

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 133

van **ELISABETH MEULEMAN**

datum: 30 november 2018

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Strandsloop schepen - Rol OVAM

Bij de sloop van schepen, eenmaal einde levensduur, wordt heel vaak teruggегреpen naar de praktijk van 'beaching'. Hierbij wordt een schip bij vloed op het strand geleid en bij eb afgebroken. Voornamelijk een praktijk beoefend in India, Pakistan en Bangladesh. Dit gebeurt niet in één keer en telkens het water opkomt, komt er heel wat verontreiniging in het leefmilieu terecht. Bovendien zijn de arbeidsomstandigheden mensofterend en ziekmakend.

Nu is er een Europese verordening die vanaf 1 januari 2019 van kracht wordt en die schepen die onder Europese vlag varen (juister: onder vlag van één van de lidstaten) enkel zal laten slopen in een sloopwerf die voldoet aan specifieke eisen voor veiligheid en milieu. Met in de feiten een (indirect) verbod op strandsloop. Dit zal uiteraard niet zo voordelig voor de reders zijn dan wanneer beaching wordt toegepast, maar uiteraard is er dan ook geen kostenafwimpeling op leefgemeenschappen en milieu aan de andere kant van de aarde. Op dit moment voldoen twintig sloopwerven aan deze eisen. Momenteel zijn ze alle Europees (een van de grootste in Europa, Galloo, ligt in Gent). Er zijn vijf bijkomende sloopwerven voorgesteld door de Europese Commissie, waarvan één in de VS en twee in Turkije.

Echter is sinds de verordening voorligt ook de lobbymachine in gang geschoten om ze af te zwakken. En wat blijkt, zo legde MO*-magazine op 15 november 2018 de vinger op de wonde, België/Vlaanderen lobbyt hard mee. Dit via staatssecretaris voor de Noordzee De Backer, Brussels minister van Leefmilieu Céline Frémault, de FOD Mobiliteit, maar ook via het Vlaams agentschap OVAM. Dit lobbywerk heeft als doel om sloopstranden te behouden bij de toegelaten sloopwerven. Het artikel in MO*-magazine vermeldt: "Ook de FOD Mobiliteit en de Vlaamse administratie OVAM proberen de sloopstranden goedgekeurd te krijgen. Mede door hun impuls is ons land voorstander van een parallel initiatief, de Hongkongconventie. Dat is een internationale conventie van de Internationale Maritieme Organisatie, die echter afbraak op het strand toelaat en te weinig richtlijnen geeft om schade aan het milieu en de veiligheid en gezondheid van arbeiders te beperken. België is een van de weinige landen die het ratificeerden. Wegens de brede kritiek op het initiatief is het nog niet van kracht."

Dit is een bijzonder jammere zaak. Scheepssloop moet ten volle milieuvriendelijk en de arbeidsomstandigheden menswaardig zijn. Europa en ook België/Vlaanderen moeten hier het voortouw in nemen.

Een argument dat circuleert om sloopstranden toe te laten, is dat de capaciteit onvoldoende zou zijn. Echter, de Europese Commissie ging in samenwerking met het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) na hoeveel ton aan schepen onder Europese vlag er jaarlijks afgebroken worden. Ook de ngo's Shipbreaking Platform en Transport & Environment berekenden de cijfers. Daaruit blijkt duidelijk dat "er voldoende capaciteit is om alle schepen onder EU-vlag te recyclen, zowel wat betreft tonnage als grootte. Zelfs de schepen die de voorbije jaren aan einde levensduur hebben uitgevlagd, konden prima in Europa gerecycleerd worden. Deze cijfers houden rekening met de werkelijke capaciteit die kan ingezet worden, niet met de historische capaciteit die de industrie naar voren schuift."

Bovenvermelde citaten komen uit het artikel "België sloopt sterk beleid rond scheepsrecyclage" van de Bond Beter Leefmilieu (BBL), een samenvattend artikel van dit MO*-artikel "Europa wil betere bescherming milieu en werkers in scheepssloop, België ligt dwars", waarnaar ik graag verwijs voor meer relevante achtergrond (en het bijkomende probleem van het 'uitvlaggen'). Naast BBL scharen ook de recyclagesector in België en Europa zich achter de kritiek op beaching. Zie tevens het hele MO*-dossier.

1. Wat is de visie van de minister met betrekking tot het lobbywerk door het Vlaams agentschap OVAM?
2. Heeft de minister contact hierover met de betrokken ministers op Brussels en federaal niveau?
3. Onderschrijft de minister de analyse van de Europese Commissie en het EMSA, dat er in Europa voldoende capaciteit is om alle Europese schepen te recyclen, inclusief de schepen die kort voor het einde van hun levensduur zijn uitgevlagd? Welke impact heeft die analyse op het Vlaamse en Belgische standpunt in Europa en op internationale fora?

ANTWOORD

op vraag nr. 133 van 30 november 2018

van **ELISABETH MEULEMAN**

1. MO*-magazine heeft de OVAM midden augustus geïnterviewd voor het schrijven van dit artikel. Dit artikel is geen correcte weergave van wat de OVAM toen gezegd heeft. De OVAM heeft zich noch in het verleden bij de totstandkoming van de verordening, noch in dit interview pro beaching opgesteld. De OVAM heeft altijd gesteld dat alleen de scheepsrecyclinginrichtingen die voldeden aan de strenge vereisten inzake bescherming van milieu, gezondheid en arbeidsomstandigheden, op de Europese lijst mogen komen. Dat was en is nog steeds het uitgangspunt van de OVAM.
Als sloopondernemingen uit Azië op de Europese lijst wensen te komen, kan dat alleen onder de voorwaarden uit de EU Verordening 1257/2013 inzake scheepsrecyclage (SRR). Indien uit de inspecties blijkt dat deze sloopondernemingen niet voldoen aan de voorwaarden, wensen wij deze uiteraard niet op te nemen in de Europese lijst. Die visie verschilt dus grondig met de foute stelling dat België of de OVAM als lid van de Belgische delegatie, het beachen heeft willen toelaten.
Staatssecretaris De Backer heeft in 2018 gevraagd de verordening uit te stellen. De OVAM was hiervoor zeker geen vragende partij. De brieven van staatssecretaris De Backer ter zake zijn niet afgestemd met de gewesten.
Ook uw informatie over de Hongkong-Conventie is niet correct. Het betreft hier geen parallel initiatief maar een logische en internationale evolutie inzake het dossier van scheepsrecyclage. In 2009 nam de IMO (International Maritime Organisation) de "Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships" aan. Dit heeft tot doel dat wereldwijd schepen op een veilige en milieuvriendelijke wijze kunnen ontmanteld worden. Hoe dit moet gebeuren, ligt vast in de IMO-richtlijnen. Het zijn dezelfde richtlijnen waarnaar in de SRR verwezen wordt. De Hongkong-Conventie is echter nog niet van kracht omdat te weinig staten getekend hebben voor ratificatie. België sloot in 2016 aan bij de Hongkong-Conventie als vierde land na Noorwegen, Congo en Frankrijk. In de Europese verordening staat letterlijk in artikel 1 dat deze Europese verordening net tot doel heeft om een snelle ratificatie van het Verdrag van Hongkong te faciliteren. De Europese verordening is alleen van toepassing op de schepen die onder de vlag van een Europese staat varen. Gelet op het gemakkelijk uitvlaggen van schepen is een snelle ratificatie van de Hongkong-Conventie dus zeker noodzakelijk om wereldwijd een wettelijk kader te hebben voor de milieuvriendelijke sloop van alle schepen.
2. Alle besprekingen verlopen via het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM). Omdat het dossier scheepsrecyclage materie betreft met een belangrijke link naar het thema mobiliteit en transport, werd binnen het CCIM een werkgroep opgericht met de gewestelijke milieuadministraties en de FOD mobiliteit en vervoer.
3. Afhankelijk van de bron (de Europese redersvereniging ECSA, de Europese scheepsrecycleurs, de NGO shipbreaking platform en EMSA) worden andere cijfers aangehaald over de verwerkingscapaciteit, ofwel de reële verwerkingscapaciteit ofwel de theoretische. De Europese sloopinrichtingen kunnen nog meer schepen verwerken. De Europese sloopmarkt voor de grote schepen is vragende partij om meer schepen te slopen. Dat zal wel tijd en investeringen vragen en voor wat betreft de zeer grote schepen geldt dat nog meer. Bij sommige werven (bijv. droogdokken) heeft men zeer weinig sloopervaring en is er een gebrek aan geschikt sloopmateriaal. Bovendien zal die sloop moeten ingepast worden tussen andere bedrijfsactiviteiten zoals het

onderhoud en herstel van de bestaande vloot. Op termijn zal een groter aanbod aan sloopschepen de verdere investeringen in Europa versnellen. Ook daarom is uitstel van de verordening geen optie.

Het is een goede zaak dat de Europese lijst van goedgekeurde scheepsrecyclinginrichtingen regelmatig wordt aangevuld met nieuwe sloopinrichtingen, ook buiten Europa, die aan de voorwaarden voldoen. Op deze wijze stijgt de goede sloopcapaciteit en vergroot de geografische spreiding.