



Vlaams
Parlement

ingediend op **381** (2014-2015) – Nr. 2
19 oktober 2015 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Buitenlands Beleid,
Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking,
Toerisme en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door Jan Van Esbroeck

over het ontwerp van decreet

houdende instemming
met het Internationaal Verdrag van Hongkong
voor het veilig en milieuvriendelijk
recycleren van schepen,
gedaan te Hongkong op 15 mei 2009

*Samenstelling van de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,
Internationale Samenwerking, Toerisme en Onroerend Erfgoed:*

Voorzitter: Rik Daems.

Vaste leden:

Ingeborg De Meulemeester, Marc Hendrickx, Jan Van Esbroeck, Karl Vanlouwe, Karim Van Overmeire,
Manuela Van Werde;

Sabine de Bethune, Vera Jans, Ward Kennes, Johan Verstreken;

Rik Daems, Herman De Croo;

Tine Soens, Güler Turan;

Wouter Vanbesien.

Plaatsvervangers:

Cathy Coudyser, Caroline Croo, Danielle Godderis-T'Jonck, Sofie Joosen, Ann Soete,
Sabine Vermeulen;

Karin Brouwers, Griet Coppé, Joris Poschet, Valerie Taeldeman;

Jean-Jacques De Gucht, Marnic De Meulemeester;

Renaat Landuyt, Steve Vandenberghe;

Bart Caron.

Toegevoegde leden:

Stefaan Sintobin;

Christian Van Eyken.

Documenten in het dossier:

381 (2014-2015) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

1. Inleidende uiteenzetting door Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw	4
2. Bespreking	5
3. Stemmingen.....	6
3.1. Artikelsgewijze stemming	6
3.2. Stemming over het geheel	6

De Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking, Toerisme en Onroerend Erfgoed behandelde op 13 oktober 2015 het ontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.

1. Inleidende uiteenzetting door Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Minister *Joke Schauvliege* wijst erop dat scheepsrecycling de beste oplossing is voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt. Van alle afgedankte schepen die sinds 2004 op wereldschaal werden gesloopt, is meer dan 80 percent gesloopt in India, Bangladesh en Pakistan. Voor deze drie landen kunnen vragen gesteld worden over de aandacht voor het milieu en over het welzijn, de gezondheid en de veiligheid van de betrokken werknemers. Daarom is het noodzakelijk om het milieuverantwoord recycleren van schepen met voldoende aandacht voor de sociale aspecten aan te pakken, rekening houdend met het internationale karakter van de scheepvaart. Dit heeft de Internationale Maritieme Organisatie ertoe aangezet om een krachtig juridisch instrument uit te werken dat inzake scheepsrecycling bindende kracht heeft. Het is in deze context dat op 15 mei 2009 het Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen tot stand is gekomen.

Dit verdrag heeft tot doel de risico's voor mens en leefmilieu tijdens het slopen van schepen te voorkomen, te verminderen of tot een minimum te beperken. Het Scheepsrecyclingverdrag voorziet in een controle- en handhavingssysteem gedurende de volledige levenscyclus van een schip, van de ontwerp-, bouw- en exploitatiefase tot en met de recycling.

Door in te stemmen met het Scheepsrecyclingverdrag, waarna België formeel kan toetreden, willen we ons op mondiaal vlak plaatsen in de groep van landen die een actief beleid willen voeren ter bescherming van zowel het mariene milieu, als ter beperking van de arbeids-, gezondheids- en veiligheidsrisico's in de scheepsrecyclingsector. Het is ook een belangrijke stap op weg naar de verdwijning van onveilige en milieuschadelijke werkmethoden. België behoorde niet tot de ondertekenaars van het verdrag, maar het kan nog altijd toetreden. Eerder al hebben het Federaal Parlement en het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement ingestemd met dit verdrag. De instemming door het Vlaams Parlement is dan ook meteen de laatste etappe naar de toetreding door België tot het Scheepsrecyclingverdrag.

De inwerkingtreding van het verdrag is afhankelijk van het bereiken van een aantal quota. Hoe meer landen het verdrag ratificeren, hoe sneller het in werking zal treden. Tot hiertoe zijn slechts drie landen formeel toegetreden tot het verdrag: Noorwegen, de Democratische Republiek Congo en Frankrijk. Hoewel de quota voor inwerkingtreding van het verdrag op dit moment nog verre van bereikt zijn, zou dit toch op relatief korte termijn kunnen veranderen. Vermits de Europese Unie (EU) zelf niet kan toetreden tot het verdrag – alleen staten kunnen immers partij zijn bij het verdrag – heeft de Raad van de Europese Unie de EU-lidstaten gemachtigd om het Scheepsrecyclingverdrag te bekrachtigen en toe te treden. In dat verband is het niet onbelangrijk erop te wijzen dat de evolutie in Europa nauwlettend wordt opgevolgd door bijvoorbeeld Japan. Een ratificatie door Japan, een van de belangrijkste maritieme naties, zou ongetwijfeld een golf van ratificaties op gang brengen.

Bovendien moet er in Vlaanderen en België ook rekening worden gehouden met de Europese verordening inzake scheepsrecycling. Deze verordening van 10 december 2013 heeft precies tot doel de ratificatie van het Scheepsrecyclingver-

drag te faciliteren. In feite komt ze neer op de Europese implementatie ervan. Tegen ten laatste 31 december 2018 moet ze in werking zijn getreden.

Aangezien de verordening waarschijnlijk eerder van toepassing zal zijn dan het Scheepsrecyclingverdrag, zal uiteindelijk de impact die voor Vlaanderen gepaard zal gaan met de inwerkingtreding van het verdrag, minimaal zijn. Zowel voor, tijdens en na de implementatie van het verdrag, en bij uitbreiding de Europese verordening, zal er nauw overleg nodig zijn tussen de federale en de Vlaamse overheid. Een schip kan immers maar naar recyclage gaan als er een goedgekeurd 'schiprecyclageplan' kan worden voorgelegd. Zulk een plan omvat zowel technische aspecten rond scheepsbouw en exploitatie, als milieuhygiënische vereisten op het vlak van scheepsrecyclage. Overleg zal dus zeker nodig zijn op verschillende niveaus: met de vlaggenstaat, vertegenwoordigd door de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit, de havenstaat (eveneens de FOD Mobiliteit) en de 'recycling'-staat – voor Vlaanderen de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Maar daarnaast zijn ook de havenbedrijven, de FOD Volksgezondheid en de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg betrokken partij.

De OVAM werkt aan een overzicht van wat er eventueel moet worden aangepast als gevolg van de toekomstige inwerkingtreding van de verordening.

2. Bespreking

Sabine de Bethune vraagt welke aanpassingen aan de interne regelgeving er nodig waren of zijn om conform te zijn aan dit verdrag. Allicht is dat intussen al gebeurd. Gaat het om belangrijke aanpassingen?

De spreekster beklemtoont dat het hier om een goede zaak gaat. De recyclage van schepen gebeurt vaak in ontwikkelingslanden en het is belangrijk dat dit op een milieuvriendelijke manier gebeurt. Naar verluidt hebben uitgerekend landen als India, China en Bangladesh, die zeer actief zijn op dit terrein, dit verdrag niet ondertekend. Heeft de minister weet van enige bereidheid om dat alsnog te doen?

Minister *Joke Schauvliege* antwoordt dat de ontmanteling of recyclage van schepen binnen Europa op dit moment onder de algemene verordening inzake de in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen valt. Dat is een globale regeling voor afvalstoffen, er was tot nog toe geen specifieke regeling voor schepen. In uitvoering van het voorliggend verdrag heeft Europa in een aparte regelgeving voor schepen voorzien. Voor Vlaanderen betekent dat concreet dat tot vandaag alles wat afvalstoffen betrof, een Vlaamse bevoegdheid was. Voor schepen leidde dat soms tot wat onduidelijkheid. Door het nieuwe verdrag en de daarop geënte Europese verordening, is er nu een specifieke regeling voor schepen en zal er veel meer in federale handen komen. Zoals al vermeld, is België immers de vlaggenstaat, die uitspraken zal moeten doen.

De nieuwe specifieke regeling noopt tot een aantal bijstellingen. De OVAM is bezig met een screening, in nauw overleg met de federale overheid, zodat een en ander vlot kan verlopen. Desgewenst kan een overzicht worden bezorgd van de specifieke regelgeving die moet worden aangepast, maar het gaat vooral om het maken van goede afspraken.

Waarom een aantal landen nog niet hebben ondertekend, is de minister niet bekend. Mogelijk weet men bij de OVAM meer.

Gudrun Janssens, beleidsmedewerker bij de OVAM, zegt dat voor het Internationaal Verdrag van Hongkong vooral wordt gestreefd naar een partnership met

India. Internationaal wordt aangenomen dat als India zou overgaan tot ratificatie, dat wel eens een keerpunt zou kunnen betekenen. Twee weken geleden hebben de eerste twee Indische scheepswerven een certificatie gekregen op basis van het Internationaal Verdrag van Hongkong, wat betekent dat ze voldoen aan de vereisten van dat verdrag.

3. Stemmingen

3.1. Artikelsgewijze stemming

De artikelen 1, 2, 3 en 4 van het ontwerp van decreet worden eenparig aangenomen met 11 stemmen.

3.2. Stemming over het geheel

Het ontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, wordt eveneens eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Rik DAEMS,
voorzitter

Jan VAN ESBROECK,
verslaggever