

The background image shows a large industrial structure, likely a ship's recycling facility, silhouetted against a bright sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm orange glow that reflects on the water. The structure has several vertical supports and horizontal beams, with some equipment visible. The overall scene is serene yet industrial.

Recycling zeeschepen

Standpunt

26 september 2024

#Schone schepen

Gedownload op 13-06-2025

“Om schepen op een voor mens en milieu verantwoorde manier te recyclen is mondiale regelgeving nodig. De KVNRR pleit dat het internationale verdrag van Hongkong prevaleert boven alle andere internationale regelgeving en dat regionale (EU-)regelgeving over scheepsrecycling wordt herzien en ingetrokken”

Waarom is dit belangrijk?

Scheepsrecycling is circulair: bijna ieder scheepsonderdeel wordt hergebruikt. Maar de manier van recyclen schiet in sommige landen tekort. Dit betreft de veiligheid van de werkers en de bescherming van het milieu. Daarom is er regelgeving om schepen op een voor mens en milieu verantwoorde manier te recyclen.

Zo is in 2013 de Europese scheepsrecyclingverordening in werking getreden. Deze regionaal geldende verordening voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen. Schepen met een EU-vlag mogen binnen de EU enkel gerecycled worden bij een scheepsrecyclinginrichting die is goedgekeurd door een EU-lidstaat. Buiten de EU alleen bij scheepsrecyclinginrichtingen die zijn goedgekeurd door de Europese Commissie, deze staan in de Europese lijst.

Daarnaast heeft ook het Verdrag van Bazel invloed op schepen die gerecycled worden. Dit verdrag richt zich op de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan.

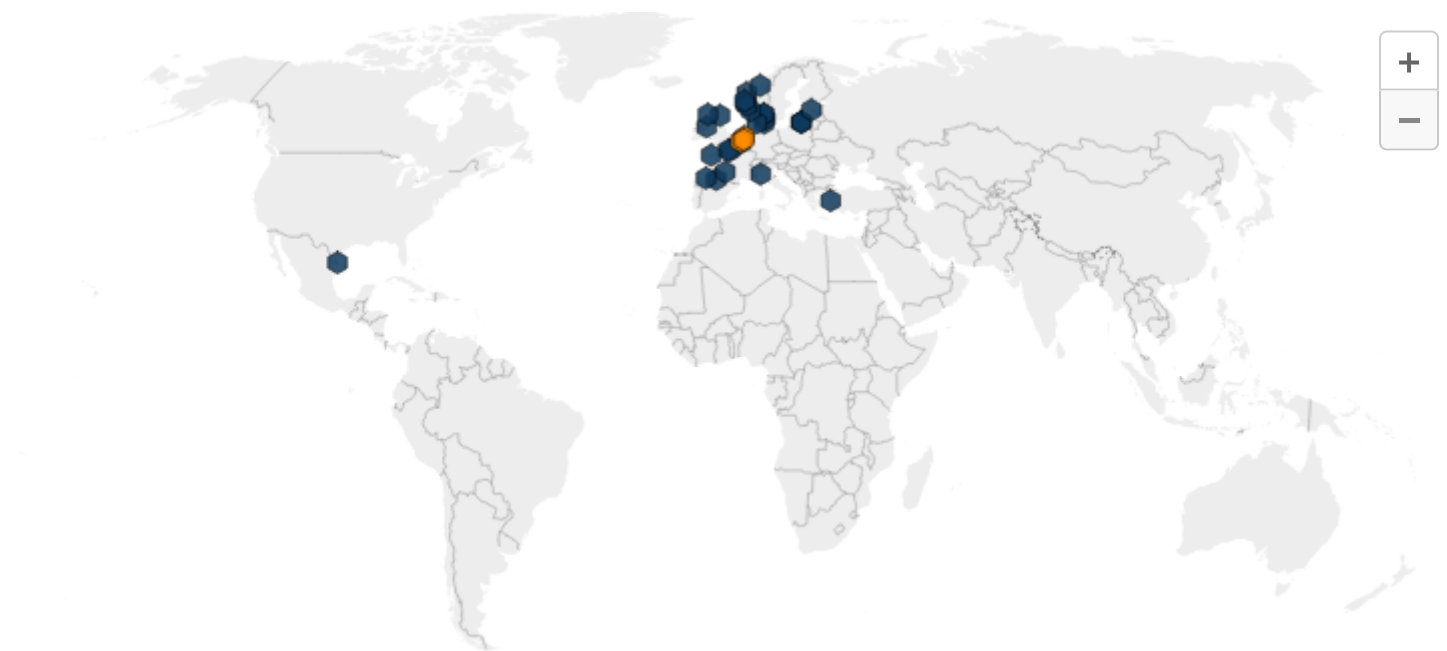
Zowel de Europese scheepsrecyclingverordening als het Verdrag van Bazel zijn regionale regelgeving, deze gelden helaas enkel binnen de afgesproken regio's. Terwijl mens en milieu en de sector het meeste baat bij mondiale afspraken. Zo werd in 2009 het Internationaal Verdrag van Hongkong aangenomen. Dit verdrag komt grotendeels overeen met de Europese scheepsrecyclingverordening maar geldt dan wereldwijd. Dit mondiaal geldende verdrag stelt

eisen aan scheepsrecyclingbedrijven en scheepseigenaren, en treedt binnenkort, op 26 juni 2025, in werking.

Wel belangrijk dat de internationale regelgeving straks niet botst met de regionale wetgeving!

[Lees meer](#)

Europese lijst van goedgekeurde faciliteiten voor scheepsrecycling



NB: Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen zoals bedoeld in artikel 16 van Verordening (EU) nr. 1257/2013

Kaart: KVN R • Bron: [Data EUR-Lex](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Hoe lossen we dit op?

De KVN R meent dat het verdrag van Hongkong het instrument is om scheepsrecycling wereldwijd goed en effectief te reguleren. Het verdrag is mondiaal geldend en zorgt daarmee voor een gelijk speelveld zonder mogelijkheden om regelgeving te omzeilen.

Ook vindt de KVN R dat voor de recycling van schepen het verdrag van Hongkong moet prevaleren boven alle andere internationale regelgeving, zoals het verdrag van Bazel. Daar mag geen juridische onduidelijkheid over bestaan.

De **IMO**  heeft in oktober 2024 een circulaire opgesteld (HKSRC.2/Circ.1) waarin enige duidelijkheid wordt gegeven, maar helaas geen garantie wordt gegeven dat een schip, dat in overeenstemming met de eisen van het verdrag van Hongkong gerecycled gaat worden (en een internationaal 'ready for recycling'-certificaat heeft), niet in de problemen kan komen vanwege het verdrag van Bazel.

Daarom pleit de KVNR ervoor dat het secretariaat van het verdrag van Bazel zo spoedig mogelijk, in ieder geval vóór 26 juni 2025, schriftelijk verklaart dat de bepalingen van het Verdrag van Bazel geen invloed hebben op de grensoverschrijdende verplaatsingen die plaatsvinden krachtens het Verdrag van Hongkong.

Ofwel: dat bij het recyclen van schepen het Verdrag van Hongkong prevaleert boven het Verdrag van Bazel.



Stand van zaken - 1 november 2024

Op 30 juni 2023 ondertekende Bangladesh als laatste cruciale lidstaat het verdrag, maar het trad niet direct in werking. Dit komt doordat het HKC pas 24 maanden na het voldoen aan bepaalde voorwaarden van kracht wordt: 40% van de wereldvloot en 3% van de wereldwijde scheepsrecyclingcapaciteit moesten vertegenwoordigd zijn.

In Oktober 2024 gaf het IMO verduidelijking via een circulaire. Toch blijft er nog steeds onzekerheid. Er is geen garantie gegeven dat schepen die gerecycled worden volgens het Hong Kong Verdrag

niet in conflict komen met het Verdrag van Bazél, dat regels stelt voor grensoverschrijdend afvaltransport.

Dossierhouder en persvoorlichting

Auteur



Niels van de Minkelis

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

minkelis@kvnr.nl



Persvoorlichting



Nathan Habers

HOOFD COMMUNICATIE EN EXTERNE BETREKKINGEN

06 5200 0788

habers@kvnr.nl



Andere interessante onderwerpen

Nieuws





Werkbezoek in het hart van de Europese Unie

Brussel is het kloppend hart van de Europese Unie. Hier werkt de Europese Commissie in dialoog met het Europees Parlement en de lidstaten aan Europese wet- en regelgeving, zo...

10-06-2025

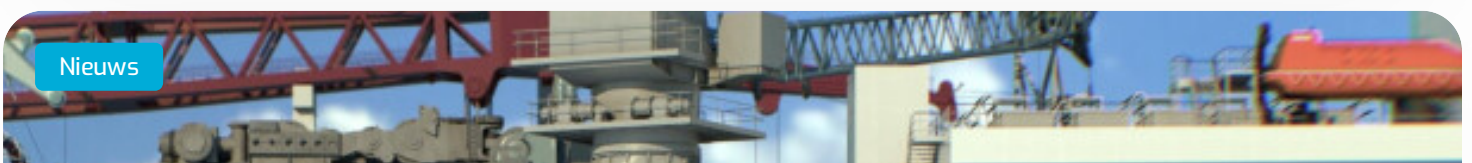


Nieuws

Per 1 juli nieuwe wet bemanning zeeschepen

Op 1 juli vervangt de nieuwe Wet bemanning zeeschepen de oude Wet zeevarenden, die toe was aan herstructurering en modernisering.

10-06-2025



Nieuws



Allseas koploper in nucleaire technologie

Allseas heeft een ambitieus vijfjarenplan gelanceerd voor het ontwerpen, ontwikkelen en inzetten van een kleine modulaire reactor (SMR) welke speciaal is ontworpen voor...

05-06-2025