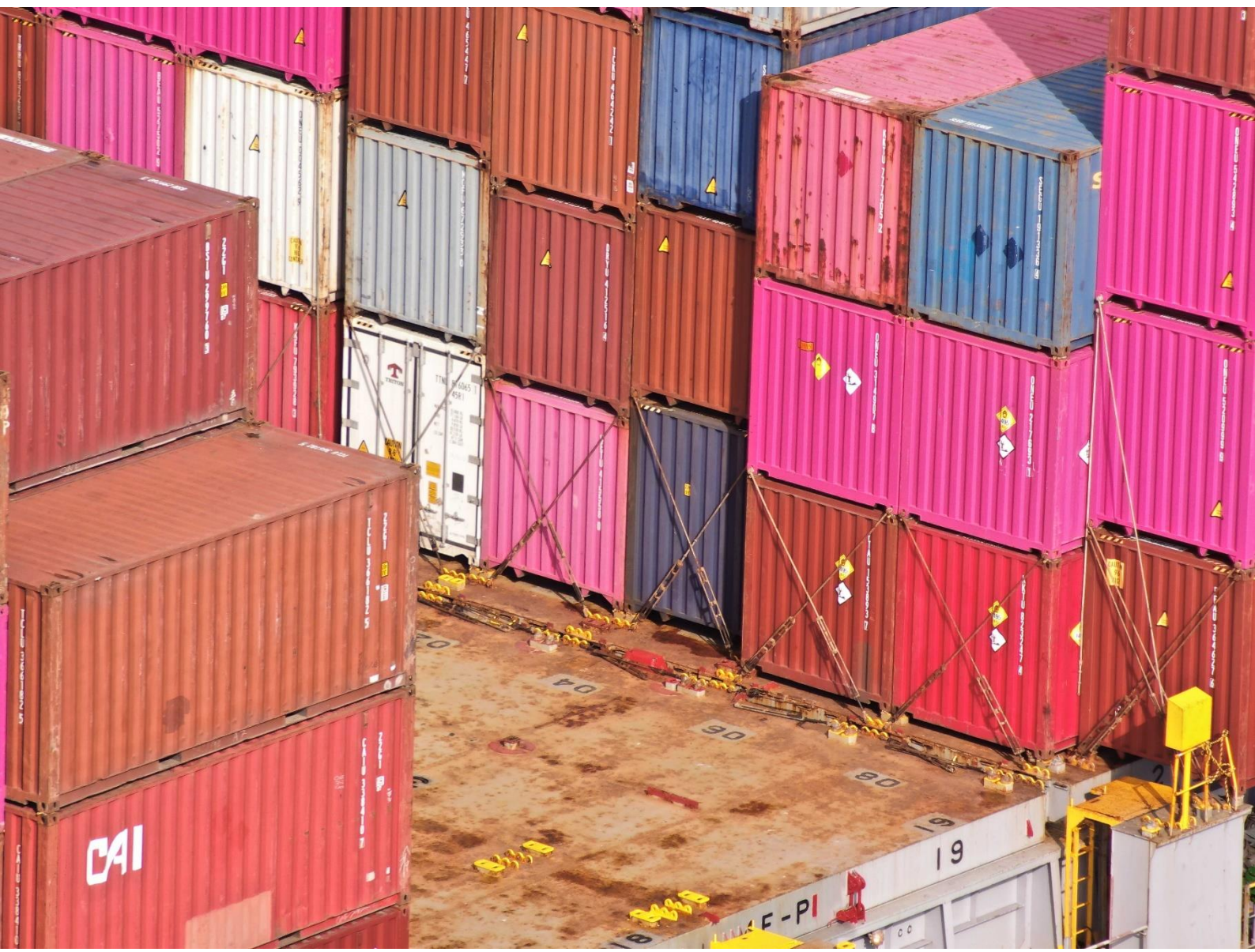




Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inspectieresultaten sjorren van containers op zeeschepen 2023





Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inspectieresultaten sjourren van containers op zeeschepen 2023

Datum 4 november 2024

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon	088 489 00 00
Website	www.ilent.nl
X en Instagram	@inspectieLenT

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Inleiding	5
1.1 Huidige situatie	5
1.2 Aanleiding	5
1.3 Wat is er onderzocht?	5
1.4 Data	6
1.4.1 Dronefoto's	6
1.4.2 Fysieke inspecties	6
1.4.3 Desktopinspecties	6
2. Resultaten	7
2.1 Overtredingen naar aanleiding van foto's en inspecties	7
2.2 Aard en type overtredingen	7
2.3 Vergelijking met eerdere acties	8
2.3.1 Overeenkomsten in percentages overtredingen	8
2.3.2 Verschillen en nieuwe inzichten	8
2.4 Scheepstypes en overtredingen	8
3. Conclusie	9

Samenvatting

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onderzocht in 2023 de naleving van regelgeving voor het vastzetten (sjorren) van containers op zeeschepen. Dit rapport geeft inzicht in de thema-actie sjorringen in dat jaar.

Drone-inspecteurs van de ILT voeren 82 keer mee met een schip van de Kustwacht. Zij fotografeerden 63 unieke schepen om te zien of de containerlading op de juiste manier was 'gesjord'. Het team Maritiem Internationaal van de ILT initieerde en organiseerde de thema-actie sjorringen en voerde de inspecties in de haven uit. Een ILT-scheepvaartinspecteur beoordeelde alle dronefoto's op indicaties van mogelijke incorrecte sjorringsconfiguraties. Bij een aantal van de schepen ontstond een vermoeden van overtreding. Deze schepen kregen vervolgens in de haven een inspectie aan boord.

Resultaten

Bij twee derde van de inspecties toonde de ILT aan dat er daadwerkelijk sprake was van een overtreding. Ook stelt de ILT vast dat het Cargo Securing Manual (CSM) onvoldoende informatie over het sjormateriaal en voorbeelden van relevante sjorconfiguraties geeft. Ook gebruiken kapiteins regelmatig niet-gecertificeerde software om te bepalen welke sjorringen zij moeten aanbrengen. Dit leidt regelmatig tot het aanbrengen van te weinig sjorringen bij het vastzetten van containers op een schip.

Cijfers en feiten:

- 18 schepen zijn geïnspecteerd op sjorringen; 15 fysiek en 3 met een desktopinspectie.
- 12 schepen bleken daadwerkelijk in overtreding. Dit is 67% van de in totaal 18 geïnspecteerde schepen.
- 10 schepen hadden aantoonbaar niet de juiste sjorringconfiguratie volgens het CSM toegepast.
- Bij 6 schepen was het CSM niet goed toegepast. Deze schepen dekte bijvoorbeeld niet alle mogelijke sjorringsconfiguraties af. Dit is 33% van de geïnspecteerde schepen.
- 2 schepen hadden minimale tekortkomingen.

De resultaten uit 2023 zijn grofweg vergelijkbaar met eerdere inspectie-acties van de ILT: van de geïnspecteerde schepen is (meer dan) de helft in overtreding met betrekking tot sjorringen. Hieruit kan aan de ene kant worden geconcludeerd dat voorselectie door middel van dronefoto-analyse niet tot een duidelijk hogere pakkans leidt. Aan de andere kant geven deze resultaten het inzicht dat incorrecte sjorringen ook in 2023 een veelvoorkomend probleem vormen en dat de problematiek sinds de actie in 2009 nog even actueel is. Wel ziet de ILT op basis van de cijfers in 2023 dat het CSM vaak niet goed toegepast is.

Eerdere inspectieresultaten

Ook in 2009 en 2020 bracht de ILT rapporten uit over de staat van containerssjorringen op zeeschepen. Tussen 2005 en 2009 vonden thema-actie sjorringen plaats. Het rapport uit 2020 beschrijft de bevindingen van 69 schepen in 2019. Deze inspecties werden uitgevoerd naar aanleiding van de verhoogde aandacht voor sjorringsproblematiek in dat jaar. Zo verloor het containerschip MSC Zoë begin 2019 een groot aantal containers op de Waddenzee.

Inleiding

1.1 Huidige situatie

Al jaren is het bekend dat de lading van containerschepen op zee niet altijd goed is vastgezet ('gesjord'). In 2009 en 2020 heeft de ILT [rapporten uitgebracht over de staat van containersjorringen op zeeschepen](#). Het eerste rapport volgde op de thema-actie sjorringen die tussen 2005 en 2009 plaatsvond. Dit rapport diende als nulmeting om de algemene staat van sjorringen in beeld te brengen aan de hand van quick scans van 57 schepen. Het tweede rapport, uit 2020, beschrijft de bevindingen van inspecties op 69 schepen in 2019. Deze inspecties werden uitgevoerd naar aanleiding van de verhoogde aandacht voor sjoringsproblematiek in dat jaar: begin 2019 verloor het containerschip de MSC Zoë een groot aantal containers op de Waddenzee.

1.2 Aanleiding

In 2021 is in samenwerking met de Kustwacht een thema-actie opgestart met als hoofddoel het inventariseren in hoeverre zeeschepen die containers vervoeren zich houden aan de wettelijke vereisten dat containers gedurende de reis moeten zijn gezekerd. Hierbij werd een helikopter van de Kustwacht gebruikt. Deze thema-actie had geen handhavend karakter en de uitkomst wordt dan ook verder niet gebruikt voor handhavingsdoeleinden. In 2022 werd de thema-actie voortgezet waarbij de helikopter werd vervangen door een drone, die vanaf een Kustwachtschip bestuurd werd. In dat jaar werden er 32 schepen op de foto gezet. 6 schepen werden vervolgens geïnspecteerd, waarvan er bij 4 met zekerheid 1 of meer overtredingen werden geconstateerd. Dit gaf voldoende aanleiding om in 2023 door te gaan met deze thema-actie, maar dan met een meer handhavend karakter.

De vervolgactie in 2023 heeft als doel om inspectiecapaciteit op sjorringen gericht in te zetten. Denk aan zeeschepen waarbij er (gebaseerd op foto's) aanwijzingen zijn dat er mogelijk overtredingen worden gemaakt. Het huidige rapport evalueert deze methode, onder andere om de verkregen resultaten met eerdere inzichten uit 2009 en 2020 te vergelijken.

1.3 Wat is er onderzocht?

Sinds 2022 wordt er gebruik gemaakt van drones, waarbij de Kustwacht samenwerkt met het ILT-Aerosensing team dat bestaat uit drone-inspecteurs. Dit team opereerde vanaf een Kustwachtvaartuig op de Noordzee en fotografeerde zeeschepen die containers vervoerden in de ankergebieden en in de aanloop naar de Rotterdamse haven. Op basis van de foto's besloot een ervaren inspecteur of er een gerichte sjoringsinspectie moest komen. Een scheepvaartinspecteur voerde de inspectie vervolgens uit als het schip was aangemeerd in de haven. Dit was lang niet altijd mogelijk door de korte ligduur in de haven. In die gevallen werd het schip bezocht tijdens de eerstvolgende gelegenheid dat het de haven van Rotterdam aandeed.

Inspecties die plaatsvonden naar aanleiding van de dronefoto's waren doelgericht en beperkten zich tot sjorringen en correcte stuwage. Aan boord van schepen is een zogenaamde Cargo Securing Manual (CSM) aanwezig. In dit CSM staat diverse informatie over het gebruik van sjormaterialen aan boord, zoals voorbeelden van relevante sjorconfiguraties. De bemanning kan voor verschillende beladingssituaties zien of, en hoeveel, sjormateriaal er moet worden aangebracht. De op zee gemaakte dronefoto's van de sjorringen werden vergeleken met de sjorconfiguraties zoals aangegeven in het CSM van het desbetreffende schip.

De volgende items kwamen tijdens inspecties standaard aan bod:

- CSM: is dit aanwezig, toereikend en goedgekeurd door een Klassenbureau?
- Zijn de sjorringen aangebracht conform het CSM? Bijvoorbeeld: zijn deze van het juiste type? Worden ze correct onderhouden?
- Stabiliteitscomputer: wordt de sjormodule hierin gebruikt? En zo ja, is deze goedgekeurd door het Klassenbureau?
- Containers: klopt het aangegeven gewicht en is er sprake van correcte stuwage?

In een klein aantal gevallen kon er niet aan boord worden geïnspecteerd, maar is er wel contact gezocht met de reder van het schip om informatie over de staat van de sjorringen te verkrijgen. Deze zogenaamde "desktop-inspecties" worden los genoemd in de resultaten.

1.4 Data

1.4.1 Dronefoto's

Het huidige rapport beschrijft de foto's die tijdens de 82 dronevluchten zijn gemaakt en de daarop volgende inspecties gedurende het jaar 2023.

Het Kustwachtschip met het ILT-Aerosensingteam is op 17 dagen uitgevaren om luchtfoto's van langskomende containerschepen te maken. De locatie waar dit plaatsvond was altijd op de Noordzee in het aanlooph gebied van de Rotterdamse havens en de ankergebieden. Alle gemaakte foto's werden geanalyseerd door een scheepvaartinspecteur van de ILT.

De foto's hadden betrekking op 63 individuele schepen, waarvan 13 op meerdere dagen werden gefotografeerd.

1.4.2 Fysieke inspecties

Er zijn in totaal 15 fysieke inspecties uitgevoerd, op 15 verschillende zeeschepen. Dit waren alleen schepen waarvan op grond van de foto's een vermoeden bestond dat er sprake was van een incorrecte sjorringconfiguratie.

1.4.3 Desktopinspecties

In 3 gevallen vond er een desktopinspectie plaats naar aanleiding van een vermoeden van overtreding. Dit was de enige inspectie van de schepen in kwestie.

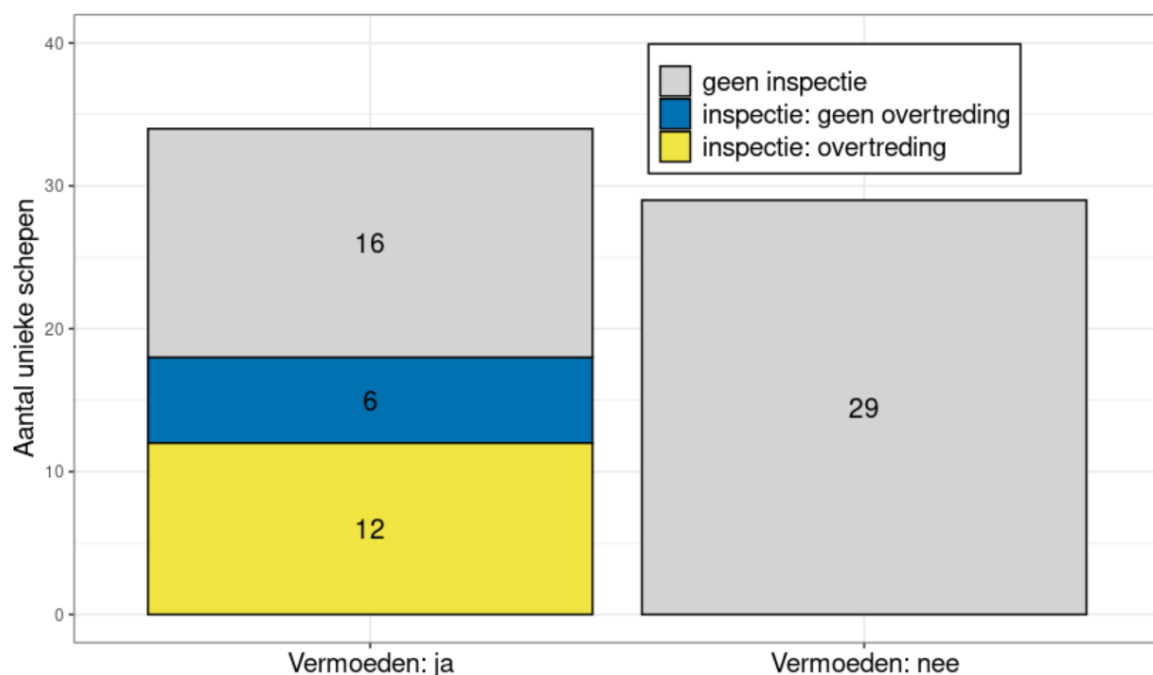
2. Resultaten

2.1 Overtredingen naar aanleiding van foto's en inspecties

Voor 34 van de 63 gefotografeerde schepen leidde de foto tot een vermoeden van overtreding (linker staaf in grafiek hieronder). Van deze vermoede overtreders konden 18 schepen nader geïnspecteerd worden: 3 hiervan met behulp van een desktopinspectie, de rest werd fysiek bezocht. Tijdens 12 van deze inspecties werden er inderdaad overtredingen geconstateerd (alle desktopinspecties en dus 9 fysieke).

Voor de foto's die geen reden gaven tot vermoeden van foutieve sjorring (29, rechter staaf) werden er geen inspecties uitgevoerd. Er is geen informatie over mogelijke overtredingen.

Bovenstaande aantallen zijn gevisualiseerd in onderstaande figuur.



Figuur 1: Inspectiedetails van schepen met dronefoto's

Samengevat: van de 18 schepen waarvoor inspectiedata beschikbaar is én het vermoeden bestond dat er een overtreding op sjorringen was, werd er in 12 van de gevallen inderdaad een overtreding waargenomen, dat is 67%.

2.2 Aard en type overtredingen

Op 10 van de 12 schepen met overtredingen was er niet correct gesjord volgens het CSM. Daarnaast was in 6 gevallen het CSM sowieso al ontoereikend (33%). De 2 overige schepen hadden overtredingen van minder ernstige aard, met in 1 geval gebreken in de kwaliteit van het sjormateriaal, en in het andere geval was er een enkele container niet goed vastgezet.

2.3 Vergelijking met eerdere acties

2.3.1 Overeenkomsten in percentages overtredingen

Bovenstaand beeld komt in grote lijnen overeen met de situatie tussen 2004 en 2009 en de resultaten van de sjouringsactie in 2019.

- In 2009: van de 57 schepen uit het rapport hadden alle, zoals vereist, een CSM aan boord. Toch kwamen de daadwerkelijke sjouringen daar slechts in de helft van de gevallen mee overeen.
- In 2019: van de 69 schepen werd er bij ruim een derde van de schepen niet gesjord conform CSM. In totaal werden er wel bij meer schepen (namelijk 67%) tekortkomingen van andere (sjourings)aard geconstateerd, net als in de huidige situatie.

Hieruit valt te concluderen dat er dus bij elke actie een hoog percentage overtredingen wordt aangetroffen: in de helft tot twee derde van de gevallen worden er overtredingen op sjouringen geconstateerd. Hierbij maakt het weinig uit of er wordt voorgeselecteerd met dronefoto's (zoals in 2023) of niet (met de steekproefsgewijze inspecties in de haven in 2019).

2.3.2 Verschillen en nieuwe inzichten

Een belangrijk verschil met de vorige thema-acties is dat er in 2023 meer aandacht werd besteed aan het CSM. Toen werd er specifiek gekeken of het *compleet en volledig* was voor alle sjouringconfiguraties. Bij eerdere acties werd alleen gekeken of er een CSM aanwezig was en of sjouringen volgens CSM waren aangebracht. De inspecties van 2023 voegen daardoor een constatering toe, namelijk dat CSM's zelf eigenlijk niet gedetailleerd genoeg zijn voor de situatie aan boord.

Daarnaast vonden eerdere inspecties altijd plaats in de haven, als het schip al aangemeerd was. De dronefoto's uit 2023 werden daarentegen op zee genomen. De foto's geven een beeld van de situatie waarbij schepen nog varend zijn. Deze aanpak geeft de volgende nieuwe inzichten:

- Van de 8 schepen die direct na aankomst in de haven fysiek geïnspecteerd konden worden (dat wil zeggen binnen 3 dagen na de dronevlucht), hadden er 5 overtredingen. Dit bevestigt een directe link tussen wat er op de foto's en kort daarna fysiek geconstateerd kan worden; in de meeste gevallen wordt foto-indicatie van sjouringsproblematiek bevestigd door de inspectieresultaten. Hierbij vindt de inspectie wel vaak plaats als containers al worden gelost. Mogelijk incorrecte sjouringconfiguraties tijdens de vaart zouden op dit moment al opgeheven kunnen zijn.
- Van de 10 schepen waarvan de foto's leidde tot het vermoeden van incorrecte sjouringen, maar die bij een latere reis pas de gelegenheid gaven tot inspectie, werden er bij 7 overtredingen geconstateerd (1 daarvan zeer minimaal).

Aannemelijk is dat de foto's in de meeste gevallen een goede voorspelling geven van daadwerkelijke overtredingen (eerste punt). Het tweede punt vormt een indicatie. Omdat dit bij latere reizen ook wordt vastgesteld is het waarschijnlijk dat dit consistent gebeurt.

2.4 Scheepstypes en overtredingen

De meeste geïnspecteerde schepen waren tussen de circa 4.000 en 13.000 Gross Tonnage (GT). Baserend op de huidige gegevens van 18 schepen is er geen relatie tussen scheepsgrootte en waarschijnlijkheid van incorrecte sjouring. Overtredingen komen voor op zowel grote als kleine schepen, maar ook op schepen waarbij containers tussen de 2 en 5 lagen hoog worden gestapeld.

3. Conclusie

Drone-opnames:

- Er zijn 82 drone-opnames gemaakt van 63 individuele schepen.
- Voor meer dan de helft van deze schepen waren er op de foto's zichtbare tekenen van mogelijk incorrecte sjorringconfiguraties.

Inspectiedetails:

- 18 schepen zijn geïnspecteerd op sjorringen; 15 fysiek en 3 met een desktopinspectie.
- 12 schepen bleken daadwerkelijk in overtreding. Dit zijn 67% van de in totaal 18 geïnspecteerde schepen.
- 10 schepen hadden aantoonbaar niet de juiste sjorringconfiguratie volgens het CSM toegepast.
- Bij 6 schepen was het CSM niet goed toegepast. Deze schepen dekte bijvoorbeeld niet alle mogelijke sjorringsconfiguraties af. Dit is 33% van de geïnspecteerde schepen.
- 2 schepen hadden minimale tekortkomingen.

Deze resultaten zijn grofweg vergelijkbaar met eerdere inspectie-acties van de ILT, waarbij (meer dan) de helft van de geïnspecteerde schepen in overtreding bleek met betrekking tot sjorringen. Hieruit kan aan de ene kant worden geconcludeerd dat voorselectie door middel van dronefoto-analyse niet tot een duidelijk hogere pakkans leidt. Aan de andere kant geven deze resultaten het inzicht dat incorrecte sjorringen ook in 2023 een veelvoorkomend probleem vormen en dat de problematiek sinds de actie in 2009 nog even actueel is. Een nieuw inzicht dat uit deze actie komt, is dat het CSM vaak niet toereikend is.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : www.ilent.nl

X en Instagram : @inspectieLenT