



Jaarverslag 2021-2022

Vooruitgangstraat 56

B - 1210 Brussels

Belgium

Overzicht werkzaamheden
Federale Instantie voor
Onderzoek van
Scheepvaartongevallen
Vanaf 1 september 2021 tot en met
1 september 2022

*Federale instantie voor **O**nderzoek
van **S**cheepvaart **O**ngevallen*

1. Documentbeschrijving

A. Titel Publicatie

Jaarverslag Federale Instantie voor Onderzoek van ScheepvaartOngevallen 2021

B. Verantwoordelijke Uitgever

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

C. Aantal bladzijden

14

2. Inhoudsopgave

1. Documentbeschrijving.....	1
2. Inhoudsopgave.....	2
3. Inleiding	3
4. Meldingen van scheepvaartongevallen	5
5. Verdeling van het aantal meldingen naar ernst.....	7
6. Verdeling Belgische/Vreemde vlag	8
7. Status van de onderzoeken	9
8. Aantal Onderzoeken.....	10
9. Aanbevelingen en opvolging.....	10
10. Financiën van de FOSO	11
11. Varia	12
12. Lijst met afbeeldingen.....	13
13. Lijst met grafieken.....	13
14. Lijst met Tabellen	13

Overzicht van de werkzaamheden van de
Federale instantie voor Onderzoek van
Scheepvaart Ongevallen
voor de periode van
1 oktober 2021 tot en met 30 september 2022

3. Inleiding

Het werkjaar 2021 – 2022 van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, FOSO, kende een bijzonder verloop. Opnieuw bleef de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen niet gespaard van de COVID-19 pandemie. Verschillende keren viel een personeelslid voor geruime tijd uit wegens ziekte.

Dit heeft de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen niet tegengehouden ondanks alles zich van haar wettelijke taak te kwijten en dit binnen de gestelde termijnen.

In 2021 werd de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, door een wijziging van het scheepvaartwetboek, opgenomen binnen de federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer. De FOSO als deel van de federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer werd op deze manier een deel van het federaal administratief openbaar ambt.

Hiërarchisch en operationeel blijft de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen wel geheel onafhankelijk. Het is nu wachten op het nieuwe inrichtingsbesluit om de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen volledig in regel te brengen met de wetgeving.

In Vlaanderen werd het scheepvaartdecreet van kracht, waarbij een onafhankelijk onderzoeksorgaan voor onderzoek van scheepvaartongevallen werd opgericht. Daarop werden er met de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen ook

gesprekken gestart met als doel het sluiten van een samenwerkingsakkoord waarbij de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen de door de Europese richtlijn 2009/18 verplichte onderzoeken, en de niet verplichte maar met meerwaarde op het vlak van veiligheid, zou kunnen voeren op de binnenwateren, namens het Vlaamse gewest.

Via een samenwerkingsakkoord met het Vlaamse gewest kan België een hangende inbreukprocedure van de Europese Commissie ontlopen.

Via het raamwerk voor permanente samenwerking, overeenkomstig de Europese richtlijn 2009/18, blijft de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen verder alle steun geven tijdens de consultaties van de Europese Commissie met oog op de geplande aanpassing van de eerdergenoemde richtlijn.

Voor het tweede jaar op rij verliep de deelname aan internationale vergaderingen, bij de Internationale Maritime Organisatie zowel als bij het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap, vanop afstand door gebruik te maken van de technologie.

De federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen ontving op één na evenveel meldingen van scheepvaartongevallen, zij het, waarbij Belgische schepen waren betrokken of in Belgische wateren of waarbij België een aanzienlijk belang had.

Gezien de toename in maritiem verkeer lijken de cijfers te wijzen op een relatieve daling, echter, België werd opnieuw getroffen door een zeer ernstige en enkele ernstige scheepvaartongevallen.

4. Meldingen van scheepvaartongevallen

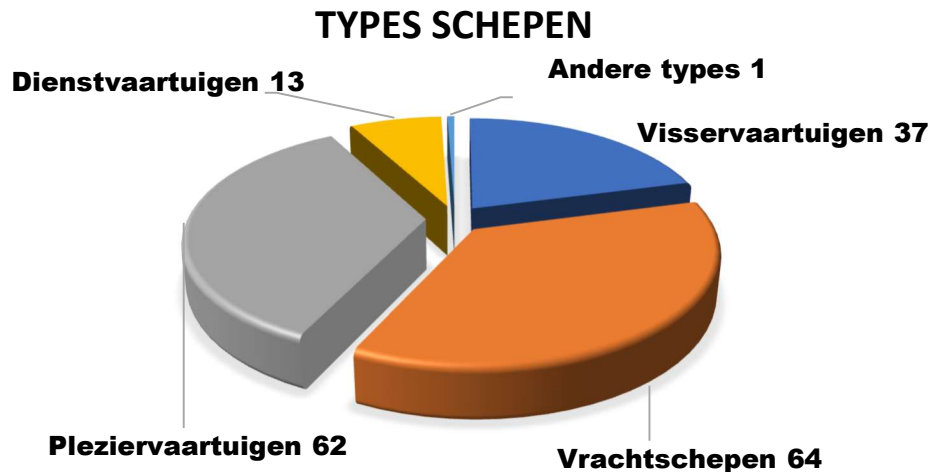
In de periode van 1 oktober 2021 tot en met 30 september 2022 ontving de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, FOSO, 179 meldingen van ongevallen waarbij Belgische schepen betrokken waren of die zich voordeden in Belgische wateren of waarbij België een aanzienlijk belang had.



Figuur 1 - Olietanker in slecht weer waarbij mensenlevens verloren gingen

De FOSO verwerkte alle meldingen. Na ontvangst onderwierp de FOSO elke melding aan een assessment waaruit onder meer moest blijken of het ongeval, waarvan melding, ja dan neen onder de Europese richtlijn 2009/18 dan wel de nationale wetgeving, viel.

Een eerste indeling gebeurde op basis van het type vaartuig. Niettegenstaande de FOSO geen onderzoeksbevoegdheid heeft op pleziervaartuigen, overheidsvaartuigen, marine vaartuigen en nog enkele andere types, werden meldingen in verband met deze types schepen stevast door de FOSO verwerkt.

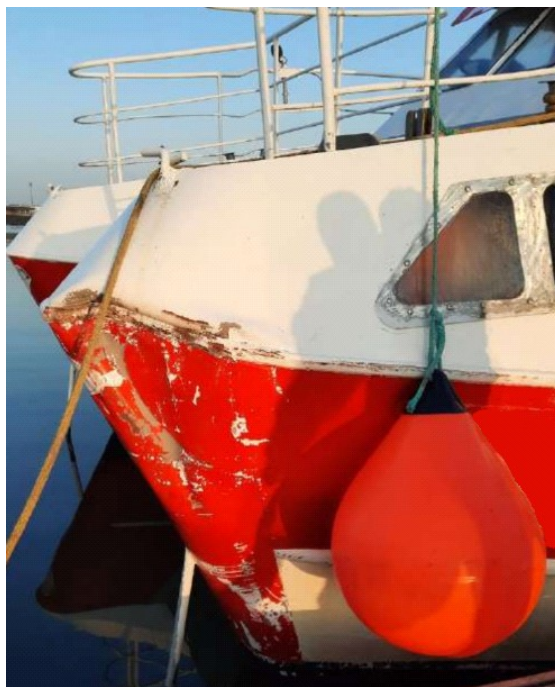


Grafiek 1 - Aantal door de FOSO ontvangen meldingen per type vaartuig

Uit grafiek 1, op pagina 6, blijkt dat ongevallen met vrachtschepen en pleziervaartuigen het grootste deel van de meldingen uitmaakt.

Een tweede indeling op basis van de ernst van het ongeval, geeft aan dat er zich toch nog een groot deel ernstige ongevallen hebben voorgedaan binnen de meldingen die de FOSO ontving.

Er werd één zeer ernstig ongeval gemeld waarbij het verlies van een mensenleven bijzonder te betreuren viel.

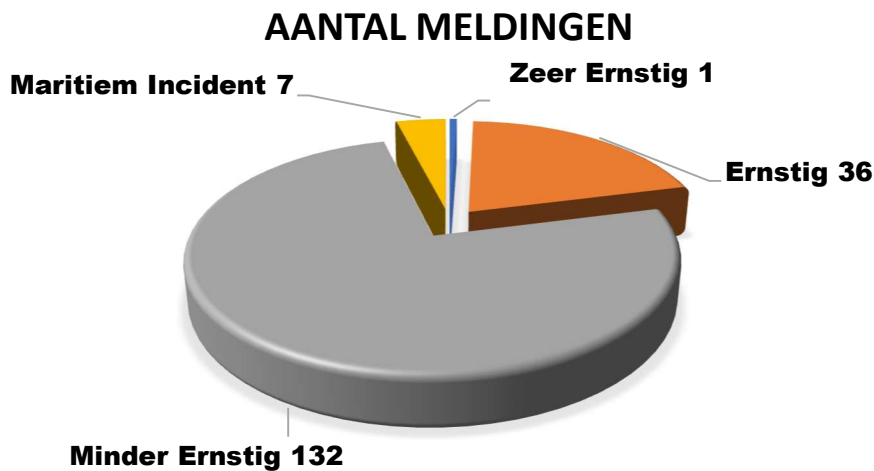


Figuur 2 - Schade aan viskotter na aanvaring

5. Verdeling van het aantal meldingen naar ernst

In het werkjaar 2021/2022 ontving de FOSO melding van een zeer ernstig incident waarbij een mensenleven te betreuren viel. Het ongeval gebeurde binnen de territoriale bevoegdheid van de FOSO en in overeenstemming met de vlaggestaat werd besloten om een gemeenschappelijk onderzoek te voeren. Het onderzoek is lopende en het eindrapport zal in het volgende werkjaar gepubliceerd worden.

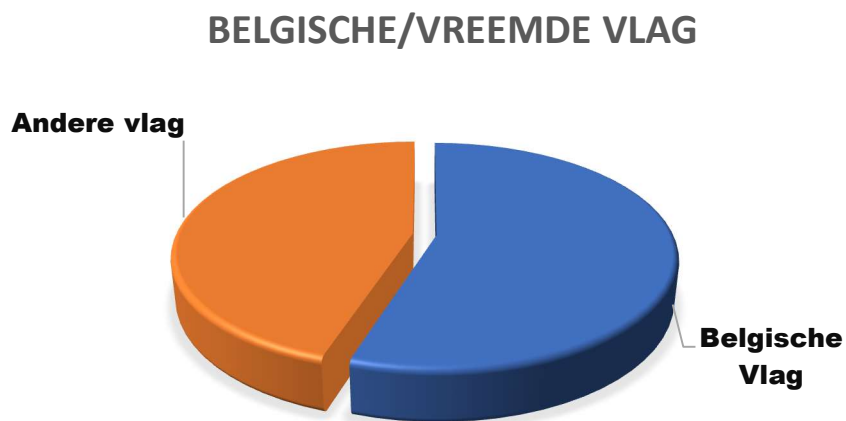
Daarbuiten werden er 36 meldingen ontvangen van ernstige scheepvaartongevallen. Elk van deze ongevallen werden aan een voorafgaande beoordeling onderworpen eer er al dan niet beslist werd om een onderzoek te voeren dan wel deel te nemen aan een onderzoek gevoerd door een onafhankelijk onderzoeksorgaan van een andere natie. De voorafgaande beoordeling gebeurde meestal op basis van een hele reeks verzamelde gegevens, en nam dus op zich een bepaalde tijd in beslag, echter, de beoordeling gebeurde steeds binnen de voorziene termijn.



Grafiek 2 – Aantal door de FOSO ontvangen meldingen per ernst van het ongeval

6. Verdeling Belgische/Vreemde vlag

Grafiek 3, op pagina 8, toont de verdeling van de meldingen van ongevallen met schepen varende onder Belgische vlag en varende onder andere vlaggen. Verschillende federale dan wel regionale diensten namen de FOSO steevast op in hun distributielijst bij scheepvaartongevallen, en Belgische reders hebben nog steeds een meldingsplicht, waardoor het aantal meldingen met Belgische schepen hoger was dan meldingen met schepen onder vreemde vlag.



Grafiek 3 – Verdeling Belgische/andere vlag bij melding van ongevallen

Grafiek 3, op pagina 8, duidt echter niet op een groter aantal ongevallen met schepen onder Belgische vlag, maar de grafiek slaat enkel op het aantal door de FOSO ontvangen meldingen van scheepvaartongevallen.



Figuur 3 - Voor de kust gestrande viskotter

7. Status van de onderzoeken

In het werkjaar 2021/2022 voerde of werkte de FOSO dan wel mee aan 12 onderzoeken naar de oorzaak van een scheepvaartongeval. Binnen hetzelfde werkjaar werd door de FOSO een onderzoek beëindigd.

De FOSO publiceerde in het werkjaar 2021/2022 in totaal drie onderzoeksrapporten via de website www.febima.be :



Grafiek 4 - Status van de onderzoeken waarbij de FOSO betrokken is

8. Aantal Onderzoeken



Figuur 4 - Door aanvaring beschadigde viskotter

9. Aanbevelingen en opvolging

In het werkjaar 2021/2022 publiceerde de FOSO 1 aanbeveling met name:” *The owner of the fishing vessel is recommended to organise the watchkeeping duties on board in such a way that the AIS status of the vessel and the navigation lights correspond to the navigational status of the vessel¹.*”

De partij aan dewelke de aanbeveling was gericht koos ervoor om niet te reageren op de aanbeveling.

¹ De namen van het vaartuig en de onderneming werden weggelaten om de privacy van partijen te beschermen

10. Financiën van de FOSO

Zoals de wet het voorschrijft werden vanaf de maand oktober 2021, aanslagbiljetten voor de FOSO bijdrage verstuurd naar, eigenaars dan wel uitbaters van Belgische schepen en de havens van Oostende, Zeebrugge, Gent, Brussel, Antwerpen en Luik, voor een totaal van 276.888 Euro.

De eigenaars/exploitanten van Belgische schepen zijn een bijdrage verplicht in functie van de tonnenmaat van een vaartuig, de havens innen een bijdrage van schepen onder vreemde vlag per aanloop in een Belgische haven en storten deze door in het fonds . Bij het afsluiten van het jaar 2021 waren de volgende bedragen in Euro, zoals in tabel 1 op pagina 11, geïnd:

Aanslagen Eigenaars/Exploitanten 2021	Inning Eigenaars/Exploitanten 2021	Aanslagen Havens 2021	Inning Havens 2021
72.122	68.143	189.831	189.332

Tabel 1 - aanslagen en inningen van de FOSO bijdragen

De laattijdige inning van bijdragen van eigenaars/exploitanten is grotendeels te wijten aan protesten van debiteuren die voor een vertraging van de inning zorgden.

11. Varia

- FOSO publiceerde samen met het Zeevisserijfonds² afdeling Preventie van arbeidsongevallen aan boord van vissersvaartuigen, PREVIS³, enkele verkorte onderzoeksrapporten met als doel deze te laten opnemen in de smartphone app van PREVIS. Op deze manier hoopte de FOSO met haar conclusies en aanbevelingen een meer gericht doelpubliek te kunnen bereiken.
- De FOSO verleende bijstand in verschillende onderzoeken gevoerd door onderzoeksorganen van andere vlaggestaten. Wanneer dit een onderzoeksorgaan uit een ander EU land is mogen daar volgens de directieve 2009/18 geen kosten voor worden aangerekend. Voor andere mag dit wel, echter op heden werd dat niet gedaan gezien de bijstand die door de FOSO aan zelfde organen wordt gevraagd, op heden ook niet wordt aangerekend.



Figuur 5 - Schermweergave van de previs app

² Het Zeevisserijfonds werd bij CAO in 1986 opgericht en dient bijgevolg sociale doelen zoals hierboven aangegeven en verzorgt de uitvoering van de Wet van 3 mei 2003 wet tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser met als uitvoeringsbesluiten het Koninklijk Besluit van 17 februari 2005. – tot uitvoering van de bepalingen van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser.

³ Previs is een afdeling van het Zeevisserijfonds en onderzoekt in samenwerking met een externe dienst voor preventie en bescherming op het werk elk arbeidsongeval dat zich voordoet aan boord van een vissersvaartuig.

12. Lijst met afbeeldingen

Figuur 1 - Olietanker in slecht weer waarbij mensenlevens verloren gingen	5
Figuur 2 - Schade aan viskotter na aanvaring	6
Figuur 3 - Voor de kust gestrande viskotter	9
Figuur 4 - Door aanvaring beschadigde viskotter	10
Figuur 5 - Schermweergave van de previs app	12

13. Lijst met grafieken

<i>Grafiek 1 - Aantal door de FOSO ontvangen meldingen per type vaartuig</i>	6
<i>Grafiek 2 – Aantal door de FOSO ontvangen meldingen per ernst van het ongeval</i>	7
<i>Grafiek 3 – Verdeling Belgische/andere vlag bij melding van ongevallen</i>	8
<i>Grafiek 4 - Status van de onderzoeken waarbij de FOSO betrokken is</i>	9

14. Lijst met Tabellen

Tabel 1 - aanslagen en inningen van de FOSO bijdragen	11
---	----

Federale Instantie voor Onderzoek van ScheepvaartOngevallen

Vooruitgangstraat 56 – B1210 Brussels – Belgium

Tel.: +32 2 277.43.43 – E-mail: secretariat@febima.fgov.be