

Aan: de woordvoerders Tweede Kamer i.r.t. containerramp MSC Zoë

Nummer:	2019-mm/007	Datum:	30 april 2019
Referentie:	KIMO2019-07/mm	Contactpersoon:	J.J. Midavaine
Betreft:	Suggesties en aanbevelingen in afhandeling containerramp	Website:	kimonederlandbelgie.org
Bijlagen:	KIMO-001 MSC Zoë, KIMO-Resl 1/08		

Geachte meneer/mevrouw,

Op 2 januari 2019 verloor het transportschip MSC Zoë 342 zeecontainers. Sindsdien zijn de zee en stranden van het UNESCO Werelderfgoed Waddengebied en de Waddenkustgemeenten vervuild. In een brief van 10 januari (KIMO-001 MSC Zoë, bijgesloten) uitten wij onze zorgen over containertransport en de gevolgen van de containerramp aan minister Van Nieuwenhuizen. Als antwoord op deze brief hebben we helaas alleen een uitnodiging mogen ontvangen voor een plek op de publiekstribune tijdens AO Maritiem op 29 mei 2019.

KIMO Nederland en België is de vereniging van kustgemeenten. Als gemeenten werken we gezamenlijk toe naar doelen op het gebied van veiligheid, milieu en economie op de Noordzee, de Waddenzee, de kustwateren en het overgangsgebied van land naar zee. KIMO Nederland en België is een onderdeel van KIMO International, een netwerk van ca. 70 kustgemeenten uit 8 landen in Noordwest-Europa. Als organisatie van lokale overheden, treden we in overleg met andere overheden en organisaties om onze doelen te realiseren.

Ondanks de brief van 10 januari jl. werd KIMO niet benaderd voor het [Rondetafelgesprek inzake afhandeling containerramp MSC Zoë](#) van 10 april 2019. De afwezigheid was opvallend aangezien KIMO voor en met het Ministerie van I&W het project Fishing for Litter coördineert. Het project Fishing for Litter houdt in dat vissers afval inzamelen dat zij bij het vissen in hun netten krijgen en aan de wal voor verwerking afgeven. Dit project staat ook genoemd in de kamerbrieven van [22 februari 2019](#) en [29 maart 2019](#) van minister Van Nieuwenhuizen over de stand van zaken van de containerramp van de MSC Zoë.

KIMO lobbyt al jaren voor de aanpak van de risico's van het bestaande containervervoer. Wij kunnen en willen deels de oplossing van het vervuilingprobleem verzorgen, maar daar is wel uw financiële hulp als Rijksoverheid voor nodig. Als mede bestuurders vragen wij daarom uw aandacht voor onze concrete suggesties. Deze helpen u in het formuleren van Kamervragen en bieden ondersteuning tijdens debat over de afhandeling van de containerramp MSC Zoë.

Risico's veiligheid en milieu onderschat

De Noordzee is met ongeveer 260.000 scheepsbewegingen (> 300 bruto tonnage, GT) jaarlijks één van de drukst bevaren zeeën ter wereld. De huidige ramp is weliswaar van grote omvang, maar het verlies betreft nog geen 1,5% van de laadcapaciteit van wat containerschepen tegenwoordig kunnen vervoeren. Die capaciteit betreft tot 20.000 containers en de huidige ontwikkelingen in de scheepsbouw gaan richting schepen met een bijna dubbele capaciteit. Als een dergelijk schip vergaat, dan ontstaat een geheel andere, veel ernstiger situatie.

Gelet op het grote aantal scheepsbewegingen binnen onze landsgrenzen is een dergelijk voorval niet ondenkbaar. De Noordzee voor onze kust is door ACCSEAS aangemerkt als gebied met een zeer hoog risico tot aanvaringen. De energietransitie, die de beschikbare ruimte voor de scheepvaart en visserij vermindert, verhoogt dit risico.

Verbeterde aanpak

In het verleden hebben wij de huidige wijze van containertransport nationaal en internationaal aangekaart conform een internationale resolutie (KIMO-Resl 1/08, bijgesloten). Het baart ons zorgen dat bij het ontwerp van schepen en het sjoeren van lading rekening gehouden wordt dat containers in grote hoeveelheden overboord mogen slaan. Dit voorkomt eventueel schipbreuk, maar overboord geslagen containers vormen een gevaar voor navigatie en de visserij. Als een container op het strand aanspoelt, kan er bovendien direct gevaar ontstaan voor de bewoners en toeristen van kustgemeenten.

Wanneer berging van gezonken containers uitblijft, is er een sluipend gevaar wanneer deze openbreken of na verloop van tijd doorroesten en de inhoud ongecontroleerd het milieu instroomt. De gevolgen voor flora en fauna in het zee- en kustmilieu, maar ook voor de visserijsector spreken voor zich. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor het beheer van dit gebied en de veiligheid voor de bewoners en bezoekers is dit ontoelaatbaar. De aanpak van de huidige containerramp kan beter. Wij stellen daarom het volgende voor:

Voor de korte termijn:

1. Overleg met de kustgemeenten, via het samenwerkingsorgaan KIMO, over hoe dit probleem op te pakken, en dit nader uit te werken door bijvoorbeeld het opzetten van een "taskforce containertransport op zee";
2. Minimaal adequater toezicht en handhaving op het beladen en sjoeren van zeecontainers, o.a. door het verbeteren van toezicht en handhaving van dit soort transporten middels het Cargo Management Systeem (CMS).

Voor de lange termijn:

3. Het uitvoeren van een onderzoek naar de wijze van laden en vastzetten van containers op schepen en het management van hun vaarroutes;
4. Het opzetten en toepassen van een adequaat Vessel Traffic Management (VTM) systeem, zeker voor transporten nabij kwetsbare natuurgebieden als het Waddengebied;
5. Verplichten dat zeecontainers worden voorzien van chips, waarmee is af te lezen welke inhoud de container bevat en of het om gevaarlijke/giftige stoffen gaat.
6. Verplichting tot het toepassen van GPS-markers op containers met gevaarlijke lading;
7. Lobby bij de EU, OSPAR en de Internationale Maritieme Organisatie om de punten 4, 5 en 6 door te voeren.

Verantwoordelijkheid nemen

Het aandeel van vrijwilligers in het opruimen van het afval is groot. Het werk van vrijwilligers moet echter aanvullend zijn op dat van professionals. Verenigingen, vissers en gemeenten werden direct na de ramp aanspreekpunt en dragen een groot deel van de kosten voor het opruimen van het afval. Het Rijk heeft de verantwoordelijkheid tot het opruimen van het afval neergelegd bij de rederij en de rederij heeft deze verantwoordelijkheid op zich genomen. De partijen die vrijwillig de handen uit de mouwen steken verkeren sinds dat besluit echter in onzekerheid of zij gecompenseerd zullen worden in de gemaakte kosten.

Vrijwilligers die al sinds 2001 helpen met het schoonmaken van de bodem van de Noordzee zijn de Nederlandse vissers. Deze aanpak ontbreekt echter in het [pakket aan maatregelen](#). In het project Fishing for Litter werken vissers, havens, gemeenten en vuilverwerkers samen om het afval uit de Noordzee te verzamelen en te verwerken. Jaarlijks wordt op deze manier tussen de 250 en 300 ton materiaal teruggebracht in de kringloop van grondstoffen. Aan de coördinatie, opslag en verwerking zijn kosten verbonden. De Nederlandse Kustgemeenten vertegenwoordigt door KIMO zorgen daarom voor het verwerven van fondsen en dragen daarmee het financiële risico van dit project.

Het project wordt gesponsord door havens, afvalverwerkers, gemeenten en anderen. Het gaat goed met het project. De laatste jaren groeide de vloot zelfs van 87 schepen in 2017 tot 131 op het moment van schrijven. Eind 2018 dreigde Fishing for Litter echter ten onder te gaan door gebrek aan financiering. In 2017 werd door het Rijk besloten tot het verminderen van de bijdrage. Na een brandbrief van 3 oktober 2018 gericht aan minister Van Nieuwenhuizen en minister Schouten, werd deze beslissing teruggedraaid. Het budget van € 90.000,- per jaar blijft ongewijzigd voor 2019-2021. Voor de twee daaropvolgende jaren is een toezegging gedaan van € 60.000,- euro. De werkelijke kosten liggen echter veel hoger en dit zou een veelvoud kunnen worden door de containerramp.

Conclusies en aanbevelingen

Onderzoeker aan Wageningen Marine Research, Martin Baptist, schrijft in een [artikel](#) van 18 april 2019 dat van de geschatte 2736 ton goederen en 700 ton staal inmiddels 1100 ton geborgen is. Dit betekent dat er nog 2336 ton aan vuil op de zeebodem ligt in een gebied dat vóór de ramp betrekkelijk schoon was. Zodra het gebied vrijgegeven is, wordt hier weer gevist.

De Nederlandse vissersvloot speelt een betekenisvolle rol dit afval ook de komende jaren te blijven bergen. De grote hoeveelheid opgevisst afval kan het Fishing for Litter project echter in ernstige financiële problemen brengen. Met onze partner Rijkswaterstaat stellen we daarom voor om het project ter sprake te brengen in de gesprekken met de eigenaar en verzekeraar van de MSC Zoë. Concrete financiële toezeggingen zijn echter nog niet gedaan. Het zorgdragen voor een financiële buffer voor het project is ook een rol voor het Rijk. Kort gezegd mogen de kosten voor het opruimen van een nationale milieuramp niet het gevolg hebben dat een internationaal voorbeeldproject in financiële problemen raakt.

Wij voeren het project uit voor 150.000,- euro per jaar. Dit budget is nauwelijks genoeg voor de 300 ton afval die de vissers jaarlijks voor onze kust opvissen. Het kabinet heeft vele ambities als het gaat om bevorderen van de circulaire economie en het stimuleren van oplossingen om vervuiling van onze Noordzee terug te dringen. Dit zien we echter niet terug in de huidige hoogte van de bijdrage aan het Fishing for Litter project. Het zou helpen het project financieel extra te

ondersteunen of garant te staan voor de extra gemaakte kosten naar aanleiding van de containerramp. Toont u werkelijk ambitie dan ondersteund u dit project substantieel, zodat we samen met onze vissers kunnen blijven bijdragen in het oplossen van een maatschappelijk milieuprobleem.

Hoogachtend namens de leden van het Algemeen Bestuur,



S.Y Dinjens
Voorzitter KIMO Nederland & België



Bijlage KIMO-001 MSC Zoë

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de Minister
Mevrouw drs. C. Van Nieuwenhuizen - Wijbenga
Postbus 20901,
2500 EX DEN HAAG

Adres:
KIMO Nederland en België
Postbus 325
1940 AH Beverwijk
tel. 0031 (0)251-263848
e-mail: mmannaart@odijmond.nl

Nummer: 2019-mm/001
Referentie: KIMO2019-01/mm
Betreft: Verbetering aanpak transport containerschepen i.r.t. overboord
geslagen containers van de MSC Zoe
t.k. Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Datum: 10 januari 2019
Contactpersoon: M. Mannaart
Website: www.kimonederlandbelgie.org
Website int.: www.kimointernational.org

Excellentie,

Hierbij willen wij u het beste wensen voor 2019. Het jaar begon voor onze kustgemeenten echter met een grote schok. Met grote afschuw hebben wij als netwerken van kustgemeenten kennis genomen van het verlies van de honderden containers van het transportschip MSC Zoë op 2 januari jongstleden, waarvan de inhoud de zee en stranden van het UNESCO Werelderfgoed Waddengebied vervuult. De Waddengemeenten en vooral die van de Waddeneilanden, honderden vrijwilligers, het leger en Rijkswaterstaat hebben er hun handen vol aan. Een deel van de containers is geborgen en een deel is nog zoek, evenals de inhoud van veel containers, waaronder chemicaliën. De niet geborgen inhoud zal bijdragen aan de concentraties van plastic in zee. De komende maanden zal er nog steeds veel afval aanspoelen en naar verwachting zullen de komende jaren de vissers die aan het Fishing for Litter project meedoen afval van deze herkomst opvissen.

De Noordzee is met ongeveer 260.000 scheepsbewegingen (> 300 bruto tonnage, GT) jaarlijks een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Deze huidige ramp was weliswaar van grote omvang, maar het verlies betrof nog geen 1,5% van de laadcapaciteit van wat containerschepen tegenwoordig kunnen vervoeren. Die capaciteit betreft tot 20.000 containers en de huidige ontwikkelingen in de scheepsbouw gaan richting schepen met een bijna dubbele capaciteit. Als een dergelijk schip vergaat, dan ontstaat een geheel andere, veel ernstiger situatie.



Gelet op het grote aantal scheepsbewegingen binnen onze landsgrenzen is een dergelijk voorval niet ondenkbaar.

Wij als netwerken van kustgemeenten: KIMO Nederland/België en KIMO Internationaal (de internationale Vereniging van Kustgemeenten voor een Duurzame Zee), vertegenwoordigen meer dan 70 kustgemeenten in 8 Noordwest Europese landen. Middels deze brief spreken wij onze steun uit aan de getroffen Waddengemeenten. Daarnaast spreken wij onze grote zorgen uit over de nasleep van deze ramp en de huidige ontwikkelingen en aanpak van containerschepen.

In het verleden hebben wij de risico's van de huidige wijze van containertransport nationaal en internationaal aangekaart conform KIMO RESOLUTION 1/05 (bijgevoegd). In dit kader hebben wij in 2007 en 2008 al een signaal over de problematiek van transport over zee aan de voormalig Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevr. J.C. Huizinga-Heringa afgegeven, maar hier is tot op heden naar onze mening onvoldoende mee gebeurd.

Het baart ons, als bestuurders van kustgemeenten, grote zorgen dat containers zo gemakkelijk overboord kunnen slaan. Niet alleen vormen deze containers een gevaar voor de scheepvaart en de visserij voor de kust, maar wanneer een dergelijke container op het strand aanspoelt, kan er ook direct gevaar voor de bewoners en toeristen van kustgemeenten ontstaan.

Daarnaast is er een sluipend gevaar wanneer de containers, na verloop van tijd doorroesten en de inhoud ongecontroleerd en wellicht ongemerkt vrijelijk het milieu instroomt. De gevolgen voor flora en fauna in het zee- en kustmilieu maar ook voor de visserijsector laten zich raden. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor het beheer van dit gebied en de veiligheid voor de bewoners en bezoekers is dit ontoelaatbaar. In dit kader maken wij ons zorgen over de aansprakelijkheid voor alle eventuele kosten als gevolg van deze milieuramp: de directe materiele schade (gevolg van bergen en opruimen van containers), maar ook de indirecte materiële kosten (milieuschade nu en in de toekomst aan het Waddeneecosysteem),

Om de huidige ramp aan te kunnen pakken en een dergelijke ramp te kunnen voorkomen is er een aanpak in twee fasen nodig:

Voor de korte termijn stellen wij voor:

8. Overleg met de kustgemeenten te voeren over hoe dit probleem op te pakken, en dit nader uit te werken door bijvoorbeeld het opzetten van een "taskforce containertransport op zee";
9. Minimaal adequater toezicht en handhaving op het beladen en sjourren van de zeecontainers, o.a. middels het verbeteren van toezicht en handhaving van dit soort transporten middels het Cargo Management Systeem (CMS).

Vervolgens moet een lange termijn aanpak worden opgezet om herhaling te voorkomen. Hiervoor zijn volgens ons minimaal de volgende onderdelen van belang:

10. Het uitvoeren van een onderzoek naar de wijze van laden en vastzetten van containers op schepen en het management van hun vaarroutes;
11. Het opzetten en toepassen van een adequaat Vessel Traffic Management (VTM) systeem, zeker voor transporten nabij kwetsbare natuurgebieden als het Waddengebied;
12. Verplichten dat de zeecontainers worden voorzien van chips, waarmee aan de buitenkant van de zeecontainer af te lezen is, welke inhoud de container bevat en of deze gevaarlijke/giftige stoffen bevat.
13. Verplichting van het toepassen GPS-markers op containers met gevaarlijke lading;

14. Lobby bij de EU, OSPAR en de Internationale Maritieme Organisatie om de punten 4, 5 en 6 door te laten voeren.

Wij vragen u als verantwoordelijk Minister te erkennen dat een ramp van deze omvang niet kan en mag gebeuren en alles binnen uw mogelijkheden te doen om dit in het vervolg te voorkomen.

Wij kijken uit naar uw antwoord.

Met vriendelijke groet,



S.Y. Dinjens
Voorzitter
KIMO Nederland & België



R.G. te Beest
President
KIMO International

Bijlage KIMO-Resl 1/08



KIMO RESOLUTION 1/08

Presented by KIMO Secretariat

Lost Containers from Shipping

Introduction

KIMO first raised the issue of pollution from containerships and the related lack of robust compensation regimes with regard to this sector of the shipping industry in 1995 at the 4th North Sea Ministerial Conference in Esbjerg and subsequently at the 5th Ministerial Conference in Bergen 2002 where Ministers agreed to *“To make coordinated efforts within IMO to review, strengthen and introduce, if appropriate, further compensation and liability regimes.”*

The current position is that materials from containers that have polluted the coastlines, whether from a major shipping accidents or from individual containers, creating an environmental, operational and financial burden on coastal authorities unless the ship owner’s or box ship owner’s insurance has been willing to meet the cost.

Background

There is now wide spread concern about a recent spate of accidents in European waters and one of the worlds major carrier is conducting investigations why so many containers are being lost over the side of so many ships. A number of global carriers have suffered incidents over the years, many of which go largely unreported. Up to 10,000 boxes a year could be lost worldwide through accidents of one form or another, according to a recent industry estimate, of which about a quarter are washed overboard. Recent incidents have involved a NYK Line ship losing about four dozen containers in the English Channel in November 2007 and the *P&O Nedlloyd Mondriaan* lost 58 containers over the side off the Dutch coast, and then another 50 a couple of weeks later in the Bay of Biscay.

Bad ship design, flimsy containers, faulty twist locks, bad stowage, shoddy maintenance, poor seamanship, top heavy container stacks, mis declared cargo, weather, commercial pressure, communication failure or a combination of these factors all contribute to an increasing amount of incidents. The audit of the containers removed from the MSC Napoli and the deadload calculated on departure, indicated that the declared weights of many of the



containers carried by the vessel were inaccurate¹. While there are many contributory factors, one classification society has now added its voice to the growing lobby in favour of weighing every container before it is loaded onto a ship and there is also a case for building more robust containers which have remained unchanged in basic design for half a century. This would be the most effective way of preventing containers from crashing into the sea or from stacks collapsing. Approximately 50% of the worlds shipping tonnage carry non-toxic substances as bulk goods, in containers or as general cargo².

There has been a rapid increase in the worldwide containership fleet, which has grown by 140% from 32.6 to 78.3, million gross tons³ since 1994. This rise has been accelerated in recent years as Post-panamax ships have started to join the fleet with capacities of 9000 TEU's (Twenty Foot Equivalents). Even larger vessels than these are in the pipeline, with the China Ocean Shipping Group building four 10,000 TEU vessels, and the predictions are that vessels will reach an optimum size of 12,500 TEU's by 2013. The North Sea region is no exception with the container port capacity forecast to increase by 21.18 million TEU's over the next five years to 74.56 million TEU's. Transshipment of containers through the North Sea has also been forecast to increase by 60-90% in the period from 2001-2010.

Containerships and general cargo ships may carry hugely varied cargos anything from polythene, training shoes, and tobacco to garden gnomes and there also may be many different cargos in a single container. It may also be difficult to reconcile containers that have been lost over the side with the ships manifest.

Containerships operate at much higher speeds in order to move cargos around the world quickly and keep delivery times down. Modern containerships are designed to operate at service speeds of up to 27 knots⁴ much faster than tankers or bulk carriers. This high speed will result in greater impact in collisions and groundings resulting in more damage to the vessel when compared to lower speeds. Therefore there is a greater risk that containers will be lost overboard if an accident does occur.

The ever-increasing incidents of lost containers that are arriving on coastlines and beaches are now becoming an issue for coastal local authorities. Although most of these incidents involve non-toxic pollution such as consumer goods more and more incidents are involving toxic material which adds a further burden to local emergency services. As the main providers of cleanup responses Local Authorities have to bear the cost of such incidents.

KIMO is of the opinion that, as well as inadequate cover in the compensation and liability regimes for pollution from shipping, there are several technical improvements which could be made to reduce the 10,000 containers lost from vessels every year and there burden on coastal communities.

Therefore,

¹ MAIB Report No 9/2008 on MSC Napoli - April 2008

² UK Department of Transport, Transport Statistics Report, Marine Statistics 2003, www.dft.gov.uk

³ UK Department of Transport, Transport Statistics Report, Marine Statistics 2003, www.dft.gov.uk

⁴ Most powerful low speed engines order for HMM containerships, www.wartsila.com 17/8/05



KIMO, in recognition of the need to reduce the number of containers lost overboard each year and hence reduce the impact of this type of pollution on coastal communities; having regard to KIMO Resolution 4/94 (amended 96) and Resolution 01/05;

Urges:

All European governments, the European Commission and Parliament to act in unison at the International Maritime Organisation (IMO) to establish the following measures:

- **Ensure that all containers are weighed before shipment and are reconciled with the ships manifest**
- **Attach automatically activated beacons to all containers so they can be identified and retrieved if they are lost overboard**
- **Review the construction criteria for containers with regard to current stacking heights**
- **Review specifications and maintenance regimes for twistlocks**
- **Introduce financial penalties and compensation regimes for the retrieval of lost containers**

And to work towards a Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Non-Toxic Substances including strict liability on ship owners for pollution from their vessels, compulsory insurance for all vessels and a reserve fund to cover any shortfalls in compensation.

KIMO members:

Agree to submit this Resolution to all National Governments, the European Commission and other relevant organisations.

*This Resolution was agreed unanimously by Delegates at the 18th KIMO International Annual General Meeting in Tonder, Denmark on October 5th, 2008 and became KIMO policy upon that date.