



CESNI (20) 61
CESNI/PT (20) 83
1 februari 2021
Or. en fr/de/nl/en

WERKGROEP VOOR TECHNISCHE
VOORSCHRIFTEN
EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN
STANDAARDEN VOOR DE BINNENVAART

Samenvatting van de online-workshop op 12 oktober 2020 "Vergaring van ongevalgegevens in de binnenvaart"

Mededeling van het secretariaat

Voorzitters: Mw. Hofbauer (Oostenrijkse delegatie) en Mw. Klootwijk de Vries (IVR)
Secretariaat: Mw. Espenhahn
Gedetailleerd programma van de vergadering: *zie bijlage*

I. Context

Hoewel in de meeste landen op nationaal niveau ongevalgegevens vergaard worden, is de uitwisseling van gegevens tussen de verschillende landen en organisaties nog steeds moeilijk. Dit leidt ertoe dat er ook te weinig vergelijkbare gegevens ter beschikking staan die in nationale en internationale databanken opgenomen zouden kunnen worden. Dit vormt een rem op de mogelijkheden om aanbevelingen op te stellen ter voorkoming van vergelijkbare ongevallen. Het feit dat de melding van ongevallen in de binnenvaart niet verplicht is, maakt het er niet beter op.

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) heeft in 2019 besloten meer informatie bijeen te brengen over de vergaring van gegevens over ernstige ongevallen in de binnenvaart (PT-29), voor wat betreft de ervaringen, regelingen en aanpak op dit vlak.

II. Doelstellingen van de workshop

Tegen deze achtergrond organiseerde CESNI een workshop met de volgende doelstellingen:

- Het bijeenbrengen van personen uit verschillende lidstaten die betrokken zijn bij het vergaren van ongevalgegevens van de binnenvaart
- Beter zicht krijgen op de huidige methodologie en statistische concepten om vast te stellen waar in de lidstaten punten van overeenstemming of juist significante verschillen bestaan
- Informeren over de door de EUROSTAT Task Force verrichte werkzaamheden
- Verbeteren van de gegevensvergaring in Europa
- Beter overzicht scheppen door in kaart te brengen wie waar welke gegevens vergaart
- Onderzoeken wat de redenen zijn waarom gegevens niet vergaard worden
- Het belang benadrukken van de vergaring van ongevallen gegevens voor de algemene veiligheid in de binnenvaart
- de weg te effenen voor het tot stand brengen van een ongevallendatabank op internationaal niveau (met de vereiste vergelijkbaarheid en in samenwerking met verschillende partijen)
- De verschillende partijen ertoe brengen gegevens te verstrekken

III. Voorbeelden uit de praktijk op nationaal niveau

Mr BAČKALOV (Universiteit van Belgrado, Novimar): Analyse van gegevens over ongevallen in de binnenvaart: inzichten en mogelijke perspectieven (bijlage 1)

Dhr. BAČKALOV legt uit dat er voor het vergaren van gegevens in principe twee benaderingen mogelijk zijn:

- a) een kwalitatieve benadering: onderzoek naar specifieke/ernstige ongevallen om de achterliggende oorzaken, mechanismen en dynamiek van een ongeval te begrijpen, etc.
- b) een kwantitatieve benadering: gegevens over zo veel mogelijk ongevallen vergaren.

Hij legt er de nadruk op dat men in ieder geval over een representatieve hoeveelheid gegevens moet beschikken, wil men algemene conclusies kunnen trekken. In het kader van het NOVIMAR-project worden ook de mogelijkheden onderzocht voor geautomatiseerd varen en dus het reduceren van menselijk handelen, maar voor hem werpt dit de vraag op, wat dit betekent voor de veiligheid?

Als men de verschillende typen ongevallen nader onderzoekt, kan er een verband worden gevonden met de verkeersdichtheid, weersomstandigheden maar ook met de infrastructuur of operationele oorzaken. Hij gaat daarbij uit van de volgende ongevallentypen: aanvaringen met objecten, aanvaringen tussen schepen, aan de grond lopen, schade en brand, kapseizen, schipbreuk en zinken. Hij legt dit uit aan de hand van concrete voorbeelden waarbij hij Servië en Oostenrijk met elkaar vergelijkt. Ten aanzien van ongevallen die veroorzaakt werden door menselijk falen kan worden vastgesteld dat dit qua ongevallentype ongeveer drie keer minder voorkomt in Servië dan in Oostenrijk. Kijkt men echter naar het ongevallentype aanvaring, zijn de cijfers veel hoger: 77% voor Oostenrijk en 56% voor Servië.

Factoren zoals de weersomstandigheden zouden naar zijn mening nader onderzocht moeten worden. Dit speelt bijvoorbeeld op de Midden- en Beneden-Donau een grotere rol dan op de Boven-Donau, ondanks het feit dat deze drie riviergedeelten alle drie beschouwd worden als hetzelfde type waterweg (zone 3). Dit leidt tot de vraag of dat niet drie verschillende zones zouden moeten worden om voor de schepen andere technische vereisten vast te leggen die beter rekening houden met de mogelijke weersomstandigheden. Daarbij moet bovendien rekening worden gehouden met de mogelijke weersomstandigheden in de verschillende seizoenen. In het huidige regelgevende kader worden al deze factoren buiten beschouwing gelaten.

Verder wijst hij erop dat bepaalde categorieën gegevens ontbreken, terwijl zij toch nuttig zouden zijn, zoals de hoofdafmetingen van de schepen. Zij worden niet geregistreerd, hoewel zij toch belangrijk zijn, net als het soort vracht en de vervoerde hoeveelheid. Last but not least zijn bepaalde delen van de dag gevaarlijker dan andere, zoals bijvoorbeeld het varen 's nachts. Dit kan ook gekoppeld worden aan menselijk falen als oorzaak.

Conclusies: Er zijn veel gegevens beschikbaar, maar deze moeten bijeengesprokkeld worden aan de hand van rapporten die in verschillende talen opgesteld zijn, hetgeen een vertaling vergt. Verder dringt dhr. BAČKALOV aan op betere rapportageformaten, die gestandaardiseerd zouden moeten worden.

Dhr. VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat): Voorbeelden uit de praktijk in Nederland (bijlage 2)

In Nederland moeten alle ongevallen en incidenten die de veiligheid in gevaar brengen, worden gemeld bij de bevoegde autoriteit. Er bestaat dus een registratieplicht.

Dhr. VAN BRUMMELEN legt uit dat er twee gegevensbronnen zijn:

1. havenmeesters, en
2. onderzoeksinstanties.

Beide gebruiken specifieke registratiesystemen en met behulp van een registratieformulier (dat vandaag de dag webbased is) worden gegevens ingevoerd in een database, de SOS-database. Dit proces brengt veel werk met zich mee en vereist dus veel mankracht, net als bij de havenrapportage. Vervolgens moet de informatie verwerkt worden om geanalyseerd te kunnen worden. Alle ernstige scheepvaartongevallen worden met behulp van dit tool voor de gegevensrapportage gemeld. Voor de analyse kan verder ook nog gebruik worden gemaakt van een geografische tool (kaart) waar de verschillende ongevallen per jaar in staan.

Deze webbased rapportagetools maken het mogelijk om specifieke rapporten te genereren. Zij bieden zoekfuncties en vormen tevens een vertrekpunt voor gerichte training voor ongevallenpreventie.

De sterke kanten van deze vorm van gegevensvergaring zijn de volgende:

- een overzicht van de verschillende ongevalletypen en -plaatsen,
- een zeer goede registratie van alle ernstige ongevallen,
- het is mogelijk de gegevens te gebruiken voor een risicoanalyse en -monitoring,
- er kan een uitspraak worden gedaan over de oorzaken.

Hij geeft aan dat deze manier om gegevens te vergaren ook zwakke kanten heeft:

- om (individuele) oorzaken vast te kunnen stellen moeten de afzonderlijke ongevallen in detail onderzocht worden,
- het is mogelijk dat essentiële gegevens over de ongevallen ontbreken,
- gegevens kunnen inaccuraat zijn,
- de mate waarin ongevallen geregistreerd worden door degene die de gegevens verstrekt, kan in de tijd verschillend zijn.

Hij is van mening dat motivatie door middel van wetgeving of richtsnoeren belangrijk is, maar belangrijker is dat men begrijpt dat het delen van informatie een voordeel met zich meebrengt, temeer omdat het vergaren van gegevens veel werk met zich meebrengt.

Daarom komt in Nederland een groep deskundigen meerdere keren per jaar bijeen om als deskundigen deze problematiek te bekijken en een kwaliteitscontrole over de vergaarde gegevens uit te voeren. Er wordt dan ook gesproken over de ontwikkeling van nieuwe tools voor risicoanalyses en de analyse van de menselijke factor, een problematiek die zeer ingewikkeld ligt.

Hij wijst ook op het goede voorbeeld van de grensoverschrijdende samenwerking tussen België en Nederland. Er is niet alleen samenwerking door het delen van gegevens binnen het kader van een gemeenschappelijke risico-gebaseerde insteek, maar er wordt ook samengewerkt ten aanzien van de risicoanalyse voor het gebied van de Westerschelde. Op deze manier kunnen de maatregelen ter vermindering van de risico's in beide landen verbeterd worden.

Als aanvulling op de vergaring van gegevens is er ook een app voor mobieltjes van Rijkswaterstaat (Vaarmelder) beschikbaar waarmee onveilige situaties gemeld kunnen worden. Als er een ongeluk gebeurt, moet er echter nog steeds contact worden opgenomen met de bevoegde autoriteit.

Conclusies: Nederland beschikt over een uitgebreide scheepsongevallen-database (SOS database). Het verstrekken van gegevens wordt aangemoedigd en bevorderd, omdat er een wederzijds voordeel is. Er zijn verschillende webbased rapportagetools waarmee niet alleen maar gegevens vergaard en geanalyseerd kunnen worden, maar tevens ingezet kunnen worden voor een veiligheidsbeleid op basis van de risico's, het managen van scheepvaartactiviteiten en een regelmatige scheepsinspectie.

Dhr. NEHAB (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, WSV): Voorbeelden uit de praktijk in Duitsland (bijlage 3)

De ongevallenregistratie wordt verzorgd door twee instanties:

1. de vaarwegbeheerder en scheepvaartdienst (WSV-Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung), de federale autoriteit die valt onder het Duitse Bondsministerie voor Transport, en
2. de scheepvaartpolitie (Wasserschutzpolizei), de autoriteit van de bondsstaten, hetgeen dus overeenkomt met 15 verschillende scheepvaartpolitiediensten in Duitsland.

De scheepvaartpolitie valt onder de Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt¹ (GDWS). De ongevallenregistratie geschiedt aan de hand van een meldformulier voor scheepsongevallen, vergelijkbaar met wat in Nederland gedaan wordt. Dit formulier is nog niet gedigitaliseerd. Hoewel de meldformulieren worden opgeslagen door de GDWS, worden zij zelden gebruikt voor de evaluatie van de gegevens, aangezien dat zeer arbeidsintensief is. Om de zes maanden wordt er een rapport opgesteld door de GDWS voor het Duitse Transportministerie met behulp van een specifiek formulier.

De GDWS is op grond van de “Wet inzake de scheepsongevallen-database”², die aangenomen werd in 2013, wettelijk verplicht om een database voor scheepsongevallen in te richten en bij te houden (HAVARIS). Elk ongeval op zee- of binnenwaterwegen en in havens moet in deze database worden geregistreerd. Een precieze definitie van het begrip ongeval als een “*onvoorzien incident dat leidt tot letsel van personen, aanzienlijke materiële schade of aanzienlijke hinder van het scheepvaartverkeer*” bepaalt welke gevallen in de database opgenomen moeten worden. HAVARIS zal het mogelijk gaan maken de ongevallen te evalueren. De wet staat het toe dat de gegevens vanuit HAVARIS worden doorgegeven aan de CCR (met uitzondering van persoonsgegevens).

HAVARIS is echter nog niet ingericht als een digitale database. Het probleem hangt samen met de structuur van de autoriteiten in Duitsland. De toegang moet geregeld worden voor de WSV en voor de 15 verschillende scheepvaartpolitiediensten van de “Länder”, maar daarbij moet een hoog veiligheidsniveau worden gegarandeerd. Elke scheepvaartpolitiedienst werkt echter met een eigen intranet en deze netwerken kunnen vandaag de dag nog niet met het netwerk van de WSV verbonden worden.

Om te kunnen voldoen aan de wet is er echter een werkgroep in het leven geroepen om dit probleem op te lossen en een softwareapplicatie te onderzoeken die de aansluiting op HAVARIS mogelijk moet maken. Deze applicatie bestaat al en wordt voor veel verschillende doeleinden op federaal niveau gebruikt. Dit leidt dus niet tot extra onderhouds- of operationele kosten voor het systeem. Deze oplossing voldoet bovendien aan de strenge Duitse vereisten voor de gegevensbescherming aangezien het intranet werkt met een extra bescherming.

Deze werkgroep heeft ook een elektronisch meldformulier dat gebruikt kan worden door de scheepvaartpolitie om de ongevallen op een geharmoniseerde wijze te melden. Bij dit formulier hoort ook een document waar in detail in beschreven staat wat de eisen zijn waaraan voldaan moet worden.

Conclusies en perspectieven: In Duitsland wordt er nu gewerkt aan het elektronisch vergaren van ongevallengegevens. Voorzien is dat de database HAVARIS in 2021 in een “testomgeving” van start zal gaan, waarbij een latere aansluiting op een Europese database niet wordt uitgesloten.

¹ Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – GDWS, het Directoraat-Generaal Waterwegen en Scheepvaart

² Schiffsunfalldatenbankgesetz – Duitse wet inzake de scheepsongevallen-databank

IV. Geharmoniseerde methodologie – Overzicht van de werkzaamheden van de Task Force van Eurostat op het gebied van de passagiersvaart en resultaten van pilotstudies (bijlage 4)

Mw. ISCRU (EUROSTAT): Presentatie van de werkzaamheden van de task force van Eurostat op het gebied van de passagiersvaart en resultaten van pilotstudies (bijlage 4)

Mw. ISCRU legt uit dat de Europese Commissie en de lidstaten verplicht zijn cijfers te leveren op grond van Verordening (EU) 2018/974 (artikel 5) om onderzoek te kunnen doen naar de ontwikkeling van de binnenvaart aan de hand van statistieken over het passagiersvervoer.

De eerste stap in 2016/2017 was de instelling van een task force om de beschikbaarheid van gegevens over het vervoer van passagiers door de binnenvaart te bespreken, naast het vastleggen van de vereiste indicatoren en een methodologie voor het opstellen van statistieken over het passagiersvervoer.

Daarna heeft de Task Force in 2017/2018 feedback bijeengebracht over hun methodologische aanpak en deze in het licht van de reacties aangepast. De uiteindelijke methodologie werd eind 2018 goedgekeurd. Dit heeft de weg geëffend voor pilotstudies voor het opstellen van statistieken over het vervoer van passagiers, waarbij ook aandacht werd besteed aan ongevallen (zij het facultatief). In het kader van deze werkzaamheden heeft de Task Force niet alleen een geharmoniseerde methodologie voor de ongevallenstatistieken vastgelegd, maar ook een gemeenschappelijke definitie voor ongevallen in de binnenvaart.

De voorgestelde datasets van de methodologie zijn gericht op jaarcijfers met betrekking tot:

1. het aantal ongevallen en de ernst daarvan, onderverdeeld naar type ongeval en type schip;
2. het aantal ongevallen en de ernst daarvan, onderverdeeld naar ongevallenoorzaak en het feit of er al niet gevaarlijke goederen vervoerd werden;
3. het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden, onderverdeeld naar ernst van het letsel en de hoedanigheid van de gewonden.

In feite hebben alle landen deelgenomen aan de pilotstudies, maar de wijze waarop zij gegevens vergaren, verschilt. In Duitsland worden de ongevallen bijvoorbeeld meestal door de scheepvaartpolitie geregistreerd (terwijl HAVARIS in ontwikkeling is). Oostenrijk beschikt alleen over geaggregeerde gegevens. Nederland heeft verschillende instanties die zorgen voor de registratie, terwijl Roemenië alle gegevens krijgt via de regionale havenmeesters.

Conclusies: De meeste Europese landen vergaren en rapporteren gegevens over ongevallen in de binnenvaart, maar doen dit niet op dezelfde manier. Er is geen gemeenschappelijke methodologische aanpak. Dit zou verbeterd kunnen worden door gebruik te maken van het methodologisch handboek dat door Eurostat is opgesteld. Dit zou een leidraad kunnen vormen om de systemen voor de vergaring van ongevalgegevens te herzien.

Een EU-verordening voor ongevallenstatistieken in de binnenvaart is momenteel *niet* voorzien. Eurostat wil echter wel blijven werken aan de methodologie en deze aanpassen om de lidstaten verbeteringen voor te kunnen stellen.

V. Ervaringen van de verzekeringssector – Beschikbaarheid van gegevens bij verzekeringsmaatschappijen en mogelijkheden voor samenwerking

Dhr. DE BAKKER (EOC Insurance): De invalshoek van verzekeraars (bijlage 5)

EOC heeft tot doel het aantal ongevallen terug te dringen, samen te werken en snel ondersteuning te bieden bij ongevallen en daardoor te komen tot een gezonde verhouding tussen schade en verzekeringspremies. Door gegevens te vergaren wil men bij EOC een continu leerproces mogelijk maken.

Dhr. DE BAKKER wijst erop dat er grote verschillen zijn tussen de verzekeringsmaatschappijen als gevolg van de samenstelling van de vloot of het verschillende beleid van de verzekeraars. Het delen van gegevens zou zeer interessant kunnen zijn, maar er zijn haken en ogen. Ten eerste is de output moeilijk samen te voegen en ten tweede moet men bereid zijn tot samenwerking en het delen van gegevens. Last but not least is ook de gegevensbescherming niet eenvoudig, met name in de particuliere (verzekerings-) sector.

Een ander probleem is dat de nationale autoriteiten dit nationaal aanpakken en er dus geen grensoverschrijdende datasystemen worden gebruikt. Dit is echter van cruciaal belang als men onderzoek wil doen en "hotspots" voor ongevallen wil opsporen, oplossingen wil vinden en tot slot in staat wil zijn om de risico's te verminderen.

Conclusies: Dhr. DE BAKKER pleit voor één (openbaar) Europees systeem dat vrij eenvoudig van opzet zou moeten zijn, zodat een groot aantal landen daaraan kan bijdragen. EOC heeft al werkgroepen in het leven geroepen en informeert via de sociale media over preventieve maatregelen.

VI. Digitale tools

Dhr. VAN DER LINDE (Platform Zero Incidents, PZI) (bijlage 6)

Het hoofddoel van het Platform Zero Incidents bestaat uit het streven om in de binnenvaart te komen tot nul milieu-incidenten en geen ongevallen. Daarom concentreert men zich niet alleen op ongevallen, maar kijkt men ook naar "bijna-raak-ongevallen". PZI ziet zichzelf als een expertisecentrum voor het voorkomen van ongevallen en milieu-incidenten in de binnenvaart.

Er werd in 2015 een begin gemaakt met het bijeenbrengen van gegevens. Dit is de afgelopen vijf jaar voortgezet. Er wordt gebruik gemaakt van een elektronisch formulier dat niet zeer gedetailleerd is, maar door anonimiseren de gegevensbescherming waarborgt. De rapporten zijn onderverdeeld per activiteit en zijn gericht op

- man overboord,
- varen en afmeren,
- laden en lossen,
- incidenten met ernstige consequenties,
- incidenten die niet vaak voorkomen.

Vanaf 2015 tot 2020 (tot op de datum van heden) zijn er 4350 ongevallen en incidenten geregistreerd. Hiervan zijn er circa 2000 incidenten met gevolgen voor personen, het milieu of materiële schade.

Er worden regelmatig waarschuwingen en informatieflyers over veiligheidsaspecten verspreid. Zij zijn ook voor iedereen toegankelijk op de website van PZI³.

Er zijn ook best practices, richtsnoeren en bevindingen beschikbaar die op basis van de vergaarde gegevens zijn opgesteld.

Dhr. VAN DER LINDE legt het "human error syndrome" uit. Aangezien de menselijke factor in circa 80% van de incidenten een rol speelt, is het aanlokkelijk om de persoon in het stuurhuis als de verantwoordelijke aan te wijzen. Menselijk falen is echter *niet* de oorzaak van iets dat misgaat, maar een gevolg of een symptoom⁴. Er moet tevens gekeken worden naar de context waarbinnen corrigerende of mitigerende maatregelen getroffen werden, omdat deze rechtstreeks samenhangen met menselijk falen. Elke persoon is ingebed in een sociaal-technisch systeem en wordt daardoor continu beïnvloed.

³ Zie: <https://www.platformzeroincidents.nl/home/>

⁴ Zie: Prof. S. Dekker "[The field guide to understanding human error](#)", 2014

Conclusies: Het PZI streeft ernaar de veiligheid te verhogen. Er zijn geen commerciële aspecten, zodat de leden incidenten en “bijna-raak-ongevallen” op basis van feiten anoniem kunnen melden. Hierdoor wordt kennis en expertise vanuit de binnenvaartsector gebundeld op internationaal niveau. De werkzaamheden zijn gericht op nauwe samenwerking met de desbetreffende stakeholders. Het gaat er vooral om de echte oorzaak op te sporen, hetgeen veel verder gaat dan alleen wijzen op menselijke falen. Het platform is opgezet in 2015 als initiatief vanuit de sector zelf, door marktpartijen die graag een betere grip krijgen op factoren die van belang zijn voor hun eigen veiligheid.

Dhr. NIEUWESTEEG (Centre for the Law & Economics of Cyber Security, CLECS): Presentatie van adequate criteria voor het vergaren van gegevens op Europees niveau met inachtneming van de gegevensbescherming (bijlage 7)

Als onafhankelijk senior strategic cyber security advisor, gaat het dhr. NIEUWESTEEG er vooral om cybersecurity in een brede maatschappelijke discussie onder de aandacht te brengen.

Een goed voorbeeld is de jaarlijkse toekenning van een prijs aan Nederlandse bedrijven om transparantie en inspanningen op het gebied van de cybersecurity⁵ te promoten. Bedrijven hebben een beperkt budget voor cybersecurity en moeten dus in functie van de situatie bepalen welke maatregel het meest doeltreffend is. De bedrijven concurreren tot nu toe niet op het gebied van cybersecurity, het is eerder een kwestie van eigenbelang.

Dhr. NIEUWESTEEG legt uit dat het delen van informatie geld kost, maar de sociale voordelen niet noodzakelijkerwijs voor het grijpen zijn. Het gevolg zou kunnen zijn dat men het minder goed doet op de markt, omdat het de bedrijven netto geld kost om informatie te delen. Daar staat tegenover dat het delen van kennis over ongevallen sociaal gezien voordelen biedt, namelijk omdat er minder ongevallen plaatsvinden.

Als men dus het verband tussen de voordelen en kosten van data-aggregatie nader onder de loep neemt, kan men vaststellen dat het bereiken van een evenwicht niet gemakkelijk is: aan de ene kant de sociale voordelen bij het voorkomen van incidenten en ongevallen en dus een mogelijke reductie daarvan samen met een beter beleid, met aan de andere kant kosten die gedragen moeten worden door de particuliere ondernemingen voor gegevensbescherming, cybersecurity en de risico's van het delen van gegevens tegen de achtergrond van concurrentie. Over het algemeen is het zo dat regelgeving voor de gegevensbescherming het delen van data remt, net als cyber protection.

Wat zijn dan de beste strategieën om hier vooruitgang te boeken?

1. **Verhoog de sociale voordelen:** dit zou ertoe kunnen bijdragen meer sociaal welzijn te bereiken en positieve “spillover effects” voor andere sectoren.
2. **Meer voordelen voor iedereen afzonderlijk:** incentives in de vorm van subsidies, door meerdere partijen opgezette en innovatieve business cases in het kielzog van positieve “spillover effects”.
3. **Kosten voor particuliere bedrijven verminderen:** ondernemingen zouden de kosten voor cybersecurity kunnen verminderen door bijvoorbeeld te kiezen voor een cyber-verzekeraar. Om de kosten nog verder terug te dringen zouden kleine en middelgrote ondernemingen samen dit soort verzekeringen kunnen afsluiten of zij zouden samen als sector kunnen investeren in de naleving van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Conclusies en volgende stappen: Dhr. NIEUWESTEEG wijst op het risico dat cybersecurity gebruikt wordt als een excuus om geen bijdrage te leveren aan het delen van gegevens. Het delen van gegevens en kennis gaat echter hand in hand met maatregelen om incidenten tegen te gaan. Hij is van mening dat *elke* onderneming of stakeholder de sociale voordelen van gegevensaggregatie exact zou moeten bepalen. Verder zou verduidelijkt moeten worden in hoeverre er gezorgd kan worden voor individuele voordelen, samen met een vermindering van de kosten waar men zelf voor moet opkomen. Maar om deze vragen te beantwoorden, moet wel duidelijk zijn wie het besluitvormingsproces beïnvloedt.

⁵ <https://www.csarindex.eu/>

VII. Hoe is de huidige situatie – Hindernissen en mogelijkheden voor gegevensvergaring en gedachtewisseling (bijlage 8)

Mw. KLOOTWIJK DE VRIES, IVR, schetst een beeld van de huidige situatie op basis van de principes van gegevensvergaring. Zij verwijst naar de conclusies die getrokken werden tijdens het IVR-congres in Praag in juni 2019. Ook toen al werd gezegd dat de gegevens die er zijn, gefragmenteerd zijn en niet systematisch worden gedeeld. Ernstige ongevallen worden bovendien geregistreerd terwijl onveilig gedrag en kleine ongevallen – die hadden kunnen leiden tot ongevallen met slachtoffers – vaak buiten beschouwing worden gelaten (de Driehoek van Heinrich).

Een ander probleem is het feit dat er geen geharmoniseerde definitie bestaat van het begrip “ongeval”, zoals ook mw. Iscru van Eurostat al onderstreepte. Als elke lidstaat een andere definitie toepast, zullen de gegevens die op deze basis bijeengebracht worden, ook niet vergelijkbaar zijn.

Mw. ESPENHAHN van het CESNI-secretariaat geeft een kort overzicht van de huidige hindernissen zoals uiteenlopende statistische concepten en methodologieën. De gegevens zijn moeilijk vergelijkbaar, omdat er verschillende indicatoren/parameters worden gebruikt en ook de redenen voor het vergaren van de gegevens zeer uiteenlopend zijn. Dit zijn problemen die al lang bestaan gezien het feit dat het melden van ongevallen in de binnenvaart niet verplicht is (behalve voor gevaarlijke goederen).

Zij gaat in op verschillende mogelijkheden om deze problemen aan te pakken. Door transparante en betere communicatie tot stand te brengen tussen de binnenvaartautoriteiten (en ministeries) aan de ene kant en bureaus voor de statistiek aan de andere kant, kunnen hiaten in de beschikbare informatie worden geëlimineerd. Het vastleggen en toepassen van een gemeenschappelijke definitie van ongevallen en een geharmoniseerde methodologie zou een grote stap voorwaarts zijn om de gegevens op een vergelijkbare basis te kunnen registreren.

Conclusies en visie: Afgezien van de visie om te komen tot een meer gestandaardiseerde en geharmoniseerde gegevensvergaring, o.a. op basis van een gemeenschappelijke definitie van ongevallen, zouden alle betrokken partijen er belang bij hebben als ook onveilig gedrag en kleinere ongevallen (die grotere ongevallen tot gevolg zouden kunnen hebben) geregistreerd worden. Dit zou de ongevallenpreventie en veiligheid zeer ten goede komen. Hoewel het wellicht niet realistisch is om op korte termijn een gecentraliseerde Europese databank op te zetten, zouden er toch initiatieven ontplooid moeten worden om in deze richting te gaan werken. Er zou een CESNI-standaard tot stand gebracht kunnen worden om de samenwerking te bevorderen en de vergelijkbaarheid van de gegevens te verhogen.

VIII. Discussieronde

Een discussieronde van zestig minuten biedt alle deelnemers de mogelijkheid om van gedachten te wisselen. De discussieronde wordt geleid door mw. Frouwke Klootwijk-de Vries, IVR.

Dhr. BACKALOV (Universiteit van Belgrado) vestigt de aandacht op de ongevallenfrequentie. In vergelijking met de zeevaart zijn er vrij weinig ongevallen als men rekening houdt met de omvang van de vloot. Een vergelijking met ongevallengegevens voor het wegvervoer en de spoorwegen ligt niet voor de hand, omdat de omstandigheden nauwelijks vergelijkbaar zijn. Hij komt nogmaals te spreken op de human factor die niet-lineair is en daarom niet voorspelbaar. Als men kijkt naar de parameter van de scheepsbouw dan gelden voor de bouw van de schepen minimumvereisten. Zij moeten voldoen aan de technische standaarden, maar als het gaat om fouten die door mensen worden begaan, is een schip minder “resilient”.

Dhr. STANGL-BRACHNIK (Oostenrijk) vindt ook dat alleen door een gemeenschappelijke definitie van het begrip “ongeval” gegevens op internationaal vlak naast elkaar gelegd zullen kunnen worden. Voor de statistieken van arbeidsongevallen is al een definitie vastgelegd. Er zijn binnen dat kader gegevens beschikbaar die ook gedeeld zouden moeten worden (bijvoorbeeld aan de hand van het ENI-nummer van de schepen). Hij vraagt hoe ver Eurostat met de werkzaamheden is.

Mw. ISCRU (Eurostat) antwoordt op de vraag van Oostenrijk en legt uit dat de gemeenschappelijke definitie en methodologie niet alleen gebaseerd is op de procedures voor het weg- en spoorwegvervoer, maar vooral op die voor de zeevaart. De methodologie zal nog verder verbeterd worden voor de statistieken over het passagiersvervoer, maar de vergaring van ongevalgegevens zal geheel en al op vrijwillige basis worden gedaan. Als het rapport over de pilotstudies voorgelegd zal zijn aan het Europees Parlement, eindigt de taak van de Task Force. Eurostat werkt alleen samen met de nationale bureaus voor de statistiek, dus vraagt zij zich af hoe gegevens verkregen kunnen worden uit andere bronnen, respectievelijk, hoe de bureaus voor de statistiek gebruik zouden kunnen maken van deze bronnen.

Dhr. ARNTZ (IVR) wijst erop dat het vergaren van gegevens niet simpel is en ook de ongevalloorzaken complex zijn. Hij is van mening dat de menselijke factor nader onderzocht moet worden. Men spreekt van incidenten als gevolg van de “menselijke factor”, maar daarbij gaat het onder andere ook om communicatie en taalproblemen. Daarom moet de vraag opgeworpen worden van het doel. Benadert men de problematiek vanuit het standpunt van een verzekeraar of eerder economisch?

Hij stelt voor de volgende benadering te volgen: het begrip “ongeval” definiëren; het aantal geregistreerde details beperken, maar diepgaand onderzoek verrichten naar de achterliggende oorzaken; een databank bijhouden die vrij simpel van opzet is, met een minimale dataset, zodat er voldoende ondersteuning en bereidwilligheid is om gegevens te leveren en te delen.

Dhr. MAURER (Zwitserse delegatie) vestigt de aandacht op het feit dat de analyse van onveilig gedrag en kleine ongevallen zeer veel inzichten kan opleveren (Driehoek van Heinrich). Hij vraagt of dit soort incidenten in Duitsland geregistreerd worden. Dhr. NEHAB (Duitsland) antwoordt dat op grond van de Duitse wet inzake de registratie van scheepvaartongevallen alleen echte ongevallen geregistreerd moeten worden.

Dhr. VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat) zegt dat de nadruk moet liggen op een verdere vermindering van de risico's en dat de gegevens daarvoor slechts één instrument vormen. Naar zijn mening zal het minstens tien jaar duren om een gemeenschappelijke, internationale database tot stand te brengen. Om niet zo lang te moeten wachten met het verminderen van risico's, zou op zijn minst nu een gemeenschappelijke basis gevonden moeten worden voor bepaalde risico's, zodat de informatie die nu al beschikbaar is, meteen gedeeld kan worden. Hij stelt voor om te beginnen met het delen van informatie en daarna te gaan werken aan een gemeenschappelijke database.

Mw. SCHREIBERS (Intergo) brengt naar voren dat er meer gegevens nodig zijn om te leren van incidenten zodat risico's verminderd kunnen worden. Zij is van mening dat menselijk gedrag niet onvoorspelbaar is, maar dat men wel meer gegevens nodig heeft (tijd van de dag, gebruik van technische apparatuur, enz.). De hamvraag is dan hoe de kwaliteit van de meldingen verbeterd kan worden, terwijl vermeden wordt dat er niet voldoende gegevens gemeld worden. Naar mening van dhr. VAN BRUMMELEN hangt alles af van de motivatie van de betrokken partijen om gegevens te delen en de vereiste inspanningen voor de registratie te leveren. De huidige meldformulieren zijn te ingewikkeld en daarom te veel werk. Hij stelt voor om uit te gaan van een basis-set gegevens voor de meest voorkomende soorten ongevallen en misschien apart gegevens verzamelen als er vragen om de hoek komen kijken die diepgaander onderzocht moeten worden. Er zal altijd iets ontbreken, hoe gedetailleerd een formulier ook is. De interpretatie van de gegevens is het allerbelangrijkste, een op risico's gebaseerde benadering biedt meer inzicht in de hoofdoorzaken van een incident. “Keep it simple” en maak maximaal gebruik van de beschikbare gegevens.

Dhr. DELAERE (België) juicht het toe als er in CESNI/PT gewerkt zou worden aan de opstelling van een CESNI-standaard. Hij legt er de nadruk op dat de databases van de privésector andere doelen dienen dan wat in Europese regelgeving beoogd is. Hij vraagt zich af of een EU-richtlijn hier verbetering in zou kunnen brengen.

Mw. ISCRU wijst erop dat er geen EU-regelgeving voorzien is in de nabije toekomst. Wel wil men proberen de samenwerking met de EU-lidstaten op vrijwillige basis te versterken. De Task Force heeft geprobeerd een aantal opties aan te dragen voor een geharmoniseerde methodologie.

IX. Conclusies en aanbevelingen voor een voortzetting van de werkzaamheden in CESNI

In het licht van de verschillende presentaties en de standpunten die door de deelnemers van de workshop naar voren werden gebracht, trekt de VOORZITTER de volgende conclusies:

Er hebben meer dan zestig personen als genodigden en sprekers aan deze CESNI-workshop deelgenomen. De verschillende stakeholders (lidstaten, verzekeringsmaatschappijen, Eurostat, universiteiten, etc.) hebben allemaal hun eigen visie als het gaat om het vergaren van ongevalgegevens. Er is een interessante discussie gevoerd over de bestaande methoden voor het vergaren van gegevens, het gebruik en de analyse van gegevens, de lacunes, maar ook de best practices.

Voor alle deelnemers bood dit een goede gelegenheid om op een breed vlak meer kennis op te doen. Er werden verschillende methodologieën en statistische concepten voorgesteld, met name in het kader van de werkzaamheden van het Platform Zero Incidents en door de Task Force van Eurostat. Een geharmoniseerde aanpak voor de vergaring van ongevalgegevens op Europees vlak wordt toegejuicht, maar staat nog volledig in de kinderschoenen. Alle deelnemers zijn het erover eens dat een grote uitdaging erin bestaat een goed evenwicht te vinden tussen volledigheid en kwaliteit van de gegevens. De ontwikkeling van een minimum-data-set zou een eerste stap kunnen vormen. Wellicht is dat eenvoudig genoeg om iedereen ertoe aan te zetten kwalitatief goede data te verstrekken en is het voldoende om zoveel gegevens te krijgen dat de oorzaken van de ongevallen geanalyseerd kunnen worden en er lessen getrokken kunnen worden.

De open discussie aan het einde van de workshop maakte duidelijk dat doel en reden voor het vergaren van ongevalgegevens niet over een kam geschoren kunnen worden. Vrijwel alle sprekers hebben gewezen op het belang van de vraag "**waarom** vergaren wij gegevens en **welke** moeten dat zijn?". Dat het uiteindelijk gaat om minder ongevallen en meer veiligheid, was een vaststelling waar alle deelnemers het over eens waren. De weg daarheen, de instrumenten en het gebruik van databases vormen echter een ander verhaal.

Eurostat heeft beklemtoond dat er in de nabije toekomst geen EU-regelgeving voorzien is. Daarom zou CESNI als uitwisselingsplatform en om standaarden voor de binnenvaart tot stand te brengen hier een grote rol kunnen spelen.

Bijlagen:

- Programme of the Workshop
- Mr BAČKALOV (University of Belgrade, Novimar): An analysis of data on accidents on inland waterways: lessons learnt and a possible way forward
- Mr VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat): Examples of practical experience in the Netherlands
- Mr NEHAB (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, WSV): Examples of practical experience in Germany
- Ms ISCRU (EUROSTAT): Presentation of the work achieved by the Eurostat Task Force on passenger transport by Inland Waterways and results of pilot studies
- Mr DE BAKKER (EOC Insurance): By insurers perspective
- Mr VAN DER LINDE (Platform Zero Incidents, PZI)
- Mr NIEUWESTEEG (Centre for the Law & Economics of Cyber Security, CLECS): Good criteria for European data collection with respect to data protection
- Zoom on the current situation - Obstacles and opportunities for data collection and exchange
- SOS-Form

The Annexes are located on website under “Presentations”

Les annexes sont enregistrées sur le site sous « Présentations »

Die Anlagen stehen auf der Website unter „Präsentationen“

De bijlagen staan op de website onder “Presentaties”
