



ILT-rapport over containersjorring roept vragen op

Nieuws

20 november 2024 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

Inspectieresultaten

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) **+** heeft op 19 november het rapport 'Inspectieresultaten sjoeren van containers op zeeschepen 2023' gepubliceerd.

In 2023 heeft de ILT 63 schepen op zee met drones bekeken en specifiek gekeken of de containers aan boord goed **gesjord** **+** en zeevast waren. Van die 63 schepen waren er 34 waar een vermoeden van overtreding was. Van die 34 schepen werden er 18 geïnspecteerd. Van die 18 geïnspecteerde schepen werd op 12 een overtreding geconstateerd. De ILT stelt vervolgens dat er dat er bij twee derde van de inspecties sprake was van daadwerkelijke overtredingen.

De oneliner "*Bij twee derde van de inspecties was sprake van overtreding*" uit het rapport resoneert en blijft hangen. De KVNR zet echter vraagtekens bij deze oneliner.

Maar...

Als lezer zou je het beeld kunnen krijgen dat de bemanning en reders van de zeeschepen op grote schaal regels overtreden. De KVNR vindt het allereerst en bovenal een kwalijke zaak wanneer de containers niet goed of niet conform het Cargo Securing Manual (CSM) **+** zijn gesjord op containerschepen. Dat kan nooit worden goedgepraat. Maar de KVNR meent ook dat er enige toelichting op en nuancering van de conclusie in het rapport nodig is.

Over de term 'overtreding' merkt de KVNR het volgende op. Niet alle geconstateerde tekortkomingen betreffen meteen 'overtredingen' door de schepen. Immers...

Download: Inspectieresultaten sjorren van containers op zeeschepen 2023

Download

De overheid keurt CSM zelf goed

De ILT geeft aan dat *“in 6 van de 12 gevallen het Cargo Securing Manual (CSM) sowieso al ontoereikend was”, dat “CSM’s zelf eigenlijk niet gedetailleerd genoeg zijn voor de situatie aan boord” en dat “het CSM vaak niet toereikend is”*. Een opvallende constatering. Eerst even de regelgeving voor een CSM op een rijtje. Het internationale [SOLAS-verdrag](#) ⁺, de [IMO CSS-Code](#) ⁺ en de [IMO-richtlijnen voor het opstellen van een CSM](#), ⁺ stellen ieder eisen aan een CSM.

Ieder CSM moet door (het klassenbureau namens) de vlaggenstaat worden goedgekeurd. Een goedgekeurd CSM is bewijs dat het schip aan de internationale (IMO) eisen voldoet. En in de IMO CSS-Code staat in paragraaf 5.1 zelfs dat de vlaggenstaat “shall ensure that:

- *Lashing plans contained within the approved Cargo Securing Manual are compatible with the current design of the ship and the intended container securing method is both safe and physically possible;*
- *The Cargo Securing Manual, lashing plans and the Cargo Safe Access Plan are kept up to date;*
- *Lashing plans and the Cargo Safe Access Plan are compatible with the design of the vessel and the equipment available.”*

De reder mag dus op dat ‘stempel van goedkeuring’ van het CSM door de vlaggenstaat vertrouwen. Maar afgaande op de bevindingen van de ILT schort er blijkbaar van alles aan die goedgekeurde CSM’s. Je zou hieruit kunnen opmaken dat de vlaggenstaten (ofwel de ILT’s van deze wereld) en het klassenbureau namens de vlaggenstaten hun werk niet goed hebben gedaan. Het is vreemd (of eigenlijk: discutabel) dat de ILT dit onder ‘overtredingen’ door de schepen schaarst.

Gebruik van niet-gecertificeerde software

De ILT geeft ook aan dat:

“kapiteins regelmatig niet-gecertificeerde software gebruiken 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.”

Opgemerkt moet worden dat de internationale regelgeving van de IMO nergens het gebruik van sjorsoftware voorschrijft, laat staan gecertificeerde software.

De IMO heeft enkele weken geleden besloten dat voor containerschepen die op of na een nog te bepalen datum worden gebouwd sjorsoftware een aanvulling op het CSM mag zijn (geen harde eis), mits de sjorsoftware voldoet aan een nieuwe IMO-prestatienorm. Er is en komt dus geen internationale regelgeving die sjorsoftware verplicht stelt. Wel is het zo dat de internationale vereniging van klassenbureaus (IACS) in een zogenaamde uniform requirement (UR C6) heeft afgesproken dat alle zeegaande containerschepen sjorsoftware moet hebben die voldoet aan de eisen van UR C6 en als zodanig moet zijn gecertificeerd.

Dat gaat dus alleen om die schepen die geklasseerd zijn bij een klassenbureau dat:

- 1 lid is van IACS;
- 2 UR C6 in zijn klasse-regels heeft opgenomen.

De ILT doet het helaas voorkomen alsof het gebruik van niet-gecertificeerde software te allen tijde een overtreding is. Dat is dus niet per definitie het geval en afhankelijk van het klassenbureau waar het containerschip is geklasseerd.

Walsjorders

Tot slot leest de KVNR dat *"de overtredingen voorkomen op zowel grote als kleine schepen en er geen relatie is tussen scheepsgrootte en waarschijnlijkheid van incorrecte sjorring."* Hieruit maakt de KVNR op dat walsjorders (die vooral op de grote containerschepen sjorren) niet per definitie beter of veiliger sjorren dan de scheepsbemanning (die op kleinere containerschepen soms zelf de containers sjorren). Die claim dat walsjorders beter en veiliger sjorren wordt namelijk met enige regelmaat gedaan door partijen als FNV Havens en de ITF en met dit rapport wederom weerlegd.

Naast deze nuancering blijft voor de KVNR overeind staan dat iedere container die over zee wordt vervoerd zeevast moet staan. Iedere container in zee is er een teveel. Goed sjorren is essentieel voor het beschermen van de lading en niet zelden ook voor de veiligheid van schip en bemanning.

Neem contact op met...

Auteur



Niels van de Minkelis

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

minkelis@kvnr.nl



Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
19.06.2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB maar dragen investeringsoverheids en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, naleven, tenabten verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten samen te innoveren.

Regelmatig aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale overeenkomsten, onder meer vanuit IMO-verband. Alrij die cumulatie maakt dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, tenzij afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de meeste klassen geventigd om de regelgeving voor MKB-ondernemers met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelgeving, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten de 20%-reductiebestemming voor regelgeving ook toe te passen op stuk op te leveren sectorale regelgeving, waaronder het maritieme onderzoek:

- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloed uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Doerh moeten nationale lasten worden voorkomen. Het is vaak dienst Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie



Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering.

