

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2876

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Schonis** (D66) en **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rondetafelgesprek inzake MSC Zoe* (ingezonden 17 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 juni 2019).

Vraag 1

Bij hoeveel van de circa 110 schepen die jaarlijks worden geïnspecteerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), worden ernstige gebreken vastgesteld, die potentieel de veiligheid van mens en milieu in gevaar brengen? Hoeveel boetes of andere sancties zijn hiervoor uitgedeeld?

Antwoord 1

In 2018 werden tijdens de havenstaatinspecties van schepen onder buitenlandse lag die Nederlandse havens aandoen 1.287 schepen gecontroleerd, waarvan 113 containerschepen. Als een tekortkoming zodanig ernstig is dat het niet verantwoord is het schip naar zee te laten vertrekken, bestaat de sanctiemogelijkheid om een schip aan te houden. Dat is in 2018 bij containerschepen 7 keer voorgekomen. In 5 gevallen betrof het overtreding van voorschriften uit het MARPOL verdrag met betrekking tot milieu. In 2 gevallen betrof het overtreding van voorschriften uit het Loadline verdrag. Dat betreft meestal schades die de zeewaardigheid beïnvloeden, bijvoorbeeld gaten in het dek of de romp van een schip. Er zijn voor deze overtredingen geen andere sancties opgelegd.

Vraag 2

Komen schepen, reders en sjobedrijven waarbij eerder overtredingen zijn vastgesteld, onder verscherpt toezicht?

Antwoord 2

In het datasysteem THETIS, dat door het European Maritime Safety Agency is opgezet en wordt onderhouden, worden schepen die tekortkomingen hebben via inspectierapportages gemeld. Deze meldingen kunnen leiden tot wijziging van het risicoprofiel van een schip, waardoor er meer havenstaatinspecties op dat schip moeten worden uitgevoerd.

Het streven is dat de schepen die Europese wateren aandoen ten minste eenmaal in de drie jaar geïnspecteerd worden binnen Paris MoU-verband.

Afhankelijk van het risicoprofiel van het schip kan de inspectiefrequentie oplopen naar twee keer per jaar. Reders komen in beeld via hun schepen. Er wordt geen direct toezicht gehouden op reders. Als er veel naleeftekorten zijn op schepen van een bepaalde reder, dan wordt die reder hierop aangesproken. De kapitein is verantwoordelijk voor de belading van het schip in overeenstemming met de geldende internationale regels en daarmee ook voor het werk van de sjobedrijven.

Vraag 3

Als de «lashing rods» waarmee de containers vastzitten zo gemaakt moeten zijn dat containers bij te veel slagzij losbreken en overboord slaan om te voorkomen dat het schip kapseist, is dan de stapel containers niet sowieso te hoog? Moeten de marges voor veilig laden en varen niet veel ruimer zijn, zodat het bewust laten losscheuren bij «normaal» ruig weer niet voorkomt?

Antwoord 3

Schepen worden voor ingebruikname gekeurd door een klassenbureau. Daarbij wordt ook gekeken of het schip met de beoogde lading intrinsiek veilig kan worden geacht. Daarnaast wordt periodiek vastgesteld of schepen blijven voldoen aan veiligheids- en stabiliteitseisen. Voor het beladen wordt een stabiliteitsberekening gemaakt die uitgaat van alle lading die aan boord staat bij vertrek. Containers moeten zo zijn vastgezet dat ook bij veel slagzij geen containers overboord slaan. Het overboord slaan van containers kan in het uiterste geval zelfs een negatieve invloed op de stabiliteit van een schip hebben. Sjorringen zijn er dus op gericht om alle lading aan boord te houden. Het bewust laten breken van sjorringen bij bepaalde omstandigheden is dus geen maatregel die wordt ingezet.

Vraag 4

Waarom komt er geen speciale plek op schepen voor containers met gevaarlijke lading, waar ze wel buiten, maar ook laag en in lage stacks staan, zodat ze een gering risico voor het schip vormen, maar ook niet snel overboord slaan?

Antwoord 4

Voor containers beladen met gevaarlijke stoffen gelden uitgebreide regels op grond van de IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code). In deze code zijn transportvoorschriften voor onder meer containerschepen opgenomen. Deze gaan onder meer over het beladen van containers, de locatie van containers met gevaarlijke stoffen aan boord en de aan te houden veiligheidsmarges in verband met mogelijke incompatibiliteit van gevaarlijke stoffen. De voorschriften in de IMDG Code bieden voldoende waarborgen ten aanzien van veilige opslag van gevaarlijke lading aan boord. Het is de verantwoordelijkheid van de verschepers/verladere en de kapitein van het schip om aan de voorschriften van de IMDG Code te voldoen.

Vraag 5

Ten koste van welke andere controlerende taak van de ILT gaat het aangekondigde extra toezicht op het veilig vastzetten van lading?

Antwoord 5

De verschuiving van aandacht binnen het werkveld zeescheepvaart is mede ingegeven door het incident met de MSC Zoe. Naar aanleiding daarvan wil de inspectie beter zicht krijgen op de risico's en de naleving van het vastzetten van lading.

Met het extra toezicht op het vastzetten van lading zijn 50 controledagen gemoeid. Met het oog hierop is de afweging gemaakt om over het geheel van het brede scheepvaarttoezicht minder in te zetten op diverse andere onderwerpen. Tijdelijk worden minder controles uitgevoerd aan boord van zeeschepen op milieu gerelateerde onderwerpen en op andere veiligheidsaspecten dan vastzetten van lading.

De totale inspectie-inzet op de zeescheepvaart blijft dus gelijk. Alleen treedt met het extra toezicht op het vastzetten (sjorren) van lading een verschuiving op in het type inspecties.

Vraag 6

Welke (persoonlijke) privacyissues zijn gemoeid met de vertrouwelijkheid van vrachtbrieven en ladingen? Kunnen ladingdeclaraties en vrachtbrieven niet zo geanonimiseerd of gecodeerd worden dat de inhoud van een container wel bekend of opvraagbaar is, maar de details van de eigenaar niet? Welk bezwaar zou hiertegen zijn?

Antwoord 6

De Wet openbaarheid van bestuur (Wob) neemt het algemeen belang van openbaarheid als uitgangspunt. Kort samengevat worden documenten waarover een bestuursorgaan de beschikking heeft openbaar gemaakt, tenzij daarop één van de in de Wob genoemde uitzonderingsgronden van toepassing is. Eén van die uitzonderingsgronden betreft de situatie waarin om openbaarmaking van bedrijfs- en fabricagegegevens wordt verzocht die vertrouwelijk aan de overheid zijn verstrekt. Als een bestuursorgaan naar aanleiding van een Wob-verzoek informatie openbaar wil maken, terwijl een belanghebbende (bijvoorbeeld het bedrijf dat de bedrijfs- en fabricagegegevens aan de overheid heeft gegeven) daartegen mogelijk bedenkingen zal hebben, moet het bestuursorgaan aan die belanghebbende vooraf om een zienswijze vragen.

Voor ladinglijsten die aan een bestuursorgaan zijn verstrekt, geldt dus dat ze openbaar gemaakt kunnen worden, tenzij op informatie opgenomen in die ladinglijsten één van de uitzonderingsgronden van toepassing is. Informatie over louter de inhoud van containers valt niet snel onder de uitzonderingsgronden, alleen bedrijfs- en fabricagegegevens worden niet verstrekt.

De Wob systematiek is ook toegepast op het specifieke geval van de MSC Zoe. Ladinglijsten zijn door bij de MSC Zoe betrokken partijen (Mediterranean Shipping Company (MSC) en Maersk) vertrouwelijk aan de overheid ter beschikking gesteld.

De ladinglijsten bevatten, naast globale informatie over de producten in de containers, ook meer specifieke gegevens over de bedrijfsvoering van deze partijen. Bovendien bevatten deze lijsten informatie met betrekking tot de afzet van producten of de kring van afnemers of leveranciers van de bedrijven die gebruik maken van de diensten van MSC en Maersk om goederen te vervoeren. Alleen deze informatie wordt als bedrijfsvertrouwelijk beschouwd. Voor het overige is de beschikbare informatie over de producten in de containers openbaar gemaakt.

Vraag 7

Welke regels en internationale afspraken moeten worden gewijzigd om de inhoud van containers en hele scheepsladingen bij calamiteiten snel beschikbaar te krijgen?

Antwoord 7

Verschepers/verladere moeten aan de kapitein of diens vertegenwoordiger ruimschoots voor het laden de juiste informatie over de lading verstrekken, zodat de voorzorgsmaatregelen die voor een juiste stuwage en het veilig vervoer van de lading nodig zijn, kunnen worden uitgevoerd. Daarbij gaat het vooral om informatie over het gewicht van containers en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Voor overige geladen stoffen en producten moet globale informatie worden versterkt. De betreffende regels komen voort uit het SOLAS-verdrag (en daaruit voortvloeiende codes) en het Verdrag van Nairobi inzake wrakopruijing.

Uit de evaluatie van het ongeval met de MSC Zoe moet blijken of de informatie in dit geval voldoende is geweest en of er volgens de regels is gehandeld. Afhankelijk daarvan zal worden bekeken of er in internationaal verband ingezet moet worden op aanpassing van regels.

Vraag 8

Zijn de vrachtbrieven en de inhoud van schepen en containers ook onbekend en niet beschikbaar voor de douane? Zo nee, waarom dan wel voor andere overheidsdiensten?

Antwoord 8

De douaneformaliteiten moeten worden gedaan bij de douane van het land waar het schip een haven bezoekt. Als een schip een haven in de EU aandoet moet er voor alle lading informatie worden verschafte. Als een schip een bepaald land bezoekt weet de douane van dat land dus de inhoud van het schip en van de containers.

De MSC Zoe heeft tijdens haar reis geen haven in Nederland aangedaan. Daarom is de inhoud van de containers voor de Nederlandse douane onbekend.

Voor de in Nederland aangespoelde goederen moet zo veel mogelijk de normale procedure bij binnenkomst van goederen in de EU alsnog worden vervuld. De strandvonder moet dan melding doen van het aanspoelen van de goederen. Dit gebeurt ook in het geval van de lading van de MSC Zoe.

Vraag 9

Klopt het dat het steeds drukker wordt op de scheepvaartroutes langs Nederland? Klopt het dat daarmee ook het risico op ongelukken met grote (container)schepen is toegenomen? Kunt u toelichten op welke manier deze toename van risico's wordt geadresseerd?

Antwoord 9

Het aantal scheepsbewegingen op de Noordzee laat een licht dalende trend zien. De hoeveelheid vervoerde lading groeit echter. Dit vindt zijn oorzaak in de schaalvergroting van de schepen.

Tegelijkertijd zal het steeds voller worden op de Noordzee, met name als gevolg van de aanleg van windparken. Initiatieven die veel ruimte nodig hebben en beperkingen met zich meebrengen voor de vaar- en uitwijkruimte voor zeeschepen kunnen zorgen voor risico's. In het kader van de plannen voor windenergie op zee worden deze risico's daarom momenteel inzichtelijk gemaakt. Vervolgens kan worden bepaald welke mitigerende maatregelen nodig zijn teneinde de veiligheid voor de scheepvaart te garanderen.

Vraag 10

Welke risico's zouden erbij komen als alle grote (container)schepen worden verplicht om de verder gelegen vaarroute van Oost-Friesland Stelsel en German Bight Western Approach te nemen? Bent u bereid dit bij de International Maritime Organization (IMO) aan te kaarten?

Antwoord 10

Nederland heeft op de Noordzee in IMO verband uitgebreide routeringsmaatregelen genomen. Boven de Waddeneilanden zijn er diverse door IMO vastgestelde routes. Het meest noordelijk ligt de diepwaterroute (tankerroute), bedoeld voor schepen met grote diepgang of met bepaalde gevaarlijke stoffen. De meest zuidelijke route is niet toegestaan voor een aantal scheepsklassen.

Containerschepen vallen hier niet onder. Er zijn daarmee nu geen beperkingen voor containerschepen om de zuidelijke route te nemen.

Als een land scheepvaartroutes of daaraan verbonden voorwaarden wil veranderen moet het daartoe een voorstel doen aan de IMO, zodat alle lidstaten daarop kunnen reageren alvorens IMO besluit over dergelijke routes. Een mogelijke aanpassing van de route voor containerschepen kan Nederland daarmee niet zelf bepalen.

De huidige routes boven de eilanden zijn ontworpen om optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte en tegelijkertijd rekening te houden met andere gebruikers. In dit specifieke geval ligt er een groot (internationaal) Defensie-oefengebied tussen de zuidelijke en de noordelijke (diepwater) route. Bij de breedte van de routes wordt onder meer gekeken naar de verkeersintensiteit. Met deze en andere factoren komen scheepvaartexperts tot een inhoudelijk ontwerp dat eerst op nationaal niveau besproken wordt met vertegenwoordigers van de scheepvaartsector en andere gebruikers. Daarna volgt bestuurlijke instemming van alle departementen die betrokken zijn bij de Noordzee. Na dit proces volgt de internationale behandeling. Het internationale traject is gelijk voor nieuwe routes en wijziging van bestaande routes.

Zowel voor Nederland als Duitsland zijn de uitkomsten van de lopende onderzoeken belangrijk. Afhankelijk van de uitkomsten en aanbevelingen van

de onderzoeken zal in overleg met Duitsland worden bepaald welke vervolgstappen (in internationaal verband) aan de orde zijn en haalbaar lijken.

Vraag 11

Op welke manier en door wie wordt er gecontroleerd of schepen wel de juiste routes bevaren? Hoe wordt hierop gehandhaafd?

Antwoord 11

Alle wereldwijd vastgestelde routeringsmaatregelen zijn gepubliceerd in de IMO ships» routeing guide, waarbij een verkeersscheidingstelsel de hoogste status geniet. Hierbinnen moet elk schip zich houden aan specifieke verkeersregels zoals vastgelegd in de Collision Regulations (COLREG verdrag). Buiten de verkeersscheidingstelsels bestaan er andere routeringsmaatregelen, zoals aanbevolen routes, vaarrichtingen en voorzorgsgebieden, maar mag een schip vrij varen.

De Kustwacht heeft een algemeen beeld van de scheepvaart op de Noordzee en ook in verkeersscheidingstelsels. De Kustwacht handhaaft de naleving van de voorwaarden voor de diepwaterroute met het kustwachtvliegtuig, door internationale samenwerking (de diepwaterroute loopt immers door meerdere landen) en door middel van deskcontrole. Daarnaast ziet zij toe op een juist gebruik van de internationaal vastgestelde verkeersscheidingstelsels.

Vraag 12

Is er contact geweest met de herkomsthaven van de MSC Zoe en wordt daar onderzoek gedaan naar de oorzaak en/of de eigen rol in deze ramp?

Antwoord 12

Er is contact geweest tussen de Nederlandse politie en Port of Sines in Portugal. Dit was de laatste haven die de MSC Zoe aandeed voor het ongeval plaatsvond. Het contact van de politie met de autoriteiten in Portugal maakt deel uit van het strafrechtelijk onderzoek. Daardoor kan hierover op dit moment geen nadere informatie gedeeld worden.

Vraag 13

Zijn er verscherpte veiligheidseisen voor containers met gevaarlijke lading en, zo ja, waar bestaan deze uit? Bent u bereid om extra eisen, zoals stevigheid en traceerbaarheid via GPS en sonar, op te nemen als eis en te bespreken in internationaal verband?

Antwoord 13

Zie het antwoord op vraag 4. In de IMDG Code is gesteld dat de constructie van een container geschikt moet zijn voor de te vervoeren lading. De eisen ten aanzien van het transport van gevaarlijke lading zijn toegespitst op de gevaarseigenschappen van de lading. Daarnaast zijn er algemene eisen aan een container. Deze eisen liggen vast in de International Convention on Safe Containers (CSC 1972) en de CTU-Code (Cargo Transport Unit Code) met hierin ook een verwijzing naar de relevante ISO standaarden. TNO verkent in opdracht van het Ministerie van IenW de technische mogelijkheden om containers bij incidenten gemakkelijker te kunnen opsporen. Effectiviteit en haalbaarheid van beschikbare systemen zijn onderdeel van deze verkenning, waarvan de resultaten deze zomer worden verwacht. Na oplevering van de verkenning worden eventuele vervolgstappen bepaald. Opgemerkt zij dat er wereldwijd tientallen miljoenen containers zijn. Daarom zijn eventuele afspraken alleen te realiseren in internationaal verband.

Vraag 14

Welke extra eisen aan de veiligheid van schepen en lading kan Nederland stellen aan schepen die ons land passeren zonder hier aan te meren? Tot hoever strekt de bevoegdheid van de Kustwacht en andere diensten om schepen op zee te controleren en gebeurt dit ook?

Antwoord 14

Nederland kan als Kuststaat geen extra eisen aan de veiligheid van schepen of lading stellen aan schepen die ons land passeren. Veiligheidseisen aan internationaal opererende schepen worden in internationaal verband ontwikkeld. De naleving van die eisen wordt gecontroleerd via vlaggenstaatcontroles en havenstaatcontroles. De Kustwacht heeft de bevoegdheid om op de naleving van veiligheidseisen te controleren binnen de territoriale wateren, en doet dit ook. De verschillende handhavende diensten werken samen in Kustwachtverband.

Vraag 15

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het algemeen overleg Maritiem op 29 mei 2019?

Antwoord 15

Ja.