

19 Nieuwe verdrag voor het veilig en milieuvriendelijk slopen van schepen is aangenomen

Door Marja C. Tiemens-Idzinga¹

Tijdens een diplomatieke conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is de definitieve tekst aangenomen van een nieuw verdrag voor het veilig en milieuvriendelijk slopen van schepen. Deze IMO conferentie werd gehouden van 11 tot en met 15 mei 2009 in Hong Kong, China en werd bijgewoond door vertegenwoordigers van 63 IMO Lidstaten en 8 niet-gouvernementele organisaties (NGO's) waaronder niet alleen vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven zoals de internationale redersvereniging (ICS) en de overkoepelende organisatie voor klassenbureaus (IACS), maar ook vanuit milieudefensiegroeperingen zoals Greenpeace International en Friends of the Earth International.

Het nieuwe verdrag heeft de volgende officiële titel gekregen;

Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Het is niet ongebruikelijk dat in de naamgeving van een verdrag de plaatsnaam voorkomt van de stad waar het verdrag uiteindelijk is aangenomen. Dit als uiting van dank en waardering voor het gastland..

In de afgelopen jaren is intensief aan de verdragstekst gewerkt waarbij bijdragen zijn geleverd door IMO Lidstaten en betrokken NGO's in samenwerking met de *International Labour Organization* (ILO) en de partijen bij de *Basel Convention*.



Foto genomen door Mr Nikos Mikelis, IMO secretariaat

Voorwaarden voor inwerkingtreding van het verdrag.

¹ Marja C. Tiemens-Idzinga is senior beleidsmedewerker bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Zeevaart.

Ieder verdrag kent “eigen” criteria voor inwerkingtreding, de zogenaamde *entry into force conditions*. In het concept van de verdragstekst stonden meerdere zeer uiteenlopende voorstellen en aan het begin van de conferentie waren alle opties dus nog open. De criteria die in het voortraject zijn genoemd hadden betrekking op het aantal landen dat ten minste het verdrag moet hebben ondertekend, waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste een bepaald percentage moeten vormen van het bruto tonnage van de wereldhandelsvloot. Daaraan was een criterium toegevoegd over de gezamenlijke maximum jaarlijkse sloopcapaciteit in de landen die hebben geratificeerd. Deze sloopcapaciteit mag over een bepaalde afgelopen periode niet minder zijn dan een zeker percentage van het bruto tonnage van de koopvaardijvloeden van dezelfde landen. Als laatste werd het aantal maanden genoemd tussen het voldoen aan deze criteria en de daadwerkelijke inwerkingtreding van het verdrag. Een zeer complex geheel maar na veel discussies is uiteindelijk overeenstemming bereikt over de volgende criteria;

Het verdrag treedt in werking 24 maanden na de datum waarop ten minste 15 landen het verdrag hebben ondertekend, waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste 40 procent vormen van het bruto tonnage van de wereldhandelsvloot. Daarnaast mag de totale jaarlijkse sloopcapaciteit in de landen die hebben ondertekend niet minder zijn dan drie procent van het totale bruto tonnage van die landen. Deze capaciteit wordt gemeten over de voorgaande tien jaar.

Inhoudelijk

Het nieuwe verdrag heeft als doel het stellen van mondiale regels met betrekking tot de verschillende aspecten die te maken hebben met het veilig en milieuvriendelijk slopen van schepen. Daaronder vallen bijvoorbeeld het feit en de zorg dat schepen die verkocht worden voor de sloop milieu schadelijke stoffen kunnen bevatten zoals asbestos, zware metalen, hydrocarbons zoals olie, ozon aantastende stoffen en andere schadelijke en gevaarlijke stoffen.

Tevens is bij het opstellen van de concept tekst duidelijk naar voren gebracht dat er gebrek is aan goede werk- en milieuvorwaarden bij verschillende slooplocaties over de gehele wereld. Daarom is niet alleen aandacht geschonken aan “het schip” dat voor sloop in aanmerking komt maar ook aan de sloopfaciliteiten. In het verdrag zijn bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de arbeidsomstandigheden van degenen die bij het daadwerkelijk slopen betrokken zijn.

De *regulations* in het nieuwe verdrag betreffen voorschriften voor het ontwerp, de constructie, operationele handelingen en voorbereiding van schepen zodat het veilig en milieuvriendelijk slopen wordt vergemakkelijkt. Deze regels zijn van toepassing op nieuwe en later ook op bestaande schepen. Bij het opstellen van het verdrag is duidelijk rekening gehouden met de veiligheid en operationele prestatie van het schip tijdens haar levensduur.

Zoals eerder aangegeven richt het verdrag zich naast het object “schip” ook op de sloopfaciliteit/sloopwerf. De voorschriften houden eisen in waaraan de sloopwerven moeten voldoen waardoor het slopen alleen nog maar op een veilige en milieuvriendelijke manier mag/kan plaatsvinden.

Tevens bevat het verdrag voorschriften voor het opzetten van een handhavingsmechanisme voor het verantwoord slopen van schepen. Om invulling te kunnen geven aan een goede naleving en optimale handhaving zijn certificeringsvoorschriften en rapportageverplichtingen opgenomen.

Nieuwe schepen moeten voorzien zijn van een document met daarop de inventarisatie van schadelijke en gevaarlijks stoffen. Bestaande schepen moeten uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van het verdrag aan dit voorschrift voldoen. Zo'n opgestelde *Inventory* is specifiek voor ieder schip en uiteindelijk leidt dit voor ieder schip dus tot een *Inventory from makers to breakers*.

Het verdrag heeft een bijlage waarin een lijst is opgenomen van stoffen waarvan het aanbrenge of het gebruik verboden is of aan restricties gebonden is. Deze bijlage is van toepassing op scheepswerven, scheepsreparatiewerven en schepen van landen die Partij zijn bij het verdrag. Schepen die onder de vlag varen van een Partij bij het verdrag mogen niet worden gesloopt bij een *Ship Recycling Facility* in een land dat geen Partij is bij het verdrag. Om deze *Inventory* op te stellen zullen alle schepen die onder dit verdrag vallen (in principe alle schepen groter dan GT 500) een eerste *survey* moeten ondergaan aangevuld met diverse *surveys* gedurende de levensloop van het schip. Een laatste *survey* moet plaatsvinden voorafgaand aan het daadwerkelijk slopen van het schip.

Alle sloopfaciliteiten moeten voorzien zijn van een *Ship Recycling Plan* (SRP) waarin wordt beschreven hoe het schip zal worden gesloopt. Dit is afhankelijk van het type schip alsmede van de *Inventory*. Lidstaten zijn verplicht om doeltreffende maatregelen te nemen om te verzekeren dat de *Ship Recycling Facility* voldoet aan alle eisen van dit verdrag.

Voor een goede uitvoering van het verdrag is overeengekomen dat aanvullend op het verdrag zes richtlijnen zullen worden opgesteld, met een mogelijkheid tot uitbreiding, te weten:

- .1 guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials
- .2 guidelines for survey and certification
- .3 guidelines for inspection of ships
- .4 guidelines for the authorization of Ship Recycling Facilities
- .5 guidelines for safe and environmentally sound ship recycling
- .6 guidelines for the development of the Ship Recycling Plan
- .7 other guidelines or circulars as may be identified by the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

Naast de aangenomen verdragstekst zijn tevens zes zogenaamde *Conference Resolutions* ontwikkeld en aangenomen. Deze betreffen uiteenlopende onderwerpen zoals een uitdrukking van dank aan het gastland Hong Kong, China en het promoten van technische bijstand voor een goede inwerkingtreding van het verdrag in ontwikkelingslanden. Het totale overzicht van deze resoluties is als volgt:

Resolutie 1: Via deze *conference resolution* is besloten dit verdrag de officiële titel te geven als boven aangegeven.

Resolutie 2: Deze resolutie geeft weer dat er via dit verdrag een duidelijke link is tussen IMO, ILO en Basel en stelt vast dat samenwerking gecontinueerd moet worden.

Resolutie 3: Hierin wordt aangespoord tot promotie van technische bijstand.

Resolutie 4: Hierin is aangegeven dat de tekst van het Verdrag nog vraagt om de ontwikkeling van tenminste 6 aanvullende richtlijnen (zie hierboven)

Resolutie 5: Deze resolutie nodigt IMO Lidstaten uit om, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Verdrag, wel alvast "in de geest van het Verdrag" te handelen en opgedane ervaring te melden aan IMO

Resolutie 6: Hierbij wordt MEPC uitgenodigd om te onderzoeken op welke wijze het monitoren van het verdrag optimaal kan plaatsvinden.