

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 XI

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 1999

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 22 april 1999

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft kennisgenomen van de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer inzake de export van schepen bestemd voor de sloop (26 200 XI, nr. 47). Dit was voor enkele fracties uit de commissie aanleiding de volgende vragen ter beantwoording aan de regering voor te leggen. De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 april 1999. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt, voorafgegaan door een algemene opmerking van de regering.

De voorzitter van de commissie,
Reitsma

De griffier van de commissie,
De Gier

¹ Samenstelling:

Leden: Reitsma (CDA), voorzitter, Van Middelkoop (GPV), Witteveen-Hevinga (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Crone (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Eisses-Timmerman (CDA), Th. A. M. Meijer (CDA), Luchtenveld (VVD), Van Wijmen (CDA), Kortram (vdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Van Gent (GL), Oplaat (VVD), Van der Staaij (SGP), Van Dok-Van Weele (PvdA), Schoenmakers (PvdA) en Udo (VVD).
Plv. leden: Leers (CDA), Stellingwerf (RPF), Dijkzma (PvdA), Valk (PvdA), Essers (VVD), De Wit (SP), Van Heemst (PvdA), De Boer (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Van Beek (VVD), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Schreijer-Pierik (CDA), Blok (VVD), Biesheuvel (CDA), Bos (PvdA), Van den Akker (CDA), Giskes (D66), M. B. Vos (GL), Halsma (GL), Niederer (VVD), Van 't Riet (D66), Waalkens (PvdA), Spoelman (PvdA) en Vooerhoeve (VVD).

Algemeen

De lijn die de Nederlandse regering met betrekking tot de sloopproblematiek voorstaat, kan gekenmerkt worden als een internationale en structurele aanpak, waarin juridische, economische en technologische elementen in samenhang worden gezien. Belangrijk is dat het probleem in mondiaal verband wordt aangepakt. Het sloopprobleem is immers bij uitstek een internationaal probleem. Er zal tevens terdege rekening gehouden moeten worden met de rol en verantwoordelijkheden van zowel «exporterende» als «ontvangende» landen. Nederland wil een actieve rol spelen in deze internationale discussie.

Het meest kansrijk en effectief lijkt een aanpak, waarvan de volgende elementen onderdeel uitmaken:

- stimulering van de verbetering van sloopfaciliteiten in de gangbare «slooplanden»;
- het oplossen (en voorkomen) van het probleem op langere termijn, met name door een verbod op asbest bij de bouw van schepen;
- afspraken door en met de sector zelf, bijvoorbeeld door een gedragscode inzake het slopen van zeeschepen.

PvdA-fractie

Vraag 1

Valt de verantwoordelijkheid voor de staat van de sloopschepen aan de staat waar de eigenaar die tot verkoop voor sloop overgaat, is gevestigd of aan de staat van waaruit het schip uit de normale zeevaart wordt onttrokken en de laatste zeereis naar de sloopwerf maakt?

Antwoord op vraag 1

Het land van waaruit een schip, dat is onttrokken aan de normale zeevaart, vertrekt om zijn laatste zeereis te maken naar de slooplocatie dient, indien dat exporterende land partij is bij het Verdrag van Bazel, na te gaan of wordt voldaan aan de afspraken die zijn gemaakt in het kader van dat verdrag. Voor de overbrenging van afvalstoffen legt het Verdrag van Bazel verplichtingen op aan het land waar de uitvoer, invoer en doorvoer plaatsvindt en niet aan het land waar de eigenaar van een afvalstof is gevestigd.

Overigens merk ik op dat over de toepasbaarheid van het Verdrag van Bazel op zeeschepen bestemd voor de sloop in internationaal verband nog een discussie loopt. Nederland neemt actief deel aan die discussie.

Vraag 2

Ligt het niet meer voor de hand, de ontvangende landen (mede) verantwoordelijk te laten zijn voor het instellen en handhaven van procedures dienaangaande?

Antwoord op vraag 2

Het Verdrag van Bazel legt de verantwoordelijkheid voor het verantwoord omgaan met gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen zowel bij het exporterende als het ontvangende land. Wat het ontvangende land betreft is in artikel 4, tweede lid, onder g, van het Verdrag van Bazel vastgelegd dat iedere partij passende maatregelen neemt om de invoer van gevaarlijke en andere afvalstoffen te voorkomen, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de afvalstoffen in kwestie niet op milieuhygiënisch verantwoorde wijze zullen worden verwerkt. Daarnaast is het ontvangende land uiteraard verantwoordelijk voor de in dat land gehanteerde procedures ten aanzien van veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden.

Vraag 3

Wat is de wettelijke procedure voor het ontvangen en verwerken van deze sloopschepen in de landen van bestemming?

Antwoord op vraag 3

Meer dan 80% van de sloopactiviteiten vindt plaats in India, Bangladesh en Pakistan. Overige gangbare ontvangende landen zijn China, Vietnam, Filipijnen en Turkije. Deze landen zijn partij bij het Verdrag van Bazel. Op deze landen zijn derhalve de bepalingen van dit Verdrag van toepassing. Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven houdt dit onder meer in dat iedere partij, op grond van artikel 4, onder g. van het verdrag, passende maatregelen neemt om de invoer van gevaarlijke afvalstoffen te voorkomen, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de afvalstoffen in kwestie niet op milieuhygiënisch verantwoorde wijze zullen worden verwerkt. Daarnaast zijn er nationale procedures die per land kunnen verschillen. Voor India is de situatie als volgt. India heeft een richtlijn vastgesteld voor sloopactiviteiten. Vereist wordt een certificaat dat gevaarlijke stoffen niet meer aanwezig zijn op het schip. De richtlijn schrijft voor dat dergelijke certificaten verstrekt dienen te worden door de State Maritime Board van de betreffende deelstaat. Voor de locatie waar de sloopactiviteit zich voltrekt, moet een vergunning verkregen zijn. Verder moet voor de behandeling van de afvalstoffen worden voldaan aan de wetgeving van India voor gevaarlijke afvalstoffen (Hazardous Waste Rules 1989). Welke nationale procedures landen als Bangladesh, Pakistan, China, Filipijnen, Vietnam en Turkije voor het ontvangen van sloopschepen hanteren, is niet bekend.

Vraag 4

Indien deze procedure bestaat, zijn de landen waar de schepen gesloopt worden dan wel attent op handhaving en controle?

Antwoord op vraag 4

Op basis van verkregen informatie bestaat de indruk dat dit niet in voldoende mate het geval is.

Vraag 5

Worden deze landen in IMO-verband aangesproken op hun verantwoordelijkheden, en zo ja, wat zijn de resultaten daarvan ter plaatse?

Antwoord op vraag 5

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) kent geen procedure of regelgeving op grond waarvan staten waar gesloopt wordt, kunnen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheden in verband met de sloop van schepen. De indruk bestaat dat veel landen van mening zijn dat de IMO het aangewezen gremium is om het probleem van sloopschepen op te pakken.

CDA-fractie

Vraag 6

Is de regering bereid in de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) en de volgende sessie van het Marine Environment Protection Committee in juni van dit jaar het aanscherpen van de regels voor het slopen van zeeschepen aan de orde te stellen en te agenderen?

Antwoord op vraag 6

Noorwegen heeft al een voorstel ingediend om de het slopen van zeeschepen op te nemen in het werkprogramma van het Marine Environment Protection Committee (MEPC) van de IMO met het doel maatregelen te ontwikkelen gericht op het veilig en milieuverantwoord

slopen van zeeschepen. Dit wordt behandeld in de vergadering van het MEPC in de laatste week van juni 1999. Nederland zal het voorstel van Noorwegen steunen.

Een louter juridische aanpak, zoals het aanscherpen van regelgeving, zal niet effectief blijken en onvoldoende oplossing bieden. Er zal gezocht moeten worden naar combinaties van oplossingen in de sfeer van technologie, economie/financiële prikkels en regelgeving. Nederland zal in de MEPC een dergelijke aanpak bepleiten.

Vraag 7

Welke oplossingen zullen op de in Nederland te houden internationale conferentie over het slopen van zeeschepen naar verwachting naar voren worden gebracht?

Antwoord op vraag 7

Tijdens deze conferentie, het internationale Ship Scrapping Summit, zullen de volgende onderwerpen aan de orde komen:

- Bewustzijn voor deze problematiek kweken;
- Boven tafel brengen van alle relevante zaken betreffende de sloop-problematiek (onder andere op basis van studie Noorwegen);
- Oplossingsrichtingen: verkennen van mogelijkheden die kunnen leiden tot milieuverantwoord en veilig bouwen en slopen van schepen;
- Verkenning instrumenten: juridisch, financieel;
- Inschatten van de effectiviteit en consequenties van mogelijke acties en in te zetten instrumenten.

Er kan niet worden aangegeven welke concrete oplossingen in deze conferentie naar voren zullen komen. Aan deze conferentie zal worden deelgenomen door vertegenwoordigers van overheden (ook van ontvangende landen), het bedrijfsleven en de milieubeweging.

Vraag 8

Geconstateerd wordt dat het meestal niet bekend is als een schip dat een Europese haven verlaat, voor sloop is bestemd. Eén en ander belemmert een adequate handhaving van verordening 259/93/EG, die bepaalt dat gevaarlijke (afval)stoffen vóór de sloop dienen te worden verwijderd. Hoe beoordeelt de regering in dit verband de invoering van een meldingsplicht voor eigenaren die van plan zijn een schip – buiten de EU – te laten slopen?

Antwoord op vraag 8

Een meldingsplicht voor eigenaren die van plan zijn een zeeschip te laten slopen, is als losstaande maatregel naar verwachting niet erg effectief en zal in de praktijk zeer moeilijk te organiseren en te handhaven zijn. Een meldingsplicht zou niettemin zinvol kunnen zijn als onderdeel van een groter geheel van maatregelen, mits dit in internationaal verband is afgesproken. Hierbij zou verder gedacht kunnen worden aan een gedragscode voor reders en aan maatregelen gericht op de bouw van zeeschepen. Dit zal aan de orde worden gesteld in eerder genoemde MEPC-vergadering.

Vraag 9

Ziet de regering mogelijkheden om in OESO-verband zodanige afspraken te maken, dat eigenaren van zeeschepen alsnog kunnen worden aangesproken als zij een schip buiten de OESO laten slopen, zonder dat de gevaarlijke (afval)stoffen vooraf zijn verwijderd? Zou daarbij niet tevens een termijn moeten worden gesteld (bijvoorbeeld één jaar), waarbinnen de eigenaren aansprakelijk blijven, in geval het desbetreffende schip pas na vertrek uit een OESO-land voor sloop wordt verkocht?

Antwoord op vraag 9

Het verdrag van Bazel voorziet in de mogelijkheid dat in geval van export van afvalstoffen in strijd met de voorschriften, hetgeen wordt aangeduid als sluikhandel, het exporterende land verplicht is om de geëxporteerde afvalstoffen op zijn kosten terug te nemen. Deze heeft vervolgens een verhaalsrecht op de eigenaar van deze afvalstoffen. Het op deze wijze aansprakelijk stellen van de eigenaar, biedt voor het ontvangende land meer zekerheid dat de afvalstoffen worden teruggenomen dan het direct aansprakelijk stellen van de eigenaar. Overigens wordt van een preventieve aanpak meer effectiviteit verwacht dan van de inzet van repressieve instrumenten.

Vraag 10

Hoe beoordeelt de regering de suggestie om in EU-, OESO- of breder internationaal verband een verwijderingsbijdrage in rekening te brengen, die vervolgens in een fonds wordt gestort waaruit het op een verantwoorde manier slopen van schepen kan worden bekostigd. Is zij bereid dit in EU- of OESO-verband aan de orde te stellen?

Antwoord op vraag 10

De suggestie om naar analogie van het in Nederland geldende systeem ten aanzien van onder andere autowrakken in internationaal verband een verwijderingsbijdrage in rekening te brengen, waaruit het op milieuhygiënisch verantwoorde wijze slopen van zeeschepen kan worden bekostigd, dient zeer zeker in het kader van de in het antwoord op vraag 7 aangegeven nadere verkenning van de financiële instrumenten, aan de orde te worden gesteld. Vanwege het mondiale karakter van een dergelijke verwijderingsbijdrage zal het eventueel tot stand brengen hiervan overigens aanzienlijk complexer zijn dan een, zoals bij autowrakken het geval is, alleen voor Nederland van toepassing zijnd systeem. Het instellen van een financieel instrument alleen in EU- of OESO-verband is ongewenst omdat dit zal leiden tot ongelijke concurrentieverhoudingen, het omvlaggen van schepen en het verplaatsen van rederijen naar niet-OESO landen.

Vraag 11

Ziet de regering mogelijkheden om in EU- of OESO-verband het opzetten van gekwalificeerde sloopbedrijven te bevorderen om zodoende de ontdoeners van zeeschepen een goed alternatief te bieden? Biedt de te verwachten groei van de milieuvriendelijke verwerking van afgedankte olie- en gaswinningsinstallaties uit met name de Noordzee (naar aanleiding van de Brent Spar-affaire) hiervoor aanknopingspunten?

Antwoord op vraag 11

Door de EU is het initiatief genomen om de mogelijkheden voor het bevorderen van het opzetten van gekwalificeerde sloopbedrijven of het verbeteren van bestaande sloopbedrijven nader te verkennen. Om redenen genoemd in het antwoord op vraag 13 richt dit initiatief zich echter niet zozeer op het opzetten van dergelijke bedrijven binnen Europa, maar in landen waar thans zeeschepen worden gesloopt. Van de zijde van de Europese Commissie worden thans hierover gesprekken gevoerd met India, Bangladesh en Pakistan. De regering ondersteunt het streven naar de totstandkoming van een verantwoorde sloopindustrie in deze landen.

Bij het afdanken van platforms voor olie- en gaswinning is duidelijk dat gevaarlijke afvalstoffen in het geding zijn. Export van dergelijke platforms naar niet-OESO-landen is derhalve verboden op grond van de Verordening 259/93/EG. De Lid-Staten rond de Noordzee zullen hiervoor een structuur met diverse ontmantelingsfaciliteiten moeten inrichten. Voor de

sloop van grote zeeschepen is echter een ander type inrichting nodig dan voor de ontmanteling van platforms van olie- en gaswinning.

D66-fractie

Vraag 12

Hoe wordt de opvatting van de regering dat rederijen een belangrijke eigen verantwoordelijkheid hebben om aantasting van het milieu als gevolg van het slopen van schepen van die rederijen te voorkomen, vorm gegeven? Wordt overwogen met de branche afspraken te maken (analoog aan tal van convenanten op het gebied van het milieu met andere branches)?

Antwoord op vraag 12

Op internationaal niveau wordt in diverse gremia gewerkt aan het vormgeven van afspraken binnen de branche om te komen tot «quality shipping». De OESO heeft als vervolg op een ronde tafel discussie met de verschillende maritieme industriepartijen een actieplan opgesteld om substandard shipping te bestrijden. In dit actieplan worden ook verschillende acties gevraagd van de maritieme industrie. De Europese Commissie heeft op het International Seminar on substandard and quality shipping in december 1998, een draft «Maritime Industry Charter on Quality» gelanceerd. In de maritieme industrie is de ontwikkeling in gang gezet waarbij steeds meer industrietakken een eigen «Code of Conduct» opstellen. Deze codes zijn in het algemeen niet bindend. In de IMO zullen discussies plaatsvinden waarin de rederijsector actief zal participeren. Initiatieven en acties die verdere invulling kunnen geven aan de eigen verantwoordelijkheid van rederijen bij het slopen van zeeschepen, zullen aan de orde kunnen komen op de eerder genoemde (vraag 7) internationale Ship Scrapping Summit. Nederland streeft ernaar in internationaal verband op dit punt te komen tot een «code of best practice».

Vraag 13

Vindt de regering dat het beleid zich moet richten op het stimuleren (via afspraken, financieel) van sloop van Europese schepen in Europa (het voorkomen van export) of op het stimuleren van het milieuvriendelijk karakter van sloop elders (export onder milieurandvoorwaarden)?

Antwoord op vraag 13

Vanwege de veel goedkopere arbeid in de gangbare ontvangende landen en de aanwezigheid daar van een markt voor staalschroot en tweedehands scheepsuitrusting is terugkeer van een sloopindustrie naar Europa niet te verwachten. Om die reden is het zinvoller het beleid te richten op het stimuleren van milieuvriendelijke en veilige sloop van zeeschepen in de gangbare ontvangende landen.

Vraag 14

Hoe lang zal het naar verwachting duren voordat met een gecoördineerde aanpak van IMO, ILO en secretariaat van het Verdrag van Bazel een aanvang kan worden gemaakt?

Antwoord op vraag 14

Hiermee kan op korte termijn een aanvang gemaakt worden. Het onderwerp is voor agendering voorgedragen voor de vergadering van de MEPC in juni 1999 en voor de vergadering van de Technische Werkgroep van het verdrag van Bazel in april 1999. Nederland zal in de MEPC-vergadering voorstellen deze problematiek ook in ILO-verband aan de orde te stellen.

Vraag 15

Uit bijlage 1 bij de brief van de minister aan de KNVR blijkt, dat P&O Nedlloyd stelt, dat de aanwezigheid van asbest geen beletsel is om een schip als afvalstof van de groene lijst aan te merken. De minister is het hier niet mee eens: sloopschepen met asbest zijn gevaarlijk afval waarvan de export verhinderd moet worden als de sloop niet milieuverantwoord plaatsvindt. Is de regering bereid een rechterlijke uitspraak over dit meningsverschil te vragen? Op welke wijze heeft de KNVR gereageerd op de brief van 22 januari 1999?

Antwoord op vraag 15

Deze problematiek zal in zijn algemeenheid worden behandeld en niet op basis van een individuele kwestie, bovendien ontbreekt de mogelijkheid voor het vragen van een rechterlijke uitspraak aangezien in het bedoelde geval Nederland geen exporterend land is.

Het is van belang dat duidelijk wordt in welke gevallen en in hoeverre het Verdrag van Bazel van toepassing is op sloopschepen. De partijen bij het Verdrag van Bazel zullen hierover tot overeenstemming moeten komen. Deze problematiek zal onder meer in de Technische Werkgroep van het Verdrag van Bazel aan de orde komen.

De brief van de KNVR van 25 februari 1999 treft u hierbij aan¹

Vraag 16

Bestaan er gegevens of schattingen over de aantallen gesloopte schepen per regio (Europa en Derde Wereld bijvoorbeeld).

Antwoord op vraag 16

In opdracht van het Noorse ministerie van Milieubeheer heeft Det Norske Veritas (DNV) onlangs het rapport «Decommissioning of ships» uitgebracht. Dit rapport bevat een breed scala aan statistische gegevens, waaronder de omvang van sloopactiviteiten van de belangrijkste slooplanden. Over de periode 1994–1997 werd jaarlijks gemiddeld ruim 16 miljoen ton (DWT) gesloopt (met uitzondering van marineschepen en schepen kleiner dan 10 000 DWT). In de eerste 9 maanden van 1998 vond 49% van de sloopactiviteiten plaats in India, 21% in Bangladesh, 13% in Pakistan en 7% in China. In de overige landen vonden in totaal 10% van de sloopactiviteiten plaats (waarschijnlijk voornamelijk in Indonesië en Vietnam).

GroenLinks-fractie

Vraag 17

In de brief aan Greenpeace van 22 januari 1999 stelt de regering dat zeeschepen zolang deze nog in bedrijf zijn, niet als afvalstoffen kunnen worden aangemerkt en dus niet vallen onder het uitvoerverbod van het Verdrag van Bazel. Hoe is dit te rijmen met dit verdrag waarin het voornemen zich van een bepaald object te ontdoen, bepalend is voor de vraag of er sprake is van afval in plaats van het gebruik van dat object? Hoe verhoudt dit standpunt zich tot de volgende opvatting van de Europese milieumissaris Bjerregaard: «The ship however becomes a waste from the moment that the intention of the owner is not to use the ship as a ship anymore, but to export it to another country for breaking up»? (citaat uit Noorse krant Bergens Tidende).

Antwoord op vraag 17

Het Verdrag van Bazel kent de volgende definitie van afvalstoffen: «stoffen of voorwerpen die worden verwijderd of die bestemd zijn om te worden verwijderd of die krachtens de bepalingen van de nationale wetgeving verwijderd dienen te worden».

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Zolang een schip geëxploiteerd wordt en gebruikt wordt om lading te vervoeren en daartoe beschikt over geldige certificaten, is er geen sprake van een afvalstof. Het schip is op het moment van vertrek ook niet bestemd om te worden verwijderd maar om een zeereis te ondernemen. Ook in de omschrijving van milieucommissaris Björregaard is er op dat moment geen sprake van een afvalstof, immers het schip wordt dan nog wel als een schip gebruikt.

Vraag 18

Heeft de regering mogelijkheden, bijvoorbeeld het opleggen van boetes, om export van schepen die in eigendom zijn van Nederlandse bedrijven tegen te houden ook als deze Nederland niet aandoen? Is zij bereid om in dergelijke gevallen in ieder geval de landen van doorvoer en eindbestemming in kennis te stellen van het voorgenomen transport?

Antwoord op vraag 18

Nee.

Nederland kan slechts optreden indien vaststaat dat:

- het schip aangemerkt kan worden als afval en gevaarlijke stoffen bevat;
- Nederland het land van export is;
- er een strafbaar feit is gepleegd.

In artikel 26 van de Verordening 259/93/EG (EVOA) zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de export van afvalstoffen in strijd met de voorschriften, hetgeen wordt aangeduid als sluikhandel. Tegen sluikhandel kan op grond van artikel 26 van de EVOA worden opgetreden. Uitgangspunt daarbij is dat er sterke aanwijzingen bestaan dat een strafbaar feit is gepleegd. Dit kan blijken bij controle op de overbrenging van de afvalstof uit het exporterende land. In dat geval zal overbrenging niet mogen plaatsvinden en is het informeren van andere landen niet aan de orde. Ook bestaat de mogelijkheid dat het ontvangende land een strafbaar feit constateert en verzoekt om de afvalstof terug te nemen. Het verstrekken van bedoelde informatie door de regering is in die gevallen niet aan de orde.

Vraag 19

Is de regering ook van mening dat Nederland het land van export is, zoals omschreven in het Verdrag van Bazel, in gevallen zoals de Encounter Bay en de Cardigan Bay? Zo nee, welk land moet dan als exporterend land worden aangemerkt? (Het Verdrag van Bazel omschrijft land van export als: «a Party from which a transboundary movement of hazardous wastes or other wastes is planned to be initiated or is initiated». De exporteur is «any person under the jurisdiction of the State of export who arranges for hazardous wastes or other wastes to be exported»).

Antwoord op vraag 19

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Het rapport «Legal aspects of scrapping of vessels», opgesteld in opdracht van het Noorse Ministerie van Milieubeheer, bevestigt deze visie. Dit rapport is een belangrijke bijdrage aan de internationale discussie en treft u als bijlage aan¹. Opgemerkt wordt dat het rapport niet het officiële standpunt is van de Noorse regering en dat de studie ingaat op een beperkt aantal vragen. Een belangrijke vraag, of en in hoeverre het Verdrag van Bazel van toepassing is op zeeschepen, komt daarbij niet aan de orde. Eén van de conclusies van het rapport wordt niet onderschreven, namelijk dat een schip afval wordt vanaf het moment dat de intentie bestaat het schip te gaan slopen, ook als het schip nog wordt geëxploiteerd. Vanuit juridisch oogpunt deelt de regering deze visie niet, zoals ook

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

blijkt uit het antwoord op vraag 17. Bovendien leidt bedoelde conclusie tot grote interpretatieproblemen.

Vraag 20

Is de regering ook van mening dat de in de brief beschreven situatie onbevredigend is? Zo ja, is zij met deze leden van mening dat Nederland een manier zou moeten zoeken om als voortrekker de bestaande situatie, te omschrijven als «prisoners dilemma», te veranderen?

Antwoord op vraag 20

Ja, deze situatie is onbevredigend.

Algemeen kan worden opgemerkt dat slechts oude of niet meer zeewaardige of economisch gezien niet meer rendabel exploiteerbare schepen aan slopers zullen worden verkocht. Uit het rapport «Decommissioning of ships» van Det Norske Veritas (DNV) blijkt het volgende. Van de zeeschepen gebouwd in de jaren 1973 tot en met 1978 wordt verwacht dat deze binnen enkele jaren gesloopt zullen worden. Het gaat wereldwijd om 950 tankers en 1372 bulk carriers. Van deze schepen vaart geen enkel schip onder de Nederlandse vlag. Het merendeel van de schepen vaart onder de vlag van Panama, Liberia, Malta, Bahamas, Cyprus, Griekenland, Turkije en Noorwegen. Slechts een van de betreffende rederijen heeft het hoofdkantoor gevestigd in Nederland. De Nederlandse koopvaardijvloot is relatief jong: Nederlandse schepen worden na verloop van een aantal jaren in de tweedehands markt aangeboden en verdwijnen veelal naar kopers en scheepsregisters buiten de EU. Daarom zal het aan de sloop aanbieden van Nederlandse schepen uitzondering zijn.

Gezien bovenstaande feiten wil Nederland in het zoeken naar oplossingen voor de gerezen problemen wel een actieve rol spelen, maar lijkt een leidende rol niet gerechtvaardigd. Het ligt meer voor de hand dat andere OESO-staten die ook belangrijke vlaggenstaat zijn, zoals Noorwegen, Griekenland of Turkije, die rol op zich nemen. Noorwegen heeft inmiddels een aantal initiatieven genomen. Nederland ondersteunt de agenda-setting van Noorwegen op dit terrein.

SP-fractie

Vraag 21

Is het juist dat Nederland formeel geen enkele mogelijkheid heeft om op te treden tegen reders die een schip dat feitelijk bestemd is voor de sloop, maar niet als zodanig wordt aangemeld, verkopen aan een rechtspersoon in een niet-OESO land, waarna het schip alsnog – met inbegrip van alle gevaarlijke afvalstoffen zoals opgesomd in het Verdrag van Bazel – gesloopt wordt in India of een ander ontwikkelingsland met vergelijkbare arbeidsomstandigheden?

Antwoord op vraag 21

Ja.

Vraag 22

Wordt een register bijgehouden van schepen die onder Nederlandse vlag varen en verkocht worden aan buitenlandse bedrijven? Zo ja, is het mogelijk om in het kader van de handhaving bij oudere (mogelijk sloopprijpe) schepen die verkocht worden, een nader onderzoek in te stellen naar de reden van verkoop en het verwijderen van stoffen die voorkomen op de oranje en rode stoffenlijst? Zo nee, is het mogelijk om een dergelijk register voortaan ten behoeve van de handhaving bij te houden?

Antwoord op vraag 22

De Scheepvaartinspectie houdt een register bij van schepen onder Nederlandse vlag. Er wordt niet structureel bijgehouden naar welk land wordt omgevlagd, dan wel naar welk land wordt verkocht. Overigens zou een dergelijk register slechts een momentopname bieden. Bovendien is een register waarin deze verkoopgegevens worden bijgehouden, slechts mogelijk met gebruikmaking van een meldingsplicht voor het verkopen of omvlaggen van schepen. Voor de mogelijkheden en de beperkingen ten aanzien van een meldingsplicht verwijs ik naar het antwoord op vraag 8.

Vraag 23

P&O Nedlloyd stelt in de brief van 10 december 1998 dat het verwijderen van asbest in Nederland uit schepen die bestemd zijn voor de sloop niet mogelijk is, omdat deze schepen dan niet meer varende de sloopplaats kunnen bereiken. Stemt dit overeen met de visie van onafhankelijke derden?

Antwoord op vraag 23

Ja. Asbest is met name verwerkt aan en rond de voortstuwingsinstallatie van het schip. Verwijderen van asbest zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot brand in de machinekamer en daardoor de opvarenden en het milieu aan ernstig gevaar blootstellen. Schepen waaruit het asbest is verwijderd mogen daarom niet op eigen kracht varen.

Ook in het eerdergenoemde onderzoek «Decommissioning of ships» van DNV wordt dat aangegeven en dit wordt bovendien bevestigd door de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI).

Vraag 24

Welke mogelijkheden ziet de regering om door middel van gerichte steun vanuit Nederland of de EU (financieel, technisch, organisatorisch) aan ontwikkelingslanden waar substantiële scheepssloop plaatsvindt, de huidige problematiek op korte termijn te verminderen?

Antwoord op vraag 24

ie hiervoor het antwoord op vraag 11. Daarbij wordt opgemerkt dat vermindering van de problematiek niet op korte termijn wordt verwacht.

Vraag 25

Kan Nederland vooruitlopen op een eventueel internationaal verdrag dat een verwijderingsbijdrage regelt?

Antwoord op vraag 25

Nee.

Zoals in het antwoord op vraag 10 is aangegeven, zal een verwijderingsbijdrage voor het slopen van zeeschepen een mondiaal karakter moeten hebben. Een vooruitlopen hierop van Nederland zal voor het oplossen van de problematiek geen effect sorteren en kan bovendien de Nederlandse concurrentiepositie nadelig beïnvloeden.

Vraag 26

Is er al antwoord op de brief van de minister van VROM aan P&O Nedlloyd van 5 februari 1999 over de sloop van het schip Cardigan Bay? Zo ja, welk?

Antwoord op vraag 26

Het antwoord van P&O Nedlloyd van 8 februari 1999 treft u bijgaand aan¹.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Vraag 27

Is de regering ook van mening dat op grond van de formulering van het Verdrag van Bazel Nederland als land van export moet worden aangemerkt in gevallen als de Encounter Bay en de Cardigan Bay? Zo nee, welk land moet dan als exporterend land worden aangemerkt?

Antwoord op vraag 27

Nee. Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Vraag 28

Waarom acht de regering de vlag waaronder een schip vaart van belang, terwijl dit niet genoemd wordt in het Verdrag van Bazel? (Gezien het feit dat veel schepen onder «goedkope» vlag varen, zou het niet in overeenstemming zijn met de intentie van het Verdrag van Bazel, om de vlaggenstaat in beschouwing te nemen).

Antwoord op vraag 28

Voor de vaststelling van de verplichtingen van een staat die partij is bij het Verdrag van Bazel is, anders dan in de in de vraag geuite veronderstelling, niet de vlag waaronder het schip vaart bepalend, maar de plaats waar het schip zich bevindt ten tijde van het vertrek voor de laatste zeereis naar de slooplocatie.

Vraag 29

Hoe staat het met de internationale afspraken over arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieubescherming bij het onderhouden en moderniseren van schepen?

Antwoord op vraag 29

Binnen internationale kaders zoals de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese Unie is een groot scala aan regels dienaangaande gesteld. Als deze regelgeving door de Lid-Staten c.q. de vlaggenstaten wordt geïmplementeerd en, indien geïmplementeerd, wordt gehandhaafd, kan worden gesproken van goede arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieubescherming. Mogelijke verbeteringen zijn niet zo zeer in de regelgeving te verwachten, maar veeleer in de verbetering van naleving en handhaving door de Staten.

Vraag 30

Wordt het gebruik van asbest bij nieuwbouw, onderhoud en modernisering van schepen nog toegestaan in enig OESO-land en in enig niet-OESO land? Zo ja, welke landen betreft het? Heeft de Nederlandse regering initiatieven genomen om het gebruik van asbest in deze landen zo spoedig mogelijk te beëindigen?

Antwoord op vraag 30

Asbest is onder te verdelen in twee hoofdsoorten: serpentijn (meest voorkomende soort: wit asbest) en amfibool (meest voorkomende soorten: blauw en bruin asbest).

In alle EU-landen is het gebruik van amfibool asbest verboden. Op dit moment is op EU niveau overleg gaande gericht op een totaal verbod op het gebruik van alle asbest. In ongeveer de helft van de EU-Lid-Staten, waaronder Nederland, is het gebruik van alle asbest reeds verboden. Buiten de EU is het beeld bijzonder divers. In veel landen kan met name wit asbest nog worden toegepast. Canada, lid van de OESO, bestrijdt de noodzaak van het verbod op het gebruik van wit asbest.

De inspanningen van de regering zijn gericht op het bereiken van een totaalverbod op het gebruik van asbest in de EU.

In mei as. wordt in het Maritime Safety Committee (MSC) van de IMO een voorstel besproken om in het SOLAS-verdrag (Safety Of Life At Sea) een verbod in te voeren op het gebruik van asbest bij het bouwen van schepen (met uitzondering van enkele specifieke toepassingen). Ook wordt in dat verband gewerkt aan richtlijnen ten aanzien van het gebruik van asbest bij onderhoud en reparatie van schepen.

Vraag 31

Zijn er andere stoffen die voorkomen op de lijst van gevaarlijke stoffen uit het Verdrag van Bazel waarvan het gebruik in het kader van de scheepsbouw en reparatie in Nederland verboden is, maar die in andere OESO- of niet-OESO landen nog wel gebruikt mogen worden? Zo ja, welke landen betreft het? Heeft de Nederlandse regering initiatieven genomen om het gebruik van desbetreffende stoffen in deze landen zo spoedig mogelijk te beëindigen?

Antwoord op vraag 31

In Nederland is het gebruik van PCB's en bepaalde CFK's verboden, dus ook bij scheepsbouw en -reparatie. Het verbod op PCB's is geregeld in de Europese richtlijn 96/59/EG. Het verbod op bepaalde CFK's is gebaseerd op Europese verordeningen waarmee het verdrag van Wenen en het Protocol van Montreal worden geïmplementeerd.

Het is niet uitgesloten dat bedoelde stoffen elders in de wereld op een scheepswerf nog worden toegepast. PCB's worden nog wel gebruikt in condensatoren van TL-armaturen. CFK's komen nog voor in oude koelsystemen.

Het beleid van de regering is erop gericht in internationaal verband, bijvoorbeeld in het kader van de VN, te streven naar het verminderen of beëindigen van het gebruik van stoffen die gevaar voor mens en milieu opleveren.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos