

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1516

Vragen van het lid **Cegerek** (PvdA) aan de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Europa dumpt nog steeds schepen op Aziatische sloopstranden»* (ingezonden 9 februari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) en de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (ontvangen 29 maart 2017)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Europa dumpt nog steeds schepen op Aziatische sloopstranden»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het dumpen van schepen op Aziatische sloopstranden onacceptabel is, zeker in het kader van de Nederlandse inzet voor een circulaire economie en de verantwoordelijkheid die bedrijven onder de OESO-richtlijnen hebben ten aanzien van milieu en arbeid?

Antwoord 2

Het kabinet keurt deze praktijk af.

Vraag 3

Kunt u toelichten wat de laatste stand van zaken is binnen het convenant op het gebied van Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (IMVO) en het voornemen van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (hierna, KVRN) om een initiatief tegen deze misstanden op te starten? Wat gaat u eraan doen om dit zo spoedig mogelijk van de grond te krijgen?

¹ <http://www.trouw.nl/tr/nl/4332/Groen/article/detail/4457867/2017/02/04/Europa-dumpt-nog-steeds-schepen-op-Aziatische-sloopstranden.dhtml>

Antwoord 3

De KVNR heeft het initiatief genomen om de mogelijkheden voor een IMVO-convenant met een focus op de omstandigheden waaronder schepen worden ontmanteld op stranden in bijvoorbeeld Bangladesh te onderzoeken. De KVNR heeft hiertoe op 20 oktober 2016 een verkennende stakeholderbijeenkomst gehouden met betrokken Nederlandse organisaties (Netherlands Maritime Technology, Vereniging van Waterbouwers, Sea2Cradle B.V., International Ship Recycling Association, Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en FNV). Er bleek voldoende draagvlak onder de aanwezigen voor een IMVO-convenant. In maart vindt een vervolgbijeenkomst plaats over de mogelijke inhoud van het convenant. Een convenantproces vraagt om zorgvuldigheid, partijen moeten onderling vertrouwen opbouwen voor ze concrete afspraken kunnen maken. Dat kost enige tijd, maar het streven is om het convenant nog dit jaar af te sluiten.

Vraag 4

Welke rol dicht u de overheid van onder meer Bangladesh toe om de arbeidsschendingen en milieuvervuiling ten gevolge van de dumping tegen te gaan? Hoe verloopt uw contact met betrokken lokale overheden over de aanpak van deze misstanden? Welke rol ziet u hierin voor Nederland (al dan niet in samenwerking met Duitsland of andere landen die schepen in ontwikkelingslanden dumpen) weggelegd?

Antwoord 4

De Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking heeft Bangladesh vier keer bezocht, en de overheid aangesproken op de slechte arbeidsomstandigheden daar. Bij het recyclen van schepen is er een extra drukmiddel uit de Europese verordening, die in 2013 is aangenomen. In de verordening is vastgelegd dat er een zogenaamde Europese lijst komt. Op die lijst staan erkende recycling bedrijven, die aan strenge milieu en Arbo eisen moeten voldoen zoals vastgelegd in de Europese verordening, zie ook het antwoord op vraag 7. Als bedrijven in Bangladesh geen enorme inhaalslag gaan maken komen ze nooit op de Europese lijst en mogen ze geen schepen onder EU vlag meer recyclen. Daarmee dreigen ze een deel van hun broodwinning te verliezen. Inmiddels hebben scheeprecyclinginrichtingen uit Zuidoost Azië zich bij de Europese Commissie gemeld om te bespreken wat zij allemaal moeten verbeteren om op de lijst te komen.

Vraag 5

Hoeveel Nederlandse sloopschepen zijn in 2016 op Aziatische stranden gedumpt? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de Duitse cijfers?

Antwoord 5

Voor zover bekend zijn in 2016 geen schepen onder Nederlandse vlag op Aziatische stranden gerecycled. Uit de lijst van het Shipbreaking Platform blijkt dat er wel twee schepen in respectievelijk India en Bangladesh gesloopt zijn die Nederlands eigenaarschap hebben, maar niet onder Nederlandse vlag varen. Voor zover wij hebben kunnen terugzoeken hebben deze schepen ook nooit de Nederlandse vlag gevoerd. Volgens het Shipbreaking Platform zouden in 2016 97 schepen onder gedeeld Duits eigenaarschap op Aziatische stranden zijn gerecycled, waaronder één onder Duitse vlag.

Vraag 6

Waarom heeft Nederland het internationaal verdrag voor veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (Hongkong Conventie) nog niet geratificeerd? Hoe beoordeelt u dit in het licht van de opvatting van de voorzitter van de KVNR die zegt hier groot belang aan te hechten?

Op welke termijn verwacht u het verdrag alsnog te ratificeren?

Antwoord 6

Het kabinet hecht er belang aan dat het Verdrag van Hongkong door Nederland wordt geratificeerd en dat daaraan uitvoering wordt gegeven. Het traject heeft vertraging opgelopen, omdat pas in 2015 alle aanvullende richtsnoeren van het Verdrag van Hongkong definitief zijn vastgesteld. Toen daar duidelijkheid over was is het kabinet met de voorbereiding van ratificatie begonnen, in overleg met alle betrokkenen, waaronder de KVNR. Ook andere

landen hebben gewacht op het gereedkomen van de aanvullende richtsnoeren. Dat is ook de reden dat er tot nu toe slechts 5 landen het verdrag hebben geratificeerd.

De voorbereiding is vrijwel afgerond en het voorstel wordt de komende maanden in procedure gezet. Na advisering door de Raad van State van het Koninkrijk zal het voorstel tot goedkeuring van het Verdrag van Hongkong aan het parlement worden gezonden, waarna het zo spoedig mogelijk door Nederland zal worden geratificeerd.

Vraag 7

Bent u al in gesprek met het Shipbreaking Platform om verdere afspraken omtrent dit probleem te maken en wat bent u verder van plan te ondernemen om deze misstanden (zowel op terrein arbeidsomstandigheden als milieuschade) in de toekomst te voorkomen? Bent u bereid in Europees verband het voortouw te nemen om met betrokken landen de betreffende bedrijven aan te pakken en een halt toe te roepen?

Antwoord 7

Shipbreaking Platform is een milieuorganisatie met als belangrijkste doel het recyclen op stranden in Azië tegen te gaan. Medewerkers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben contact met medewerkers van deze organisatie in Europees en mondiaal overleg over scheepsrecycling. Voor het verantwoord recyclen van schepen is mondiaal het Hongkong verdrag overeengekomen. Daarnaast is in 2013 de Europese verordening inzake scheepsrecycling aangenomen. De belangrijkste bepalingen van de Europese verordening treden in werking als er voldoende scheepsrecyclinginrichtingen zijn goedgekeurd en op de zogenaamde Europese lijst staan, maar in elk geval uiterlijk 31 december 2018. Vanaf dan mogen schepen onder de vlag van een land van de Europese Unie alleen nog worden gesloopt door bedrijven op deze Europese lijst. Dit kunnen ook bedrijven buiten de Europese Unie zijn, die door Europa zijn erkend. Bedrijven op de Europese lijst moeten aan strenge milieu en arbo eisen voldoen.