

Vergaderjaar 2019–2020

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 277**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 mei 2020

Op 24 mei 2019 heb ik uw Kamer per brief (Kamerstuk 31 409, nr. 238) gemeld, dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) het sjourren van containers nader zou onderzoeken. De door de ILT opgestelde rapportage bied ik u hierbij aan<sup>1</sup>.

Aanleiding voor dit onderzoek was het incident met de MSC Zoe in de nacht van 1 op 2 januari 2019. Doel van het onderzoek was om te komen tot een actualisatie van het beeld van de praktijk van het sjourren. In 2009 was het sjourren van containers ook onderwerp van een inspectie-onderzoek.

Het onderzoek geeft aan dat er op alle typen schepen die containers vervoeren aandachtspunten zijn rond het vastzetten van lading. Vergelijken met de situatie in 2009 zijn er verbeteringen bij het sjourren van containers. Maar er zijn ook nieuwe aandachtspunten. Die hebben vooral te maken met de groei van het containervervoer en de omvang van de containerschepen zelf.

De ILT heeft vastgesteld dat 67% van de in totaal 69 in de Rotterdamse haven onderzochte zeeschepen de wetten en regels rond het laden en vastzetten van containers overtreedt. De overtredingen verschillen per schip van niet ernstig tot zeer ernstig. Opvallend is dat 36% van de gecontroleerde schepen de voorwaarden uit het Cargo Securing Manual (CSM), een verplicht wettelijk kader voor het veilig beladen en vastzetten van containers op zeeschepen, niet volgde (tegen 46% in 2009).

Omdat er naast verbeteringen ook nieuwe aandachtspunten zijn zal de ILT, o.a. binnen het kader van haar reguliere havenstaat- en vlaggenstaatcontroles, gericht aandacht blijven geven aan het sjourren van containers en

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

gerelateerde aspecten, zoals het vaststellen van het exacte gewicht van containers.

Hoewel uit het onderzoek van de ILT geen antwoorden kunnen worden afgeleid op de vraag waardoor de MSC Zoe in januari 2019 containers verloor, levert het onderzoek waardevolle inzichten op die ik zal meenemen in mijn toekomstige reactie op het komende rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar het ongeval met de MSC Zoe. In dat kader meld ik uw Kamer tevens dat Rijkswaterstaat een extra risicoanalyse is gestart naar het verlies van containers en deklading op de Noordzee. Het door de ILT uitgevoerde onderzoek zal hierbij betrokken worden. De uitkomst van deze extra risicoanalyse wordt verwacht na de zomer, en zal ik eveneens betrekken in mijn reactie op het OVV rapport.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga