

haven : CMB riskeert boete voor 'illegale sloop' van schip



Gazet van Antwerpen* - 01 Jun. 2021

Pagina 10

* Gazet van Antwerpen/Stad en Rand, Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas, Gazet van Antwerpen/Kempen

De Antwerpse rederij CMB riskeert een boete omdat het volgens de openbare aanklager een afgedankt schip illegaal zou hebben laten slopen in Bangladesh. De milieunormen liggen daar veel lager dan in Europa. Dat is geen malse beschuldiging voor een bedrijf dat zich als de groenste van zijn sector profileert.

Compagnie Maritime Belge, kortweg CMB, heeft zo'n negentig schepen waarmee het ijzererts, steenkool, chemicaliën en containers naar de hele wereld vervoert. Ondanks dat vervoer van vervuילend steenkool, heeft CMB in de voorbije jaren een groen imago opgebouwd. Het Antwerps bedrijf presenteerde in september vorig jaar de eerste waterstofmotor ter wereld, die bijvoorbeeld sleepboten met heel weinig CO₂-uitstoot kan laten varen.

CMB wil ook grote schepen op groene ammoniak laten varen, zodat lange transporten milieuvriendelijk worden. Voorts wil de rederij in Hoboken een maritieme campus oprichten waar innovatieve bedrijven een groene toekomst voor de scheepvaart uittekenen. En gedelegeerd bestuurder Alexander Saverys zei vorig jaar in een interview met deze krant dat zijn bedrijf de enige CO₂-neutrale rederij ter wereld is omdat het de uitstoot van schadelijke stoffen volledig compenseert door bomen aan te planten, bijvoorbeeld in Zambia.

2,5 miljoen euro sloopkosten besparen?

Het lijkt dan wel extra pijnlijk dat de rederij er nu van wordt beticht om de Mineral Water, een afgedankt schip van 170.000 ton, in 2016 illegaal te hebben laten ontmantelen in Bangladesh, waar de milieunormen bijna onbestaande zijn. Reders krijgen in dat land vaak veel meer voor hun wrakken betaald dan in Europa. Het Openbaar Ministerie (OM) zegt dat CMB het afgedankte schip in Bangladesh wilde ontmantelen om 2,5 miljoen euro aan sloopkosten te besparen.

Omdat het schip onder de Belgische vlag was geregistreerd, zou CMB zich volgens het Openbaar Ministerie schuldig hebben gemaakt aan de 'illegale overbrenging van afvalstoffen uit Europa'. Het schip wordt dus gezien als afval. Op 25 juni doet de correctionele rechtbank van Antwerpen een uitspraak over deze zaak, en wordt duidelijk of CMB schuldig is of niet.

Wat nu met het groene imago?

Is CMB dan wel echt een groen bedrijf? Volgens gedelegeerd bestuurder Alexander Saverys wel. "Wij hebben het schip niet in Bangladesh laten slopen", zegt Saverys. "Dat is gebeurd door een reder, die het schip van ons heeft gekocht en het daarna heeft doorverkocht aan een werf in Bangladesh. Het is een eenmalig voorval. Onze schepen worden bijna altijd verkocht lang voor ze het einde van hun levenscyclus bereiken, meestal aan operatoren die er nog jarenlang mee varen. De Mineral Water was daar geen uitzondering op", zegt Alexander Saverys.

Thierry Vanelslander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen, gelooft ook niet dat het groene imago van CMB hierdoor een deuk krijgt. "De verkoop van het schip is hier via een tussenpersoon gegaan. Het is dan de vraag of CMB echt op de hoogte was van waar dat schip zou terechtkomen", zegt Vanelslander. "Je kunt het vergelijken met een versleten koelkast die je meegeeft aan een schroothandelaar: als die schroothandelaar de milieuregels niet naleeft bij de sloop, is dat dan jouw verantwoordelijkheid of die van de schroothandelaar? Bovendien is het moeilijk om te controleren hoe milieuvriendelijk de afbraak van zo'n schip in Bangladesh echt is."

Milieunormen veranderen

Thierry Vanelslander weegt dit verhaal af tegen de groene investeringen die CMB doet. "Die investeringen wegen veel zwaarder door dan dit ene voorval", zegt hij. "Want als je een schip groener laat varen, doe je dat de hele levensduur van een schip, dus dertig of veertig jaar. Die impact is veel groter dan één schip dat ergens tegen minder strenge milieunormen wordt ontmanteld. De milieunormen kunnen ook alleen worden veranderd door overheden, bijvoorbeeld via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of via bilaterale akkoorden."

Vanelslander is dus mild voor CMB. "Al investeert deze rederij natuurlijk niet in groene toepassingen omdat het een wilde weldoener is", zegt hij. "Europese rederijen zoals CMB moeten wel groen zijn omdat het de enige manier is waarop ze kunnen concurreren met de lage loonkosten in Azië en het protectionisme waar de Amerikaanse rederijen op hun eigen markt van genieten. Als een klant, bijvoorbeeld webwinkel Amazon, zijn goederen kan laten vervoeren door een rederij die een klimaatvriendelijke politiek voert, kan hij dat ook communiceren aan zijn klanten. En dat is een commercieel voordeel."

Christof Willocx

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden