



Vooruitgangstraat 56

B - 1210 Brussels

Belgium

Overzicht werkzaamheden

Federale Instantie voor

Onderzoek van

Scheepvaartongevallen

Vanaf 1 september 2018 tot en

1 september 2019

***Federale Instantie voor **O**nderzoek van
Scheepvaart**O**ngevallen***

1. Documentbeschrijving

A. Titel Publicatie

Jaarverslag Federale Instantie voor Onderzoek van ScheepvaartOngevallen

B. Verantwoordelijke Uitgever

Hans De Veene, Senior Onderzoeker, FOSO, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel

C. Aantal bladzijden

25

1. Documentbeschrijving	1
2. Lijst met afbeeldingen	3
3. Voorwoord	4
4. Inleiding	5
5. Organisatie van de FOSO	6
5.1 Organogram	6
5.2 Bekwaamheden en bevoegdheden van het personeel van de FOSO	7
5.2.1 Hans De Veene – Senior Onderzoeker	7
5.2.2 Jef Van Rossum – Junior Onderzoeker	8
5.2.3 Carine Schollaert – Office Manager	9
6. Werking van de FOSO	10
6.1 Meldingen van Scheepvaartongevallen	10
6.2 Assessment na scheepvaartongeval	11
6.2.1 Assessment na melding scheepvaartongeval aan de FOSO	11
6.2.2 Resultaten van het assessment bij scheepvaartongevallen	13
6.2.3 Assessment na vraag tot samenwerking aan de FOSO	16
6.2.4 Softwaretool voor assessments	18
6.2.5 Melding van scheepvaartongevallen door autoriteiten	19
6.2.6 Melding van scheepvaartongevallen door reders	19
6.2.7 Melding van scheepvaartongevallen door kapiteins en schippers	20
6.2.8 Melding van scheepvaartongevallen door particulieren	21
6.2.9 Samenwerkingsakkoorden met officiële instanties	21
6.3 Onderzoeken	22
6.4 Rapporten	23
6.5 Aanbevelingen en opvolging	24
7. Financiën van de FOSO	25

2. Lijst met afbeeldingen

<i>Figuur 1 - Organogram van de FOSO</i>	<i>6</i>
<i>Figuur 2 - Stroomtabel assessment na melding</i>	<i>12</i>
<i>Figuur 3 - Verdeling EU Vlag niet EU Vlag bij scheepvaartongevallen.....</i>	<i>13</i>
<i>Figuur 4 - Verdeling Belgische niet Belgische vlag bij scheepvaartongevallen met schepen onder een EU Vlag</i>	<i>13</i>
<i>Figuur 5 - Verdeling pleziervaartuigen en andere bij scheepvaartongevallen.....</i>	<i>14</i>
<i>Figuur 6 - Verdeling vissersvaartuigen en andere niet pleziervaartuigen bij scheepvaartongevallen.....</i>	<i>14</i>
<i>Figuur 7 - Verdeling ernst van het ongeval bij scheepvaartongevallen</i>	<i>15</i>
<i>Figuur 8 – Stroomtabel assessment na vraag medewerking</i>	<i>16</i>
<i>Figuur 9 – Uitkomst van het assessment na vraag tot medewerking.....</i>	<i>17</i>
<i>Figuur 10 - Openings scherm softwaretool voor assessments</i>	<i>18</i>
<i>Figuur 11 - Gepubliceerde rapporten van de FOSO.....</i>	<i>23</i>

3. Voorwoord

De periode september 2018 – september 2019 staat geboekstaafd als het jaar dat de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, afgekort FOSO, feitelijk tot leven kwam, nadat de wet van 2 juni 2012 die de FOSO oprichtte, na een arrest van het grondwettelijk hof, werd aangepast, in 2017.

De FOSO kon na eerdergenoemde wetswijziging eigen personeel werven, overeenkomstig het inrichting koninklijk besluit, en bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd een personeelslid gedetacheerd voor onbepaalde duur. Met andere woorden het FOSO team werd volledig in 2018 en bestaat uit twee onderzoekers en een ondersteunende administratieve kracht.

Logistiek werd ook één en ander gerealiseerd. Zo heeft de FOSO nu een eigen kantoor met toegangscontrole, binnen het City Atrium gebouw nabij het Brusselse Noord Station en werd een hybride dienst/interventie voertuig in dienst genomen.

4. Inleiding

De Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, genaamd FOSO¹, werd opgericht bij wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, na omzetten van de 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 de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Door een beroep tot vernietiging van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen bij het grondwettelijk hof door het Havenbedrijf Gent, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen werd de wet herzien en verscheen op 11 augustus 2017 de wet tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen.

Dit maakte het pad vrij voor het koninklijk besluit van 28 januari 2018 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de organisatie, de samenstelling en de werking en tot vaststelling van de bekwaamheden van de personeelsleden. Op basis van het voorgenoemde koninklijk besluit werden in 2018 de senior en de junior onderzoeker aangeworven en werd vanuit de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een medewerker gedetacheerd. De onderzoekers kwamen respectievelijk in dienst in juni en september van 2018 en de administratieve medewerker, gedétacheerd vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer, werd in de maand november van 2018 aan de FOSO toegevoegd.

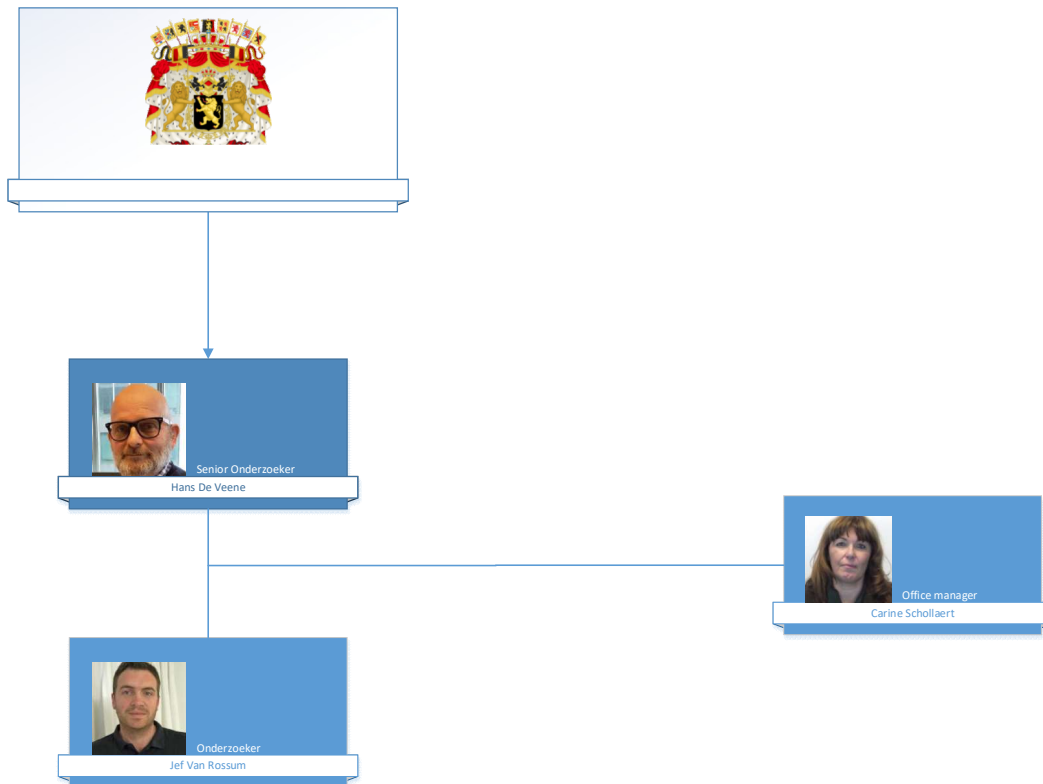
Sinds de aanwerving van de beide onderzoekers in juni en september van 2018 en de detachering van de medewerker vanuit de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in november 2018 is de FOSO volledig operationeel.

Gezien de FOSO in een zeer internationaal kader opereert werd tevens een Engelstalige naam toegevoegd zijnde: "Federal Bureau for the Investigation of Maritime Accidents" en bijhorend acroniem **FEBIMA**. Dat laatste werd ook opgenomen in de domeinnaam als volgt: @febima.fgov.be.

¹ De FOSO heeft ook een Franstalige benaming nl: Organisme Fédéral d' Enquête sur les Accidents de Navigation of afgekort OFEAN

5. Organisatie van de FOSO

5.1 Organogram



Figuur 1 - Organogram van de FOSO

Volgens de wet die de oprichting van de FOSO regelt is de FOSO wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten. In de wet van 2 juni 2012 werd de FOSO onder het hiërarchisch gezag geplaatst van de Minister bevoegd voor de Maritieme Mobiliteit, echter in het arrest van het grondwettelijk hof van 21 November 2013 werd bepaald dat deze bepaling onverenigbaar is met de vooropgestelde onafhankelijkheid van de FOSO. Het grondwettelijk hof stelde echter wel dat de minister instaat voor de goede werking van de FOSO, echter het bepaalde niet de wijze waarop dit diende te gebeuren omdat dit voorbij zou gaan aan de bevoegdheid van het grondwettelijk hof.

Het statuut van de FOSO en de onderzoekers, en het hiërarchisch gezag over de FOSO bleven op heden niet gedefinieerd.

5.2 Bekwaamheden en bevoegdheden van het personeel van de FOSO

5.2.1 Hans De Veene – Senior Onderzoeker

Geboren 20 september 1966

5.2.1.1 Bekwaamheden

Licentiaat in de Nautische Wetenschappen

STCW² II/2 IV/2 - Master all ships met bevoegdheid voor chemicaliën- en olietankers

GMDSS³ General Operator's Certificate

5.2.1.2 Specifieke opleidingen

Accident Investigation core skills Course (EMSA⁴)

Seminar on Voyage Data Recorders and Electronic Evidence (EMSA)

EMCIP⁵ workshop (EMSA)

² Het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst of International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW-verdrag, is een internationaal verdrag over de minimale eisen waaraan zeevarenden op koopvaardij schepen moeten voldoen qua training, certificatie en wachtlopen

³ Het wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem of Global Maritime Distress and Safety System, is een wereldomvattend maritiem communicatiesysteem dat gebruikmaakt van DSC en satellietcommunicatie. Het gebruik vereist specifieke brevettering.

⁴ EMSA of het European Maritime Safety Agency of Europees Agentschap voor maritieme veiligheid is een agentschap van de Europese Unie dat technische bijstand verleent aan de Europese Unie om wetten te ontwikkelen en uit te voeren die betrekking hebben op veiligheid, beveiliging en vervuiling van de scheepvaart.

⁵ Het European Marine Casualty Information Platform, EMCIP, is een databank en een gegevens distributiesysteem beheerd door EMSA waarin informatie over maritieme ongevallen en onderzoeken wordt opgeslagen. Het gebruik van EMCIP is verplicht voor EU lidstaten.

5.2.1.3 Bevoegdheden

Dagelijkse leiding FOSO

Voeren van onderzoeken

Belgisch vertegenwoordiger bij de MAIIF⁶

Bijwonen nationale en internationale vergaderingen (EMSA- EC - IMO⁷)

Woordvoerder van de FOSO

5.2.2 Jef Van Rossum – Junior Onderzoeker

Geboren 26 november 1983

5.2.2.1 Bekwaamheden

Licentiaat in de Nautische Wetenschappen

STCW II/1 IV/2 - Officer in charge of a navigational watch

GMDSS General Operator's Certificate

5.2.2.2 Specifieke opleidingen

Accident Investigation core skills Course (EMSA)

⁶ Het Marine Accident Investigators' International Forum, MAIIF, is een internationale non-profit organisatie met als doel de vordering van de maritieme veiligheid en de preventie van vervuiling te promoten

⁷ De IMO of Internationale Maritieme Organisatie is een gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties in Londen die op internationaal niveau afspraken tussen de deelnemende lidstaten bewerkstelligt om zodoende de scheepvaart zo veilig en milieuvriendelijk mogelijk te maken

5.2.2.3 Bevoegdheden

Voeren van onderzoeken

Bijwonen nationale en internationale werkgroepen (IMO – EMSA- EC)

5.2.3 Carine Schollaert – Office Manager

Geboren 24 juni 1964

5.2.3.1 Bekwaamheden

Regent Nederlands – Engels

5.2.3.2 Specifieke opleidingen

Accident Investigation core skills Course (EMSA)

EMCIP workshop (EMSA)

5.2.3.3 Bevoegdheden

Beheer administratie van de FOSO

Beheer aankoop dossiers

Plannen zendingen en vergaderingen (nationaal en internationaal)

Contacten met andere binnenlandse en buitenlandse onderzoekorganen

Opslaan en beheer van de FOSO-gegevens in de EMCIP-gegevensbank

6. Werking van de FOSO

De FOSO voert onderzoeken naar de oorzaak van scheepvaartongevallen, echter, zonder enige schuldverwijzing. De FOSO heeft een onderzoeksverplichting vervat in de wet van 2 juni 2012, en die samengevat stelt dat alle scheepvaartongevallen in Belgische wateren en op Belgische schepen wereldwijd dienen te worden onderzocht alsook alle werkongevallen met een werkonbekwaamheid tot gevolg van meer dan 72 uren, op dezelfde plaatsen als eerdergenoemd. Scheepvaartongevallen waarin enkele specifieke types vaartuigen, zoals pleziervaartuigen, marineschepen en andere, zijn vrijgesteld van een onderzoek door de FOSO.

De FOSO wet verplicht de FOSO tot het publiceren van een rapport, na het afronden van het onderzoek, dat de oorzaak van het scheepvaartongeval duidelijk vermeldt en dat eventueel aanbevelingen doet aan partijen om een gelijkaardig ongeval in de toekomst te vermijden.

Teneinde aan de wettelijke verplichting te kunnen voldoen, moet de FOSO kennis krijgen van de scheepvaartongevallen onderhevig aan de FOSO wet.

6.1 Meldingen van Scheepvaartongevallen

De FOSO wet voorziet dat in geval van een scheepvaartongeval of incident waarbij een Belgisch schip betrokken is, de kapitein, de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van dit schip dit dadelijk meldt aan de FOSO. De FOSO kan dienaangaande elke dag en gedurende de gehele dag telefonisch worden bereikt via het telefoonnummer:

+32 2 277 43 43

Ook werd een email adres aangemaakt waar alle scheepvaartongevallen kunnen worden gemeld bij de FOSO. Het email adres is:

accidents@febima.fgov.be

Alle medewerkers van de FOSO zijn uitgerust met een moderne smartphone voorzien van een voldoende ruime data bundel en ontvangen meldingen van scheepvaartongevallen via het

eerdergenoemde email adres op alle tijdstippen van de dag en geven daar het nodige gevolg aan.

Met de diensten van de Belgische vlaggenstaat, de diensten van het Vlaamse gewest belast met de verkeersbegeleiding en met het Maritiem Informatie Kruispunt⁸ werd overeengekomen alle scheepvaartincidenten te melden via het eerdergenoemde email adres.

De doorstroom van meldingen van eerdergenoemde verloopt zeer goed. Geen van deze diensten, zoals gevraagd door FOSO, filteren de meldingen. Zo krijgt de FOSO alle meldingen van voorvallen die de respectievelijk diensten dienen te rapporteren.

Op deze wijze wordt er door de FOSO geen enkele melding gemist van een scheepvaartongeval dat onder de onderzoeksbevoegdheid van de FOSO valt, wanneer eerdergenoemde diensten er melding van zouden hebben gekregen.

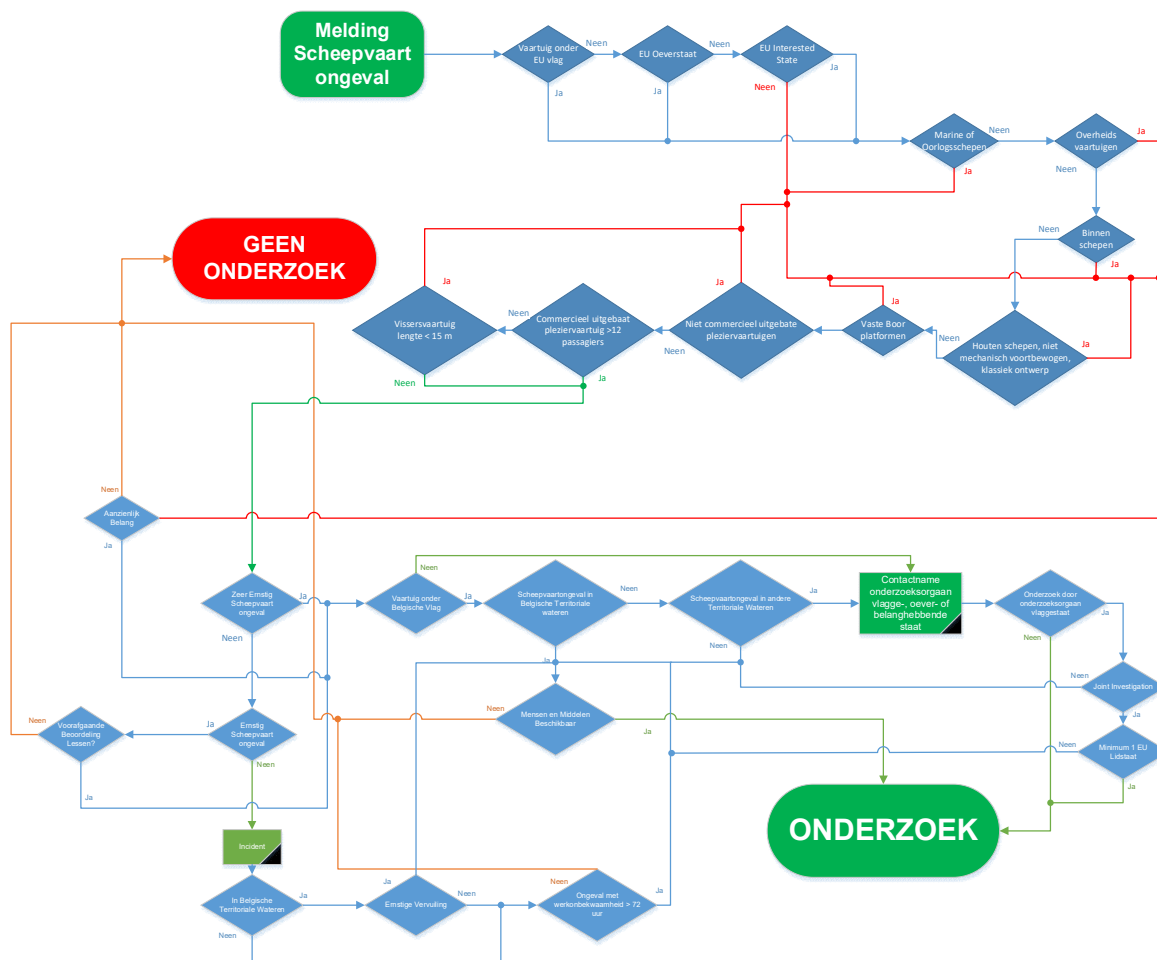
6.2 Assessment na scheepvaartongeval

6.2.1 Assessment na melding scheepvaartongeval aan de FOSO

De FOSO voert haar eigen assessment bij melding van een scheepvaartongeval.

Daarvoor werd door de FOSO een stroomtabel ontwikkeld die rekening houdt met alle verplichtingen over het voeren van een onderzoek naar de oorzaak van een scheepvaartongeval, overeenkomstig de 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 de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, en de wet van 12 juni 2012 gewijzigd in 2017.

⁸ Het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) is sinds 2007 de operationele tak van de kustwacht in België. Op dit centrum in Zeebrugge werken douane, scheepvaartpolitie en Defensie samen om na te gaan of alle wetten op zee worden nageleefd.



Figuur 2 - Stroomtabel assessment na melding

Alle meldingen van maritieme voorvallen die de FOSO ontvangt worden aan eerdergenoemd assessment onderworpen. Het assessment kent slechts twee mogelijke uitkomsten.

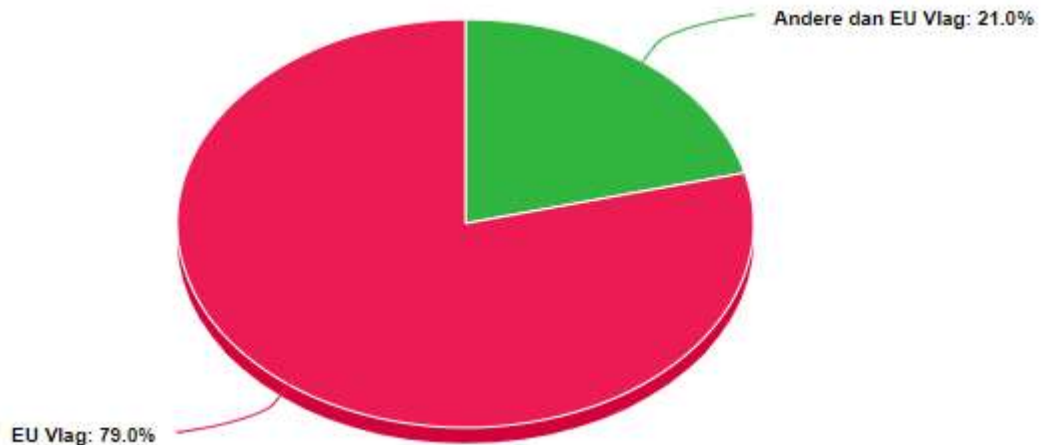
Ofwel wordt er door de FOSO een onderzoek gevoerd, ofwel niet.

Voorafgaand aan het assessment moet in de meeste gevallen reeds een hoop aan informatie worden ingewonnen, zoals logboekextracten, gegevens van de reisgegevensrecoeder en opgenomen marifoongesprekken.

6.2.2 Resultaten van het assessment bij scheepvaartongevallen

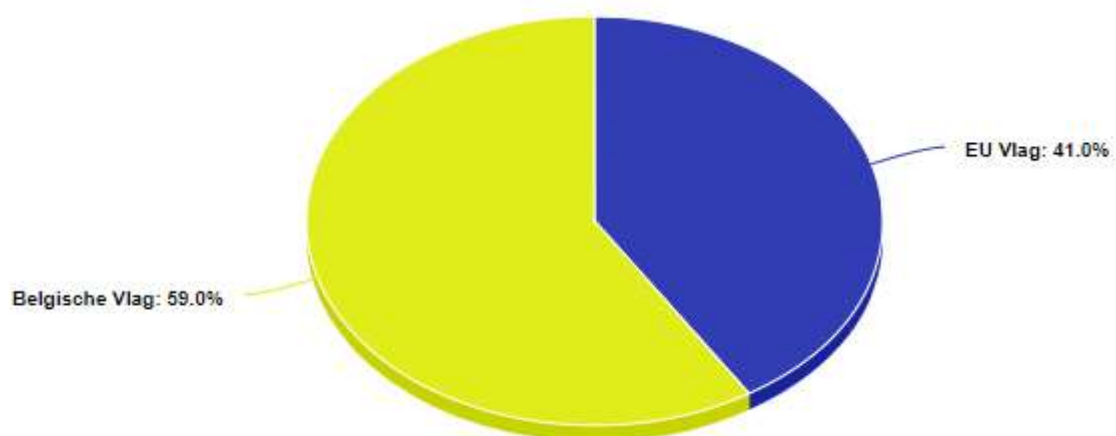
Tussen 1 september 2018 en 1 september 2019 werden door de FOSO 68 ongevallen aan een assessment onderworpen.

In 79% van de gevallen betrof het een vaartuig varend onder een vlag van een EU lidstaat, Noorwegen of IJsland.



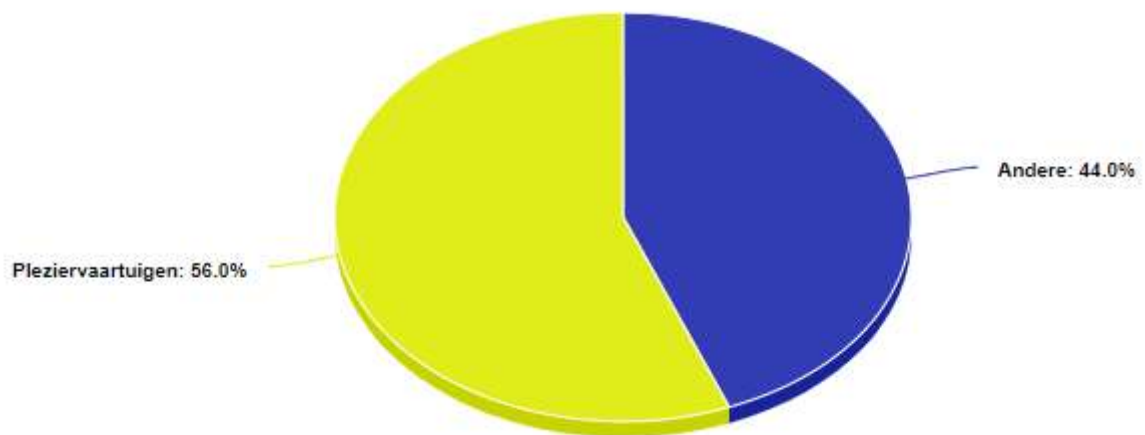
Figuur 3 - Verdeling EU Vlag niet EU Vlag bij scheepvaartongevallen

In 59 % van de ongevallen met schepen onder EU vlag betrof het een vaartuig varend onder Belgische vlag.



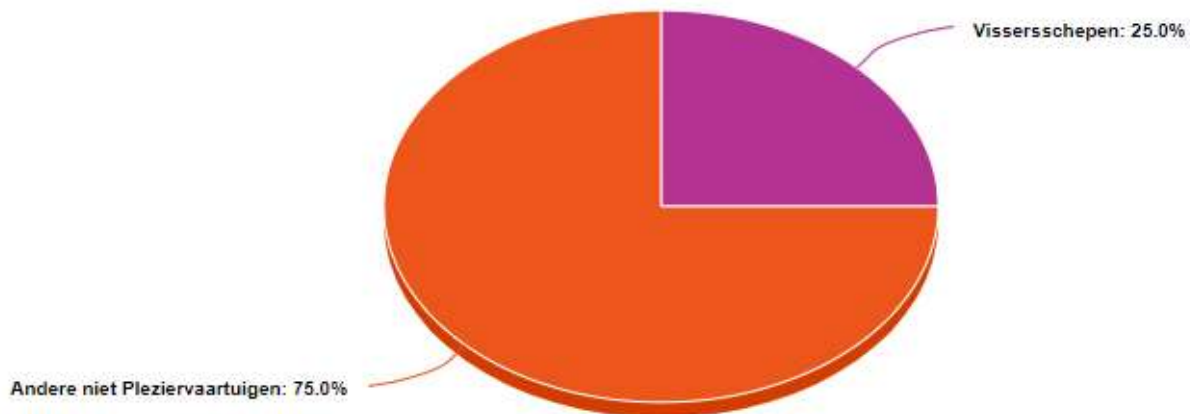
Figuur 4 - Verdeling Belgische niet Belgische vlag bij scheepvaartongevallen met schepen onder een EU Vlag

Uit de assessments bleek ook dat bij 56% van de ongevallen pleziervaartuigen betrokken waren.



Figuur 5 - Verdeling pleziervaartuigen en andere bij scheepvaartongevallen

Bij ongevallen met andere dan pleziervaartuigen, waren in 25% van de gevallen één of meerdere vissersschepen betrokken



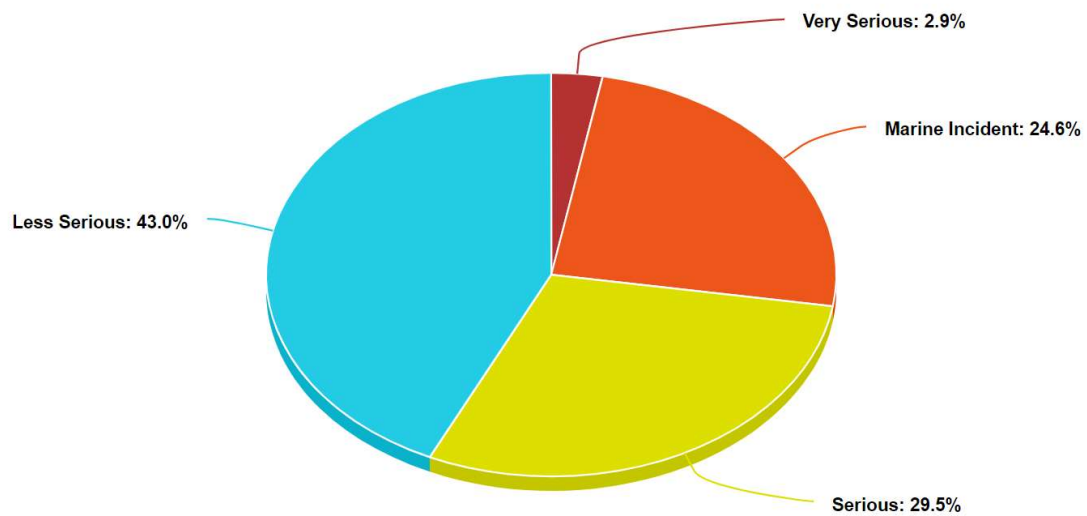
Figuur 6 - Verdeling vissersvaartuigen en andere niet pleziervaartuigen bij scheepvaartongevallen

6.2.2.1 Ernst van de scheepvaartongevallen

De wet van 2 juni 2019 die de werking van de FOSO regelt, voorziet in de indeling van scheepvaartongevallen in vier categorieën:

Zeer ernstig, voornamelijk gekenmerkt door verlies van schip of mensenlevens, ernstig, minder ernstig en marine incidenten.

Na assessment van 68 scheepvaartongevallen in de periode 1 september 2018 tot 1 september 2019 werden de ongevallen als volgt ingedeeld.

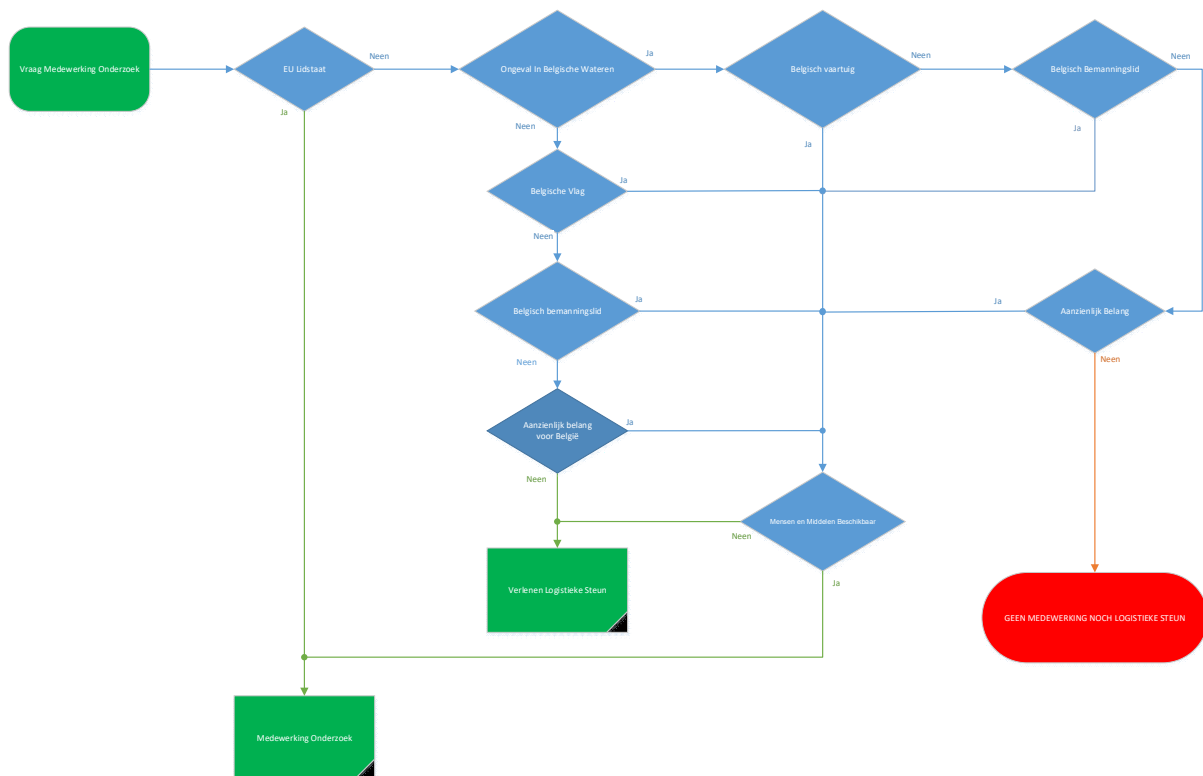


Figuur 7 - Verdeling ernst van het ongeval bij scheepvaartongevallen

6.2.3 Assessment na vraag tot samenwerking aan de FOSO

De FOSO kan, op basis van de Europese richtlijn 2009/18, worden verzocht dan wel verplicht tot samenwerking met het maritiem ongefallen onderzoeksorgaan van een andere Europese lidstaat of tot een samenwerking worden aangeraden met een niet Europese lidstaat.

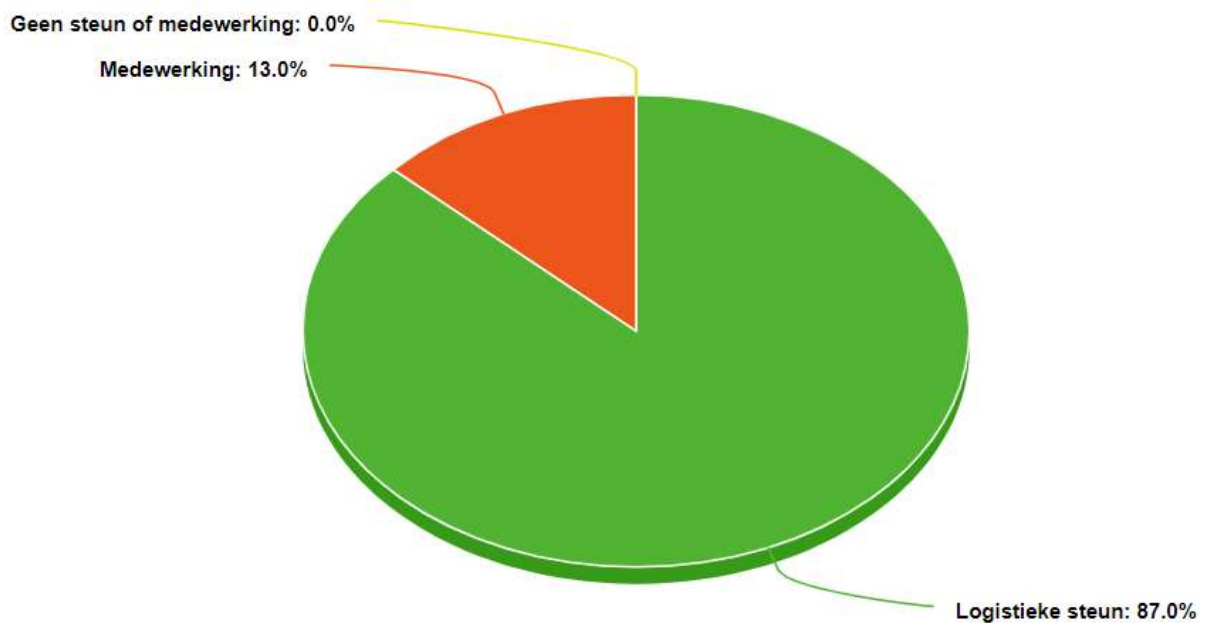
Wanneer de vraag tot samenwerking van een maritiem ongefallen onderzoeksorgaan de FOSO bereikt wordt de vraag eveneens aan een assessment onderworpen, dit om na te gaan of er buiten de wettelijke verplichting tot samenwerking een aanzienlijk belang is voor België of de Belgische scheepvaart.



Figuur 8 – Stroomtabel assessment na vraag medewerking

Het assessment na vraag medewerking kent drie mogelijke uitkomsten en moet ertoe leiden dat een vraag tot medewerking wordt beantwoord met een feitelijke medewerking aan het

onderzoek dan wel het verlenen van logistieke steun, of geen van beiden, bij een onderzoek van een ander maritiem ongevallen onderzoeksorgaan.



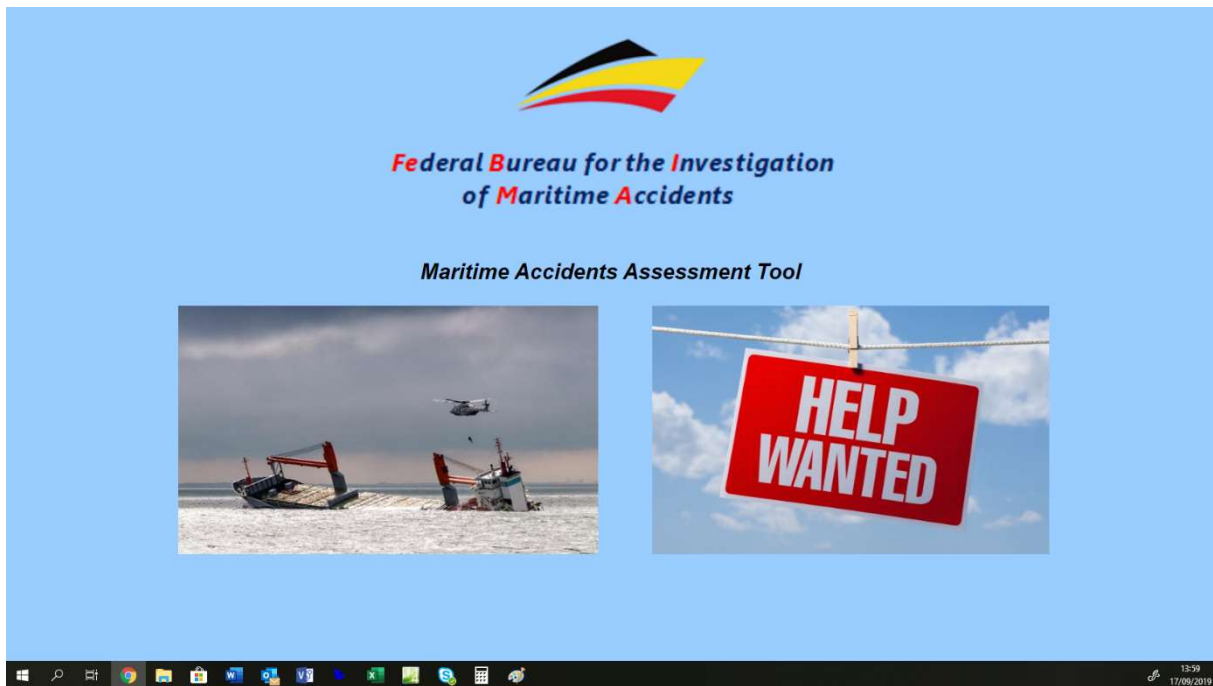
Figuur 9 – Uitkomst van het assessment na vraag tot medewerking

De Foso verleende in de periode 1 september 2018 tot 1 september 2019 medewerking aan een veertigtal onderzoeken, gevoerd door buitenlandse onderzoeksorganen en verschaft logistieke steun, zoals verzamelen onderzoeksmateriaal, plaatsopneming aan boord en dergelijke.

In 87% van de gevallen werd logistieke steun verleend en in 13% de gevallen voerde de FOSO mee het onderzoek naar de oorzaak van het scheepvaartongeval.

6.2.4 Softwaretool voor assessments

Voor beide eerdergenoemde assessments werd door de FOSO zelf een web-based softwaretool ontwikkeld die moet toelaten alle stappen op eenvoudige wijze te doorlopen en een rapport te genereren met de uitkomst van het assessment.



Figuur 10 - Openingsscherm softwaretool voor assessments

6.2.5 Melding van scheepvaartongevallen door autoriteiten

Via verscheidene Belgische officiële kanalen ontvangt de FOSO-meldingen van scheepvaartongevallen. Zo komen vandaag de officiële meldingen van:

- Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Directoraat Generaal Scheepvaart
- Scheepvaartpolitie
- Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum
- De Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit⁹

De doorstroming van ongevalmeldingen verloopt vanuit eerdergenoemde officiële kanalen vlot. De meldingen zijn goed gedetailleerd. Ze komen toe bij de FOSO via het email meldingsadres accidents@febima.fgov.be en één van de medewerkers van de FOSO geeft er het gepaste gevolg aan. Ook wordt het gemelde ongeval, indien van toepassing, aansluitend ingevoerd in de EMCIP-databank.

6.2.6 Melding van scheepvaartongevallen door reders

Schepen die onder de FOSO wet vallen zijn grotendeels in te delen in twee categorieën. Schepen van reders ter koopvaardij of reders ter zeevisserij.

Vandaag lopen de meldingen van eerdergenoemde reders niet vlot binnen bij de FOSO. De FOSO heeft nauwe contacten met de beroepsverenigingen van reders ter koopvaardij en ter zeevisserij geeft regelmatig presentaties aan de leden over de werking en de organisatie van de FOSO. Het blijft een misvatting van eerdergenoemde reders te denken dat de FOSO een deel zou zijn van de maritieme administratie en bijgevolg dat meldingen aan laatstgenoemde een melding voor de FOSO zouden zijn.

Blijkens de ontvangen meldingen in eerdergenoemd geval krijgt de maritieme administratie niet alle meldingen aansluitend aan een voorval maar is dikwijls sprake van een “delay”. Reders gaan er soms ook vanuit dat verplichte meldingen van arbeidsongevallen aan de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg of FOD WASO automatisch doorstromen naar de FOSO. Dit is vandaag geenszins het geval, en er werd reeds

⁹ Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit of GNA is bevoegd en actief op de Schelde en haar aanloopgebieden in zee. Het is een samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. De GNA zorgt dagelijks voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Een nautische aansturing over de verkeersstroom wordt verzekerd door een goede samenwerking tussen alle diensten die bij het scheepvaartgebeuren betrokken zijn. De kern van de GNA bestaat uit hoofdverkeersleiders van het Waterdistrict Westerschelde en nautische dienstchefs van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

meermaals overleg gepleegd met de FOD WASO om een vlotte doorstroming van de ongevallenmeldingen te verkrijgen.

De FOSO blijft in contact met genoemde partijen en blijft op de wettelijke verplichting wijzen om ongevallen onverwijld te melden aan de FOSO.

6.2.7 Melding van scheepvaartongevallen door kapiteins en schippers

De FOSO wet voorziet dat kapiteins en schippers van schepen onder Belgische vlag onverwijld alle ongevallen melden aan de FOSO. Jammer genoeg gebeurt dit vandaag nog niet om verschillende redenen.

Voor kapiteins en schippers van schepen onder Belgische vlag is het niet duidelijk wie de FOSO is en wat ze doet. Zelfde verwarring bestaat als bij reders. Echter kapiteins van Belgische schepen beroepen zich in vele gevallen op de procedures van de rederij die veelal zegt dat bij een ongeval de DPA¹⁰ dient verwittigd te worden en berusten verder op toepassing van de procedures.

Zelfde als voor de rederijen dringt de FOSO bij belanghebbenden erop aan om scheepvaartongevallen steeds te melden aan de FOSO. Dienaangaande gaf de FOSO in 2018 verschillende presentaties bij de beroepsverenigingen van kapiteins en schippers en gaf de FOSO ook les aan de Hogere Zeevaartschool¹¹ in de Master Class Law of the Sea, dit laatste om toekomstige leidinggevendenden aan boord al van bij het begin het bestaan van de FOSO mee te geven, uiteraard hopen de dat ze de FOSO nooit zullen nodig hebben.

¹⁰ DPA of Designated Person Ashore is de person die waakt over een correcte toepassing van het management system aan boord van een schip. De DPA verzorgt ook de communicatie tussen de bemanning en het schip.

¹¹ De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die de academische opleidingen Nautische Wetenschappen en de professionele opleiding Scheepswerktuigkunde aanbiedt.

6.2.8 Melding van scheepvaartongevallen door particulieren

Vandaag kan eenieder die een scheepvaartongeval wenst te melden dit te allen tijde doen door het versturen van een email naar accidents@febima.fgov.be of door de FOSO op te bellen via het nummer +32 2 277 43 43. Op heden werden deze beide kanalen door particulieren slechts enkele malen gebruikt dit om een voorval te melden dat niet noodzakelijk onder toepassing van de FOSO wet valt of om commentaar te geven op de gepubliceerde rapporten van de FOSO. Particulieren durven de FOSO al eens verwarren met een reddingsdienst. Al bij al beter één (overbodig) telefoontje dan één te weinig.

6.2.9 Samenwerkingsakkoorden met officiële instanties

Met verschillende officiële instanties, zoals de scheepvaartpolitie en de marine, werden gesprekken opgestart om een samenwerkingsakkoord uit te werken.

Deze akkoorden moeten toelaten op het terrein samen te werken zonder telkens geval per geval de hiërarchie te moeten raadplegen.

6.3 Onderzoeken

Van 1 september 2018 tot en met 1 september 2019 behandelde de FOSO na assessment, 68 voorvallen. Daarbij waren de volgende negen oeverstaten betrokken:

België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Polen, Verenigd Koninkrijk, en de Verenigde Staten Van Amerika en Zweden.

In totaal waren de volgende 14 vlaggenstaten betrokken:

Antigua en Barbuda, België, Belize, China, Cyprus, Denemarken, Faroer Eilanden, Gibraltar, Liberia, Luxemburg, Malta, Nederland, Singapore en het Verenigd Koninkrijk.

De volgende 14 staten hadden een aanzienlijk belang bij één van de 68 voorvallen

Antigua en Barbuda, België, China, Cyprus, Denemarken, Frankrijk, Liberia, Luxemburg, Malta, Nederland, de Filipijnen, Roemenië, Oekraïne en het Verenigd Koninkrijk

Na assessment opende de FOSO 8 onderzoeken waarvan er in een later stadium 4 werden overgedragen aan een andere Europese lidstaat.

Gezien de nabijheid van enkele grote havens en drukke vaarwegen in België is de FOSO meestal één van de eerste aanwezig "on scene" maar draagt ze in sommige gevallen het onderzoek over aan de vlaggenstaat van een andere Europese lidstaat, op specifieke vraag van de andere lidstaat.

Verdere medewerking blijft onder Europees recht verplicht.

Tevens verleende de FOSO aan verschillende onderzoeken van onderzoeksorganen van binnen en buiten de EU medewerking voor het faciliteren van het opvragen van gegevens, zoals opnames van radarbeelden en marifoongesprekken, persoonlijke gegevens van bemanningsleden, post mortems, het regelen van interviews met betrokken partijen en dergelijke. In totaal werd aan zo'n 40 onderzoeken medewerking verleend.

6.4 Rapporten

De FOSO publiceert rapporten over afgelopen onderzoeken op een pagina op de webstek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer met name <https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/foso>.



Figuur 11 - Gepubliceerde rapporten van de FOSO

Om de onafhankelijkheid van de FOSO ten opzichte van de maritieme administratie te benadrukken werd een eigen webstek overwogen. Door de zeer geringe financiering van de FOSO werd dit idee snel terug opgeborgen. De eisen waaraan een overheidswebstek dient te voldoen laten het budgettair niet toe nu een eigen webstek te laten ontwikkelen.

Sinds 1 juni 2018 publiceerde de FOSO drie onderzoeksrapporten van het onderzoek naar het kapseizen van het fv Z582 ASSANAT en van een dodelijk ongeval aan boord van het mv SIMON STEVIN varende onder Luxemburgse vlag, en een ongeval aan boord van het vissersvaartuig fv Z98 OP HOOP VAN ZEGEN.

6.5 Aanbevelingen en opvolging

Een eindrapport van de FOSO kan aanbevelingen bevatten. Dit is echter geen noodzaak. Betrokken partijen kunnen voor publicatie van het rapport daden ondernemen die de veiligheid van de scheepvaart ten goede komen en die voorwerp van een aanbeveling zouden kunnen geweest zijn. In voorkomend geval worden geen aanbevelingen aan betrokken partij gericht.

In totaal werden er in de periode 1 september 2018 tot en met 1 september 6 aanbevelingen geformuleerd. Beide aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Scheepvaart.

De FOSO volgt verder op of er gevolg wordt gegeven aan de aanbevelingen.

7. Financiën van de FOSO

De FOSO wordt gefinancierd vanuit een organiek begrotingsfonds bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De jaarlijks beschikbare middelen zijn 250.000 EUR geïndexeerd sinds 2016.

Dienaangaande int de FOSO een belasting op schepen onder Belgische en vreemde vlag. De aanslagbiljetten worden vanaf het najaar verstuurd voor wat betreft de schepen onder Belgische vlag.

Eind 2018 werden er 283 aanslagbiljetten verstuurd voor een totaalbedrag van 66.194 EUR aan 103 verschillende reders.

Op datum van 2 mei 2019 werd er een totaal van 61.319 EUR geïnd overeenkomstig 261 aanslagbiljetten. 4.875 EUR dient nog geïnd te worden voor het jaar 2018.

Slechts enkele bijdrageplichtigen dienen hun bijdrage nog geheel of gedeeltelijk te betalen.

De invordering voor de uitstaande bedragen werd aan de Federale Overheidsdienst Financiën overgedragen. In totaal werden 12 aanslagbiljetten overgedragen voor in het totaal 4 bijdrageplichtigen. Na overdracht heeft nog één bijdrageplichtige op de rekening van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer betaald. De Federale Overheidsdienst Financiën werd hiervan in kennis gesteld. De andere drie bijdrageplichtigen moeten nog betalen.

Voor de inningen van de bijdragen van schepen onder vreemde vlag werd een samenwerkingsovereenkomst tussen de Minister en havens afgesloten, overeenkomstig de wet van 2 juni 2012 en dit met als doel de havens deze gelden namens de FOSO te laten innen van exploitanten van vreemde schepen en door te storten.

In totaal zou de FOSO ongeveer 258.000 EUR innen aan bijdragen. 66.194 EUR zou afkomstig zijn van Belgische schepen. Zo'n 191.800 EUR zou worden geïnd na afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst.

Wanneer alle bijdragen zouden worden geïnd zou de FOSO 81.122 EUR voor het jaar 2018 de-affecteren naar de schatkist.

Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaart Ongevallen

Vooruitgangstraat 56 – B1210 Brussels – Belgium

Tel: +32 2 277.43.43 email: secretariat@febima.fgov.be