

AANBEVELINGEN

Het minimaliseren van de risico's van containerverlies op de twee vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden vergt een integrale aanpak door de betrokken partijen: de containerscheepvaartsector, de IMO en de Nederlandse overheid. In het internationale onderzoek naar de toedracht van het voorval met de MSC ZOE en dit onderzoek naar risico's op de vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden worden aanbevelingen gedaan om containerverlies nabij het Waddengebied te voorkomen. De aanbevelingen van beide onderzoeken moeten in samenhang worden beschouwd.

Aanbevelingen internationaal onderzoeksrapport

In het internationale rapport¹³⁷ worden aanbevelingen gedaan aan de Panamese, Duitse en Nederlandse overheden om in IMO-verband de technische eisen die gesteld worden aan containerschepen te herzien. Meer specifiek gaat het dan om:

1. de ontwerpisen die gesteld worden aan sjorsystemen en containers,
2. de eisen ten aanzien van belading en stabiliteit van containerschepen,
3. verplichtingen ten aanzien van instrumenten die inzicht bieden in slingerbewegingen en versnellingen, en
4. de technische mogelijkheden tot het detecteren van containerverlies.

Ook worden aanbevelingen gedaan aan de Duitse en Nederlandse overheden om in samenwerking met Denemarken de noodzaak van aanvullende maatregelen op deze vaarroutes dan wel aanpassingen aan de routes te onderzoeken en op basis daarvan een voorstel in te dienen bij de IMO. Daarnaast krijgt de reder van de MSC ZOE de opdracht om bemanning die in dit gebied vaart nadrukkelijk te attenderen op de routespecifieke risico's, en om hun schepen zo uit te rusten dan wel te beladen dat containerverlies wordt tegengegaan. Tenslotte wordt de internationale maritieme sector, via de *World Shipping Council* en de *International Chamber of Shipping*, opgeroepen om de veiligheidslessen uit het onderzoek actief te communiceren en het voortouw te nemen in het opstellen van veiligheidseisen en in het innoveren in zowel scheepsontwerp als containertransport zodat het risico op containerverlies ook in de omstandigheden zoals nabij het Waddengebied wordt geminimaliseerd.

De onderstaande aanbevelingen die volgen uit het onderzoek naar de vaarroutes zijn specifiek gericht aan Nederlandse partijen.

¹³⁷ De aanbevelingen staan in het toedracht rapport dat het resultaat is van het internationale onderzoek. Het complete rapport staat op de website van de Onderzoeksraad en van de BSU.

Initiatief tot internationale aanpak om containerverlies te voorkomen

In het gebied ten noorden van het Waddengebied gelden er op dit moment geen beperkingen voor de containerscheepvaart met betrekking tot de twee internationaal vastgelegde vaarroutes: de zuidelijke en de noordelijke vaarroute. Aanvullende routeringsmaatregelen voor (een bepaalde categorie) containerschepen kunnen alleen door IMO worden vastgesteld op initiatief van een of meer lidstaten.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

1. Neem in samenwerking met de Waddenstaten Duitsland en Denemarken het initiatief voor een concreet voorstel aan de IMO met maatregelen voor de internationale containerscheepvaart om containerverlies op beide vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden te voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld door herziening van technische standaarden, het instellen van beperkingen, aanbevolen routes, voorzogsgebieden (*precautionary areas*), verkeersbegeleiding en/of informatievoorziening. Benut daarbij de status van de Waddenzee als *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) en de mogelijkheden van de IMO-standaarden voor het treffen van maatregelen ter bescherming van een PSSA. Maak gebruik van de uitkomsten van dit onderzoek en andere onderzoeken naar routespecifieke risico's (zie ook aanbeveling 5).

Aanpak op korte termijn

Besluitvorming bij de IMO is een langdurig proces. Daarom dient Nederland vanuit voorzorg ter bescherming van de Waddenzee, parallel aan dat proces zelf binnen de bestaande wettelijke kaders direct maatregelen te nemen om risico's op containerverlies te minimaliseren. Bovenal heeft de containerscheepvaartsector zelf een maatschappelijke verantwoordelijkheid om containerverlies te voorkomen, zeker nabij de Waddeneilanden maar ook elders.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

2. Informeer rederijen en kapiteins van grote containerschepen op structurele wijze over de vier in dit onderzoek naar voren gekomen hydrodynamische fenomenen die zich bij dwarsscheepse hoge golven kunnen voordoen op de beide vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden. Vermeld hierbij dat deze fenomenen en combinaties van deze fenomenen bij grote, brede en stabiele containerschepen krachten veroorzaken die kunnen leiden tot verlies van containers. Indien uit andere onderzoeken nog andere routespecifieke risico's naar voren komen, dienen rederijen en kapiteins ook hierover direct te worden geïnformeerd.
3. Geef de Kustwacht de taken, bevoegdheden en middelen die nodig zijn om containerschepen te begeleiden zodat schepen onder alle golf- en weersomstandigheden veilig varen langs de Waddeneilanden. Onderzoek hiervoor de mogelijkheden voor verkeersbegeleiding van containerschepen, zoals het instellen van een VTS-gebied, actieve verspreiding van waarschuwingen aan de scheepvaart over heersende weers- en golfcondities in het Nederlandse deel van de Noordzee en innoveren in de manier waarop dergelijke informatie wordt aangereikt. Betrek de Kustwacht en Rijkswaterstaat bij het vormgeven van deze rol en verantwoordelijkheid. Zoek hierbij ook samenwerking en/of afstemming met Duitsland over de beoogde taken.

Aan Nederland Maritiem Land en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

4. Communiceer actief de lessen uit dit onderzoek en het internationale toedrachtsonderzoek en neem in uw nationale en internationale netwerken een voortrekkersrol in het overeenkomen en uitdragen van principes en industriestandaarden die de veiligheid van containervervoer in de nabijheid van de Wadden bevorderen.

Inzicht in routespecifieke risico's ten noorden van de Waddeneilanden

De risico's die door dit onderzoek aan het licht zijn gebracht hebben betrekking op een scenario voor grote, brede en stabiele containerschepen. Verder onderzoek is nodig om ook de risico's bij andere omstandigheden en andere type (container)schepen dan een groot containerschip als de MSC ZOE in kaart te brengen. De eerste stappen voor dit vervolgonderzoek zijn al gezet door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit verdient verdere opvolging.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

5. Onderzoek in hoeverre de in dit rapport genoemde routespecifieke risico's op containerverlies op de vaarroutes nabij de Waddeneilanden kunnen optreden bij verschillende type containerschepen en bij verschillende meteorologische en maritieme omstandigheden. Betrek in dit onderzoek alle incidenten en andere signalen die mogelijk duiden op andere nog niet onderkende risico's van containerverlies op genoemde vaarroutes.
6. Maak een periodieke risicoanalyse van de routespecifieke risico's die tot containerverlies kunnen leiden op de vaarroutes nabij de Waddeneilanden met het oog op de veiligheid van de scheepvaart en bescherming van de Noordzee en het Waddengebied en maak deze analyse tot een vast onderdeel van het Noordzeebeleid. Maak hierbij in ieder geval gebruik van een systeem van monitoring en analyse van zeescheepvaartvoorvallen en bijna-voorvallen op deze vaarroutes. Betrek hierin ook de ontwikkelingen in de scheepvaart zoals schaalvergroting, veranderingen in het verkeersbeeld van de scheepvaart en (toekomstige) wijzigingen in infrastructuur en gebiedsactiviteiten op de Noordzee.