. Wat vissersvaartuigen betreft, zouden de lidstaten worden verplicht alle dodelijke slachtoffers en verliezen van vissersvaartuigen van minder dan 15 meter te melden in het EMCIP. De problemen in verband met

aanpassing en verduidelijking zouden worden opgelost door de richtlijn te wijzigen. Wat betreft hulp aan onderzoeksautoriteiten van lidstaten bij het uitvoeren van (en rapporteren over) onderzoeken naar ongevallen, wordt de ondersteunende rol van het EMSA niet uitgebreid ten opzichte van wat momenteel in de bestaande wetgeving is bepaald. De rapportagelast voor de onderzoeksautoriteiten wordt enigszins verlicht door de uitbreiding van het aantal bevoegde autoriteiten dat een rapport in de databank kan invoegen.

Optie C is de meest ambitieuze in termen van strengere eisen voor onderzoeksautoriteiten op het vlak van administratie en onderzoek. Wat vissersvaartuigen betreft, verplicht deze optie de onderzoeksautoriteiten niet alleen om rapport uit te brengen over het aantal dodelijke slachtoffers en verliezen van kleinere vissersvaartuigen, maar ook om ten minste een voorlopige beoordeling uit te voeren om te bepalen of er lering kan worden getrokken en of een volledig onderzoek moet worden uitgevoerd. In de effectbeoordeling werd geconcludeerd dat optie C de meest doeltreffende is en dus de voorkeur krijgt. Hoewel optie C de hoogste kosten met zich meebrengt, zal ze, als rekening wordt gehouden met kosten en baten, het grootste effect hebben op de verbetering van de maritieme veiligheid.

Bij dit voorstel is een effectbeoordelingsverslag<sup>18</sup> gevoegd waarvan in april 2022 een ontwerp is voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing. Die raad bracht een positief advies uit, en het effectbeoordelingsverslag werd herzien in overeenstemming met de aanbevelingen van de raad. De opmerkingen van de raad komen aan bod in het werkdocument van de diensten van de Commissie dat bij dit wetgevingsvoorstel is gevoegd.

- **Toepassing van het “one in, one out”-beginsel**

Er worden geen extra administratieve kosten voor bedrijven of burgers verwacht.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het initiatief heeft een Refit-aspect op het punt van de aanpassing en vereenvoudiging van de veiligheidswetgeving, de verbetering van het veiligheidsprofiel, met name van het segment kleine vissersvaartuigen, en het bijstaan van de onderzoeksinstanties van de lidstaten bij het vervullen van hun rapportage- en onderzoekstaken.

Daarnaast bevat de voorkeursbeleids optie elementen van vereenvoudiging omdat ze de nationale onderzoeksinstanties efficiënter zal maken door duidelijkheid te verschaffen over wanneer zij onderzoeken moeten uitvoeren, omdat onderzoeksinstanties niet langer een voorlopige beoordeling van ernstige ongevallen zullen moeten uitvoeren en omdat zij de mogelijkheid om gegevens in de EMCIP-databank in te voeren kunnen delegeren aan andere bevoegde autoriteiten. De verlening van extra bijstand door het EMSA aan onderzoeksinstanties die operationele steun vragen, moet ook de kwaliteit en kwantiteit van de uitgevoerde onderzoeken verbeteren en de harmonisatie en standaardisering in de hele EU vergroten.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

---

<sup>18</sup> SWD(2023) 145.



#### 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De geraamde extra kosten voor de EU-begroting bedragen ongeveer 1,88 miljoen EUR per jaar in 2030 en 1,93 miljoen EUR per jaar in 2050. De gevolgen van het voorstel voor de begroting worden nader beschreven in het financieel memorandum dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. De gevolgen van het voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

#### 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Regelingen inzake monitoring, evaluatie en verslaglegging**

Er zijn passende monitoring- en rapportageregelingen vastgesteld. Het EMSA speelt een belangrijke rol in dat proces, aangezien het bevoegd is voor de ontwikkeling en werking van elektronische gegevenssystemen voor maritiem vervoer.

De uitvoering kan worden gevolgd door monitoring van de EMCIP-databank door de Commissie en/of het EMSA, om na te gaan of onderzoeken tijdig en doeltreffend worden uitgevoerd en of de gegevens over de melding van ongevallen of incidenten op zee, als bedoeld in bijlage II bij de richtlijn, en de veiligheidsonderzoeksrapporten in de databank worden ingevoerd. In het kader van de ondersteunende rol van het EMSA aan de Commissie<sup>19</sup> legt het EMSA ook cyclische inspectiebezoeken bij de lidstaten af om ter plaatse de activiteiten te controleren. De lidstaten zullen over een kwaliteitsbeheersysteem moeten beschikken om te certificeren dat de organisatie, het beleid, de processen, de middelen en de documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens periodiek worden gecontroleerd. De onderzoeksautoriteiten zullen de resultaten van de jaarlijkse audits die door de geaccrediteerde instantie worden uitgevoerd, moeten meedelen aan de Commissie en het EMSA, zodat de onderzoeksautoriteit de certificering van haar kwaliteitsbeheersysteem kan behouden.

Aangezien de EMSA-uitvoeringsinspecties volgens een cyclus van ten minste vijf jaar zullen plaatsvinden<sup>20</sup>, wordt voorgesteld de richtlijn om de tien jaar te evalueren.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Er zijn geen toelichtende stukken nodig omdat het voorstel tot doel heeft de bestaande regeling te vereenvoudigen en te verduidelijken.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 van het ontwerp van wijzigingsrichtlijn is het belangrijkste onderdeel en bevat wijzigingen van talrijke bepalingen van Richtlijn 2009/18/EG.

---

<sup>19</sup> Het EMSA voert die bezoeken als onderdeel van zijn kerntaken uit krachtens artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid; daarom zullen er waarschijnlijk geen extra kosten zijn.

<sup>20</sup> Zoals bepaald in de EMSA-methodologie voor bezoeken aan lidstaten, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

### ***Overeenstemming met de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen***

Er worden enkele definities en verwijzingen bijgewerkt om rekening te houden met veranderingen in de internationale regelgeving. Meer bepaald wordt de verwijzing naar de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen bijgewerkt, worden ook enkele definities in artikel 3 van de richtlijn bijgewerkt die moeten worden gebruikt in overeenstemming met de definities in de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen, en wordt het begrip “ernstig ongeval” dat uit de IMO-code voor ongevallen is verwijderd en waarnaar in artikel 3, lid 3, wordt verwezen, geschrapt. In de wettelijke bepalingen die voortvloeien uit de IMO-ongevallencode zijn verschillende andere wijzigingen aangebracht, met name de wijziging van “onderzoeksinstantie” in “autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek”.

De inhoudelijke wijzigingen van de richtlijn worden hieronder uiteengezet.

### ***Doel en reikwijdte***

In punt 2 wordt artikel 2, punt d), geschrapt; de reikwijdte van de richtlijn wordt daarbij gedeeltelijk uitgebreid tot alle vissersvaartuigen, met inbegrip van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter.

### ***Definities***

In punt 3 wordt een aantal definities bijgewerkt die problematisch zijn gebleken of betrekking hebben op achterhaalde EU-wetgeving. Ten eerste worden de begrippen “roroverboot” en “hogesnelheidspassagiersvaartuig” bijgewerkt om rekening te houden met wijzigingen in de EU-wetgeving, en wordt de lengte van een vissersvaartuig gespecificeerd als de lengte over alles, conform artikel 2 van Verordening (EU) 2017/1130. Ook wordt de kwestie aangepakt van een niet-dodelijk letsel dat de dood tot gevolg heeft, enige tijd na het voorval op zee waarbij het letsel is veroorzaakt. Om duidelijke richtsnoeren te verstrekken over het moment waarop een onderzoek moet worden gestart en aldus een geharmoniseerde aanpak in de hele Unie te waarborgen, wordt in de richtlijn een duidelijke termijn opgenomen, namelijk dertig dagen nadat het ongeval is gebeurd (zoals voor andere vervoerswijzen).

### ***Onderzoeksverplichting en onderzoeksautoriteiten***

Punt 5 wijzigt de onderzoeksverplichting en bepaalt dat de lidstaten in het geval van een zeer ernstig ongeval op zee (verlies van het vaartuig en/of een dodelijk ongeval) waarbij een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 15 meter is betrokken, verplicht zijn ten minste een voorlopige beoordeling uit te voeren om te bepalen of een veiligheidsonderzoek moet worden uitgevoerd.

Aangezien het begrip “ernstig ongeval” op IMO-niveau is afgeschaft, wordt ook de daarmee gepaard gaande verplichting in de richtlijn om een voorlopige beoordeling van dergelijke ongevallen uit te voeren, afgeschaft. Ten slotte worden in de richtlijn richtsnoeren opgenomen met betrekking tot ongevallen waarbij schepen in een haven betrokken zijn.

In punt 8 is bepaald dat de lidstaten een kwaliteitsbeheersysteem moeten opzetten voor hun autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek. Die maatregel moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het ongevallenonderzoek, het beheer van de beschikbare middelen in het licht van de taakbelasting en met name de opstelling van de rapporten. Er bestaat een soortgelijke verplichting voor de vlaggenstaatadministratie uit hoofde van artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2009/21/EG betreffende vlaggenstaatverplichtingen.

### ***Europese databank voor ongevallen op zee***

Punt 14 heeft betrekking op de rapportageverplichtingen van de lidstaten wat betreft het Europees informatieplatform voor ongevallen op zee (EMCIP). Er zijn twee wijzigingen. In de eerste plaats worden de verplichtingen gespecificeerd betreffende zeer ernstige ongevallen op zee waarbij vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter betrokken zijn. Ten tweede wordt de richtlijn zodanig aangepast dat alle andere dan zeer ernstige ongevallen en incidenten op zee in het EMCIP kunnen worden ingevoerd door een naar behoren aangewezen andere bevoegde autoriteit van een lidstaat dan de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek. Momenteel kan alleen de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek in het EMCIP rapporteren en wordt dat door sommige lidstaten beschouwd als een belasting van de middelen. Ook het EMSA en de Commissie moeten gegevens in de EMCIP-databank kunnen invoeren. Daardoor zullen de onderzoeksautoriteiten zich kunnen concentreren op hun onderzoekstaken en wordt rekening gehouden met het feit dat onderzoeksautoriteiten niet altijd toegang hebben tot dat soort gegevensbeheer, omdat de desbetreffende statistieken worden verzameld, gebruikt en beheerd door andere bevoegde autoriteiten in dezelfde lidstaat.

### ***Ondersteuning en opleiding door het EMSA***

In punt 15 worden de mogelijkheden van het EMSA uiteengezet om de onderzoeksautoriteiten van de EU-lidstaten te ondersteunen om zich beter te kwijten van hun verantwoordelijkheden uit hoofde van de richtlijn. Veel onderzoeksinstanties beschikken over onvoldoende middelen om een deskundige voor elke gespecialiseerde discipline aan te stellen. Op basis van deze bepaling kan het EMSA een pool van deskundigen voor verschillende disciplines ter beschikking stellen die elke verzoekende onderzoeksautoriteit van dienst kunnen zijn. Gespecialiseerde apparatuur kan eveneens zeer duur zijn en de meeste onderzoeksinstanties beschikken niet over genoeg middelen om die apparatuur aan te kopen. Het EMSA zou gespecialiseerde instrumenten en apparatuur aan de onderzoeksautoriteiten kunnen uitlenen of verstrekken. Op die manier hoeft niet elke onderzoeksautoriteit afzonderlijk maatregelen te nemen, maar kan de apparatuur centraal worden aangekocht. Dat zou voor de hele Unie schaalvoordelen opleveren.

Wat opleiding betreft, zou het EMSA een rol kunnen spelen in de bewustwording van ontwikkelingen, de verspreiding van informatie en het organiseren van gesprekken en opleidingen over onderwerpen als hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, nieuwe digitale technologieën en relevante ontwikkelingen op IMO-niveau. Daarnaast zou het EMSA specifieke opleidingen kunnen aanbieden over het gebruik van onderzoekstechnologie en -apparatuur en over nieuwe technologieën in verband met de ontwikkelingen in het zeevervoer.

### ***Wijzigingsbevoegdheden***

In punt 17 wordt gesteld dat hoewel wordt verwezen naar de recentste versie van de IMO-code voor ongevallen, dit onderworpen is aan de standaardvrijwaringsclausule. Dat betekent dat bij veranderingen op internationaal niveau de normen in het EU-instrument ten minste op het heersende niveau worden gehandhaafd.

### ***Evaluatie van de uitvoering en intrekking van andere EU-wetgeving***

Punt 18 bepaalt dat de Commissie de uitvoering van de gewijzigde richtlijn zal evalueren tien jaar nadat ze is vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met de tijd die nodig is voor de omzetting en met het feit dat een EMSA-cyclus van inspectiebezoeken aan de lidstaten doorgaans ten minste vijf jaar duurt.

Punt 19 voorziet in de intrekking van Verordening (EU) nr. 1286/2011 van de Commissie van 9 december 2011 tot vaststelling van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee. Om onderzoekers te helpen bij de uitvoering van de code voor onderzoek naar ongevallen, heeft de IMO op 4 december 2013 richtsnoeren vastgesteld (Resolutie A.1075(28)) met een gedetailleerde methode voor onderzoek van ongevallen en incidenten op zee. Daarom is er geen behoefte meer aan de gemeenschappelijke methodologie in Verordening (EU) nr. 1286/2011 van de Commissie.

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**

(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>21</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>22</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>23</sup> zijn de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector vastgesteld en is een systeem voor veiligheidsonderzoeken opgenomen. Ongevallen op zee die binnen de reikwijdte van 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, door lering te trekken uit ongevallen uit het verleden en te voorkomen dat ze in de toekomst opnieuw gebeuren.
- (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. De “IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee” (IMO-resolutie A.849(20) van 27 november 1997) 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

---

<sup>21</sup> PB C van , blz. .

<sup>22</sup> PB C van , blz. .

<sup>23</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 114.

- 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.
  - (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 de reikwijdte van Richtlijn 2009/18/EG. Daardoor worden ongevallen op zee met die vissersvaartuigen niet systematisch en op geharmoniseerde wijze onderzocht. Dergelijke vaartuigen kapseizen sneller en het gebeurt relatief vaak dat bemanningsleden over boord vallen. Daarom moeten die vissersvaartuigen, hun bemanning en het milieu worden beschermd 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.
  - (8) Sommige definities in Richtlijn 2009/18/EG zijn onduidelijk. De definitie van de lengte van een vissersvaartuig moet met name worden vastgesteld 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 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 is het onderwerp van aanzienlijke verschillen en moet worden verduidelijkt. Die verschillen 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 ongevallen is bepaald dat wanneer zich een zeer ernstig ongeval op zee voordoet, de autoriteit verplicht is een onderzoek uit te voeren. Er zijn echter geen richtsnoeren voor de termijn waarbinnen iemand na een ongeval moet overlijden om aanleiding te geven tot een zeer ernstig ongeval op zee dat derhalve 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 onsamenvattend verlopen. Daarom moet de Commissie met de hulp het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) zeer gespecialiseerde analytische ondersteuning bieden tijdens een individueel onderzoek (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 ongevalonderzoek. Die opleidingen moeten onder meer gericht zijn op hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, die bijzonder relevant zijn met het oog op het “Fit for 55”-pakket, op automatisering en op de regels van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG).
- (13) Om de kwaliteit van het ongevalonderzoek te verbeteren, moeten de lidstaten een kwaliteitsbeheersysteem voor autoriteiten voor maritiem veiligheidsonderzoek opzetten.
- (14) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot de lijst van IMO-teksten binnen haar reikwijdte, 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>24</sup>.
- (15) Gezien de cyclus van inspectiebezoeken 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 datum van 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.
- (16) Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel is het voor de verwezenlijking van de basisdoelstelling, namelijk de verbetering van de maritieme veiligheid en de bescherming van het mariene milieu, noodzakelijk en passend regels vast te stellen voor het onderzoek van ongevallen in het zeevervoer. Deze richtlijn gaat overeenkomstig artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie niet verder dan wat nodig is om de beoogde 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. De lidstaten waarborgen evenwel dat de autoriteit voor maritiem veiligheidsonderzoek (hierna de “onderzoeksautoriteit” genoemd) niet nalaat om de oorzaken van een ongeval of incident op zee onverkort te rapporteren omdat uit haar bevindingen conclusies in verband met schuld of aansprakelijkheid kunnen worden getrokken.”;
- (2) Artikel 2, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:
  - (a) punt b) wordt vervangen door:

---

<sup>24</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).

“b) schepen die niet mechanisch worden aangedreven, houten schepen van primitieve bouw, plezierjachten en pleziervaartuigen, tenzij ze voor commerciële doeleinden worden gebruikt.”;

(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, als 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.

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” (IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident): 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 “roroveerboot” en “hogesnelheidspassagiersvaartuig” worden gebruikt overeenkomstig de definities van artikel 2 van Richtlijn (EU) 2017/2110<sup>25</sup>.

---

<sup>25</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 regelde 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).



6. “Reisgegevensrecorder” (VDR) wordt gebruikt overeenkomstig de definitie van Resolutie MSC.333(90) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, in de versie die van kracht is.
  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) 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>26</sup>.
  9. “Dodelijk letsel”: een door een bij een ongeval betrokken persoon opgelopen letsel dat binnen 30 dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft.”;
- (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 veiligheidsonderzoek 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.

---

<sup>26</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).

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.

Als 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 veiligheidsonderzoek 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 de richtsnoeren voor de toepassing van deze richtlijn aanpassen, rekening houdend met relevante lessen die uit veiligheidsonderzoeken worden getrokken, overeenkomstig de in artikel 19 vermelde procedure.

6. Bij de beslissing of een ongeval of incident op zee langs zij 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, moet bijzondere aandacht worden besteed aan de rol en de relevantie van de structuur, de uitrusting, de procedures, de bemanning en het management van het schip 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 veiligheidsonderzoek op zee bekend wordt of wordt vermoed 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, stelt de onderzoeksautoriteit 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 het toepassingsgebied van 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 die gevallen melden de 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 moeten de staten die een aanzienlijk belang hebben, voor zover dat praktisch uitvoerbaar is, de lidstaat (lidstaten) van het maritiem veiligheidsonderzoek toegang verlenen tot de voor het maritiem veiligheidsonderzoek relevante informatie. De onderzoeker(s) die een maritiem veiligheidsonderzoek uitvoert (uitvoeren), moet(en) ook contact kunnen opnemen met inspecteurs van de overheid, personeel van de kustwacht, exploitanten van scheepvaartdiensten, piloten en ander maritiem personeel van de staat die een aanzienlijk belang heeft.”;

(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, 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 veiligheidsonderzoeken naar dergelijke ongevallen en incidenten te kunnen uitvoeren.

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 onderzoeksautoriteit 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, wijzen een onafhankelijk contactpunt aan voor samenwerking bij het onderzoek ingevolge artikel 5, lid 1, punt c).

2. De onderzoeksautoriteit 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 onderzoeksautoriteit dat specifieke deskundigheid, mocht die noodzakelijk blijken, op korte termijn beschikbaar is.

3. De aan de onderzoeksautoriteit 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 onderzoeksautoriteit of van een andere onderzoeksautoriteit 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 onder 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, met betrekking tot een schip, registraties van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, 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 belemmeren;
- (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 onderzoeksautoriteit 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 onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.

6. De onderzoeksautoriteit 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. Tegen [*datum van omzetting*] ontwikkelt, implementeert en onderhoudt elke lidstaat een kwaliteitsbeheersysteem voor zijn onderzoeksautoriteit. Dat kwaliteitsbeheersysteem wordt gecertificeerd overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.”;
- (9) Artikel 9, punt a), wordt vervangen door:
- “a) alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de onderzoeksautoriteit in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;”;
- (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 onderzoeksautoriteiten 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 onderzoeksautoriteiten 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 onderzoeksautoriteiten 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 en andere elektronische instrumenten;”;
- (b) de punten h) en i) worden vervangen door:
- “h) het bevorderen van de samenwerking met onderzoeksautoriteiten 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 onderzoeksautoriteiten die veiligheidsonderzoeken verrichten.”;
- (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 onderzoeksautoriteit bepaalde vorm en overeenkomstig de desbetreffende delen van bijlage I een rapport opgesteld en gepubliceerd.
2. De onderzoeksautoriteiten doen al het mogelijke om het in lid 1 bedoelde rapport, 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 niet mogelijk is het eindrapport binnen die termijn te voltooien, wordt binnen 12 maanden na de dag van het ongeval een tussentijds rapport gepubliceerd.

3. De onderzoeksautoriteit van de voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat zendt de Commissie een exemplaar toe van het eindrapport of het tussentijdse rapport. De onderzoeksautoriteit houdt rekening met de eventuele technische opmerkingen van de Commissie over eindrapporten, los van de inhoudelijke bevindingen, ter verbetering van de kwaliteit van het rapport op de wijze die het meest geschikt is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.”;
- (12) Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) lid 1 wordt vervangen door:
- “1. De lidstaten waarborgen dat met de veiligheidsaanbevelingen van de onderzoeksautoriteiten 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 de onderzoeksautoriteit of de Commissie veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.”;
- (13) In artikel 16 wordt de eerste alinea vervangen door:
- “Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt de onderzoeksautoriteit van een lidstaat ongeacht de fase van het 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 2 bis wordt ingevoegd:
- “2 bis. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van alle ongevallen en incidenten op zee volgens het model in bijlage II. In het geval van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter is alleen de melding van zeer ernstige ongevallen op zee vereist.”;
- (b) lid 3 wordt vervangen door:
- “3. De onderzoeksautoriteiten 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, rapporteert ook zij dat bij het EMCIP.”;
- (15) Het volgende artikel 17 bis wordt ingevoegd:

*“Artikel 17 bis*

**Opleiding en operationele ondersteuning**

1. De Commissie bevordert capaciteitsontwikkeling en kennisdeling binnen en tussen de onderzoeksautoriteiten 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 onderzoeksautoriteiten van de lidstaten en in de veronderstelling dat zich geen belangenconflict voordoet, verleent de Commissie die lidstaten operationele ondersteuning bij het uitvoeren van hun veiligheidsonderzoeken. Die ondersteuning omvat de levering van gespecialiseerde analytische instrumenten of apparatuur, alsmede deskundigheid.”;

(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) In artikel 20 wordt de vierde alinea vervangen door:

“Wijzigingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen kunnen overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 buiten de reikwijdte van de onderhavige richtlijn worden gehouden.”;

(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 3 toegevoegd:

“3. Verordening (EU) nr. 1286/2011 wordt ingetrokken.”.

*Artikel 2*

**Omzetting**

1. De lidstaten dienen uiterlijk *[PB: gelieve de datum in te voegen: een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn]* de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze 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*



## FINANCIËEL MEMORANDUM “AGENTSCHAPPEN”

### **1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF**

#### **1.1. Benaming van het voorstel/initiatief**

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

#### **1.2. Betrokken beleidsterrein(en)**

Mobiliteit en vervoer – Zeevaart

#### **1.3. Het voorstel betreft:**

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie<sup>27</sup>
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging van een of meer acties tot een andere/een nieuwe actie

#### **1.4. Doelstelling(en)**

##### *1.4.1. Algemene doelstelling(en)*

De algemene doelstelling van de wijziging van Richtlijn 2009/18/EG is de maritieme veiligheid en de bescherming van het mariene milieu te verbeteren door bij te dragen tot duurzameontwikkelingsdoelstelling 3 (“Verzekeren van een goede gezondheid en promoten van welzijn voor alle leeftijden”) en duurzameontwikkelingsdoelstelling 14 (“Behoud en duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen”).

##### *1.4.2. Specifieke doelstelling(en)*

De specifieke doelstellingen van de herziening zijn:

Bescherming van vissersvaartuigen en hun bemanning en van het milieu. Kleinere vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter vallen niet onder de huidige reikwijdte van de richtlijn. Ongevallen met dodelijke slachtoffers en verlies van vaartuigen in dit segment worden dus niet systematisch en op geharmoniseerde wijze in de hele Europese Unie onderzocht.

Verduidelijking van de definities en de wettekst, zodat de autoriteiten voor ongevallenonderzoek van de lidstaten tijdig en op geharmoniseerde wijze alle ongevallen onderzoeken die moeten worden onderzocht.

Versterken van de capaciteit van de autoriteiten voor ongevallenonderzoek om op tijdige, deskundige en onafhankelijke wijze ongevallen te onderzoeken (en daarover rapport uit te brengen), ook wat betreft hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en technologieën.

<sup>27</sup> In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

#### 1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

*Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.*

Het voorstel zal naar verwachting voor een geharmoniseerde aanpak van de veiligheidsonderzoeken zorgen en aldus de kwaliteit van de onderzoeken verbeteren door betere opleiding, beter gecoördineerde en van middelen voorziene onderzoeken en het gebruik van een kwaliteitsbeheersysteem door de autoriteiten voor ongevalsonderzoek van de lidstaten. De resultaten van de onderzoeken worden gebruikt om veiligheidsaanbevelingen te doen om te voorkomen dat zich nieuwe ongevallen voordoen, om levens te redden en om verontreiniging te vermijden.

Het voorstel zal naar verwachting ook zorgen voor betere bescherming van vissersvaartuigen en hun bemanning, door het aantal doden en gewonden te doen afnemen, en van het milieu.

#### 1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

*Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten.*

Met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 1 zal de doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn worden bepaald op basis van het aantal doden en zwaargewonden, het aantal verloren gegane schepen en het aantal gevallen van verontreiniging van de zee, zoals die zijn ingediend bij het Europees Informatieplatform voor ongevallen op zee (EMCIP), en de evolutie van die aantallen in de loop van de tijd.

Met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 2 zal de doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn worden bepaald op basis van de bij het EMCIP gerapporteerde gegevens, de door het EMSA uitgevoerde horizontale analyses, de besprekingen tijdens workshops en het aantal inbreukprocedures in de komende jaren.

Met betrekking tot specifieke doelstelling nr. 3 zal de doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn worden bepaald op basis van de horizontale analyse van het EMSA en de resultaten van de jaarlijkse audits van het kwaliteitsbeheersysteem die aan de Commissie worden meegedeeld.

### 1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

#### 1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Het EMSA zal extra opleidingen moeten organiseren over hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen (risico's, gebruik aan boord, scheepsbescherming enz.), ter ondersteuning van de initiatieven in het kader van het "Fit for 55"-pakket, maar ook over de menselijke factor, de besturing van een geautomatiseerd schip, veiligheidsanalyse (om de lidstaten aan te moedigen beter gebruik te maken van ongevalgegevens), forensische wetenschap (foto's, monsterneming enz.), voorvallen (brand, navigatieongevallen, schade aan apparatuur, beroepsactiviteiten enz.) en de regels van de AVG.

Het EMSA zal tijdens een afzonderlijk onderzoek ook operationele instrumenten en uitrusting ter beschikking stellen, zoals ROV's (onderwaterdrones), RPAS (luchtdrones), robots (bv. om toegang te krijgen tot beschadigde gebieden, gesloten ruimten enz.), VDR-faciliteiten (reisgegevensrecorder), software zoals MADAS (Marine Accident Data Analysis Suite); ad-hocmiddelen (wetenschappelijke laboratoria, tanktests); ad-hocdiensten (3D-simulatie voor brand, verlies van containers enz.). Die ondersteuning wordt gebaseerd op de bestaande diensten die het EMSA op verschillende gebieden verleent (zoals de hierboven vermelde luchtdrones en onderwaterdrones, satellietbeeldvorming enz.) en wordt verleend op basis van

het beginsel “wie het eerst komt, het eerst maalt”. Op langere termijn en afhankelijk van de ervaring met de uitvoering zouden de middelen van het EMSA dienovereenkomstig worden aangepast.

Het EMSA zal bij afzonderlijke onderzoeken naar zeer ernstige ongevallen op zee ook zeer gespecialiseerde analytische ondersteuning bieden via EMSA-deskundigen op “standaardniveau” en “hoog niveau”, onder meer gedragsanalisten, psychologen en andere specialisten.

Tegen 2025 zullen twee vte’s nodig zijn om operationele en analytische ondersteuning te bieden voor de nieuwe taken van het EMSA.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan: de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (ex ante)

Het optreden van de EU zorgt voor een gelijk speelveld voor reders en havens en tussen de lidstaten. Harmonisatie van onderzoeken op EU-niveau is in dat verband essentieel. Gezien het internationale karakter van de zeevaart en de behoefte aan een gecoördineerde en geharmoniseerde aanpak van de maritieme veiligheid, zal het optreden van de EU het ontstaan van een mogelijk onverenigbare of suboptimale lappendeken van nationale maatregelen met uiteenlopende eisen en doelstellingen voorkomen.

Verwachte gegenereerde toegevoegde waarde van de Unie (ex post)

Het optreden op EU-niveau heeft voordelen opgeleverd die onmogelijk te halen waren op nationaal of IMO-niveau alleen. De verplichte oprichting van een onafhankelijke autoriteit voor ongevallenonderzoek werd door de meerderheid van de belanghebbenden beschouwd als de belangrijkste toegevoegde waarde van de richtlijn; bijna de helft van de instanties voor onderzoek van maritieme ongevallen in de EU werd opgericht als gevolg van de richtlijn. De richtlijn brengt de EU-wetgeving in overeenstemming met de IMO-regelgeving, gaat verder dan wat op IMO-niveau vereist is en is wereldwijd toonaangevend op het gebied van geharmoniseerde rapportage van ongevallen en incidenten.

- 1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

Naar aanleiding van de ex-postevaluatie in het kader van Refit en de geschiktheidscontrole van het zeevervoer in 2018 zijn tekortkomingen in het huidige beleidskader met betrekking tot middelen, personeel en deskundigheid als problematisch aangemerkt. Sommige instanties voor ongevallenonderzoek van de lidstaten kunnen hun taken niet correct en tijdig uitvoeren wegens beperkte middelen. Dat is met name het geval in lidstaten met een kleine vloot en beperkte zeevaartactiviteiten, waar de oprichting van een permanente, specifieke instantie voor ongevallenonderzoek als een onevenredige last werd beschouwd. Bovendien staat het vermogen van de lidstaten om krachtens verschillende richtlijnen te voldoen aan hun internationale verplichtingen als vlaggen-, haven- of kuststaat onder druk. Er werden vaak problemen gemeld met betrekking tot middelen, personeel en deskundigheid van de instanties voor ongevallenonderzoek. De geschiktheidscontrole bevatte een aantal relevante aanbevelingen voor ongevallenonderzoek, waaronder een beter gebruik van middelen op nationaal en Europees niveau, zoals het bundelen van middelen op basis van de rol en de

ondersteuning van het EMSA en het benutten van efficiëntiewinsten van digitalisering en informatie-uitwisseling.

De resultaten van de ex-postevaluatie zijn opgenomen in de effectbeoordeling bij dit initiatief, zoals samengevat in tabel 1.

*1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

De voorgestelde herziening is een belangrijk resultaat van de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, waarin de visie van de EU op het vervoerssysteem van de toekomst wordt uiteengezet. In de strategie werd het voornemen van de Commissie aangekondigd om in 2021 te starten met een grondige herziening van de bestaande wetgeving betreffende vlaggenstaatverplichtingen, havenstaatcontrole en ongevallenonderzoek (in het kader van kerndomein 10 – Veiliger en beter beveiligd vervoer).

De voorgestelde herziening zal synergieën met andere onderdelen van het regelgevingskader van de EU creëren, met name Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole en Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen.

Het voorstel is verenigbaar met het huidig meerjarig financieel kader, maar vereist een herprogrammering in rubriek 1 wat betreft de jaarlijkse bijdrage aan het EMSA (begrotingscompensatie door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01)). De gevolgen van dit voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in de begroting voor het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

*1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

De gevolgen van dit initiatief voor de begroting hebben te maken met de benodigde extra middelen voor het EMSA, dat in het kader van de voorgestelde richtlijn een steeds grotere rol gaat spelen in de facilitering van ongevallenonderzoek (d.w.z. zeer gespecialiseerde analytische ondersteuning bieden tijdens een afzonderlijk onderzoek, analytische instrumenten en apparatuur verstrekken tijdens een afzonderlijk onderzoek, kennis delen of opleidingen organiseren over specifieke technieken/instrumenten en nieuwe ontwikkelingen). Het gaat om nieuwe taken voor het EMSA die een permanent karakter zullen krijgen, terwijl de huidige taken niet zullen verminderen of worden afgebouwd. De extra behoefte aan personeel kan niet worden ingevuld door herschikking; aan de extra begrotingsbehoeften zal worden voldaan via compensatie door bestaande programma's die in het kader van het huidig meerjarig financieel kader door DG MOVE worden beheerd.

De hogere kredieten voor het EMSA zullen worden gecompenseerd door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01). De gevolgen van dit voorstel voor de begroting zijn reeds opgenomen in de begroting voor het voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1406/2002.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

## 1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

### beperkte geldigheidsduur

- voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ

### onbeperkte geldigheidsduur

- uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ [*n.v.t.*],
- gevolgd door een volledige uitvoering.

## 1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting<sup>28</sup>

### Direct beheer door de Commissie via

- uitvoerende agentschappen

### Gedeeld beheer met lidstaten

### Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- de EIB en het Europees Investeringsfonds;
- de in de artikelen 70 en 71 bedoelde organen;
- publiekrechtelijke organen;
- privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
- organen of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

## Opmerkingen

Het beheer van de voorgestelde richtlijn zal in het algemeen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waar nodig bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

De lidstaten moeten de bepalingen van de richtlijn binnen de respectieve termijn omzetten.

<sup>28</sup> Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. BEHEERSMAATREGELEN**

### **2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen**

*Vermeld frequentie en voorwaarden.*

De Commissie zal in het algemeen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de naleving door de lidstaten.

De Commissie en/of het EMSA zullen toezicht houden op de EMCIP-databank om na te gaan of onderzoeken tijdig en op doeltreffende wijze worden uitgevoerd en of de rapporten in de databank worden ingevoerd, ook wat betreft vissersvaartuigen van minder dan 15 meter, waarvoor lacunes in de gegevens en in de veiligheid zijn vastgesteld. Indicatoren die specifiek met behulp van de EMCIP-databank zullen worden gemonitord, zijn het aantal doden en zwaargewonden, het aantal verloren gegane schepen en het aantal gevallen van verontreiniging op zee, en de evolutie van die aantallen in de loop van de tijd. Al die indicatoren zullen per type vaartuig worden gemonitord. Er zal ook toezicht worden gehouden op het aantal veiligheidsaanbevelingen dat naar aanleiding van de onderzoeken en de follow-up daarvan wordt gepubliceerd.

Het EMSA brengt namens de Commissie ook inspectiebezoeken aan de lidstaten om ter plaatse de activiteiten te controleren.

De lidstaten zullen over een kwaliteitsbeheersysteem moeten beschikken om te certificeren dat de organisatie, het beleid, de processen, de middelen en de documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens jaarlijks worden gecontroleerd. De instantie voor ongevalonderzoek zal de resultaten van de jaarlijkse audits die door de geaccrediteerde instantie worden uitgevoerd, moeten meedelen aan de Commissie en het EMSA, zodat de instantie de certificering van haar kwaliteitsbeheersysteem kan behouden.

Het EMSA zal horizontale analyses blijven uitvoeren om een indicatie te geven van de werking van de wetgeving, lacunes in kaart te brengen en na te gaan wat kan worden gedaan om die te verhelpen, en verslag uitbrengen aan de Commissie en de lidstaten, onder meer via besprekingen in workshops.

Ten slotte zullen de diensten van de Commissie tien jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

### **2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)**

#### **2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie***

De Commissie zal in het algemeen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de efficiëntie en de uitvoering. De Commissie zal indien nodig door het EMSA worden bijgestaan voor het verlenen van IT-diensten en het ontwikkelen van de nodige IT-instrumenten voor de rapportage-, monitoring- en verificatiebepalingen van de voorgestelde richtlijn, evenals voor het organiseren van opleidingen. De lidstaten moeten de richtlijn binnen de in de richtlijn vermelde termijn omzetten in nationale wetgeving. In het kader van de bestaande onderzoeken zullen handhavingsactiviteiten worden uitgevoerd.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Hoewel de Commissie in het algemeen verantwoordelijk zal zijn voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de naleving door de lidstaten, zal het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van zijn activiteiten en voor de toepassing van zijn internecontrolekader. Het agentschap moet IT-instrumenten en -modules ontwikkelen en opleidingen aanbieden, en de lidstaten moeten onderzoeken uitvoeren en daarover rapporteren.

Het EMSA is het best geplaatst om de rapportage en de beoordeling van nalevingstaken uit te voeren, aangezien dat technische werkzaamheden zijn waarvoor een sterke deskundigheid op het gebied van gegevensbeheer vereist is (vooral omdat het EMSA ook de EMCIP-databank beheert), evenals een diepgaand inzicht in complexe technische kwesties in verband met elektronische certificaten en opleiding.

De lidstaten zijn het best geplaatst om de voorgestelde richtlijn te handhaven, met name door ongevallen op zee te blijven onderzoeken en waar nodig verslag uit te brengen.

DG MOVE zal de nodige controles uitvoeren conform de in 2017 vastgestelde toezichtstrategie voor de betrekkingen van het DG met gedecentraliseerde agentschappen en gemeenschappelijke ondernemingen. In het kader van de strategie monitort DG MOVE prestatie-indicatoren voor de uitvoering van de begroting, de auditaanbevelingen en administratieve aangelegenheden. Het Agentschap verstrekt om de twee jaar een rapport. De controles op het toezicht van het Agentschap en op het daarmee verband houdende financieel en budgettair beheer zijn in overeenstemming met de in 2022 bijgewerkte controlestrategie van DG MOVE.

De extra middelen die ter beschikking van het EMSA worden gesteld, vallen onder het interne controle- en risicobeheersysteem van het EMSA, dat in overeenstemming is met de relevante internationale normen en specifieke controles omvat om belangenconflicten te voorkomen en de bescherming van klokkenluiders te waarborgen.

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

In het kader van de voorgestelde richtlijn zal alleen aanvullende financiering worden verstrekt aan het EMSA, dat IT-instrumenten en -modules moet ontwikkelen en opleidingen aanbieden.

Het EMSA is volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn begroting, terwijl DG MOVE verantwoordelijk is voor de regelmatige betaling van de door de begrotingsautoriteit vastgestelde bijdragen. Het verwachte foutenrisico bij betaling en bij afsluiting is vergelijkbaar met dat van de aan het Agentschap verstrekte begrotingssubsidies.

De extra taken die uit de voorgestelde herziening voortvloeien, zullen waarschijnlijk niet leiden tot specifieke aanvullende controles. Daarom zullen de controlekosten voor DG MOVE (gemeten aan de hand van de waarde van de beheerde middelen) waarschijnlijk stabiel blijven.



### 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De voorgestelde richtlijn bevat verschillende bepalingen die specifiek gericht zijn op het voorkomen van fraude en onregelmatigheden. De lidstaten zullen over een kwaliteitsbeheersysteem moeten beschikken om te certificeren dat de organisatie, het beleid, de processen, de middelen en de documentatie geschikt zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. Dat systeem moet worden gecertificeerd en vervolgens jaarlijks worden gecontroleerd. De instantie voor ongevalsonderzoek zal de resultaten van de jaarlijkse audits die door de geaccrediteerde instantie worden uitgevoerd, moeten meedelen aan de Commissie en/of het EMSA, zodat de instantie de certificering van haar kwaliteitsbeheersysteem kan behouden.

Het EMSA past de fraudebestrijdingsbeginselen van gedecentraliseerde EU-agentschappen toe, in overeenstemming met de benadering van de Commissie. In maart 2021 heeft het Agentschap een geactualiseerde fraudebestrijdingsstrategie aangenomen, gebaseerd op de door OLAF gepresenteerde methoden en richtsnoeren voor fraudebestrijdingsstrategieën en op de fraudebestrijdingsstrategie van DG MOVE. De strategie voorziet in een kader voor preventie, opsporing en voorwaarden voor fraudeonderzoeken op het niveau van het Agentschap. Het EMSA adapteert en verbetert zijn beleid en zijn acties voortdurend om tot het hoogste niveau van integriteit van het EMSA-personeel te komen, een doeltreffende preventie en opsporing van frauderisico's te ondersteunen en passende procedures vast te stellen voor het melden en behandelen van potentiële fraudegevallen en de gevolgen daarvan. Voorts heeft het EMSA in 2015 zijn beleid inzake belangenconflicten voor de raad van bestuur aangenomen.

Het EMSA werkt samen met de diensten van de Commissie om fraude en onregelmatigheden te voorkomen. De Commissie zorgt ervoor dat die samenwerking wordt voortgezet en versterkt.

## 3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

### 3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgaven	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK <sup>29</sup>	Van EVA-landen <sup>30</sup>	Van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten <sup>31</sup>	Uit andere derde landen	Andere bestemmingsontvangsten
1	02 10 02	NGK	JA	NEE	NEE	NEE

<sup>29</sup> GK = gesplitste kredieten / NGK = niet-gesplitste kredieten.

<sup>30</sup> EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

<sup>31</sup> Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

--	--	--	--	--	--	--

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgaven	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	Van EVA-landen	Van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten	Van andere derde landen	Andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

### 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

#### 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

<b>Rubriek van het meerjarig financieel kader</b>	1	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	---	---

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)			Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
Titel 1:	Vastleggingen	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Betalingen	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Titel 2:	Vastleggingen	(1a)					
	Betalingen	(2a)					
Titel 3:	Vastleggingen	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
	Betalingen	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
<b>TOTAAL kredieten voor EMSA</b>	Vastleggingen	=1+ 1a +3a	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Betalingen	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

<b>Rubriek van het meerjarig financieel kader</b>	<b>7</b>	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
DG: <.....>							
• Personele middelen							
• Andere administratieve uitgaven							
<b>TOTAAL DG &lt;....&gt;</b>	Kredieten						

<b>TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader</b>	(Totaal vastleggingen = totaal betalingen)							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
<b>TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader</b>	Vastleggingen	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Betalingen	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

### 3.2.2. Geraamde gevolgen voor de EMSA-kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Bedragen in miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs  ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										<b>TOTAAL</b>		
	<b>OUTPUTS</b>																		
	Soort <sup>32</sup>	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 <sup>33</sup> ...																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																			
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																			

<sup>32</sup> Outputs zijn producten en diensten die moeten worden geleverd (bv.: aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

<sup>33</sup> Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)..."

<b>TOTALE KOSTEN</b>																	
----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

In voorkomend geval weerspiegelen de bedragen de som van de bijdrage van de Unie aan het agentschap en andere ontvangsten van het agentschap (vergoedingen en heffingen).

### 3.2.3. Geraamde gevolgen voor de personele middelen van het EMSA

#### 3.2.3.1. Samenvatting

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen). In voorkomend geval weerspiegelen de bedragen de som van de bijdrage van de Unie aan het agentschap en andere ontvangsten van het agentschap (vergoedingen en heffingen).

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten					
Gedetacheerde nationale deskundigen					

<b>TOTAAL</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Personeelsvereisten (vte):

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028-2034	TOTAAL
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	2	2	2	2	<b>2</b>
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten					
Gedetacheerde nationale deskundigen					

<b>TOTAAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

Het EMSA zal met de voorbereiding van de aanwerving beginnen zodra het voorstel is aangenomen. De kosten worden geraamd op basis van de veronderstelling dat de 2 vte's ten vroegste op 1 juli 2025 worden aangeworven. Derhalve is voor het eerste jaar slechts 50 % van de HR-kosten nodig.



### 3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften voor het verantwoordelijke DG

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

*Raming in een geheel getal (of met hoogstens één decimaal)*

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
<b>• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)</b>							
20 01 02 01 en 20 01 02 02 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 05 01 (eigen onderzoek)							
<b>• Extern personeel (in voltijdequivalenten – vte)<sup>34</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
Begroting sonderde( e)l(en) (vermeld welke) <sup>35</sup>							
- Centrale diensten <sup>36</sup>							
- Delegaties							
<b>01 01 01 02</b> (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
01 01 05 02 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							

<sup>34</sup> AC= Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL= Agent Local (plaatselijk functionaris); END= Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT= Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundigen in delegaties).

<sup>35</sup> Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

<sup>36</sup> Voornamelijk voor de fondsen voor het cohesiebeleid van de EU, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling (Elfpo) en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur (EFMZVA).

<b>TOTAAL</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herschikt, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

De beschrijving van de kostenberekening per voltijdequivalent moet in het derde onderdeel van bijlage V worden opgenomen.

### 3.2.4. Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader

- Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidige meerjarig financieel kader.
- Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarig financieel kader.

De aan het EMSA toegewezen taken vergen een herprogrammering van het begrotingsonderdeel voor de jaarlijkse bijdrage aan het Agentschap (02 10 02) in het kader van het huidig meerjarig financieel kader. De hogere kredieten voor het EMSA zullen worden gecompenseerd door een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van de CEF Vervoer (02 03 01) in het kader van het huidig meerjarig financieel kader. Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidig MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

- Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarig financieel kader<sup>37</sup>.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

### 3.2.5. Bijdragen van derden

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden.
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
<b>TOTAAL medegefinancierde kredieten</b>								

<sup>37</sup> Zie de artikelen 12 en 13 van Verordening (EU, Euratom) 2020/2093 van de Raad van 17 december 2020 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2021-2027.

### 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
  - voor de eigen middelen
  - voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

In miljoenen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief <sup>38</sup>					Invullen: zoveel jaren als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel .....									

Vermeld voor de diverse toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

<sup>38</sup> Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.