

Berge Stahl ontmanteld op Pakistaans strand

ONWAARDIG AFSCHEID VOOR ROTTERDAMS VLAGGENSCHIP

MILIEU

De Berge Stahl, de voormalige trots van de Rotterdamse haven, is op een Pakistaans strand beland. Daar wacht het de sloop. Geen kundige, verantwoorde ontmanteling, maar een die met gebrekkig materieel, barre veiligheidsvoorzieningen en zonder oog voor het milieu plaatsvindt. “Hier is sprake van een milieudelict.”



De Berge Stahl was decennialang het officieuze vlaggenschip van de Rotterdamse haven. Groot, rood en trots was het aanzicht van het schip dat in dertig jaar tijd 90 miljoen ton ijzererts transporteerde tussen Noord-Brazilië en Rotterdam. Zo'n tien keer per jaar maakte de gigant de oversteek van Zuid-Amerika naar Europa. Met een draagvermogen van 365.000 ton, een lengte van 343 meter, een breedte van 63,5 meter en een diepgang van 23 meter was de Berge Stahl lange tijd het grootste drogebulkschip ter wereld. Eind 2016 deed het voor de laatste, 249e keer Rotterdam aan. Hierna zette eigenaar Berge Bulk het nog vijf jaar in Azië in. In april 2021 verkocht het het schip aan een Liberiaans bedrijf.

Beaching

Dat was het begin van een beduidend minder roemrijk slotstuk. De nieuwe eigenaar vlagde het schip om naar de Comoren en gaf het een andere naam: Geostahl. Deze zomer viel op realtime maritieme kaarten te zien hoe het koers zette richting Pakistan. Daar wordt het op een strand ontmanteld. "Berge Bulk heeft voor iets gekozen wat wij niet zouden adviseren", zegt commercieel directeur Bert van Grieken van Sea2Cradle, een maritiem adviesbureau dat scheepseigenaren helpt schepen op een verantwoorde manier te slopen. Het ontmantelen van oude schepen op Zuid-Aziatische stranden wordt 'beaching' genoemd. Taco Moll, operationeel directeur bij Sea2Cradle, legt uit: "Beaching vindt plaats in Pakistan, India en Bangladesh. Schepen worden het strand op gevaren en onder erbarmelijke omstandigheden uit elkaar gehaald."

Losbranden

"Dit wordt gedaan door mensen die er niet voor zijn opgeleid", vervolgt Van Grieken. "Ze beschikken niet over de juiste beschermingsmiddelen en gereedschap. Vaak maken ze van de zwaartekracht gebruik. Ze branden delen van het schip los, waarna die met alle gevaren van dien omlaag vallen. Er gebeuren regelmatig ongelukken. Door de getijden loopt de vervuiling de zee in. Je kunt gerust stellen dat beaching tot menselijke en milieuschade leidt." Het slopen van schepen is ook mogelijk op een verantwoorde manier, met oog voor mens en milieu. Sea2Cradle was onderdeel van P&O Nedlloyd en later van Maersk. Sinds tien jaar is het Rotterdamse bedrijf zelfstandig. Het begeleidt scheepseigenaren bij zulke trajecten, van de selectie van een sloopwerf, het regelen van het papierwerk tot en met het toezicht houden op verantwoord slopen en de vastlegging. "Wij zorgen ervoor dat scheepseigenaren zekerheid hebben dat hun schip op een juiste manier wordt gesloopt. Wij hebben geen eigen werven, maar bieden begeleiding."

Asbest

Een verantwoorde sloop van een schip begint al met de plek waar de werkzaamheden plaatsvinden. "Er wordt in een gecontroleerde omgeving gewerkt, op beton met de juiste drainage waarin eventuele spills kunnen

worden opgevangen. De medewerkers hebben een training genoten en beschikken over zowel de juiste beschermingsmiddelen als het goede gereedschap, zoals gecertificeerde kranen. Belangrijk ook is dat op een goede manier met reststromen wordt omgegaan. Negentig procent van een schip bestaat uit staal, dat je kunt recyclen. Maar er zijn ook reststromen van gevaarlijk afval, zoals asbest en PCB's. Die moeten op een verantwoorde wijze worden afgevoerd en opgeruimd. Je hebt dus niet alleen te maken met het sloopproces, maar ook met het afvalmanagement", aldus Van Grieken. Moll: "De afvalstromen moet je netjes van het schip halen en verwerken. Het moet niet, zoals in India met asbest gebeurt, langs de weg worden verkocht."

Achterdeurtjes

De crux is alleen dat het verantwoord slopen van een schip heel wat minder lucratief is dan een ontmanteling op het strand. Daarom wordt in 90 procent van de gevallen nog altijd voor beaching gekozen. "IMO [International Maritime Organization, red.] heeft internationale regelgeving opgesteld die beaching verbiedt. Maar die regels zijn niet geratificeerd. Ook is er Europese regelgeving die beaching niet toestaat", zegt Van Grieken. "Voor scheepseigenaren biedt dit achterdeurtjes om de regels te kunnen omzeilen. Hierdoor zijn er nog genoeg die voor de cash gaan." De Comoren - waarvan de Berge Stahl of Geostahl de vlag voer - is volgens beiden 'typisch zo'n vlagstaat' die voor dit soort praktijken wordt gebruikt. Zij nemen het de oorspronkelijke eigenaar Berg Bulk kwalijk. "Het bedrijf profileert zich op zijn websites met groene principes, maar wat is dat waard als je via de

STEEDS MEER TE SLOPEN SCHEPEN

"Het aantal te slopen schepen zal de komende twintig jaar verviervoudigen", zegt Taco Moll van Sea2Cradle. "Dat heeft te maken met de gemiddelde leeftijd van de schepen. Er drijft dus nog genoeg tonnage op zee dat keurig gesloopt kan worden." Dat biedt perspectief voor het bedrijf, dat zich de komende jaren ook op de sloop van boorplatforms gaat richten die aan het einde van hun levensduur zijn. Toch zeggen Moll en Bert van Grieken er niet uitsluitend door een commerciële bril naar te kijken. "We zitten er in eerste instantie vanuit een missie in. We willen impact hebben, ervoor zorgen dat een groter deel van de vloot op een verantwoorde manier wordt gesloopt. Het is mooi als wij daar ook wat aan over houden."

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM: "OPLOSSINGEN PER HAVEN ZIJN GEEN OPLOSSING"

Het is een slechte zaak dat het merendeel van schepen door beaching wordt ontmanteld, vindt woordvoerder Tje Schellekens van het Havenbedrijf Rotterdam. Regelgeving moet hieraan een eind maken.

Hoe vindt het havenbedrijf dat beaching kan worden tegengegaan?

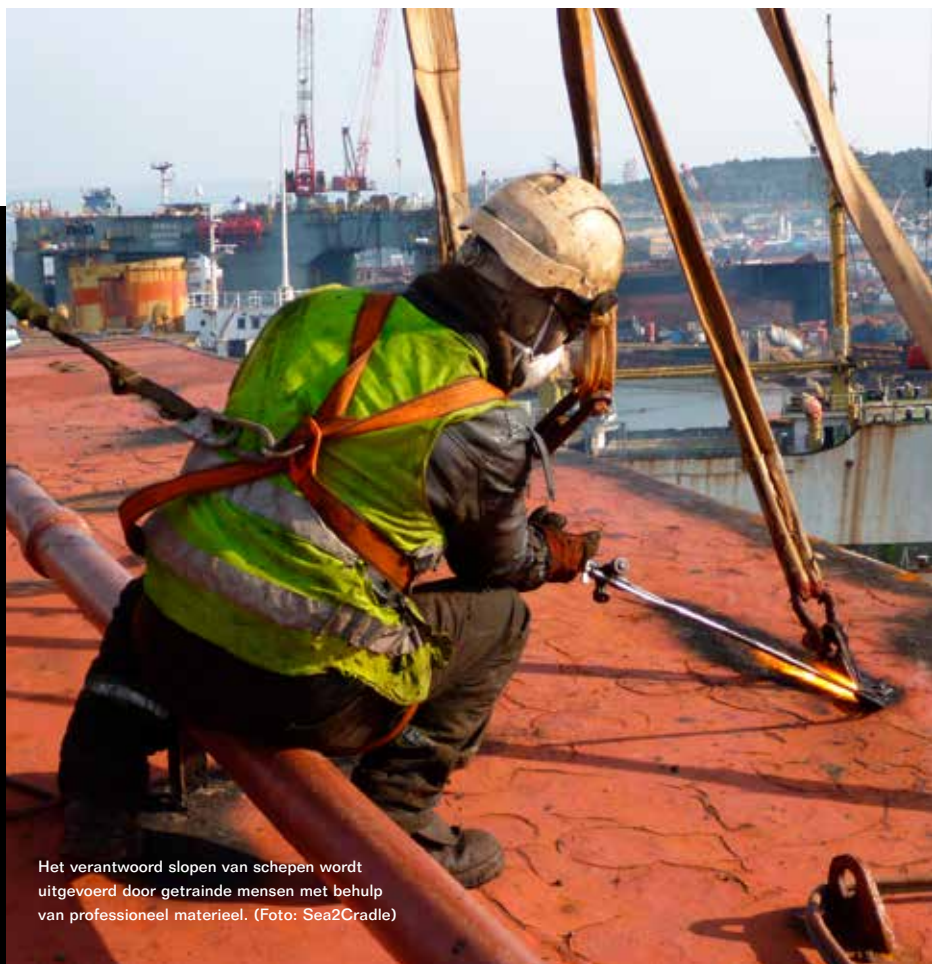
"Door regelgeving. Er is Europese regelgeving die beaching strafbaar stelt. Dat bemoeilijkt in ieder geval het beaching van schepen van Europese scheepseigenaren. Het zou goed zijn als de IMO haast maakt met de IMO-regelgeving in dit verband. Dat laat al ruim tien jaar op zich wachten!"

Wat vinden jullie van het einde van de Berge Stahl?

"Wij keuren beaching af. Havenbedrijf vindt dat het ontmantelen van zeeschepen duurzaam en verantwoord moet plaatsvinden. Het is een slechte zaak dat het merendeel van de zeeschepen door beaching ontmanteld wordt. Wij stimuleren duurzame scheepvaart. Wij ondersteunen in dit verband de keurmerken Green Award en Environmental Ship Index (ESI). In 2019 verstrekten we op deze manier 6,8 miljoen euro aan incentives uit."

Hoe staan jullie tegenover het idee van een fonds voor het verantwoord slopen van schepen, wat Bert van Grieken van Sea2Cradle voorstelt?

"Je kunt ook denken aan een extra opgeld bij nieuwbouw voor verantwoord slopen van schepen. Wel vinden we dat dergelijke kostenverhogende maatregelen in gezamenlijkheid moeten plaatsvinden. Wij committeren ons aan internationale milieuregelgeving. Oplossingen per haven zijn geen oplossing. Als het gaat om operationele en milieumaatregelen pleiten wij altijd voor een equal level playing field. Dus geen nationale initiatieven, maar Europese of liever nog internationale maatregelen."



Het verantwoord slopen van schepen wordt uitgevoerd door getrainde mensen met behulp van professioneel materieel. (Foto: Sea2Cradle)

Foto: Ries van Wendel de Joode





De Berge Stahl in de haven van Rotterdam.
(Foto: Ries van Wendel de Joode)

“Als scheepseigenaar heb je ook een verantwoordelijkheid, zelfs als je het schip hebt verkocht”



achterdeur een milieudelict pleegt? Put your money where your mouth is, zou ik zeggen! De reder heeft het schip met voorbedachte rade verkocht, niet om het in de vaart te houden maar voor de sloop.”

Wetgeving

“Puur voor de centen begrijp ik het wel. Maar als scheepseigenaar heb je ook een verantwoordelijkheid, zelfs als je het schip hebt verkocht”, vindt Van Grieken. Hij en Moll zien regelgeving als een middel om beaching te bannen. “Deels moet regelgeving toepasbaar worden verklaard”, zegt van Grieken, verwijzend naar de niet-geratificeerde IMO-regels. “Naast regels over het slopen van schepen zijn er regels over het verschepen van afval. Een schip bestemd voor de sloop valt ook onder de afvalwetgeving. Die biedt 'haakjes' om te voorkomen dat schepen naar de stranden verdwijnen. Lokale autoriteiten kijken daarnaar, zoals in Nederland en Noorwegen. Scheepseigenaren zijn daardoor in de problemen gekomen, tot gevangenisstraffen aan toe.” Hij vermoedt dat het Havenbedrijf Rotterdam knarsetandend moet hebben toegezien hoe het schip op de Pakistaanse stranden afkoerste. Toch vindt hij dat ook havenbedrijven iets kunnen doen: “Vraag scheepseigenaren om bij elke call van een schip een bedrag in een fonds te storten. Als het schip verantwoord is gerecycled krijgen ze dit geld weer terug. Zo hebben havenbedrijven grip om deze ontwikkeling om te buigen.”