



Vooruitgangstraat 56

1210 Brussel

België

***Overzicht werkzaamheden
Federale Instantie voor
Onderzoek van
Scheepvaartongevallen
Vanaf 1 september 2019 tot en met
1 september 2020***

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

1. Documentbeschrijving

A. Titel Publicatie

Jaarverslag Federale Instantie voor Onderzoek van ScheepvaartOngevallen 2020

B. Verantwoordelijke Uitgever

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

C. Aantal bladzijden

19

1. Documentbeschrijving	1
2. Lijst met afbeeldingen	3
3. Voorwoord	4
4. Inleiding	5
5. Werking van de FOSO	6
5.1 Meldingen van Scheepvaartongevallen	7
5.2 Assessment na scheepvaartongevallen	8
5.2.1 Assessment na melding scheepvaartongeval aan de FOSO	8
5.1 Scheepvaartongevallen waarbij België betrokken is	12
5.1.1 Beoordeling na vraag tot samenwerking aan de FOSO	12
5.1.2 Melding van scheepvaartongevallen in België	13
5.1.3 Melding van scheepvaartongevallen door reders	13
5.1.4 Melding van scheepvaartongevallen door kapiteins en schippers	14
5.1.5 Samenwerkingsakkoorden met officiële instanties	15
5.2 Onderzoeken	16
5.2.1 Betrokken landen	16
5.2.2 Gevoerde onderzoeken	17
5.3 Rapporten	17
5.4 Aanbevelingen en opvolging	18
6. Financiën van de FOSO	19

2. Lijst met afbeeldingen

<i>Figuur 1 - Verdeling EU Vlag niet EU Vlag bij scheepvaartongevallen na melding aan de FOSO.....</i>	<i>8</i>
<i>Figuur 2 - Verdeling Belgische niet Belgische vlag bij scheepvaartongevallen</i>	<i>9</i>
<i>Figuur 3 - Verdeling pleziervaartuigen en beroepsvaart bij scheepvaartongevallen</i>	<i>10</i>
<i>Figuur 4 - Verdeling vissersvaartuigen en andere beroeps bij scheepvaartongevallen</i>	<i>10</i>
<i>Figuur 5 - Verdeling ernst van het ongeval bij scheepvaartongevallen</i>	<i>11</i>

3. Voorwoord

De periode september 2019 – september 2020 was voor de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, afgekort FOSO, een bijzondere periode. Nadat de Federaal minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van de Sociale Fraude, Privacy en Noordzee een akkoord afsloot met de havens, op 27 mei 2019, werd het mogelijk de bijdragen van de vreemde zeeschepen die Belgische havens aanliepen, ten behoeve van de werking van de FOSO, te innen.

Echter, kort daarna, na de val van de regering Michel I werd politiek beslist om het organieke begrotingsfonds, fonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, eveneens te onderwerpen aan de wet tot opening van voorlopige kredieten. De FOSO kon gedurende die periode enkel hopen dat er zich geen ernstig ongeval zou voordoen dat ten behoeve van een door de wet verplicht te voeren onderzoek meer kosten met zich mee zou brengen dan het beschikbare deel in een voorlopige periode.

In het begin van het jaar 2020 sloeg de COVID-19 pandemie toe, die op datum van dit verslag nog steeds woedt, met als direct gevolg dat de medewerkers van de FOSO in verplicht telewerk gingen en op vandaag bleven. Twee van de drie medewerkers van de FOSO werden zwaar getroffen door de gevolgen van de ziekte. Het dwong de FOSO tot een omkering van de werkmethodes, zowel administratief als bij een onderzoek. Zendingen ten behoeve van een onderzoek werden tot een absoluut minimum beperkt. Tevens werd bij het voeren van onderzoeken meer gebruikt gemaakt van digitale communicatieplatformen echter bij verschillende onderzoek handelingen diende dit echter als een belemmering worden beschouwd.

De FOSO hoopt samen met iedereen een terugkeer naar het gewone, of naar een aanvang van het nieuwe gewone. De FOSO blijft echter onder alle omstandigheden verder gaan met het voeren van onafhankelijke onderzoeken en dit met slechts één doel, het veiliger maken van de scheepvaart voor mens en milieu.

4. Inleiding

De Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, genaamd FOSO, 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 scheepvaartongevallen 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.

Op 1 september 2020 werd het Belgische scheepvaartwetboek van kracht. Daarin werd de FOSO wet opgenomen en werd de wet van 2 juni 2012 opgeheven.

Voortaan maakt de FOSO wet deel uit van het Belgisch scheepvaartwetboek, wat echter niets wijzigt aan de werking, de organisatie of de inrichting van de FOSO in vergelijking met het vorige weekjaar.

5. 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 die bij het in voege treden van het Belgisch Scheepvaartwetboek werd opgeheven, echter als deel van het nieuwe Belgische scheepvaartwetboek dezelfde wettelijkheden toegewezen krijgt.

Samengevat, alle scheepvaartongevallen alsook alle werkongevallen aan boord van zeeschepen, met een werkonbekwaamheid tot gevolg van meer dan 72 uren, in Belgische wateren en op Belgische schepen wereldwijd zijn het voorwerp van de artikelen betreffende de FOSO in het nieuwe Belgische scheepvaartwetboek.

De 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.

Alle onderzoeken van de FOSO staan of vallen met de melding van een scheepvaartongeval.

5.1 Meldingen van Scheepvaartongevallen

Het Belgisch Scheepvaartwetboek 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 bleef in het afgelopen periode van het jaarverslag Belgische reders verder sensibiliseren om elk ongeval aan de FOSO te melden. Bij de reders heerst nog steeds de verwarring tussen de door het Directoraat Generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer verplichte melding en de door de wet verplichte melding van scheepvaartongevallen aan de FOSO.

De melding komende van de verschillende diensten van het Vlaams gewest zoals de loodsdiensten en de verkeersbegeleiding verliep verder vlot zoals het al eerder het geval was.

De FOSO ontvangt ook meldingen van scheepongevallen van buitenlandse instanties. Volgens de Europese directieve 2009/18 zijn EU lidstaten verplicht tot melden van scheepvaartongevallen aan mekaar wanneer er voor de betrokken lidstaten een aanzienlijk belang bij is.

Andere niet EU-lidstaten wordt door een resolutie van de Internationale Maritieme Organisatie aangeraden tot dezelfde eerdergenoemde samenwerking, wat in de meeste gevallen ook gebeurt.

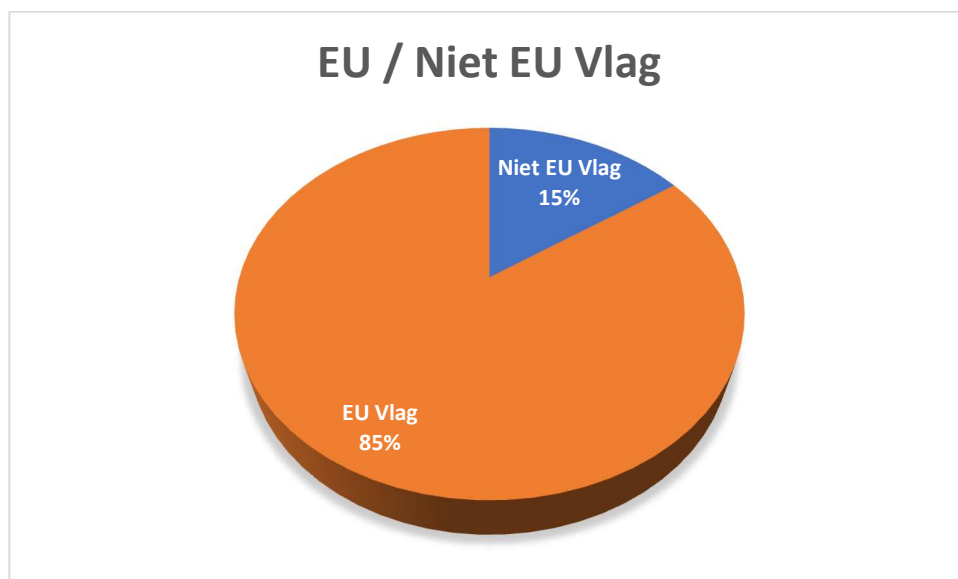
5.2 Assessment na scheepvaartongevallen

5.2.1 Assessment na melding scheepvaartongeval aan de FOSO

Wanneer de FOSO een melding ontvangt van een scheepvaartongeval, verzamelt de FOSO de op dat ogenblik alle beschikbare relevante informatie, zoals luittreksels uit het scheepsjournaal, gegevens van de reisgegevensrecoder of VDR en opgenomen marifoongesprekken, en dan onderwerpt de FOSO het gerapporteerde ongeval aan een beoordeling. De beoordeling gebeurt door middel van een door de FOSO ontwikkelde informatica toepassing gebruik makend van een beslissingsmatrix.

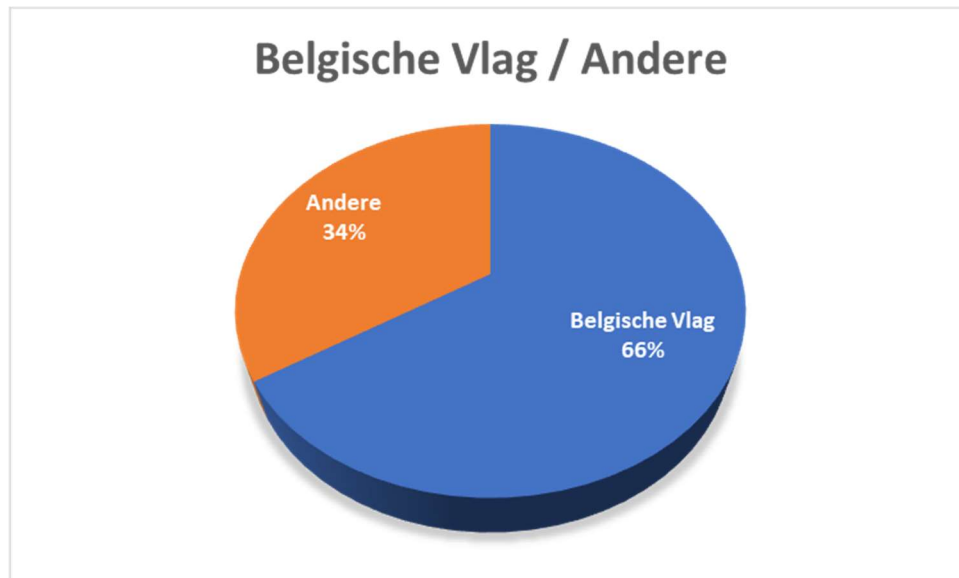
Tussen 1 september 2019 en 1 september 2020 werden door de FOSO 150 scheepvaartongevallen aan een assessment onderworpen.

In 85% van de gevallen van de assessments of bij 127 scheepvaartongevallen betrof het een vaartuig varend onder een vlag van een EU lidstaat, Noorwegen of IJsland.



Figuur 1 - Verdeling EU Vlag niet EU Vlag bij scheepvaartongevallen na melding aan de FOSO

In 99 van de scheepvaartongevallen gemeld aan de FOSO of in 66% van de scheepvaartongevallen betrof het een vaartuig varend onder Belgische vlag.



Figuur 2 - Verdeling Belgische niet Belgische vlag bij scheepvaartongevallen

Uit de beoordelingen bleek ook dat bij 27% van de aan de FOSO gerapporteerde scheepvaartongevallen pleziervaartuigen betrokken waren. Het onderzoeken van scheepvaartongevallen waarbij uitsluitend pleziervaartuigen betrokken zijn is geen verplichting voor de FOSO.

Echter de FOSO kan besluiten dat er een aanzienlijk belang is voor België bij een scheepvaartongevalongeval met uitsluitend pleziervaartuigen en toch een onderzoek voeren, zoals in het verleden reeds gebeurde. Er werden in het afgelopen werkjaar geen onderzoeken dienaangaande gevoerd, hoewel het grote aantal meldingen van scheepvaartongevallen of incidenten met pleziervaartuigen blijft de FOSO deze meldingen op de voet opvolgen en zal de FOSO zeker een onderzoek voeren indien er een aanzienlijk belang zou zijn voor België.



Figuur 3 - Verdeling pleziervaartuigen en beroepsvaart bij scheepvaartongevallen

Uit de cijfers blijkt ook dat bij scheepvaartongevallen waarbij beroepsvaart betrokken is er zich 44 scheepvaartongevallen met vissersschepen zich hebben voorgedaan of 29% van het aantal scheepvaartongevallen waarbij beroepsvaart.



Figuur 4 - Verdeling vissersvaartuigen en andere beroeps bij scheepvaartongevallen

5.2.1.1 Ernst van de scheepvaartongevallen

Het Belgische scheepvaartwetboek dat onder hoofdstuk 7 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 de 150 eerder vermelde totale aantal scheepvaartongevallen waarvan de FOSO melding kreeg in de periode 1 september 2019 tot 1 september 2020 werden de scheepvaartongevallen als volgt ingedeeld.



Figuur 5 - Verdeling ernst van het ongeval bij scheepvaartongevallen

In totaal kreeg de FOSO melding van 3 zeer ernstige scheepvaartongevallen waarvan 2 met overlijden van een persoon en 1 waarbij een vaartuig aan de grond liep.

5.3 Scheepvaartongevallen waarbij België betrokken is

5.3.1 Beoordeling na vraag tot samenwerking aan de FOSO

FOSO kan verplicht worden tot samenwerking met een onderzoeksorgaan uit een andere Europese lidstaat overeenkomstig de Europese richtlijn 2009/18 en kan worden verzocht tot samenwerking met het maritiem ongevallen onderzoeksorgaan van een niet Europese lidstaat volgens de IMO resolutie A816(20).

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

FOSO werd gevraagd medewerking te verlenen aan meer dan 10 onderzoeken door onderzoeksorganen van een EU lidstaat of van buiten de EU.

Gezien België meerdere grote zeehavens op haar grondgebied kent, spreekt het voor zich dat regelmatig aan de FOSO om medewerking wordt gevraagd bij een onderzoek. In vele gevallen betreft het het vergaren van informatie of het horen van bemanningsleden. De FOSO verleent hieraan graag haar medewerking, gezien dit de scheepvaart in het algemeen, maar in het bijzonder in Belgische wateren veiliger kan maken.

Verder kent België de bijzondere situatie van de aanloop van de haven van Antwerpen die in vele gevallen begint voor de Belgische kust, overgaat in Nederlands grondgebied en eindigt opnieuw in België. Wanneer er zich een ongeval zou voordoen op deze aanloop route zijn vrij snel beide landen, Nederland en België betrokken.

5.3.2 Melding van scheepvaartongevallen in België

De FOSO ontvangt het merendeel van de meldingen van scheepvaartongevallen in België vanuit eerder officiële hoek. Verschillende instanties hebben de melding van een ongeval in hun procedures opgenomen en bijgevolg bereiken de meldingen van scheepvaartongevallen de FOSO op een vlotte manier.

Instanties die voor de meeste meldingen van scheepvaartongevallen zorgen zijn:

- Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Directoraat Generaal Scheepvaart
- Scheepvaartpolitie
- Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum
- De Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit¹

5.3.3 Melding van scheepvaartongevallen door reders

De reders, onderworpen aan de FOSO wet, zijn onder te brengen in twee grote categorieën, de reders ter zeevisserij, en de reders ter koopvaardij. Schepen gebruikt bij onder andere offshore activiteiten, het baggeren, het kabelleggen en andere werden voor dit verslag ondergebracht bij schepen van reders ter koopvaardij.

De doorstroming van de meldingen van scheepvaartongevallen uit de hoek van de reders blijft een aandachtspunt. Bij de reders ter visserij zijn een groot deel van de eigenaars in het buitenland gevestigd, wat de communicatie er niet noodzakelijk eenvoudiger op maakt. Om één en ander te verduidelijken vaardigde de administratie een schrijven uit Circ. Vis 2020/003 waarin aan de verplichting om een ongeval te melden nogmaals werd herinnerd. Echter in vele gevallen is de reder eveneens de schipper en is deze na een ongeval eerder begaan met de afhandeling dan wel met de melding. Het effect van het schrijven van de administratie zal in de volgende werkjaren moeten blijken.

Bij scheepvaartongevallen met of aan boord van Belgische koopvaardij schepen loopt de wettelijk verplichte melding aan de FOSO nog steeds niet zo vlot. Het blijft een werkpunt voor

¹ 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.

het komende werkjaar. Niettegenstaande de administratie het schrijven Circular 2020/006 richtte aan alle schepen op dewelke de FOSO wet van toepassing is.

5.3.4 Melding van scheepvaartongevallen door kapiteins en schippers

Kapiteins en schippers van schepen onder Belgische vlag zijn verplicht om onverwijld alle scheepvaartongevallen te melden aan de FOSO. Omdat de FOSO meldingen van scheepvaartongevallen ontvangt uit verschillende bronnen blijkt dat de melding door kapiteins of schippers nog niet vlot verloopt.

Om aan deze verplichting te blijven herinneren gaf de FOSO het afgelopen werkjaar verschillende presentaties aan beroepsverenigingen.

Tevens gaf de FOSO opnieuw les aan de Hogere Zeevaartschool² in de Master Class Law of the Sea, om de toekomstige kapiteins bij aanvang van hun carrière meteen van het bestaan van de FOSO en de wettelijke verplichtingen in verband met de melding van scheepvaartongevallen in te lichten, ervan uitgaande dat ze de FOSO zo min mogelijk zouden moeten inlichten.

² De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die de academische opleidingen Nautische Wetenschappen en de professionele opleiding Scheepswerktuigkunde aanbiedt.

5.3.5 Samenwerkingsakkoorden met officiële instanties

Met verschillende officiële instanties, zoals de scheepvaartpolitie en de marine, werd verder gewerkt aan het opstellen van samenwerkingsakkoorden. Deze akkoorden moeten toelaten op het terrein samen te werken zonder telkens bij elk onderzoek waarbij genoemde partijen betrokken zijn, of waar van betrokken partijen wederzijdse logistieke steun aangewezen is, de hiërarchie te moeten raadplegen.

5.4 Onderzoeken

5.4.1 Betrokken landen

5.4.1.1 Betrokken oeverstaten

Van 1 september 2019 tot en met 1 september 20 behandelde de FOSO na assessment, 150 voorvallen. Daarbij waren de volgende 13 oeverstaten betrokken:

Deze zijn in willekeurige volgorde: België, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië, Frankrijk, Zuid Afrika, Denemarken, Togo, China, Tanzania, Nederland, Thailand, Litouwen en Guinea.

5.4.1.2 Betrokken vlaggenstaten

Bij de 150 behandelde scheepvaartongevallen waren de volgende 19 vlaggenstaten betrokken:

In willekeurige volgorde zijn dit België, Portugal, Liberia, Nederland, Frankrijk, Italië, Antigua en Barbuda, Malta, Bahama's, Canada, Cyprus, Turkije, Luxemburg, Russische Federatie, Marshall Eilanden, Singapore, Gibraltar, Panama en Finland.

5.4.1.3 Landen met een aanzienlijk belang

In het totaal hadden 23 landen een aanzienlijk belang bij de 150 aan de FOSO gerapporteerde scheepvaartongevallen. Deze landen zijn: "België, Portugal, Liberia, Nederland, Indonesië, Frankrijk, Ukraine, Antigua en Barbuda, Malta, Bahama's, Canada, Cyprus, Polen, Turkije, Duitsland, Luxemburg, Russische Federatie, Marshall Eilanden, Singapore, Italië, Panama, Gibraltar en het Verenigd Koninkrijk.

5.4.2 Gevoerde onderzoeken

Van de 150 meldingen aan de FOSO van een scheepvaartongeval hebben er 13 geleid tot een onderzoek. De FOSO voerde zelf 6 onderzoeken aan zeven andere werd intensief meegewerkt. De Onderzoeken die de FOSO zelf voerde of voert geven aanleiding tot het publiceren van een onderzoeksrapport op een Federale webstek. In het geval de FOSO meewerkte of meewerkt aan een onderzoek van een onderzoeksorgaan van een ander land, zal het rapport overeenkomstig de wetgeving van het andere land worden gepubliceerd.

5.5 Rapporten

Van de onderzoeken die de FOSO voerde of waaraan de FOSO heeft meegewerkt in de periode 1 september 2019 tot en met 31 augustus 2020 werden in het totaal 8 rapporten gepubliceerd. 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> .

5.6 Aanbevelingen en opvolging

Een eindrapport van de FOSO kan aanbevelingen bevatten, wat in vele gevallen ook zo is. Tevens kunnen andere onafhankelijke onderzoeksorganen, uit de Europese Unie of daarbuiten, aanbevelingen richten naar Belgische bedrijven of administraties.

In totaal werden er in de periode 1 september 2019 tot en met 1 september 2020, 9 aanbevelingen geformuleerd. 2 daarvan waren gericht aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Scheepvaart, 7 ervan werden gericht aan de uitbaters van vaartuigen.

Alle aanbevelingen resulteerden uit onderzoeken gevoerd door de Federale instantie voor Onderzoek van ScheepvaartOngevallen. De FOSO volgt verder de implementatie van deze aanbevelingen op overeenkomstig de EC/2009/18.

6. 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 zijnde 260.851 EUR.

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

In mei van het jaar 2019 werd een samenwerkingsovereenkomst ondertekend door de Minister belast voor de Noordzee en de Belgische zeehavens waardoor de bijdragen van schepen varende onder een andere dan de Belgische vlag voor het eerst konden worden geïnd. Zodoende werd het gehele bedrag van 260.851 EUR aan bijdragen door de FOSO geïnd. Echter door het ontbreken van dit akkoord in het verleden, waardoor de bijdragen van vreemde schepen niet konden worden geïnd, en het niet des affecteren van het, in casu, negatieve saldo, bouwde de FOSO op het begrotingsfonds een negatief saldo op. De Federale Overheidsdienst Beleid en Ondersteuning oordeelde dat dit negatieve, niet gedesaffekteerde, saldo door de FOSO diende weggewerkt te worden en verlaagde de kredieten voor de FOSO van 250.000 EUR geïndexeerd, naar 225.000 EUR voor het jaar 2019 en 220.000 EUR voor het jaar 2020.

Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaart Ongevallen

Vooruitgangstraat 56 – B1210 Brussels – Belgium

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