

Vragen die Zembla stelde aan het ministerie van Buitenlandse Zaken:

Voor een artikel over de berging van de olietanker Safer bij Jemen, heb ik enkele vragen over de Nederlandse donatie van 15 miljoen euro. Mijn vragen gaan vooral over of Nederland toeziet dat het geld op een goede manier besteed wordt die garandeert dat er bij de sloop van het schip niet alsnog schadelijke stoffen in het milieu belanden en mensen die het schip slopen onder veilige omstandigheden hun werk kunnen doen.

1. Erkent het ministerie dat de Europese afspraken rond de recycling van schepen veel verder gaan als het gaat om milieubescherming en arbeidsomstandigheden, dan afspraken in het internationaal verdrag van Hong Kong wat betreft het recyclen van schepen?
2. Deelt het ministerie de zorgen van de speciale rapporteur van de VN die concludeerde dat het verdrag van Hong Kong niet toereikend genoeg is om ervoor te zorgen dat schepen op een milieuvriendelijke manier worden gesloopt en met inachtneming van goede arbeidsomstandigheden?
(<https://www.shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2019/01/UN-special-rapporteur-on-Basel-IMO-conventions-comparison.pdf>)

3. Erkent het ministerie dat omstreden scheepswerven in landen als India, die volgens de beachingsmethode schepen slopen en werknemers onder gevaarlijke omstandigheden laten werken, ook zeggen te handelen volgens het verdrag van Hong Kong?

(Deze problematiek was ook te zien in o.a. de Zembla-uitzending 'Het gifschip van SBM' (<https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/het-gifschip-van-sbm>), maar ook in andere reportages, bijvoorbeeld van de BBC

(<https://www.bbc.co.uk/programmes/m000gjyz>) en Deense televisie

(<https://old.danwatch.dk/en/undersogelse/maersk-and-the-hazardous-waste/>)).

4. Erkent het ministerie dat op de Europese lijst van erkende scheepsrecyclinginrichtingen in de Verordening Scheepsrecycling geen Aziatische scheepswerven voorkomen en dat schepen volgens Europese regels dus niet in Azië gesloopt zouden mogen worden?
5. Erkent het ministerie dat de mogelijkheid bestaat dat als de eis bij het bieden van de opdracht voor de sloop van het schip, alleen is dat een scheepswerf moet handelen volgens het Hong Kong-verdrag, het dan zo kan uitpakken dat de Safer gesloopt wordt op een strand in Azië, een methode die in Europa verboden is, omdat via die methode gevaarlijke stoffen alsnog in het milieu kunnen belanden en de arbeidsomstandigheden vaak slecht zijn?
6. Bij aanbestedingen van de sloop van schepen, komen de hoogste biedingen in de praktijk vaak van de partijen die schepen onder slechte omstandigheden laten slopen, zoals op stranden in Azië. Volgens bronnen die Zembla sprak, zijn er zeker 5 omstreden scheepswerven uit Azië die meedoen aan de aanbesteding rond de sloop van de SAFER. Vreest het ministerie, nu er een

financieel gat is, voor de uitkomst dat een scheepswerf in Azië de opdracht krijgt vanwege een hoger bod, in plaats van een bedrijf dat wel op de lijst van erkende Europese scheepsrecyclinginrichtingen voorkomt?

7. Weet het ministerie of het bedrijf Clarksons, de broker die de aanbesteding organiseert, zelf ook een percentage opstrijkt als de klus is vergeven?
8. Ziet de Nederlandse overheid er als een van de grootste donateurs op toe dat met het Nederlandse belastinggeld, het schip volgens Europese regelgeving en afspraken wordt gesloopt en dus op een scheepswerf die voorkomt op de lijst van erkende scheepsrecyclinginrichtingen in de Verordening Scheepsrecycling, zodat zeker is dat er geen gevaarlijke stoffen in het milieu belanden en mensen die onder andere indirect betaald worden met Nederlands belastinggeld, op een veilige manier kunnen werken? Zo ja, hoe ziet de Nederlandse overheid hierop toe? Zo nee, waarom niet?
9. Wat zijn volgens het ministerie de afspraken met UNDP hierover en de harde eisen die gesteld worden aan de scheepswerf die het schip gaat slopen?

Wilt u de vragen uiterlijk voor vrijdag 12 uur 's middags beantwoorden? Bij voorbaat dank.

Antwoord van het Ministerie van Buitenlandse Zaken:

De bergingsoperatie van de FSO Safer olietanker staat onder leiding van de VN-organisatie UNDP. Daartoe heeft UNDP een projectvoorstel voor de bergingsoperatie opgesteld, de instemming van de betrokken partijen in Jemen verkregen en coördineert het alle fases van de operatie. De eerste fase van de bergingsoperatie is momenteel in gang. Medewerkers van de VN en het bergingsbedrijf Smit Salvage van Boskalis zijn ter plaatse aanwezig om de belangrijke maar complexe operatie stap voor stap uit te voeren. Op dit moment wordt de olie overgepompt naar het vervangende schip. Dit gebeurt in een lastige context en onder onvoorspelbare omstandigheden: zo zijn er in de context van Jemen serieuze veiligheidsrisico's.

Nederland waardeert dat UNDP de bergingsoperatie op zich heeft genomen en dat UNDP daarbij heeft aangegeven zich in te zetten om alle fases van de operatie aan de hoogste internationale standaarden te laten voldoen. Van het assessment en de inspectie van de Safer, het overpompen van de olie, tot aan vervolgens het wegslepen en recyclen van deze tanker in verval. Daartoe heeft UNDP continu overleg met de verschillende betrokken donorlanden, betrokken bedrijven en andere partijen.

Nederland is een van de grootste donoren en zet zich in voor een duurzame oplossing. Als gezegd, staat de operatie onder leiding van de VN. Nederland ondersteunt de VN actief en vervult die rol bijvoorbeeld door internationaal aandacht te vragen voor de bergingsoperatie, er financieel aan bij te dragen (Nederland droeg USD 15 miljoen bij) en door zich in te zetten voor internationale fondsenwerving. Zo heeft Nederland samen met de VN (september 2022) en als co-host samen met het Verenigd Koninkrijk (mei 2023) een internationale donorconferentie georganiseerd

om fondsen op te halen bij publieke en private partijen. Daarnaast benaderen Nederland, andere landen en de VN ook (bilateraal) publieke partners en de private sector, waaronder oliebedrijven en scheepvaartbedrijven, om hen te verzoeken ook bij te dragen aan de operatie.

Als het gaat om de fase van recycling: UNDP heeft recent het tenderproces voor het recyclen van de FSO Safer in gang gezet. De kaders van de tender van UNDP schrijven voor dat de Safer wordt gerecycled in een zogenoemde *green recycling facility* die voldoet aan de eisen gesteld in de *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships* uit 2009 en de *Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling* van de Internationale Maritieme Organisatie. Daarnaast moet de recyclingfaciliteit zijn gecertificeerd door een classificatiebureau dat onderdeel uitmaakt van de *International Association of Classification Societies*. Ook moeten de aannemer en de recyclingfaciliteit in hun aanbod de benodigde bewijzen overleggen dat het recyclen van het schip voldoet aan relevante conventies en reguleringen inzake mensenrechten en ethische normen. Ook over deze fase van de reddingsoperatie hebben Nederland en andere donoren contact met UNDP.

In algemene zin: er is op dit moment geen garantie dat de gehele operatie succesvol kan worden afgerond. De operatie is nog niet volledig gefinancierd: de geraamde kosten bedragen in totaal USD 148 miljoen, waarvan nog altijd 25 miljoen USD ontbreekt. De beschikbare financiering stelde de VN in staat om te starten met de operatie, waaronder de aanschaf van een vervangend schip en het aantrekken van een bergingsbedrijf dat in die complexe omstandigheden bereid is tot het uitvoeren en organiseren van het overpompen van de olie om daarmee het acute gevaar te verhelpen. Voor uitvoering van de volgende fasen en voor een structurele duurzame oplossing is volledige financiering van deze operatie noodzakelijk. Steun vanuit de maritieme sector en recyclingsector zou een welkome bijdrage zijn.

Voor vragen over de contracten van UNDP met andere partijen verwijzen we naar de VN/UNDP.

(Voor de volledigheid: Nederland heeft een financiële bijdrage geleverd van in totaal 15 miljoen dollar. De toezegging aan UNDP was in USD, op moment van toezegging stond de dollar vrijwel gelijk aan de euro.)