

#### Socio-economische onderzoekscel Visserij

##### Koen Mondelaers

Eenheid Landbouw en Maatschappij  
koen.mondelaers@ilvo.vlaanderen.be

##### Els Vanderperren

Eenheid Dier - Visserij  
Sectie Visserijtechniek  
els.vanderperren@ilvo.vlaanderen.be

##### Kim Sys

Eenheid Dier - Visserij  
Sectie Visserijtechniek  
kim.sys@ilvo.vlaanderen.be

##### Arne Kinds

Eenheid Dier - Visserij  
Sectie Visserijtechniek  
arne.kinds@ilvo.vlaanderen.be

##### Laura Schotte

Eenheid Landbouw en Maatschappij  
laura.schotte@ilvo.vlaanderen.be



© Véronique Hariga

LAURA SCHOTTE

Deze factsheet is opgesteld in kader van het project VALDUVIS. VALDUVIS ontwikkelt een methodologie om de duurzaamheid van de in België aangelande vis te scoren, zowel voor de ecologische, economische en sociale pijler.

Binnen de sociale pijler worden een aantal thema's behandeld, waaronder *veiligheid*. Hieronder volgt de reden voor selectie, de berekening en enkele opmerkingen en bedenkingen rond de indicator.

## Contents

I. Reden voor selectie .....	2
II. Veiligheid in de visserijsector: achtergrond .....	2
III. Indicator .....	3
IV. Benchmarking .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
V. Opmerkingen en bedenkingen .....	5
VI. Bronnen .....	6

## I. Reden voor selectie

Veiligheid aan boord is een erg belangrijk thema dat door een groot aantal *stakeholders* tijdens het MSP werd aangehaald. Een sector kan onmogelijk duurzaam worden beschouwd als de werknemers in onveilige situaties moeten werken. Zeker in de visserijsector speelt dit aspect een zeer belangrijke rol, een sector waarin jaarlijks wereldwijd meer dan 20.000 zeevissers omkomen (Roegiers *et al.*, 2012).

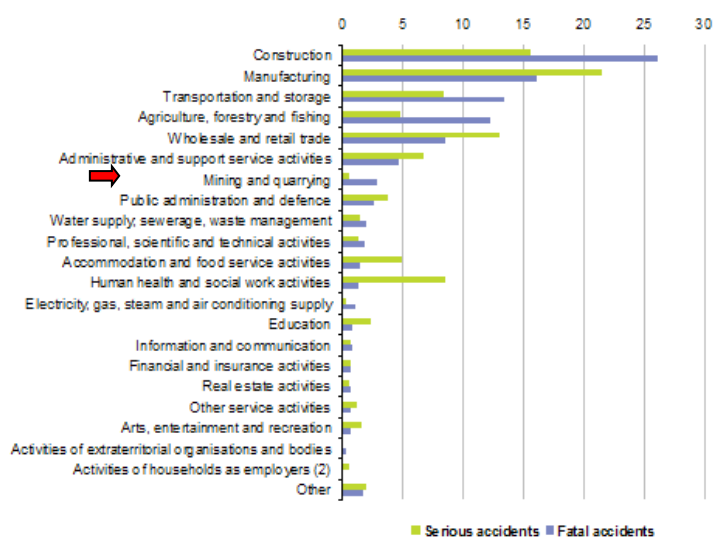
Niet alleen de directe impact van veiligheid aan boord – het voorkomen van werkgerelateerde ongevallen en ziektes – is belangrijk. De indirecte gevolgen van een veilige werkomgeving zijn minstens even belangrijk voor sociale duurzaamheid. Het zorgt ervoor dat werknemers zich gerespecteerd voelen, wat bijdraagt tot een betere relatie tussen reder en bemanning en een groter sociaal kapitaal. Dit sociaal kapitaal zorgt voor een gezonde en veerkrachtige gemeenschap.

In andere duurzaamheidsbeoordelingssystemen wordt veiligheid ook dikwijls opgenomen, vaak als onderdeel van een grotere indicator “werkomgeving” (Demeyer R. *et al.*, 2013; Grenz J. *et al.*, 2011; Vilain L. *et al.*, 2008). Hier is ervoor gekozen de indicator apart te scoren vanwege zijn erg groot belang voor de sector. Hieronder volgt een uiteenzetting over de veiligheidsproblematiek en bestaande preventiesystemen, de opbouw van de indicator en evaluatie hiervan en enkele bedenkingen.

## II. Veiligheid in de visserijsector: achtergrond

Zoals reeds hierboven aangehaald blijft de visserijsector eens van de gevaarlijkste sectoren. Data van de Europese Unie toont aan dat de landbouw- en visserijsector op de vierde plaats staat als het gaat om aandeel in dodelijke ongevallen (Figuur 1). Het is dan ook niet verwonderlijk dat er veel inspanningen worden geleverd om de veiligheid aan boord te vergroten.

Het werk van Cabeças & Nunes (2005) en Perez-Labajos (2007) geeft een overzicht van de belangrijkste internationale conventies ter bevordering van de veiligheid en gezondheid in de visserij. In 2007 werd door het ILO (International Labor Organisation) een conventie



(1) Estimates exclude Greece and Northern Ireland; estimates include a certain level of under-reporting for Bulgaria, Latvia and Romania.  
 (2) Fatal accidents, not available.  
 Quelle: Eurostat (online data codes: hsw\_n2\_01 and hsw\_n2\_02)

**Figuur 1: % ernstige en fatale ongevallen op het totaal van ongevallen (Eurostat)**

opgesteld: Work in Fishing Convention. Vandaag de dag hebben slechts vier landen de conventie al geratificeerd: Argentinië, Bosnië-Herzegovina, Marokko en Zuid Afrika. Dit is te weinig om het verdrag globaal bindend te maken. Vreemd genoeg heeft geen enkele lidstaat van de Europese Unie deze conventie al herkend. Nochtans bestaan er een groot aantal richtlijnen van de Commissie tot doel de veiligheid van werknemers, zowel algemeen als specifiek in de visserijsector, te beschermen (Cabeças & Nunes, 2005).

De veiligheid binnen de Belgische visserijsector is sterk verbeterd sinds het nieuwe sociaal statuut van 2005 en de daaropvolgende cao's. Het Zeevissersfonds, en meer specifiek de afdeling Previs (**P**reventie van arbeidsongevallen aan boord van **v**issersvaartuigen), heeft samen met de sociale partners<sup>1</sup> een reeks projecten opgestart. Deze gaan van het geven van opleiding, promoten en distribueren van veiligheidsmateriaal tot het uitgeven van een handboek "Vissers Vissen Veilig". Dit handboek bundelt een groot aantal informatie- en veiligheidsfiches, specifiek aangepast aan de Belgische situatie.

Daarnaast is er ook een externe arbeidsgeneeskundige dienst aangesteld, Provikmo, waarbij alle reders verplicht zijn aangesloten. Zij staan in voor de medische onderzoeken die vissers moeten ondergaan. Zeevissers zijn verplicht jaarlijks twee medische controles te laten uitvoeren, één preventieve gezondheidsbeoordeling als gevolg van de wetgeving "welzijn op het werk" (KB. 02/05/03) en één medische keuring voor het behoud van het vaarbewijs. Deze laatste keuring kan echter ook uitgevoerd worden door een erkende huisarts. Daarnaast doet Provikmo ook controles van de arbeidsomstandigheden en bijstand bij risicobeheersing.

Gezien het risicovolle karakter van visserij is het niet evident werknemers te verzekeren tegen werkongevallen. Indien dit bij een privéverzekeraar wordt afgesloten zou de te betalen premie voor de werkgever erg hoog zijn. Om situaties als deze te vermijden is er door de overheid een Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO) opgericht dat de rol van verzekeringsorganisme aanneemt. Jaarlijks betalen de reders een bijdrage gebaseerd om het forfaitair loon van zijn werknemers, wat een gunstiger tarief is dan in de privésector. Het FAO wordt bijgestaan door het Technisch Comité voor de Zeevisser, bestaande uit een aantal vertegenwoordigers van de werkgever- en werknemersorganisaties. Dit Comité beslist mee over het wel of niet toekennen van een verzekeringsuitkering aan de visser bij ongevallen. Al deze maatregelen zorgen voor een extra sociale bescherming van de zeevisser.

Ondanks deze (sociale) bescherming en preventiemaatregelen gebeuren er nog steeds ongevallen aan boord of wal. Wanneer dergelijks voorkomt moet dit op vraag van de Europese Commissie worden geregistreerd. In "European Statistics on Accidents at Work" (EC, 2013) wordt nauwkeurig uitgelegd in welke *format* deze gegevens moeten worden gerapporteerd. Al deze gegevens zijn dan, weliswaar in geaggregeerde vorm, terug te vinden op de website van Eurostat.

### III. Indicator

#### A. Opbouw

Het blijkt een moeilijke oefening te zijn om veiligheid te vatten in een indicator. Vaak wordt gebruik gemaakt van volgende benadering (ICES, 2012; DG MARE, 2013):

$$\frac{\text{aantal werkongevallen}}{\text{aantal werknemers}}$$

Toch blijft dit een vrij beknopte indicator die geen rekening houdt met de inspanningen die geleverd worden om de veiligheid te verbeteren. In het duurzaamheidsbeoordelingssysteem van Demeyer *et al* (2013) en IDEA (Vilain L. *et al.*, 2008) worden de genomen veiligheidsmaatregelen geëvalueerd. Die indicator ziet er ongeveer uit als volgt:

$$\frac{\text{aantal genomen maatregelen}}{\text{totaal aantal mogelijke maatregelen}}$$

Hierbij kan nog een onderscheid worden gemaakt tussen de wettelijk verplichte veiligheidsmaatregelen en de vrijwillig genomen extra inspanningen. In het beoordelingssysteem RISE (Grenz J., 2011) wordt op deze manier gewerkt. Een combinatie van bovenstaande aspecten geeft aanleiding tot de volgende drie evaluatiepunten:

---

<sup>1</sup> Werkgevers- en werknemersorganisaties: Rederscentrale enerzijds, BTB, ACV en ACLVB anderzijds.

- Het aantal werk-gerelateerde ongevallen en ziektes
- Het voldoen aan de wetgeving
- Het leveren van extra inspanningen

## B. Benchmarking

Dit zal gebeuren aan de hand van een *checklist*. Het principe hiervan is dat elk element op de checklist één punt oplevert. Is aan alle punten voldaan, dan behaalt men de maximale score, is aan geen enkel punt voldaan behaalt men nul.

### 1. Werkgerelateerde ongevallen en ziektes

Voor dit onderdeel wordt zoals hierboven reeds beschreven gekeken naar het aantal werkgerelateerde ongevallen en ziektes in verhouding tot het aantal werknemers. Het zou echter onrealistisch zijn te verwachten dat er gedurende een heel jaar geen enkel ongeval mag of kan voorvallen. In elke sector gebeurt af en toe wel een (klein) ongeval, dit wil niet zeggen dat deze daarom structureel onveilig is. Daarom wordt gekeken naar het *gemiddelde aantal werkgerelateerde ongevallen en ziektes* als *benchmark*.

Dit gemiddelde wordt elk jaar opnieuw bepaald op basis van de gegevens van het vorige jaar. Op deze manier is het ook mogelijk om na te gaan of nieuw ingevoerde veiligheidsmaatregelen een positief effect hebben. Scoort de rederij onder de benchmark bekomt hij score 1, vallen er meer ongevallen dan gemiddeld is de score 0.

VOORWAARDE	JA	NEEN
$\frac{\text{aantal werkongevallen en ziekten}}{\text{aantal werknemers}} \leq \text{gemiddelde sector}$	1	0

Vroeger (bij het papieren logboek) werden de ongevallen en/of ziektes ook geregistreerd in het logboek. In het E-catch logboek wordt dit niet meer gedaan. In 2010 werd het laatste statistische studie gepubliceerd over werkongevallen in de visserijsector voor de periode 2006-2008, dit op vraag van PREVIS. Zij baseerden zich hiervoor op drie databronnen: een Europees formulier, de gegevensbank van het Fonds voor arbeidsongevallen en het jaarverslag van het Fonds voor arbeidsongevallen (FAO, 2010). Gegevens voor deze deelindicator zullen dus in overleg met deze instanties moeten bekomen worden.

### 2. Voldoen aan wetgeving

In de wetgeving en het sociaal statuut liggen een aantal basisregels omtrent veiligheid van bemanning vast. Jaarlijks wordt elk schip hierop gecontroleerd door de Scheepvaartinspectie.

VOORWAARDE	JA	NEEN
<i>Voldoen aan wetgeving</i>	1	0

Om deze deelindicator te scoren wordt in ideale situatie samengewerkt met de Scheepvaartinspectie. Dit om dubbel werk te vermijden en de correctheid van de gegevens te verzekeren.

### 3. Extra inspanningen

Uiteraard staat het elke reder vrij extra preventie- en veiligheidsmaatregelen te treffen. PREVIS lanceert geregeld nieuwe projecten waar reders en/of vissers vrijwillig kunnen aan deelnemen. Door deze extra inspanningen mee te nemen in de indicator creëert dit een stimulans naar de reders toe om deze daadwerkelijk uit te voeren. Op basis van

informatie van PREVIS is volgende checklist opgesteld:

VOORWAARDE	JA	NEEN
<i>Aanwezigheid gangway</i>	1	0
<i>Aanwezigheid aldislamp</i>	1	0
<i>Gebruik Man Over Boord systeem</i>	1	0
<i>Aanwezigheid brandalarm, branddeken, brandemmers, ...</i>	1	0
<i>Aanwezigheid vrije val – knop lier OF Marelec systeem</i>	1	0
<i>Aanwezigheid beveiliging op de gieken</i>	1	0
<i>Aanwezigheid defibrillator</i>	1	0
<i>Aanwezigheid Immersion Suit</i>	1	0
<i>Aanwezigheid ringel voor vistaliehaak</i>	1	0
<i>Aanwezigheid en gebruik gezichtsbeschermers bij kuisen</i>	1	0
<i>Opleiding gevolgd: Vorkheftruck (indien van toepassing)</i>	1	0
<i>Opleiding gevolgd: Opvissen van explosieven</i>	1	0

Deze lijst moet natuurlijk regelmatig *geupdated* worden naar gelang sommige maatregelen wettelijk verplicht worden of er andere nieuwe bijkomen.

De combinatie van de drie kleinere *checklists* brengt het totaal aantal voorwaarden waaraan een schip moet voldoen op 13. De slechts mogelijke score is nul, waarbij men aan geen enkele voorwaarde voldoet en dus afbreuk doet aan de sociale duurzaamheid. Om de hoogst mogelijke score van 13 te behalen moet zowel het aantal ongelukken en ziektes onder het gemiddelde liggen, moet er voldaan zijn aan de wetgeving en moeten alle extra inspanning geleverd zijn. Om de interpretatie te vereenvoudigen kunnen de scores ook herschaald worden tussen 0 en 100.

## IV. Opmerkingen en bedenkingen

### Inhoudelijk

“Veiligheid” blijft natuurlijk nog steeds een abstract concept dat moeilijk in cijfers is weer te geven. Door hier een combinatie te maken van het aantal ongevallen en de geleverde inspanning wordt getracht een zo representatief mogelijke score te bekomen. Toch zijn er nog steeds dingen die moeilijk mee in rekening kunnen worden gebracht. Een voorbeeld hiervan is druggebruik aan boord. Het is een probleem dat zich, net zoals in de rest van de maatschappij, steeds vaker voordoet. Door de aard van het werk (lange uren, zwaar werk, veel weg van huis) is het niet eenvoudig om aan preventie en hulpverlening te doen. Om deze problematiek aan te pakken werd de campagne

“Clean Ship, No Shit” opgericht.

Het gebruik van drugs heeft ontegensprekelijk een negatieve invloed op de veiligheid aan boord, maar het is een probleem dat vele oorzaken kent. Negatief beoordelen omdat sommige bemanning kampt met een drugprobleem is een verkeerd signaal. Het duwt schepen, en de bijhorende bemanning, die al met een probleem kampen nog verder in de put. Het kan een aanleiding zijn om het bemanningslid met moeilijkheden te ontslaan, wat niet het beoogde effect is van deze indicator. Het ontwikkelen van een indicator die aantoont hoeveel inspanningen er worden geleverd om deze problematiek aan te pakken, zou wel een positieve stimulans zijn. Helaas staan we op dit moment nog niet zo ver.

#### Benchmarking

Door de structuur van de indicator is het zeer moeilijk om op Europees niveau te *benchmarken*. Veiligheidsmaatregelen die bij ons verplicht zijn, zijn dat misschien niet in andere landen en vice versa. Een mogelijke oplossing is het opstellen van *checklists* specifiek voor elke sector, aangepast aan de verschillende kenmerken en omgeving, waarna de scores herschaald worden tussen 0 en 100. Dit vergt echter veel kennis en een nauwe samenwerking met andere landen. Cabeças & Nunes (2005) en Perez-Labajos (2007) klagen het gebrek aan van internationale studies op vlak van veiligheid in de visserijsector. Door dit gebrek is het moeilijk sectoren over de grenzen heen met elkaar te vergelijken.

## V. Bronnen

Cabeças J.M., Nunes I.L., 2005. Fisheries Safety Management. Enterprise and Work Innovation Studies, No. 1, 2005. IET, Monte de Caparica, Portugal

Demeyer R. *et al.*, 2013. Duurzame fruitbedrijven. Bepalende factoren – indicatoren – hot issues. Departement Landbouw en Visserij. Afdeling Monitoring en Studie, Juli 2013

DG MARE, 2013. Studies for carrying out the Common Fisheries Policy: Lot 3 Socio-economic dimensions in EU fisheries. Final Report. European Commission, DG MARE MARE/2011/07

Europese Commissie, 2013. European Statistics on Accidents at Work (ESAW) – Summary Methodology.

FAO, 2010. De arbeidsongevallen in de zeevisserij van 2006 tot 2008.  
[http://www.faofat.be/site\\_nl/stats\\_etudes/etudes/secteurs/documents/zeevisserij1991-2008NI.pdf](http://www.faofat.be/site_nl/stats_etudes/etudes/secteurs/documents/zeevisserij1991-2008NI.pdf)

Grenz J., Schoch M., Stämpfli, Thalmann C., 2011. RISE Version 2.0 Field Manual. Swiss college of Agriculture (Bern University of Applied Sciences).

ICES, 2012. Report of the Working Group on The Ecosystem Effects of Fishing Activities (WGECO), 11–18 April 2012, Copenhagen, Denmark. ICES CM 2012/ACOM:26. 192 pp.

ILO, 2007. C188 – Work in Fishing Convention (No. 188). Adoption: Geneva, 96<sup>th</sup> ILC session (14 Jun 2007)

Perez-Labajos C., 2007. Fishing safety policy and research. Marine Policy 32 (2008): 40 – 45. Elsevier Ltd.

Roegiers B., Platteau J. & Van Bogaert T. (reds.), 2012. Visserijrapport 2012. Departement Landbouw en Visserij, Brussel

Vilain L. *et al.*, 2008. La méthode IDEA. Indicateurs de durabilité des exploitations agricoles. Troisième édition actualisée. Guide d'utilisation. Educagri éditions

---

EINDE FACT SHEET