

Vergaderjaar 2017–2018

34 839 (R2094)

Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen; Hongkong, 15 mei 2009

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 23 november 2017.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van Aruba, Curaçao of Sint Maarten te kennen worden gegeven uiterlijk op 23 december 2017.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2017

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 15 mei 2009 te Hongkong tot stand gekomen internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (Trb. 2010, nr. 227 en Trb. 2017, nr. 29).

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van Aruba, Curaçao en van Sint Maarten is verzocht hogergenoemde stukken op 24 november 2017 over te leggen aan de Staten van Aruba, Curaçao en van Sint Maarten.

De Gevolmachtigde Ministers van Aruba, Curaçao en van Sint Maarten zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. Zijlstra

TOELICHTENDE NOTA

A. HET VERDRAG; ALGEMEEN

1. Achtergrond

1.1 Inleiding

Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (Trb. 2010, 227) (hierna: het verdrag) is op 15 mei 2009 onder de auspiciën van de International Maritime Organization (hierna: IMO) aangenomen. Het verdrag heeft betrekking op het ontwerp, de constructie, de werking en de op de recycling gerichte voorbereiding van schepen om de veilige en milieuverantwoordelijke recycling ervan te vergemakkelijken zonder afbreuk te doen aan de scheepsveiligheid en het efficiënt functioneren van het schip. Voorts betreft het verdrag het veilig en milieuverantwoord functioneren van scheepsrecyclingsinrichtingen en ziet het op de vaststelling van een passend handhavingsmechanisme voor scheepsrecycling. Twee doelstellingen zijn derhalve leidend: scheepsrecycling dient op een meer milieuverantwoorde wijze plaats te vinden en de slechte arbeidsomstandigheden moeten worden verbeterd. In het verdrag worden afspraken gemaakt over de vraag hoe met voor de sloop bestemde schepen moet worden omgegaan.

1.2 Aanleiding en totstandkoming van het verdrag

Met name in India, Pakistan en Bangladesh vindt de sloop van afgeschreven zeeschepen veelvuldig plaats onder gevaarlijke en milieuvriendelijke omstandigheden. Bij de medewerkers van de scheepsrecyclingsinrichtingen vinden soms ernstige ongelukken plaats en de recycling leidt in veelvuldig geval tot aanzienlijke schade voor het milieu. De milieuvervuiling vindt onder meer plaats door het in zee wegdrijven van gevaarlijke stoffen en materialen. Ook is er vaak een gebrek aan goede voorzieningen voor verantwoorde afvoer en verwerking van vrijkomende – vaak giftige en schadelijke – stoffen, zoals asbest.

De thans internationaal geldende regelgeving voor de export van gevaarlijk afval, te weten het Verdrag van Bazel¹ en de binnen de Europese Unie geldende EVOA-verordening², is onvoldoende toegesneden op de speciale problematiek van sloopschepen. Met het Verdrag van Bazel wordt beoogd de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen te reguleren, teneinde hiermee de gezondheid en leefomgeving te beschermen tegen de eventuele schadelijke effecten van de productie, het beheer, het overbrengen en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen. Problematisch voor de handhaving van het Verdrag van Bazel is dat het niet geheel helder is vanaf welk concreet moment een schip in de praktijk als afval moet worden beschouwd en welk land moet worden beschouwd als uitvoerland. De bepalingen zijn daarnaast te omzeilen door het schip, voorafgaand aan het slopen, om te vlaggen naar een land dat geen partij is bij het Verdrag van Bazel. Voorts wordt de verbetering van de arbeidsomstandigheden in de scheepsrecyclingsinrichtingen niet door dit verdrag ondervangen. De EVOA-verordening, de implementatie van het Verdrag van Bazel op

¹ Het op 22 maart 1989 te Bazel tot stand gekomen Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan (Trb. 1990, 12).

² Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen (PbEU 2006, L 190).

Europees niveau, kent dezelfde knelpunten. Verdrag noch verordening zijn daardoor toereikend. Een nieuw verdrag, toegespitst op de specifieke problematiek van scheepsrecycling, was derhalve aangewezen.

Daarom is sinds het einde van de jaren negentig binnen de IMO gesproken over de mogelijkheid van een specifiek verdrag voor scheepsrecycling. De onderhandelingen hebben uiteindelijk op 15 mei 2009 geleid tot de totstandkoming en aanneming van het Verdrag van Hongkong. Vanwege de verschillende doelstellingen van het verdrag is bij de totstandkoming samengewerkt met onder meer de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), en met het secretariaat van het Verdrag van Bazel.

Het Koninkrijk der Nederlanden staat achter de doelstellingen van het verdrag en heeft het daarom op 21 april 2010 ondertekend. Thans dient het verdrag, na goedkeuring van het parlement, te worden aanvaard om partij te worden bij het verdrag. Met het opstellen van de goedkeuringstukken is begonnen nadat de Europese verordening betreffende scheepsrecycling is vastgesteld.³ Deze verordening geeft invulling aan de verplichtingen die voortvloeien uit het verdrag en is vastgesteld om de inwerkingtreding van het verdrag te versnellen (zie ook paragraaf 4.1 hieronder). Bijkomend voordeel was dat op dat moment de inhoud van de aanvullende richtsnoeren bekend was.⁴ In deze richtsnoeren zijn veel inhoudelijke aanbevelingen opgenomen, die relevant zijn voor reders en scheepsrecyclingsinrichtingen. Veel (Europese) landen, waaronder Nederland, hebben er daarom voor gekozen om het traject tot ratificatie pas te starten na vaststelling van de verordening en de richtsnoeren.

Het verdrag treedt in werking 24 maanden na de datum waarop ten minste vijftien staten zich aan het verdrag hebben gebonden, waarbij aan twee aanvullende voorwaarden moet zijn voldaan. De gecombineerde handelsvloot van de vijftien staten moet ten minste 40 procent van de brutotonnage (GT) van de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigen, en het gecombineerde maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume in de voorbije tien jaar van de vijftien staten dient ten minste drie procent van de brutotonnage van de gezamenlijke koopvaardijvloot te vertegenwoordigen. Tot nu toe heeft één land het verdrag geratificeerd, en zijn vier landen toegetreden. Deze landen zijn samen goed voor bijna 20 procent van de GT van de mondiale koopvaardijvloot. In deze landen worden echter bijna geen scheepsrecyclingsactiviteiten verricht.⁵

2. Opzet en inhoud van het verdrag

2.1 Opzet

Het verdrag bestaat uit artikelen, een bijlage met daarin voorschriften, en aanhangsels. De artikelen zijn zeer algemeen en bevatten onder meer de begripsomschrijvingen, het toepassingsbereik en algemene bepalingen over onder meer de inwerkingtreding en wijziging van het verdrag. De bijlage vormt een integrerend deel van het verdrag en de daarin opgenomen voorschriften bevatten de meer inhoudelijke eisen die worden gesteld aan reders en scheepsrecyclingsinrichtingen. De aanhangsels die aan de bijlage zijn gehecht bevatten de verklaringen en formulieren die voortvloeien uit de bepalingen van het verdrag, bijvoor-

³ Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling.

⁴ De aanvullende richtsnoeren zijn te vinden op de website van de IMO, via <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx>.

⁵ Deze vijf landen zijn België, de Republiek Congo, Frankrijk, Noorwegen en Panama.

beeld het formulier voor het Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen.

Daarnaast zijn door de IMO aanvullende richtsnoeren vastgesteld. Deze staan formeel los van het verdrag. Met de richtsnoeren wordt duidelijkheid verschaft aan binnen het toepassingsbereik vallende partijen over de wijze waarop ze aan de verdragsbepalingen kunnen voldoen. Zo zijn bijvoorbeeld aanvullende richtsnoeren opgesteld over het opstellen van het scheepsrecyclingplan, zodat scheepsrecyclingsinrichtingen beter kunnen inschatten op welke wijze ze aan de betreffende verdragsbepalingen kunnen voldoen. Daarnaast zijn richtsnoeren opgesteld met betrekking tot de toelating van scheepsrecyclingsinrichtingen. Deze hebben toegevoegde waarde voor verdragspartijen bij de toelating, alsmede voor scheepsrecyclingsinrichtingen die zich voorbereiden op het toelatingstraject.

2.2 Inhoud

Het verdrag beoogt scheepsrecycling veiliger en op een meer milieuverantwoorde wijze te laten plaatsvinden. Hiertoe worden aan meerdere partijen eisen gesteld.

Allereerst worden eisen aan schepen gesteld. Zo dienen schepen gedurende hun hele levensduur over een Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen te beschikken. Hiervoor dient een inventarislijst van gevaarlijke materialen te worden opgesteld, waarin is opgenomen welke gevaarlijke materialen zich waar en in welke hoeveelheid in het schip bevinden. Daarnaast zijn bepaalde stoffen, bijvoorbeeld asbest, voor nieuwe schepen verboden. Bij het onderzoek ten behoeve van de afgifte van het certificaat wordt naar deze aspecten onderzoek gedaan. Voorts dient het schip, alvorens het kan worden gerecycled, een Internationaal certificaat betreffende de gereedheid voor recycling te verkrijgen. Hiervoor dient een aantal voorbereidende handelingen te worden verricht. Zo dient door de scheepsrecyclingsinrichting op basis van informatie van de reder een scheepsrecyclingplan te worden opgesteld, waarin onder meer wordt opgenomen hoe bij de recycling met gevaarlijke materialen wordt omgegaan.

Door middel van de eisen aan schepen wordt bijgedragen aan de doelstelling van een meer milieuverantwoorde scheepsrecycling. De vlaggenstaat waarborgt dat schepen die onder haar vlag opereren, onderzocht en gecertificeerd worden overeenkomstig de vereisten uit het verdrag.

Ten tweede worden eisen gesteld aan de plek waar de scheepsrecycling plaatsvindt: de scheepsrecyclingsinrichtingen. Deze inrichtingen moeten aan bepaalde eisen ten aanzien van arbeidsomstandigheden en het milieu voldoen. De bevoegde autoriteit, een overheidsinstantie aangewezen door de staat waar de scheepsrecyclingsinrichting gevestigd is, dient in te staan voor de kwaliteit van de scheepsrecyclingsinrichtingen door slechts scheepsrecyclingsinrichtingen die voldoen aan de relevante eisen toe te laten.⁶ Schepen mogen slechts gerecycled worden in toegelaten scheepsrecyclingsinrichtingen.

⁶ In Europees Nederland gebeurt dit door middel van erkenning van de scheepsrecyclingsinrichting en het vervolgens plaatsen op de Europese lijst van erkende scheepsrecyclingsinrichtingen. In paragraaf 4.1 wordt hier nader op ingegaan.

Tot slot is het verdrag relevant voor havenstaten. De havenstaat neemt een belangrijke rol in bij de naleving van het verdrag, omdat met de havenstaatcontroles bij uitstek eventuele schendingen van het verdrag kunnen worden opgespoord, zowel door schepen van verdragspartijen als door schepen van derde landen. Tijdens deze controles kan namelijk aan het licht komen dat een schip niet over de benodigde certificaten beschikt.

2.3 Een ieder verbindende bepalingen

Naar het oordeel van de regering bevat het verdrag enkele bepalingen die rechtstreeks rechten aan burgers en bedrijven toekennen of hen verplichtingen opleggen, in de zin van artikel 93 en 94 van de Grondwet.

De bepalingen die naar het oordeel van de regering een ieder verbindend zijn, zijn (met name) artikel 11, tweede lid, en de voorschriften 8, 9 en 11. In artikel 11, tweede lid, wordt bepaald dat wanneer een schip onnodig wordt aangehouden of vertraagd op grond van artikel 8, 9 of 10 van het verdrag, het aanspraak kan maken op vergoeding van elk geleden verlies of schade. Voorschrift 8 bevat verplichtingen voor schepen, alvorens tot recycling kan worden overgegaan. Voorschrift 9 bevat de verplichting voor scheepsrecyclingsinrichtingen om een scheepsrecyclingplan op te stellen. Tot slot bevat voorschrift 11 enkele rechten voor scheepseigenaren ten aanzien van de certificering.

3. Koninkrijkspositie

De goedkeuring van het verdrag wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Het verdrag zal gelden voor zowel Europees als Caribisch Nederland. Vanwege het besluit van de Raad van de Europese Unie⁷ is het voor Europees Nederland van belang om het verdrag tijdig te ratificeren, ofwel, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, te aanvaarden. In dit besluit wordt Nederland gemachtigd en aangespoord het verdrag te ratificeren; uiterlijk op 31 december 2018 worden door de Raad de vorderingen getoetst die ten aanzien van ratificaties zijn geboekt.

Voor Caribisch Nederland wordt medegelding wenselijk geacht in verband met de havenstaatbevoegdheden die de eilanden in dat geval verkrijgen. Daarmee kunnen de eilanden de relevante certificaten vereisen van schepen die een haven in Caribisch Nederland aandoen, in het kader van de havenstaatcontrole. De mondiale werking van het verdrag wordt hiermee bevorderd. Gezien het feit dat de BES-eilanden niet over een vlagregister beschikken, is het verdrag in dat kader niet relevant. Voor Caribisch Nederland zal het verdrag worden bekrachtigd zodra de implementatieregelgeving, zoals wordt besproken in paragraaf 4.2, is vastgesteld. Dit zal naar verwachting in 2018 zijn. De inwerkingtreding van deze wijziging zal worden verbonden aan de inwerkingtreding van het verdrag.⁸

Aruba acht medegelding wenselijk, maar er dient nog uitvoeringswetgeving opgesteld te worden. Zodra de uitvoeringswetgeving voor Aruba gereed is, zal de akte van aanvaarding voor Aruba kunnen worden

⁷ Besluit 2014/241 van de Raad van 14 april 2014 betreffende de bekrachtiging van, of de toetreding tot, het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen (2009) door de lidstaten in het belang van de Europese Unie (PbEU 2014, L 128).

⁸ Zie hiervoor paragraaf 1.2.

gedeponeerd. Curaçao en Sint Maarten hebben aangegeven zich nog te beraden.

4. Implementatie

4.1 Europees Nederland

In 2013 is de Europese verordening betreffende scheepsrecycling tot stand gekomen. Hierin zijn grotendeels de verplichtingen volgend uit het verdrag opgenomen. De verordening is tot stand gekomen vanwege het belang dat de Europese Unie hecht aan de spoedige inwerkingtreding van het verdrag. Door de verordening zullen EU-lidstaten al voldoen aan de verplichtingen uit het verdrag, waardoor lidstaten het verdrag sneller zullen ratificeren en het verdrag dus eerder in werking treedt.

Voor Europees Nederland vormt (uitvoeringsregelgeving van) de Europese verordening betreffende scheepsrecycling in belangrijke mate de implementatie van het verdrag. In Nederland vormen twee regelingen de uitvoering van de Europese verordening betreffende scheepsrecycling: een regeling die ziet op de regels voor scheepsrecyclingsinrichtingen⁹ en een regeling die betrekking heeft op eisen aan schepen.¹⁰

Het verdrag laat het aan de verdragspartijen zelf om te bepalen op welke wijze ze de kwaliteit van de scheepsrecyclingsinrichtingen waarborgen. In de Europese verordening betreffende scheepsrecycling is gekozen voor het systeem dat EU-lidstaten op hun grondgebied gevestigde scheepsrecyclingsinrichtingen erkennen als ze aan de vereisten van de Europese verordening betreffende scheepsrecycling voldoen. Om te bewerkstelligen dat scheepsrecyclingsinrichtingen aan de juiste eisen voldoen, dienen de Europese hergebruikstaten scheepsrecyclingsinrichtingen te inspecteren en te erkennen. Wanneer er een scheepsrecyclingsinrichting is erkend, stelt de betrokken lidstaat de Commissie daarvan in kennis. De Commissie stelt daarop een Europese lijst op van erkende scheepsrecyclingsinrichtingen. Op deze lijst kunnen ook scheepsrecyclingsinrichtingen uit een derde land worden opgenomen; deze worden erkend door de Commissie. Scheepsrecycling is slechts mogelijk in een inrichting die op deze Europese lijst is opgenomen.

Op drie punten bevat het verdrag aanvullende eisen ten opzichte van de Europese verordening betreffende scheepsrecycling. Dit betreft allereerst de verplichting voor scheepsrecyclingsinrichtingen om schepen die niet voldoen aan de vereisten van het verdrag te weren ingevolge voorschrift 17, tweede lid uit de bijlage bij het verdrag. Dit zal zich voornamelijk voordoen bij schepen onder de vlag van een niet-verdragspartij; schepen onder de vlag van een verdragspartij dienen ten gevolge van eisen van de vlaggenstaat al aan de verdragsverplichtingen te voldoen.

⁹ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 9 maart 2016, nr. IENM/BSK-2016/45897, houdende vaststelling van regels inzake scheepsrecyclingsinrichtingen ter uitvoering van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

¹⁰ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 25 september 2017 tot wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling en Verordening 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer.

Ten tweede rusten op de exploitant van de scheepsrecyclingsinrichting twee meldplichten. Allereerst dient de exploitant het aan de bevoegde autoriteit (het land waar de scheepsrecyclingsinrichting gevestigd is) te melden indien het voornemen bestaat een schip te recyclen ingevolge artikel 24, eerste lid, van het verdrag. Daarnaast moet volgens artikel 24, derde lid, de exploitant de geplande aanvangsdatum van de recycling melden aan de bevoegde autoriteit.

Om deze drie verplichtingen te implementeren, is regelgeving in voorbereiding. Deze verplichtingen zullen worden geïmplementeerd door middel van een ministeriële regeling.

4.2 Caribisch Nederland

Op het Caribische deel van Nederland is de Europese verordening betreffende scheepsrecycling niet van toepassing, omdat deze slechts geldt voor het Europese deel van het Koninkrijk. Daarom is voor Caribisch Nederland afzonderlijke uitvoeringsregelgeving vereist alvorens het verdrag voor dit deel aanvaard kan worden. Gezien het feit dat de BES-eilanden niet beschikken over scheepsrecyclingsinrichtingen, noch over schepen die binnen de reikwijdte van het verdrag vallen, hoeven de bepalingen uit het verdrag die zich daartoe richten, niet geïmplementeerd te worden. Slechts de bepalingen die verband houden met de havenstaatcontrole zijn voor de implementatie voor Caribisch Nederland relevant. Ter implementatie van het verdrag zal het Besluit aanwijzing verdragen Wet havenstaatcontrole worden aangepast, zodat de relevante certificaten van schepen kunnen worden vereist in het kader van de havenstaatcontrole. De voorbereidingen voor dit besluit zullen in het najaar van 2017 worden verricht, zodat het besluit naar verwachting in 2018 kan worden vastgesteld. De inwerkingtreding van het besluit zal worden verbonden aan de inwerkingtreding van het verdrag.

4.3 Aruba, Curaçao en Sint Maarten

Door de Caribische landen van het Koninkrijk dient eveneens uitvoeringsregelgeving te worden opgesteld. Hierbij is van belang dat een onderscheid wordt gemaakt tussen de verplichtingen voor een verdragspartij in de hoedanigheid van vlaggenstaat, als hergebruikstaat en als havenstaat.¹¹ Curaçao beschikt, in tegenstelling tot Aruba en Sint Maarten, over een scheepsregister met daarin schepen die binnen de reikwijdte van dit verdrag vallen. Daarom zijn de verplichtingen voor de verdragspartij in de hoedanigheid van vlaggenstaat voor Curaçao relevant, in geval besloten wordt tot medegelding.

Op welke termijn de uitvoeringsregelgeving gereed zal zijn, is in dit stadium nog onduidelijk.

5. Gevolgen voor het bedrijfsleven en administratieve lasten

5.1 Gevolgen voor het Koninkrijk der Nederlanden, Europees Nederland

In 2013 is de Europese verordening betreffende scheepsrecycling aangenomen. Zoals hierboven beschreven, komen de bepalingen van deze verordening vrijwel geheel overeen met die van het verdrag. In die zin zal ratificatie van het verdrag geen extra kosten met zich meebrengen voor scheepseigenaren bovenop de EU-verordening. Echter, voor de duidelijkheid worden de relevante kosten voor de scheepseigenaren, zoals geraamd in de toelichting bij de Regeling tot wijziging van de Regeling

¹¹ Zie hiervoor paragrafen 2 en 3.

voorkoming verontreiniging door schepen en de Regeling havenstaatcontrole 2011 in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling, hier nog eens beschreven.

De geraamde kosten voor Nederlandse scheepsrecyclingsinrichtingen, in verband met de EU-verordening inzake scheepsrecycling, worden hier niet opnieuw beschreven. Die hangen grotendeels samen met de bepalingen in de EU-verordening omtrent erkenning en opnemings van scheepsrecyclingsinrichtingen op de Europese lijst.

Het verdrag heeft gevolgen voor schepen onder Nederlandse en buitenlandse vlag in Nederlands eigendom en beheer met een tonnage van ten minste 500 bruto ton. Verondersteld wordt dat het in de toekomst om ongeveer 1.700 zeeschepen per jaar gaat, die gemiddeld 15 jaar onder Nederlands beheer vallen voordat ze aan het buitenland worden verkocht of gesloopt. De grootste kostenpost betreft het opstellen van de inventarisatie van gevaarlijke materialen, voor zowel nieuwe als bestaande schepen. Deze *nalevingskosten* verschillen per type schip, maar zullen naar schatting gemiddeld € 20.000,- per schip bedragen. De inventarisatie wordt gemiddeld voor 1.700 schepen eens in de vijftien jaar dat een schip onder Nederlandse vlag vaart eenmalig verricht. De verwachte totale kosten voor de Nederlandse vloot zullen dan € 2,3 miljoen per jaar bedragen. Opgemerkt zij dat het hier ten dele gaat om kosten die ook al voor andere internationale verplichtingen moeten worden gemaakt, zoals een inventarisatie van het gevaarlijke materiaal asbest, waarvoor in het SOLAS verdrag¹² verbodsbepalingen zijn opgenomen.

Met de inventarisatie van gevaarlijke materialen zijn ook administratieve kosten gemoeid. Er moet een plan worden gemaakt, ter beschrijving van de visuele of steekproefsgewijze controle aan de hand waarvan de inventaris van gevaarlijke materialen wordt opgesteld. Daarnaast moet de inventarisatie van gevaarlijke materialen worden bijgehouden. Voor alle schepen samen worden de administratieve lasten geraamd op € 997.000,- per jaar.

Ten slotte zijn er kosten verbonden aan het laten recyclen bij een recyclingfaciliteit die aan de vereisten van het verdrag voldoet. Het is niet de verwachting dat dat om veel schepen zal gaan. Nederland heeft een relatief jonge vloot, en schepen worden meestal voor hun levensduur aan derde landen doorverkocht. De totale kosten per jaar worden geraamd op € 22.000 per jaar.

Overzicht toename kosten voor Nederlandse vlooteigenaren

| | Euro per jaar |
|--|------------------|
| Nalevingskosten opstellen Inventarisatie Gevaarlijke Materialen (deels kosten die ook gemaakt moeten worden voor internationale asbest verplichtingen) | 2.300.000 |
| Administratieve lasten opstellen Inventarisatie Gevaarlijke Materialen | 997.000 |
| Nalevingskosten en administratieve lasten bij recyclen Nederlandse schepen | 22.000 |
| Totaal kosten Nederlandse bedrijven | 3.319.000 |

De bepalingen uit het verdrag zullen de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven niet negatief beïnvloeden, integendeel. Nederlandse en andere EU bedrijven moeten deze kosten toch al maken in verband met de EU-verordening. Als het verdrag in werking treedt, zullen ook bedrijven

¹² Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157).

buiten de Europese Unie met dezelfde afspraken en bijkomende kosten te maken krijgen. Dat zal de eerlijke mondiale concurrentieverhoudingen verbeteren.

5.2 Gevolgen voor het Koninkrijk der Nederlanden, Caribisch gebied

Aanvaarding van het verdrag zal alleen gevolgen hebben voor bedrijven op Curaçao. Curaçao is het enige Koninkrijksland in het Caribisch gebied dat zeeschepen onder eigen vlag in beheer heeft. Curaçao heeft in 2017 281 schepen onder de Curaçaose vlag. Daarvan hebben er 119 schepen een tonnage van tenminste 500 bruto ton. Deze schepen zullen kosten moeten maken om aan de verplichtingen van het verdrag te voldoen.

De grootste kostenpost betreft het opstellen van de inventarisatie van gevaarlijke materialen, voor zowel nieuwe als bestaande schepen. Net zoals bij Nederlandse schepen geldt dat het hier ten dele gaat om kosten die ook al voor andere internationale verplichtingen moeten worden gemaakt, zoals een inventarisatie van het gevaarlijke materiaal asbest, waarvoor in het SOLAS verdrag verbodsbepalingen zijn opgenomen. Met de inventarisatie van gevaarlijke materialen zijn ook administratieve kosten gemoeid. Ten slotte zijn er kosten verbonden aan het laten recyclen bij een recyclingfaciliteit die aan de vereisten van het verdrag voldoet.

Aangenomen wordt dat de kosten per schip, onder de vlag van Curaçao hetzelfde zullen zijn als de kosten per schip onder Nederlandse vlag. Voor alle 119 schepen worden dan de totale kosten geraamd op € 230.000,- per jaar.

Het is niet dat verwachting dat deze toename van kosten de concurrentiepositie van Curaçaose bedrijven zal beïnvloeden. De kosten per schip zijn beperkt, en als het verdrag in werking treedt, zullen ook andere internationaal opererende bedrijven met dezelfde afspraken en bijkomende kosten te maken krijgen.

6. Toezicht en handhaving

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (voorheen: Minister van Infrastructuur en Milieu) is, in Nederland, aangewezen als de bevoegde autoriteit die overgaat tot het erkennen van scheepsrecyclingsinrichtingen en tot het intrekken of schorsen van deze erkenningen.¹³ Een besluit tot erkenning zal, namens de Minister, worden afgegeven door de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Hetzelfde geldt voor een besluit tot intrekking of schorsing van de erkenning.

De bevoegdheid tot afgifte van de voor schepen relevante certificaten ligt eveneens bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.¹⁴ In de praktijk zullen de vereiste inspecties worden uitgevoerd door klassenbureaus, die namens deze Minister de certificaten zullen afgeven. Klassenbureaus zijn private erkende organisaties die de benodigde specifieke kennis voor onderzoek en certificering bezitten. Verplichtingen voor reders zullen in de praktijk met name worden gehandhaafd door een certificaat niet af te geven.

¹³ Regeling van 9 maart 2016 houdende vaststelling van regels inzake scheepsrecyclingsinrichtingen.

¹⁴ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 25 september 2017 tot wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling en Verordening 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer.

Bij de havenstaatcontroles speelt de ILT een belangrijke rol; in dit kader wordt gecontroleerd of de benodigde certificaten aan boord zijn en wordt, indien dit niet het geval is, een uitgebreide inspectie uitgevoerd. Schepen kunnen worden aangehouden indien ze niet over de juiste certificaten beschikken.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1 Algemene verplichtingen

Artikel 1 van het verdrag bevat enkele algemene bepalingen. Het verplicht partijen om zich in te spannen om schadelijke effecten van scheepsrecycling te verminderen of te voorkomen. De verdragsbepalingen beletten partijen niet om, individueel of gezamenlijk, strengere maatregelen te nemen om op deze wijze negatieve gevolgen voor de menselijke gezondheid of de leefomgeving te voorkomen, verminderen of minimaliseren, zolang deze in overeenstemming zijn met het internationale recht. Samenwerking tussen partijen ten behoeve van een effectieve implementatie wordt aangemoedigd, net zoals het ontwikkelen van methoden om scheepsrecycling veiliger en milieuvriendelijker te laten plaatsvinden.

Artikel 2 Begripsomschrijvingen

Dit artikel bevat de omschrijving van de begrippen gebruikt in het verdrag. Zo worden onder meer de begrippen «scheepsrecycling» en «scheepsrecyclingsinrichting» gedefinieerd.

Artikel 3 Toepassing

Artikel 3 betreft het toepassingsbereik van het verdrag. De bepalingen zien op schepen die de vlag van een verdragspartij voeren of onder wiens gezag zij opereren en op scheepsrecyclingsinrichtingen die opereren onder het gezag van een verdragspartij. Het begrip schip wordt in artikel 2 gedefinieerd en is vrij breed; zo vallen bijvoorbeeld ook drijvende platforms eronder.

Niet alle schepen vallen binnen de reikwijdte van het verdrag. Allereerst vallen oorlogsschepen, marinehulpschepen, of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een verdragspartij en die voorlopig uitsluitend worden aangewend voor een niet-commerciële overheidsdienst, niet onder het verdrag. Ten tweede vallen schepen met een tonnage van minder dan 500 GT buiten de werking van het verdrag. Tot slot is het verdrag niet van toepassing op schepen die gedurende hun levensduur uitsluitend opereren in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie vallen van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert. Verdragspartijen moeten evenwel door het aannemen van passende maatregelen waarborgen dat schepen die niet binnen de reikwijdte van het verdrag vallen, opereren op een wijze die verenigbaar is met het verdrag, voor zover dat redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

Tot slot wordt bepaald dat schepen die de vlag voeren van een derde land niet gunstiger mogen worden behandeld dan schepen onder de vlag van een verdragspartij. Dit heeft tot gevolg dat alle schepen die een haven aandoen van een verdragspartij aan de eisen van het verdrag moeten voldoen, ongeacht of de vlaggenstaat verdragspartij is. Dit is in lijn met andere IMO-verdragen, zoals MARPOL.

Artikel 4 Controle met betrekking tot scheepsrecycling

Verdragspartijen dienen van schepen onder hun vlag of onder hun gezag te eisen dat zij voldoen aan de eisen zoals gesteld in het verdrag.

Eenzelfde verplichting geldt voor verdragspartijen waar een scheepsrecyclingsinrichting is gevestigd. De verdragspartij die jurisdictie heeft over dergelijke inrichtingen vereist dat de inrichtingen voldoen aan de relevante bepalingen uit het verdrag en neemt doeltreffende maatregelen om naleving van deze bepalingen te verzekeren.

Artikel 5 Onderzoek en certificering van schepen

Dit artikel verplicht verdragspartijen ertoe dat zij waarborgen dat schepen die onder haar vlag varen of onder haar gezag opereren, en die moeten worden onderzocht en gecertificeerd, worden onderzocht en gecertificeerd in overeenstemming met de voorschriften neergelegd in de bijlage bij het verdrag. De verplichting wordt derhalve bij de vlaggenstaat gelegd.

Artikel 6 Toelating van scheepsrecyclingsinrichtingen

Ingevolge artikel 6 dienen verdragspartijen te waarborgen dat scheepsrecyclingsinrichtingen voldoen aan de voorschriften die zijn vastgesteld in de bijlage, en dat zij aan de hand van deze voorschriften worden toegelaten. Zoals besproken in paragraaf 4 zal dit in het Europese deel van Nederland gebeuren door middel van de Europese lijst van erkende scheepsrecyclingsinrichtingen.

Artikel 7 Uitwisseling van informatie

Desgevraagd dient een verdragspartij informatie te verschaffen over de gronden van toelating van scheepsrecyclingsinrichtingen binnen zijn jurisdictie.

Artikel 8 Inspectie van schepen

In dit artikel wordt geregeld dat een schip waarop het verdrag van toepassing is, in elke haven of laad- of losplaats buitengaats van een andere verdragspartij kan worden geïnspecteerd om te bepalen of het schip voldoet aan het verdrag. Hierbij wordt (in het kader van dit verdrag) slechts bezien of een geldig Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen of, indien het schip bezig is met de laatste reis, een geldig Internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling aan boord is.

Een meer uitgebreide inspectie door de havenstaat is onder meer geoorloofd, indien een schip niet beschikt over het volgens dit verdrag vereiste certificaat, of indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat hetzij de staat van het schip niet overeenkomt met het vermelde op het certificaat, hetzij er aan boord geen procedure geldt voor het bijhouden van deel 1 van de inventarislijst van gevaarlijke materialen. Bij een dergelijke uitgebreide inspectie worden de door de IMO opgestelde richtlijnen in acht genomen.

Volledigheidshalve zij vermeld dat de inspectieverplichting opgenomen in artikel 8 niet van toepassing is op oorlogsschepen, marinehulpschepen, kustwachtschepen en andere staatschepen onder Koninkrijksvlag. Deze schepen vallen immers niet binnen de reikwijdte van het verdrag.

Artikel 9 Opsporing van overtredingen

Verdragspartijen dienen samen te werken bij het opsporen van overtredingen en bij de handhaving van de bepalingen van het verdrag.

Zo kan de verdragspartij die beschikt over voldoende bewijs dat een schip opereert, heeft geopereerd of op het punt staat te opereren in strijd met een bepaling van het verdrag, een andere verdragspartij verzoeken dat het schip wordt onderzocht zodra het een haven of laad- of losplaats buitengaats van die partij binnenkomt. Het rapport dat wordt opgesteld naar aanleiding van dit onderzoek wordt gestuurd aan de partij die erom heeft verzocht, aan de vlaggenstaat van het betrokken schip en aan de IMO.

Indien geconstateerd wordt dat het schip het verdrag overtreedt, kan de partij die de inspectie verricht maatregelen treffen om het schip te waarschuwen, aan te houden, weg te sturen of de toegang tot haar havens te ontzeggen. Een partij die dergelijke maatregelen treft, stelt zowel de vlaggenstaat van het betrokken schip als de IMO onverwijld daarvan in kennis.

Ook met betrekking tot de handhaving van de bepalingen ten aanzien van scheepsrecyclingsinrichtingen kunnen verdragspartijen samenwerken. Indien er vermoedens bestaan dat een scheepsrecyclingsinrichting niet overeenkomstig het verdrag opereert, heeft geopereerd of op het punt staat te opereren, dan dient de hergebruikstaat op verzoek van een andere verdragspartij de scheepsrecyclingsinrichting te onderzoeken en op basis van dit onderzoek een rapport op te stellen. Dit rapport wordt gezonden aan de verdragspartij die hierom heeft verzocht en aan de IMO.

Artikel 10 Overtredingen

Nationale regelgeving dient te voorzien in het verbieden en het sanctioneren van overtredingen van bepalingen van het verdrag. De sancties dienen zwaar genoeg te zijn om overtredingen van het verdrag te ontmoedigen. Overtredingen kunnen indien het een schip betreft, worden gesanctioneerd door de vlaggenstaat, ongeacht waar de overtreding plaatsvindt.

Artikel 11 Onnodige vertraging of aanhouding van schepen

De artikelen 8, 9 en 10 mogen niet leiden tot onnodige vertraging. Onnodige vertraging kan een reden vormen voor een aanspraak op vergoeding van geleden verlies of schade.

Artikel 12 Doorgeven van informatie

Verdragspartijen zijn verplicht bepaalde informatie te verschaffen aan de IMO. Met name relevant zijn de lijst met scheepsrecyclingsinrichtingen die door de lidstaat zijn toegelaten conform de eisen van het verdrag, een jaarlijkse lijst van schepen waaraan een Internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling is verleend met de naam en locatie van de scheepsrecyclingsinrichting zoals vermeld op het certificaat, en een jaarlijkse lijst van schepen die zijn gerecycled binnen de jurisdictie van een verdragspartij.

Artikel 13 Technische bijstand en samenwerking

Dit artikel betreft de samenwerking en technische bijstand van verdragspartijen omtrent onder meer beschikbare technologie, onderzoek en training.

Artikel 14 Beslechting van geschillen

Verdragspartijen verplichten zich elk geschil over de uitlegging of toepassing van het verdrag te beslechten langs vreedzame weg. De bepaling bevat dan ook een opsomming van vreedzame middelen zoals bemiddeling, conciliatie, arbitrage of schikking.

Artikel 15 Verhouding tot internationaal recht en andere internationale overeenkomsten

Dit artikel betreft de verhouding van het verdrag tot ander internationaal recht. Het verdrag laat de rechten en plichten van staten onder het VN-Zeerechtverdrag (Trb. 1983, 83), het internationaal gewoonterecht van de zee en andere relevante verdragen onverlet.

Artikel 16 Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

Dit artikel bepaalt hoe staten partij kunnen worden bij het verdrag. Ingevolge het vierde lid is het mogelijk om het verdrag voor de verschillende delen van het Koninkrijk op verschillende momenten te aanvaarden.

Voorts bepaalt het zesde lid dat verdragspartijen een verklaring dienen af te leggen inzake de wijze van goedkeuring van een plan tot hergebruik van een schip. Dit kan zowel uitdrukkelijk als stilzwijgend gebeuren. Gelet op artikel 12c, tweede lid, van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen heeft Nederland ervoor gekozen dat uitdrukkelijke goedkeuring van het scheepsrecyclingplan nodig is voordat een schip in een scheepsrecyclingsinrichting gerecycled mag worden.¹⁵

Artikel 17 Inwerkingtreding

Het verdrag treedt in werking 24 maanden na de datum waarop ten minste vijftien staten zich aan het verdrag hebben gebonden, waarbij aan twee aanvullende voorwaarden moet zijn voldaan. De gecombineerde handelsvloot van de vijftien staten moet ten minste 40 procent van de brutotonnage van de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigen, en het gecombineerde maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume in de voorbije tien jaar van de vijftien staten dient ten minste drie procent van de brutotonnage van de gezamenlijke koopvaardijvloot te vertegenwoordigen.

Artikel 18 tot en met 21 Overige bepalingen

Deze artikelen bevatten bepalingen inzake wijziging, opzegging, depositaire taken en het taalregime van het verdrag.

¹⁵ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 25 september 2017 tot wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling en Verordening 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer.

Bijlage met voorschriften voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen

Bij het verdrag hoort een bijlage met voorschriften. In artikel 1 van het verdrag is bepaald dat deze bijlage een integrerend onderdeel van het verdrag vormt. De voorschriften zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. In de voorschriften zijn de belangrijkste technische inhoudelijke bepalingen van het verdrag opgenomen.

Hoofdstuk 1 (Algemene bepalingen)

Voorschriften 1–3:

In dit hoofdstuk worden allereerst de definities gegeven van begrippen die in de bijlage gehanteerd worden, in aanvulling op de definities van het verdrag in artikel 2. Voorts is de toepasselijkheid van de bijlage beschreven. Deze is van toepassing op het ontwerp, de constructie, het onderzoek, de certificering, de exploitatie en het recyclen van schepen. Ten slotte is de verhouding tot andere regels, aanbevelingen en richtsnoeren bepaald.

Hoofdstuk 2 (Vereisten voor schepen)

Hoofdstuk 2 bevat de vereisten die worden gesteld aan schepen. Het hoofdstuk is onderverdeeld in drie onderdelen.

Onderdeel a: Ontwerp, constructie, exploitatie en onderhoud van schepen

Voorschriften 4–7:

Ingevolge voorschrift 4 moeten verdragspartijen de installatie of het gebruik van gevaarlijke materialen zoals opgenomen in aanhangsel 1 op schepen onder haar vlag of gezag verbieden of beperken. Voorts moeten verdragspartijen de installatie of het gebruik van dergelijke materialen op schepen die zich bevinden in havens, scheepswerven, scheepsreparatiewerven of op haar laad- of losplaatsen buitengaats verbieden of beperken.

Voorschrift 5 bepaalt dat elk nieuw schip aan boord een inventarislijst van gevaarlijke materialen dient te hebben, die geverifieerd is door de Administratie (in Nederland de ILT) of door een hiertoe door de Administratie gemachtigde persoon. De inventaris is specifiek voor elk schip en bevat ten minste de in aanhangsels 1 en 2 genoemde gevaarlijke materialen in de constructie of de uitrusting van het schip, de locatie en de geschatte hoeveelheid ervan. Tevens dient het aan te geven dat het schip voldoet aan het verbod of de beperkingen inzake de installatie of het gebruik van gevaarlijke materialen in overeenstemming met voorschrift 4. Bestaande schepen beschikken, voor zover praktisch uitvoerbaar, over een inventaris van gevaarlijke materialen. Hierbij worden de door de IMO opgestelde richtlijnen in aanmerking genomen.

Deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen moet tijdens de gehele levensduur van het schip naar behoren worden bijgehouden en geactualiseerd. Het maakt melding van nieuwe installaties die de in aanhangsel 2 bedoelde gevaarlijke materialen bevatten en van relevante wijzigingen in de constructie en de uitrusting van het schip. Op deze manier blijft de inventaris actueel. De verplichting voor schepen om te beschikken over een inventarislijst van gevaarlijke materialen gaat gelden binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het verdrag, dan wel wanneer het schip gerecycled wordt, indien dit eerder plaatsvindt. De delen II en III van de inventarislijst van gevaarlijke materialen worden opgesteld voorafgaand

aan het recyclen. Deel II van de inventaris bevat het afval dat ontstaat bij de exploitatie van een schip. Deel III omvat de voorraden.

Tot slot is in de voorschriften 6 en 7 vastgelegd hoe verdragspartijen een voorstel kunnen doen tot wijziging van de aanhangsels 1 en 2. Een belangrijke rol hierbij spelen de technische werkgroepen die door de IMO kunnen worden ingesteld.

Onderdeel b: Voorbereiding voor scheepsrecycling

Voorschriften 8 en 9:

Onderdeel b bevat de verplichte voorbereidingen voordat tot scheepsrecycling kan worden overgegaan. Van belang hierbij is dat schepen slechts mogen worden gerecycled in scheepsrecyclingsinrichtingen die zijn toegelaten in overeenstemming met het verdrag. In Europees Nederland zijn dit de scheepsrecyclingsinrichtingen die zijn opgenomen op de Europese lijst van erkende scheepsrecyclingsinrichtingen. Voorts zullen schepen in de periode voorafgaand aan de recycling maatregelen nemen om de hoeveelheid ladingresiduen, overgebleven brandstof en afval aan boord te minimaliseren.

Voorschrift 9 bevat de eisen omtrent het scheepsrecyclingplan. Dit voor elk schip specifieke plan wordt opgesteld door de inrichting en dient te worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit (het land waar de scheepsrecyclingsinrichting is gevestigd) alvorens tot recycling kan worden overgegaan. De scheepseigenaar verschaft aan de scheepsrecyclingsinrichting alle relevante informatie ten behoeve van het opstellen van het scheepsrecyclingsplan. Het plan bevat informatie over onder meer de manier waarop het schip veilig toegankelijk wordt gehouden bij werkzaamheden waarbij hitte vrijkomt.

De scheepseigenaar dient te beschikken over een Internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling, voordat enige recyclingactiviteit plaatsvindt. Voordat met het recyclen wordt begonnen, vindt een laatste onderzoek plaats, waarin wordt onderzocht of de inventarislijst van gevaarlijke materialen voldoet aan de vereisten van het verdrag en of het scheepsrecyclingplan de vereiste inventarislijst van gevaarlijke materialen correct weergeeft.

Onderdeel c: Onderzoeken en certificering

Voorschriften 10–14:

Tot slot betreft onderdeel c bepalingen omtrent onderzoeken en certificering. Hierin worden allereerst in voorschrift 10 de procedures met betrekking tot het eerste, het hernieuwde, het aanvullende en het laatste onderzoek beschreven. In beginsel heeft de vlaggenstaat de plicht deze onderzoeken uit te voeren, maar zij kan deze taak ook uitbesteden aan klassenbureaus. In dat geval blijft de vlaggenstaat eindverantwoordelijk voor de onderzoeken en certificering.

Voorschrift 11 bevat bepalingen over de afgifte van certificaten en het plaatsen van aantekeningen hierop. Hierin wordt beschreven onder welke voorwaarden het certificaat wordt afgegeven, en wat de mogelijkheden zijn tot verlenging van de geldigheid.

Voorschrift 12 bevat de mogelijkheid dat een andere verdragspartij, op verzoek van de vlaggenstaat, een schip onderzoekt en certificeert, indien het schip voldoet aan de verdragsbepalingen. Geen certificaat wordt

afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een staat die geen partij is.

Tot slot bevat het onderdeel bepalingen omtrent de vorm van de certificaten en bepalingen met betrekking tot de looptijd en de geldigheid van de certificaten. Zo verliest het Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen zijn geldigheid indien de toestand van het schip in belangrijke mate niet overeenkomt met de gegevens op het certificaat, of in geval van de overdracht van een schip onder de vlag van een andere staat.

De geldigheid van een Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen is ten hoogste vijf jaar geldig. Een Internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling geldt ten hoogste drie maanden. Dit certificaat kan worden verlengd voor een enkele reis vanaf een punt naar de scheepsrecyclingsinrichting.

Hoofdstuk 3 (Vereisten voor de scheepsrecyclingsinrichtingen)

Voorschriften 15–23:

Het verdrag beoogt een systeem te bewerkstelligen waarin schepen slechts mogen worden gerecycled in een toegelaten scheepsrecyclingsinrichting (voorschrift 15). De inrichting wordt toegelaten door de bevoegde autoriteit van de staat op wiens grondgebied de scheepsrecyclingsinrichting zich bevindt. Hiertoe wordt door verdragspartijen een systeem ontwikkeld om een effectieve naleving van de verdragsbepalingen te verzekeren. Voor het land Nederland is het systeem van de Europese lijst, volgend uit de Europese verordening, hiervoor van belang. Hierop is in paragraaf 5.1.1. van het algemeen deel van deze toelichtende nota nader ingegaan.

Voorschrift 16 bevat de specifieke vereisten waaraan moet worden voldaan bij de toelating van scheepsrecyclingsinrichtingen. De toelating van de scheepsrecyclinginrichting geldt voor een periode van ten hoogste vijf jaar. Voordat de inrichting wordt erkend, wordt de vereiste documentatie geverifieerd. Voorts is een inspectie ter plaatse onderdeel van de procedure. De ILT kan het verlenen van de erkenning toevertrouwen aan een daartoe geschikte partij, maar blijft hiervoor wel verantwoordelijk. Uit voorschrift 17, tweede lid, volgt dat toegelaten scheepsrecyclingsinrichtingen slechts schepen aanvaarden die voldoen aan (de vereisten van) het verdrag.

Op scheepsrecyclingsinrichtingen rust voorts de verplichting om een plan met betrekking tot de scheepsrecyclingsinrichting op te stellen. Hierin wordt uiteengezet hoe de naleving van de in het verdrag vervatte vereisten wordt gewaarborgd en wordt beleid opgenomen ten behoeve van de veiligheid en bescherming van de gezondheid van werknemers en het milieu.

Tot slot bevat hoofdstuk 3 enkele voorschriften omtrent de preventie van schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu en de veilige en milieuverantwoorde beheersing van gevaarlijke materialen, bepalingen omtrent het draaiboek voor noodgevallen en de veiligheid en training van werknemers alsmede een rapportageverplichting voor de inrichting van elk incident en ongeval en elke beroepsziekte en alle chronische gevolgen daarvan die gevaar opleveren of kunnen opleveren voor de veiligheid van werknemers, de gezondheid van de mens en het milieu.

Hoofdstuk 4 (Rapportagevereisten)

Voorschriften 24 en 25:

Het laatste hoofdstuk bevat twee voorschriften: één over het informeren van de vlaggenstaat en de bevoegde autoriteit voorafgaande aan de recycling, en één over de rapportering zodra de recycling (gedeeltelijk) voltooid is. De informatieverplichting voorafgaande aan de scheepsrecycling rust zowel op de scheepseigenaar, als op de exploitant van de scheepsrecyclingsinrichting. Eerstgenoemde dient de vlaggenstaat te informeren, laatstgenoemde de bevoegde autoriteit: de aangewezen overheidsinstantie in het land waar de scheepsrecyclingsinrichting zich bevindt.

De rapportageverplichting zodra de recycling (gedeeltelijk) voltooid is, rust op de scheepsrecyclingsinrichting. Deze geeft een verklaring van voltooiing af en rapporteert hierover aan de bevoegde autoriteit. De bevoegde autoriteit zendt vervolgens een afschrift van de verklaring aan de Administratie die het Internationaal certificaat inzake gereedheid voor recycling voor het schip heeft afgegeven. De verklaring omvat eventuele incidenten en ongevallen die hebben geleid tot gezondheidsschade en/of schade aan het milieu.

Aanhangsels

Aan de bijlage met voorschriften zijn zeven aanhangsels gehecht. Deze bevatten de verklaringen en formulieren die voortvloeien uit de bepalingen van het verdrag en de bijlage.

Aanhangsel 1

Het eerste aanhangsel betreft de beheersing van gevaarlijke materialen. Hierin zijn de diverse gevaarlijke materialen opgenomen met daarbij de definitie en de beheersmaatregelen passend bij het betreffende gevaarlijke materiaal. Een voorbeeld van een maatregel is een verbod om het gevaarlijke materiaal asbest te plaatsen.

Aanhangsel 2

Aanhangsel 2 betreft de minimumlijst voor materialen in de inventarislijst van gevaarlijke stoffen. Hierin zijn ten minste opgenomen de gevaarlijke stoffen zoals opgenomen in aanhangsel 1 en daarnaast een aantal aanvullende materialen. Voor deze aanvullende materialen zijn geen beheersmaatregelen vereist, maar ze dienen wel op de inventarislijst te worden opgenomen.

Aanhangsel 3

Dit aanhangsel betreft het model voor het formulier voor het Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen. Van belang is dat het certificaat aangevuld moet worden door deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen.

Aanhangsel 4

Aanhangsel 4 betreft een model voor het formulier voor het Internationaal certificaat betreffende de gereedheid voor recycling. Dit certificaat dient te worden aangevuld met de inventarislijst van gevaarlijke materialen en het scheepsrecyclingplan.

Aanhangsel 5

Aanhangsel 5 bevat een model voor het formulier voor de erkenning van scheepsrecyclingsinrichtingen.

Aanhangsel 6

Dit aanhangsel bevat het model voor rapportage waarmee de voorgenomen aanvangsdatum van de scheepsrecycling gemeld moet worden aan de bevoegde autoriteit.

Aanhangsel 7

Tot slot bevat aanhangsel 7 het model voor de verklaring van voltooiing van de scheepsrecycling.

Voor de bijlage en de aanhangsels daarbij geldt dat wijzigingen op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen goedkeuring behoeven, tenzij het parlement zich terzake de goedkeuring voorbehoudt. Deze bijlage en zijn aanhangsels dienen immers ter uitvoering van specifieke bepalingen in de hoofdtekst van het verdrag en, in het geval van sommige aanhangsels, van de bijlage zelf.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. Zijlstra