



Vooruitgangstraat 56

1210 Brussel

België

*Overzicht werkzaamheden
Federale Instantie voor Onderzoek
van Scheepvaartongevallen*

Vanaf 1 oktober 2020

tot en met

30 september 2021

Inhoud

1. Inleiding.....	2
1.1 Zeevisserij.....	4
1.2 Koopvaardij.....	5
1.3 Inningen van bijdragen.....	6
2. Melding van Ongevallen.....	7
2.1 Aantal meldingen.....	7
2.1.1 Aantal meldingen per segment van de scheepvaart.....	8
2.1.2 Aantal meldingen van scheepvaartongevallen per segment in België.....	9
2.1.3 Verdeling per vlaggestaat.....	10
2.2 Europese databank voor ongevallen op zee.....	10
2.3 Zeer ernstige scheepvaartongevallen.....	11
2.4 Ernstige scheepvaartongevallen.....	12
2.5 Minder ernstige scheepvaartongevallen en maritieme incidenten.....	13
3. Onderzoeken en rapporten.....	14
4. Aanbevelingen en opvolging.....	15
5. Vroegtijdige waarschuwingen.....	18

Lijst van grafieken

Grafiek 1 - Aantal ontvangen meldingen van scheepvaartongevallen.....	7
Grafiek 2 – Aantal meldingen van scheepvaartongevallen per segment.....	8
Grafiek 3 - Verdeling van het aantal meldingen per segment in België.....	9
Grafiek 4 - Verdeling van het aantal ontvangen meldingen per vlaggestaat.....	10

Lijst van afbeeldingen

Figuur 1 - Stranden van Belgische viskotter.....	4
Figuur 2 - Wedersamenstelling van het blussen van een machinekamerbrand.....	5
Figuur 3 - Sonar beeld van gezonken vaartuig.....	11
Figuur 4 - Grafische voorstelling van een aanvaring.....	12
Figuur 5 - Beschadigde viskotter na aanvaring.....	13
Figuur 6 - Reddingsvlot op drift na zinken vaartuig.....	14
Figuur 7 - Geborgen viskotter.....	17
Figuur 8 - Berging van een door een tekort aan stabiliteit gezonken viskotter.....	18

1. Inleiding

Het werkjaar van oktober 2020 tot september 2021 was opnieuw een bijzonder jaar voor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, in het kort, FOSO.

Na een wijziging aan het Belgisch Scheepvaartwetboek werd de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen geïntegreerd binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Dit had tot gevolg dat de FOSO een statuut kreeg, echter de FOSO zou onafhankelijk blijven in haar werking en valt bijgevolg niet onder de hiërarchie van een Federale Overheidsdienst of een minister. Het is nu nog wachten op de nodige koninklijke besluiten tot nadere regeling van de organisatie, de samenstelling en de werking en tot vaststelling van de bekwamheden van de personeelsleden.

Na publicatie van deze laatstgenoemden zal het personeel van de FOSO kunnen genieten van een volwaardig statuut wat de werking van de FOSO een deel eenvoudiger zal maken.

Verder ondervond de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen nog steeds restricties in haar werking als gevolg van de COVID-19 pandemie. Verplaatsingen en ontmoetingen werden tot een strikt minimum herleid, wat de onderzoeken en de internationale samenwerking niet altijd in positieve zin heeft beïnvloed.

De deelname aan internationale vergaderingen zowel bij de internationale Maritieme Organisatie als bij het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap en het Internationaal Forum voor Scheepvaartongevallen Onderzoekers verliepen enkel virtueel wat de debatten niet altijd ten goede kwam.

Niettegenstaande eerdergenoemde moeilijkheden voerde de FOSO alle verplicht te onderzoeken scheepvaartongevallen en publiceerde ze de respectieve onderzoeksrapporten en eventuele aanbevelingen binnen de door de wetgever voorziene tijd. De onderzoekers van de FOSO bleven ook verder deelnemen aan opleidingen en seminaries, dit om de expertise van de onderzoekers verder uit te breiden. Deze opleidingen en seminaries werden eveneens georganiseerd via virtuele platformen.

Het afgelopen werkjaar jaar liep het aantal meldingen opnieuw op in vergelijking met het werkjaar daarvoor. Gelukkig wijst dat niet meteen op een toename van het aantal scheepvaartongevallen maar heeft het eerder te maken met een betere doorstroom van de

gegevens. Meer en meer instanties hebben de verplichte melding van scheepvaartongevallen aan de FOSO in hun procedures en werkwijzen opgenomen.

Daarnaast is het nog wachten op het Vlaamse scheepvaartdecreet, en de daar opvolgende samenwerkingsovereenkomst tussen het door het scheepvaartdecreet opgerichte Vlaamse onderzoeksorgaan voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, om alle verplicht te voeren onderzoeken in Belgische wateren, zij het Vlaamse, Waalse of Brusselse, te kunnen voeren in overeenstemming met de Europese richtlijn 2009/18.

De Europese commissie werkt aan een herziening van genoemde richtlijn in functie van de veranderende omstandigheden vergeleken met 2009, datum van uitvaardiging van de huidige in voege zijnde richtlijn. De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen werkt via het raamwerk voor permanente samenwerking¹ van dichtbij mee aan de herziening van de vigerende richtlijn.

¹ Artikel 10 punt 1 van de richtlijn 2009/18 zegt dat de lidstaten in nauwe samenwerking met de Commissie een raamwerk voor permanente samenwerking creëren dat hun respectieve onderzoeksinstanties in staat stelt onderling samen te werken, in de mate die noodzakelijk is om de doelstelling van deze richtlijn te verwezenlijken.

1.1 Zeevisserij

Uit de cijfers van scheepvaartongevallen van het afgelopen werkjaar stelde de FOSO vast dat de zeevisserij nog regelmatig ten slachtoffer viel aan zeer ernstige en ernstige scheepvaartongevallen. Om een grotere ruchtbaarheid te geven aan de resultaten van de onderzoeken van scheepvaartongevallen in de Belgische zeevisserij sector startte de FOSO een samenwerking met de dienst voor preventie van arbeidsongevallen aan boord van zeevisserijvaartuigen, PREVIS.

Door verkorte versies van de onderzoeksrapporten aan te bieden via de PREVIS app voor smartphones, werd getracht meer bemanningsleden van zeevisserij schepen er attent op te maken dat jammer genoeg niemand gevrijwaard kan worden van ongevallen. Tevens deden er zich in het afgelopen werkjaar van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen enkele ernstige tot zeer ernstige ongevallen met zeevisserij schepen zelf voor zoals aanvaringen en strandingen.



Figuur 1 - Stranden van Belgische viskotter

1.2 Koopvaardij

Jammer genoeg vielen in het afgelopen werkjaar van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen opnieuw enkele zeelui te betreuren, zowel aan boord van een Belgisch koopvaardijship als aan boord van vreemde schepen wanneer ze zich in Belgische wateren bevonden. Daarnaast liepen enkele zeelui aan boord van koopvaardijshipen, die vielen binnen de onderzoeksbevoegdheid van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zware verwondingen op sommige met blijvend letsel of permanente arbeidsonbekwaamheid.



Figuur 2 - Wedersamenstelling van het blussen van een machinekamerbrand

1.3 Inningen van bijdragen

De inning van de bijdragen aan de FOSO bleek het afgelopen werkjaar opnieuw een heikel punt. Gezien de wet voorziet in inning van de FOSO bijdragen slechts in het laatste kwartaal van het kalenderjaar voor schepen onder Belgische vlag op 1 januari van het jaar waarin de bijdrage verschuldigd is, kunnen zich in de eerste drie kwartalen nog heel wat veranderingen voordoen in eigendom en de registratie van betrokken vaartuigen, wat voor de nodige verwarring zorgt tegen de datum van inning.

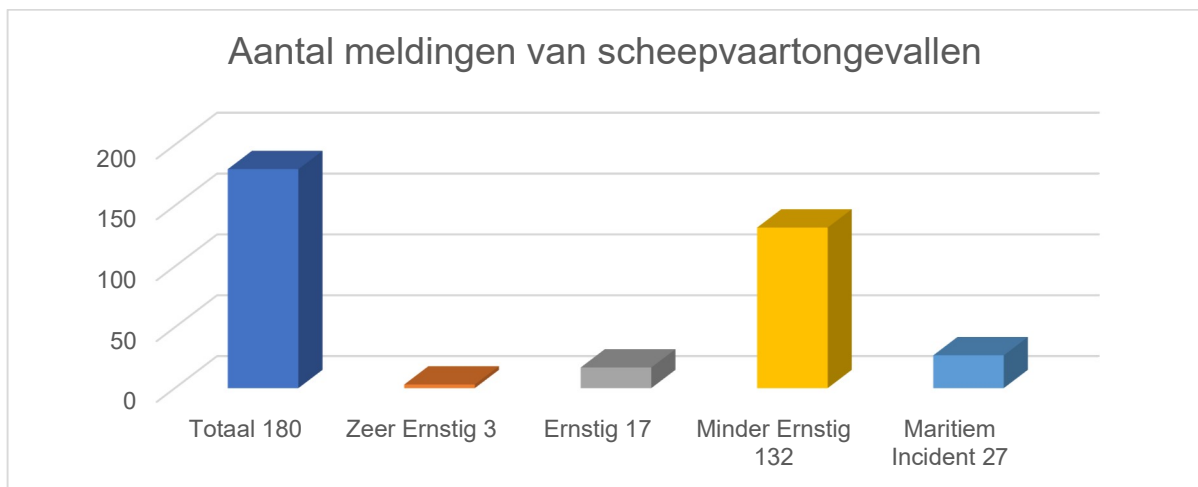
De inning van de bijdragen verschuldigd door vreemde schepen, die Belgische havens aandoen, via de zeehavens leverde geen noemenswaardige problemen op.

2. Melding van Ongevallen

2.1 Aantal meldingen

In het werkjaar 2020 – 2021 ontving de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen 180 meldingen van scheepvaartongevallen.

Gelukkig waren deze niet allen van zeer ernstige aard, zoals uit de grafiek mag blijken. De meldingen behelsten alle scheepvaartongevallen die vallen onder de Europese directieve 2009/18 maar eveneens alle ongevallen of voorvallen met schepen die weliswaar op zee voeren maar die niet onder de onderzoeksverplichting van de eerdergenoemde directieve vielen maar waarvoor de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen een melding mocht ontvangen en aansluitend onderwierp aan een voorafgaande beoordeling op basis van de internationale en nationale wetgeving.

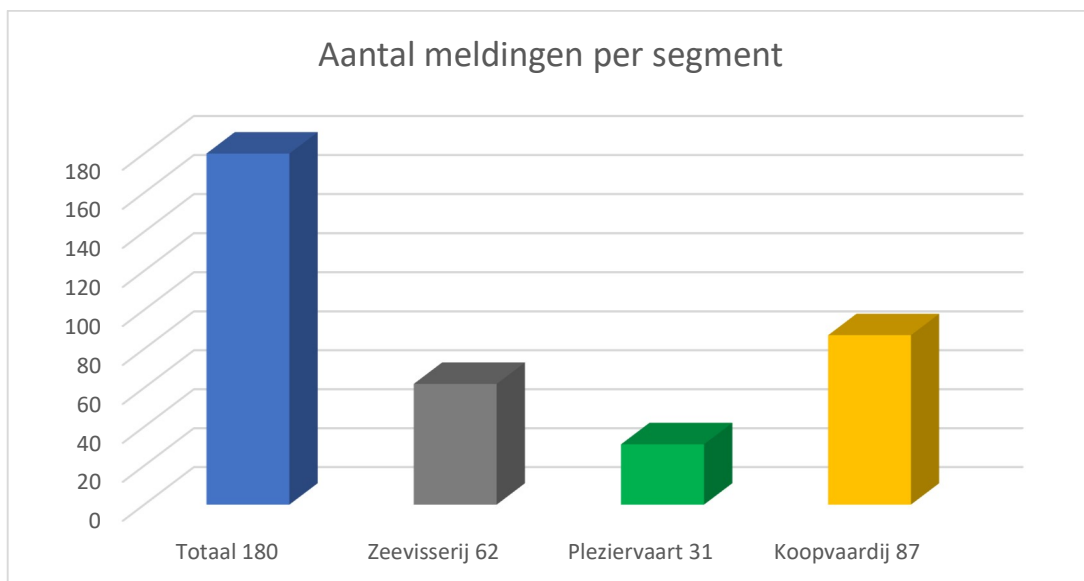


Grafiek 1 - Aantal ontvangen meldingen van scheepvaartongevallen

2.1.1 Aantal meldingen per segment van de scheepvaart

Wanneer we de cijfers van het aantal meldingen van scheepvaartongevallen in het algemeen van het afgelopen werkjaar aan de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen erop nahouden stellen we vast dat het aantal meldingen uit het segment van pleziervaart het laagst was.

Dit heeft vermoedelijk alles te maken met de COVID-19 pandemie, die heel wat pleziervaarders heeft weerhouden uit te varen en het feit dat meldingen van scheepvaartongevallen met pleziervaartuigen onder een andere dan de Belgische vlag de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen enkel bereiken als er zich een voorval mee voordoet in Belgische wateren of wanneer er een Belgisch schip bij betrokken zou zijn.

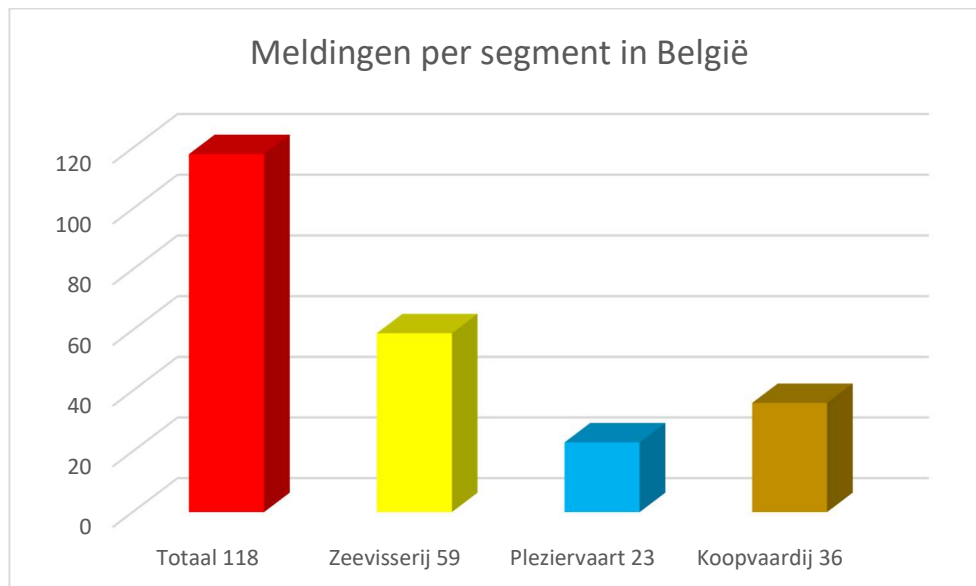


Grafiek 2 – Aantal meldingen van scheepvaartongevallen per segment

2.1.2 Aantal meldingen van scheepvaartongevallen per segment in België

De meldingen per segment van scheepvaartongevallen met Belgische schepen tonen opnieuw dat het aantal ongevallen in de zeevisserij bijzonder hoog blijft ten opzichte van de andere segmenten. Wanneer de grootte van de Belgische vissersvloot wordt vergeleken met de Belgische koopvaardijvloot of de vloot aan pleziervaartuigen onder Belgische vlag, kunnen we enkel opnieuw vaststellen dat de zeevisserij meer dan andere segmenten van het varen op zee, bijzonder gevoelig zijn voor het zich voordoen van scheepvaartongevallen.

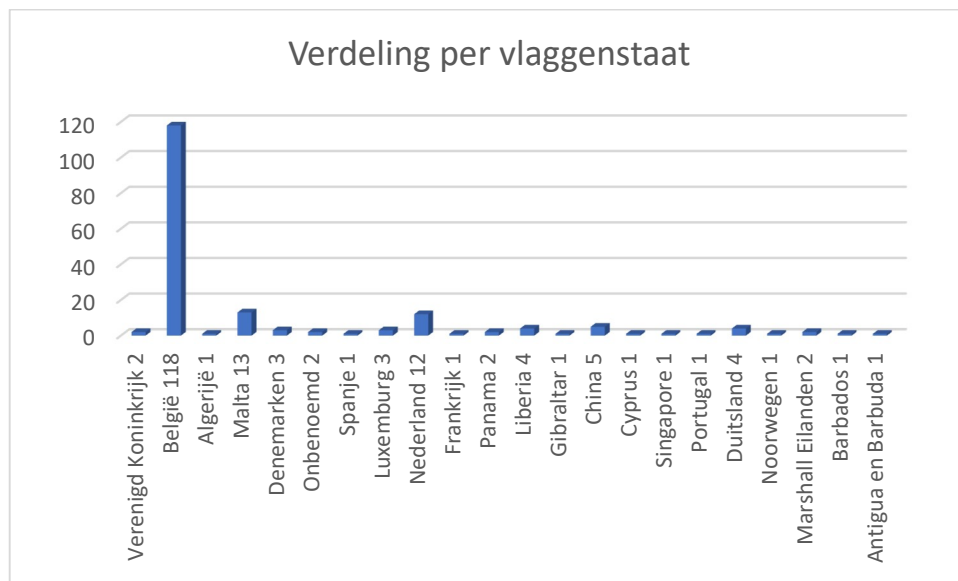
De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen blijft samenwerken met de regelgevers en de beroepsverenigingen uit de zeevisserij sector om de aandacht te blijven vestigen op veilig werken.



Grafiek 3 - Verdeling van het aantal meldingen per segment in België

2.1.3 Verdeling per vlaggestaat

Mede omdat kapiteins en reders van Belgische schepen een wettelijke meldingsplicht hebben van scheepvaartongevallen aan de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen lijkt het, afgaande op de grafiek, dat de meeste ongevallen zich zouden voordoen aan boord van of met Belgische schepen, echter, door eerdergenoemde wettelijke verplichting geeft dit een enigszins vertekend beeld.



Grafiek 4 - Verdeling van het aantal ontvangen meldingen per vlaggestaat

De verdeling van de scheepvaartongevallen per vlaggestaat, anders dan de Belgische, geeft in ruime zin de diversiteit weer in de nationaliteiten van de schepen die Belgische wateren aandoen.

2.2 Europese databank voor ongevallen op zee

De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen voerde alle ontvangen meldingen consequent in de Europese databank voor ongevallen op zee². Naast de meldingen

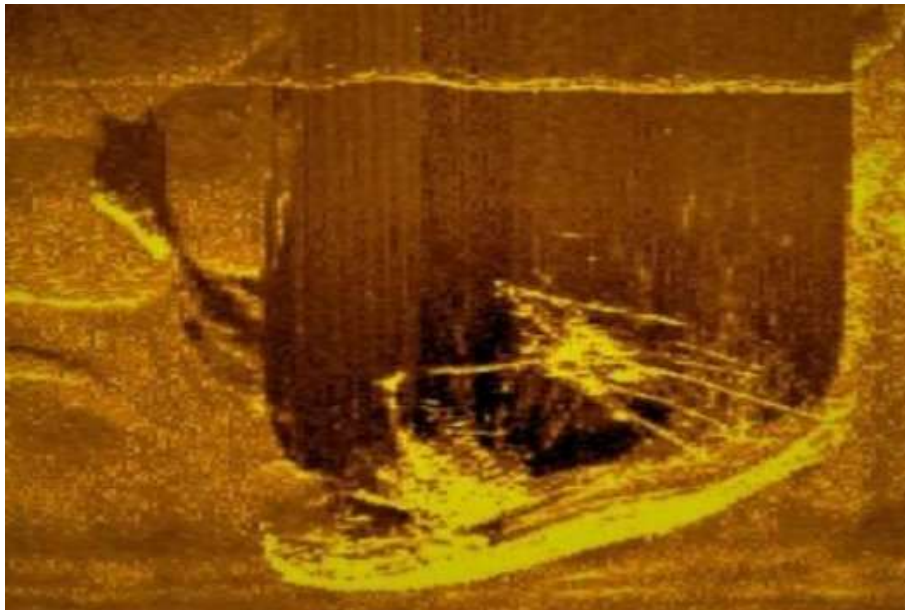
² Overeenkomstig de Europese richtlijn 2009/18, artikel 17 1. Worden gegevens over ongevallen en incidenten op zee opgeslagen en geanalyseerd met behulp van een Europese elektronische databank die door de Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP).

werden in voorkomend geval ook de onderzoeksrapporten aan de databank toegevoegd alsook de eventuele aanbevelingen en de reactie van partijen op de aanbevelingen.

2.3 Zeer ernstige scheepvaartongevallen

Opnieuw werden in het voorbije werkjaar van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen drie zeer ernstige scheepvaartongevallen te betreuren die binnen de onderzoeksbevoegdheid van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen vielen. Daarbij verloren jammer genoeg 4 mensen het leven.

In het totaal verloren 5 mensen het leven bij alle aan de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen gemelde ongevallen en geraakte 27 mensen gewond bij de 180 meldingen van scheepvaartongevallen die de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen heeft ontvangen in het werkjaar 2020 – 2021.



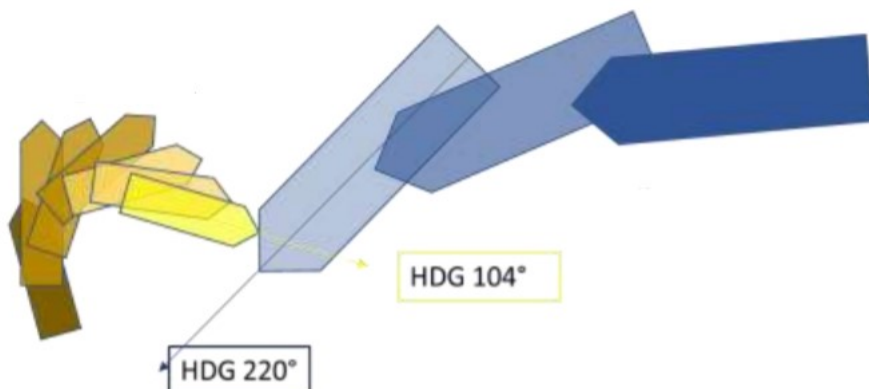
Figuur 3 - Sonar beeld van gezonken vaartuig

Bij twee van de aan de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen gemelde zeer ernstige scheepvaartongevallen werd door de FOSO een onderzoek gevoerd. Het derde zeer ernstig scheepvaartongevallen werd onderzocht door de vlaggestaat van betrokken vaartuig, echter de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen verleende alle medewerking aan het onderzoek zoals de Europese richtlijn 2009/18 en het Belgisch scheepvaartwetboek voorschrijven.

2.4 Ernstige scheepvaartongevallen

Ernstige scheepvaartongevallen die vallen binnen de onderzoeksbevoegdheid van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen dienen te worden onderworpen aan een voorafgaande beoordeling eer al dan niet tot een onderzoek wordt overgegaan. An sich houdt dit al een onderzoek in zij het dan eerder beperkt.

In de meeste gevallen kan de beoordeling slechts geschieden nadat reeds enkele onderzoeksdaeden, zoals het verzamelen van getuigenverklaringen of het opvragen van digitale gegevens, in. Na deze voorafgaande beoordeling werd door de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen overgegaan tot een onderzoek, of werd er op vraag van een onderzoeksorgaan van een andere EU of IMO lidstaat, in zeven gevallen.



Figuur 4 - Grafische voorstelling van een aanvaring

2.5 Minder ernstige scheepvaartongevallen en maritieme incidenten

De lijst met minder ernstige scheepvaartongevallen en maritieme incidenten werd tijdens het afgelopen werkjaar van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen weer erg lang en zorgde opnieuw voor het leeuwendeel van de meldingen.

Gelukkig bleven bijna alle van deze voorvallen zonder ernstig gevolg voor mensenlevens en het milieu behoudens enkele uitzonderingen die evenwel niet werden onderzocht gezien het soort ongevallen niet onder de strikte onderzoeksbevoegdheid van de FOSO vielen en gezien er geen aanzienlijk belang voor België mee was gemoeid.

Jammer genoeg betreurde we wel een overlijden van een zeeman binnen deze categorie van maritieme incidenten echter werd door een arts bevestigd dat de zeeman aan een ziekte overleed en niet ten gevolge van enig voorval.



Figuur 5 - Beschadigde viskotter na aanvaring

3. Onderzoeken en rapporten

In het afgelopen werkjaar van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen werden door de FOSO in totaal 5 onderzoeken gestart. De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen verleende medewerking aan nog eens een tiental onderzoeken gevoerd door andere EU of IMO lidstaten. Tevens werden er 9 rapporten gepubliceerd. De rapporten werden gepubliceerd op de webstek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die kan worden bereikt via de volgende link: <https://mobiliteit.belgium.be/nl/scheepvaart/foso> onderaan de pagina onder de hoofding publicaties.



Figuur 6 - Reddingsvlot op drift na zinken vaartuig

4. Aanbevelingen en opvolging

Zoals de wet het voorschrijft kan de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen na het voeren van een onderzoek naar de oorzaak van een scheepvaartongeval aanbevelingen uitvaardigen aan betrokken partijen. Tevens is het aan de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen om zes maanden na het uitvaardigen van de aanbeveling na te gaan of er al dan niet gevolg werd gegeven aan de aanbeveling.

De hierna volgende lijst bevat de aanbevelingen die door de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen in het afgelopen werkjaar werden uitgevaardigd, gevolgd door het gevolg dat partijen al dan niet gaven aan de aanbeveling.

Aanbeveling

Gevolg

1. De maritieme administratie werd aanbevolen controles te houden op het naleven van het veiligheidsbeheerssysteem aan boord van schepen zowel als bij de rederij.
2. Een reder ter zeevisserij werd aangeraden om zich ervan te vergewissen dat de wachtlopers aan boord hun vaartuig kan communiceren in het Engels zoals de door de IMO voorgeschreven minimum Standard Marine Communication Phrases
3. Een reder ter zeevisserij werd aangeraden om een procedure in het leven te roepen waarbij wordt nagegaan of alle verplichte navigatie apparatuur werkt en of alle verplichte lichten en dagmerken conform zijn aan de regels
4. Een reder ter zeevisserij werd aangeraden om een procedure in het leven te roepen waarbij wordt nagegaan of alle beschikbare middelen, elektronisch en visueel of auditief, worden gebruikt om een aanvaring te verlijden
5. Een preventieorgaan werd aanbevolen om bij de zeevisserij de aandacht te vestigen op de concentratie bij het wachtlopen en op de hinder bij het wachtlopen op de brug van dekverlichting
De aanbevelingen werden omgezet is veiligheidskaarten en zijn beschikbaar gemaakt via een specifieke smartphone toepassing, die wel gekend is bij de zeevissers
6. Een reder ter zeevisserij werd aanbevolen een scheeps specifiek nood respons plan op te stellen rekening houdend met alle beschikbare veiligheidsmiddelen aan boord
7. De maritieme administratie werd aanbevolen om vorm- en inhoudsvereisten voor het stabiliteitsboek van vissersschepen op te stellen zeker met betrekking tot de hoeveelheden water aan dek en de stand van de gieken en het laten

opnemen van de sloop specifieke operationele limieten qua stabiliteit.

8. De maritieme administratie werd aanbevolen om extra gegevens van massa's aan boord, zoals onder andere reserve propeller en reserve anker, op te nemen in de resultaten van de hellingproef voor het bepalen van de aanvangstabiliteit
9. Een reder ter zeevisserij werd aanbevolen een procedure op te stellen of te wijzigen waarbij de controle op de status van het AIS toestel werd vervat.



Figuur 7 - Geborgen viskopper

5. Vroegtijdige waarschuwingen

De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen ontving in het afgelopen werkjaar één vroegtijdige waarschuwing³ met betrekking tot de vaartuigen die vielen binnen de onderzoeksbevoegdheid van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen. Het betrof een vroegtijdige waarschuwing in verband met de stabiliteit of het gebrek daaraan bij boomkorvissers, in het geval van asymmetrisch massaverdeling tussen beide netten nadat twee boomkorvissers ten gevolge van een tekort aan stabiliteit waren gekapseisd en gezonken. De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen maakte deze vroegtijdige waarschuwing over aan de maritieme administratie in België voor verdere behandeling.



Figuur 8 - Berging van een door een tekort aan stabiliteit gezonken viskotter

³ Artikel 16 van de Europese richtlijn 2009/18 zegt onder 1: systeem voor vroegtijdige waarschuwing: Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te doen uitgaan, brengt de onderzoeksinstantie 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 zij van mening is dat er op Gemeenschapsniveau dringende maatregelen moeten worden getroffen om het risico van nieuwe ongevallen te voorkomen. De Commissie laat, indien noodzakelijk, een waarschuwingsbericht uitgaan naar de verantwoordelijke autoriteiten van alle overige lidstaten, de scheepvaartsector en alle overige betrokken partijen.