

Vergaderjaar 2017–2018

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 2495

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 februari 2018

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij zeven fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Actieplan verbeteren naleving milieuwetgeving en milieugovernance (Kamerstuk 22 112, nr. 2491)

Fiche: Mededeling Een Europese strategie voor kunststoffen in een circulair economie (Kamerstuk 22 112, nr. 2492)

Fiche: Mededeling: Monitoringraamwerk voor de Circulaire Economie (Kamerstuk 22 112, nr. 2493)

Fiche: Mededeling – Circulaire Economie: opties om te werken aan het snijvlak van chemicaliën-, product- en afvalwetgeving (Kamerstuk 22 112, nr. 2494)

Fiche: Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen

Fiche: Wijziging BTW-richtlijn wat de btw-tarieven betreft (Kamerstuk 22 112, nr. 2496)

Fiche: Richtlijn BTW – bijzondere regeling voor kleine ondernemingen (Kamerstuk 22 112, nr. 2497)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A.M. Kaag

Fiche: Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval, tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2010/65/EU
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
16 januari 2018
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2018)033
- d) *EUR-Lex.*
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1516706215189&uri=CELEX:52018PC0033>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
SWD(2018) 21 final
- f) *Behandelingstraject Raad*
Transportraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) *Inhoud voorstel*

Dit voorstel is onderdeel van een pakket dat de Commissie op 16 januari jl. heeft gepubliceerd om het EU-actieplan voor de circulaire economie verder te implementeren. Naast dit richtlijnvoorstel omvat dit pakket een Europese strategie voor kunststoffen (COM(2018)28), een mededeling over de interface tussen chemicaliën, producten en afval (COM(2018)32) en een monitoringkader voor de circulaire economie (COM(2018)29). Op het gebied van maritiem beleid richt de EU zich o.a. op het terugdringen van vervuiling van de zeeën. Naast het mondiale MARPOL-Verdrag¹ van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), waarin lozingsnormen zijn opgenomen voor schepen, heeft de EU daarom Richtlijn 2000/59/EC aangenomen met als doel de beschikbaarheid en het gebruik van havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval te bevorderen. Bij scheepsafval moet gedacht worden aan huishoudelijk en operationeel vuilnis (waaronder ook vistuig), olieafval uit de machinekamer, sanitair afvalwater en ladingrestanten. Havenontvangstvoorzieningen kunnen worden aangeboden in de vorm van vaste afvalcontainers op de kade, maar ook in de vorm van inzamelbarges met tanks voor vloeibaar afval en/of bakken voor vast afval. Om het gebruik van havenontvangstvoorzieningen te bevorderen zijn in de huidige Richtlijn verschillende verplichtingen opgenomen. Zo geldt een afgifteplicht voor afval (exclusief ladingrestanten) in Europese havens. Het schip kan hiervan worden vrijgesteld als de kapitein kan aantonen dat voldoende opslagcapaciteit voor afval aan boord is voor de volgende reis. Daarnaast

¹ Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen

moet ieder schip een verplichte indirecte afvalheffing betalen aan de havenbeheerder (ook als geen afval wordt afgegeven), waarvoor het schip een recht terug krijgt om afval af te geven in de haven.

Uit de evaluatie van deze richtlijn blijkt dat de richtlijn meerwaarde heeft gehad bij het terugdringen van afvallozingen, maar dat er ook tekortkomingen zijn. Deze tekortkomingen hangen in belangrijke mate samen met verschillen tussen lidstaten in de interpretatie en toepassing van de belangrijkste verplichtingen van de huidige richtlijn, zoals het voorzien in toereikende havenontvangstvoorzieningen, het ontwerp en de toepassing van de verplichte indirecte afvalheffing en de handhaving van de afgifteplicht.

Met het herzieningsvoorstel wordt ingezet op het verder terugdringen van afvallozingen op zee en op het verminderen van de administratieve lasten.

De volgende maatregelen worden hiervoor voorgesteld:

- Definities en afvalcategorieën worden in overeenstemming gebracht met MARPOL.
- Passief opgevist afval, d.w.z. afval dat tijdens visserijactiviteiten in netten terecht komt, is opgenomen in de definitie van scheepsafval zodat ook dit type afval geadresseerd kan worden in de richtlijn.
- Het begrip «toereikende havenontvangstvoorzieningen» is duidelijker omschreven, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO. Daarnaast is uitdrukkelijk opgenomen dat havens verplicht zijn om het afval gescheiden in te zamelen, zoals bepaald in de Kaderrichtlijn afvalstoffen².
- Om te zorgen dat de juiste en meer geharmoniseerde financiële prikkels voor afgifte worden gegeven, worden beginselen opgenomen waaraan de systemen voor de indirecte afvalheffing dienen te voldoen.
- Voor vuilnis van schepen, inclusief vistuig en passief opgevist afval, wordt een specifiek systeem voorgesteld (het zogenaamde «100% No Special Fee» systeem). Dit systeem geeft schepen het recht om, na de betaling van de verplichte indirecte afvalheffing aan de havenbeheerder, al hun vuilnis aan boord «gratis» af te geven.
- Voor schepen die kunnen aantonen dat zij minder afval aan boord genereren («groene schepen») dient de afvalheffing te worden verlaagd.
- Net als in de huidige richtlijn kan een schip afzien van verplichte afgifte, als «voldoende opslagcapaciteit aan boord» aanwezig is voor de volgende reis. Nieuw is dat deze vrijstelling beperkt wordt tot situaties waarin schepen vertrekken naar een aanloophaven binnen de EU en waarbij er geen twijfels zijn over de toereikendheid van de havenontvangstvoorziening in die haven. De Commissie zal een berekeningsmethode ontwikkelen voor «voldoende opslagcapaciteit aan boord» voor de volgende reis.
- Inspecties in het kader van de richtlijn worden risico-gebaseerd (op basis van onder andere de digitale afvalmelding van het schip) en volledig geïntegreerd in de inspecties van de Havenstaatcontrole³ (controle van buitenlandse schepen in nationale havens). Tegelijk wordt een afzonderlijke inspectieregeling opgezet voor vissersvaartuigen, pleziervaartuigen en binnenlandse vaartuigen van meer dan 100 brutoton, omdat deze vaartuigen niet onder de richtlijn inzake havenstaatcontrole vallen.
- Vissersvaartuigen en pleziervaartuigen gaan sterker onder de verplichtingen van de richtlijn vallen.

² Richtlijn 2008/98/EG

³ Richtlijn 2009/16/EC

b) Impact assessment Commissie

In de Impact Assessment zijn verschillende beleidsopties verkend. Deze opties variëren van geen of een minimale herziening van de Richtlijn tot een herziening die verder gaat dan MARPOL (door ook het scheepsafval onder de afgifteplicht te brengen dat volgens MARPOL op zee geloosd mag worden). De Impact Assessment concludeert dat de voorkeur uitgaat naar de optie die nadrukkelijk inzet op het terugdringen van lozingen van vuilnis (vanwege de bijdrage aan marien zwerfvuil) en het reduceren van de administratieve lasten door de richtlijn verder in overeenstemming te brengen met het MARPOL-verdrag. Deze optie scoort het best op effectiviteit, omdat de afgifte van scheepsafval hier het meest toeneemt en het meest bijdraagt aan de reductie van marien zwerfvuil. Weliswaar nemen door onder andere extra rapportageverplichtingen de administratieve lasten toe, maar door efficiencywinst op andere terreinen (zoals de aansluiting op MARPOL) en de positieve bijdrage aan het doel resulteert per saldo een positieve score op doelmatigheid.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Nederland hecht veel waarde aan het voorkomen van lozingen van schepen op zee en aan efficiënte en zoveel mogelijk geharmoniseerde procedures in de havens. In Nederland zijn Green Deals voor de zeescheepvaart en voor de visserij afgesloten om gezamenlijk extra stappen te zetten om afgifte te bevorderen en de scheepsafvalketen te sluiten. Zo is ten aanzien van de scheepvaart afgesproken dat aan boord gescheiden plastic afval ook door de inzamelaars gescheiden ingezameld moet worden. Deze Green Deals vormden voor de Commissie een inspiratiebron voor aanpassingen van de Richtlijn. Voor wat betreft de indirecte financieringsvoorstellen voor de pleziervaart en visserij bestaan in Nederland nu al indirecte afvalheffingen voor pleziervaartuigen en voor meerdere afvalstromen van vissersvaartuigen. Sinds het Probo Koala incident⁴ in 2006 heeft Nederland, in lijn met de wens van de Tweede Kamer, steeds bij de Commissie aangedrongen op een aanscherping van de afgifteplicht voor schepen die vertrekken naar een volgende aanloophaven buiten Europa. Dit is belangrijk, omdat in havens buiten Europa de verplichtingen uit de richtlijn niet van toepassing zijn en er minder zicht is op een verantwoorde verwerking van het scheepsafval. In de praktijk wordt door Nederlandse inspecteurs bij de handhaving van de afgifteplicht al onderscheid gemaakt tussen schepen met een bestemming binnen of buiten Europa. Het voorstel van de Commissie versterkt de wettelijke basis hiervoor en verbreedt deze inzet naar de overige lidstaten.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

In algemene zin beoordeelt Nederland het voorstel als positief. Nederland kan zich vinden in de gekozen voorkeursvariant. De volgende voorgestelde maatregelen komen in belangrijke mate overeen met de door Nederland gewenste aanpassingen van de richtlijn:

- het in lijn brengen van de Richtlijn met definities, formuleren en lozingsnormen van MARPOL,

⁴ In 2006 deed het schip de Probo Koala de haven van Amsterdam aan om afval af te geven dat ontstaan was tijdens een raffinageproces aan boord van het schip. De verwerking van het giftige afval zou echter hoge kosten met zich meebrengen, wat Trafigura er toe bracht het giftige afval niet in Nederland te laten verwerken, maar uiteindelijk af te geven in Ivoorkust, waar het vervolgens gedumpt werd op verschillende vuilstortlocaties.

- de aanvullende eisen ten aanzien van gescheiden afvalinzameling door havenontvangstvoorzieningen,
- de verdere harmonisatie en transparantie van indirecte afvalheffings-systemen,
- de sterkere en meer geharmoniseerde financiële prikkels voor de afgifte van vuilnis,
- de aangescherpte afgifteplicht voor schepen die vertrekken naar een aanloophaven buiten Europa,
- het sterker onder de verplichtingen van de richtlijn brengen van de visserij en pleziervaartuigen, waarbij voor kleinere schepen uitzonderingen gelden,
- het accent op risicogebaseerd toezicht

Nederland heeft echter ook enkele punten van zorg:

- Met het «100% No Special Fee» systeem zal ook klein gevaarlijk afval ongelimiteerd «gratis» afgegeven kunnen worden. In de Nederlandse havens zijn goede faciliteiten aanwezig voor de afgifte van klein gevaarlijk afval, maar dit is niet in alle Europese havens het geval. Hierdoor dreigt relatief veel klein gevaarlijk afval in Nederlandse havens afgegeven te gaan worden, wat zich vertaalt in relatief hogere indirecte afvalheffingen in onze havens.
- Nederland is groot voorstander van de aangescherpte afgifteplicht voor schepen die vertrekken naar een haven buiten Europa. Het voorstel is echter erg absoluut geformuleerd en strikt afgebakend tot de EU. Landen als Noorwegen en mogelijk later ook het Verenigd Koninkrijk vallen hier buiten. Bovendien wordt de toepassing van de verplichte afgifteplicht verbreed naar ladingrestanten, wat kan leiden tot groter oponthoud en congestie bij terminals. Daar waar verantwoord zal Nederland daarom aanpassingen voorstellen om onnodige kostenstijgingen voor de zeevaart te voorkomen.
- De exclusieve inzet op handhaving middels Havenstaatcontrole staat op gespannen voet met de huidige handhavingspraktijk in Nederland. Met de Inspectie voor Leefomgeving en Transport en de havenbedrijven met toezichthoudende bevoegdheid zal in kaart worden gebracht of dit voorstel wenselijk is.
- Het opnemen van passief opgevist afval onder het «100% No Special Fee systeem», kan ontmoedigend werken op de bereidheid van de visserij om passief opgevist afval in hun vaste haven in te leveren. Hoe meer passief opgevist afval wordt ingeleverd in een haven hoe hoger immers de indirecte afvalheffing in deze haven moet zijn om dit te kunnen financieren. Nederland zal daarom inbrengen dat lidstaten de vrijheid moeten behouden om de kosten van het inleveren van passief opgevist afval niet exclusief te laten dragen door de vissers in de betreffende haven. Hierbij kan gedacht worden aan een constructie waarbij ook aan gebruikers van havens waar geen passief opgevist afval wordt afgegeven een bijdrage wordt gevraagd.

De inzet van Nederland zal er op gericht zijn om het voorstel in algemene zin te steunen en om daarnaast aanpassingen voor te stellen die recht doen aan de bovengenoemde punten van zorg. Voor het «100% No Special Fee» systeem voor vuilnis betekent dit bijvoorbeeld dat Nederland hiermee in kan stemmen, maar hier ook amendementen ten aanzien van klein gevaarlijk afval zal inbrengen. Voor de aangescherpte afgifteplicht voor schepen met een bestemming buiten de EU betekent dit dat Nederland dit van harte steunt, maar hier ook aanpassingen zal aandragen, die onnodige kostenverhogingen voor de scheepvaart voorkomen.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

De verdere aansluiting bij het MARPOL-Verdrag en de specifieke extra inzet op vuilnis en visserij zal vermoedelijk door de meeste lidstaten en het Europees Parlement gesteund worden. De voorgestelde maatregelen om dit te bereiken zijn ambitieus en zullen vermoedelijk ook tot bezwaren leiden bij lidstaten.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

De voorgestelde grondslag voor het voorstel is artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in de mogelijkheid om gemeenschappelijke regels voor zeevervoer vast te stellen. De richtlijn die met dit voorstel wordt vervangen, was ook gebaseerd op dit artikel. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

b) Subsidiariteit

Nederland beoordeelt de subsidiariteit van dit voorstel als positief. De scheepvaart is een internationale sector en internationale regelgeving, aangevuld met EU-wetgeving, is daarom noodzakelijk. Om verschillende interpretatie en implementatie van (internationale en Europese) regelgeving ten aanzien van de afgifte van afval van schepen in Europese havens te voorkomen en het gelijke speelveld voor havens en schepen te waarborgen is een verdere harmonisatie op EU-niveau nodig.

c) Proportionaliteit

Nederland beoordeelt de proportionaliteit van dit voorstel als positief met kanttekeningen. De voorgestelde maatregelen op het terrein van onder andere financiële prikkels, handhaving van de afgifteplicht en het sterker adresseren van de visserij onder de verplichtingen van de richtlijn zijn noodzakelijk om afvallozingen op zee verder terug te dringen. De kanttekeningen vloeien voort uit de zorgpunten die onder 3 b) zijn genoemd. Op het punt van de afgifteplicht vindt Nederland bijvoorbeeld dat het mogelijk moet blijven om deze niet te absoluut toe te passen. Hier gaat het Commissievoorstel verder dan noodzakelijk om het beoogde doel te bereiken. Met de Inspectie voor Leefomgeving en Transport en de havenbedrijven wordt nog bezien of de exclusieve inzet op handhaving middels de Havenstaatcontrole voldoende ruimte laat aan Nederland om de handhaving effectief vorm te geven.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

Geen

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

Financiële consequenties vloeien in ieder geval voort uit de introductie van handhaving op visserijvaartuigen en de recreatievaart. Voor koopvaardij schepen zal de Havenstaatcontrole expliciet worden belast met risico-gestuurde afvalcontroles. Dit brengt enerzijds extra kosten met zich mee, maar zal door de risico-gestuurde aanpak naar verwachting ook leiden tot minder benodigde inspecties. In de huidige

handhavingspraktijk in Nederland worden naast inspecties door Havenstaatcontrole ook inspecties op afval uitgevoerd door gespecialiseerde afvalinspecteurs van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport en door de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam. Deze inzet kan heroverwogen worden als de Havenstaatcontrole expliciet belast gaat worden met de afvalcontroles. Op dit moment is niet in te schatten hoe de risico-gebaseerde aanpak via de Havenstaatcontrole en de eventuele heroverweging van de inzet van de gespecialiseerde afvalinspecteurs per saldo financieel uitpakt. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement conform de regels van de budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

Volgens de Impact Assessment zal het voorstel tot een beperkte stijging van de nalevingskosten leiden voor afvalinzamelaars door investeringen in gescheiden afvalinzameling, de aanpassing van de indirecte afvalheffingssystemen door havenbeheerders en de verwerking van nieuwe afvalstromen. De kosten voor gescheiden afvalinzameling zullen in Nederland beperkt zijn, omdat de meeste Nederlandse havens hier al in voorzien.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

Doordat nauw wordt aangesloten bij de definities en formulieren van MARPOL en sterker gebruik wordt gemaakt van centrale databases van de EU wordt er in de Impact Assessment vanuit gegaan dat de administratieve lasten zullen dalen. Dit lijkt volgens Nederland een optimistische inschatting. Naast de potentiële positieve effecten worden ook extra kosten verwacht vanwege nieuwe rapportageverplichtingen.

Bij het bepalen van de Nederlandse onderhandelingsinzet in de Raads-werkgroepen ten aanzien van de toezichts- en handhavingsbepalingen worden de *Drafting Principles on compliance assurance* gebruikt. Deze richtsnoeren zijn, in nauwe samenwerking met de Europese Commissie en het EU Milieuagentschap, tot stand gekomen in het kader van het project «Make it Work». De richtsnoeren hebben als doel een goede verdeling van bevoegdheden tussen de lidstaten en de EU enerzijds en uniformering van toezichtsbepalingen anderzijds.

e) Gevolgen voor concurrentiekracht

Beperkt, maar positief. De positieve effecten op EU niveau hangen volgens de Impact Assessment samen met extra innovatie die voortvloeit uit de ontwikkeling en toepassing van «groene schip» concepten en met de gescheiden inzameling van scheepsafval, wat bij de afvalverwerking voor extra inkomsten kan zorgen. Daarnaast ontstaat door de harmonisatie en verbetering van de transparantie van procedures in de havens een gelijk spelveld voor havens en schepen.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

Wijzigingen zullen geïmplementeerd worden in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (WVVS), Wet Havenstaatcontrole [en Regeling meldingen en communicatie scheepvaart].

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

Voor de bepaling van de criteria voor het «groene schip» concept wordt voorgesteld dat de Commissie een gedelegeerde bevoegdheid toegekend krijgt om dit uit te werken. Dit kan een risico vormen als onvoldoende rekening wordt gehouden met inbreng van Lidstaten en stakeholders. Nederland zal daarom inbrengen dat in artikel 19 van de richtlijn wordt opgenomen dat bij de vaststelling van de gedelegeerde handelingen deskundigen uit de lidstaten geraadpleegd dienen te worden, conform het Interinstitutioneel Akkoord Beter Wetgeven.

In de wijzigingsprocedure wordt aan de Commissie de bevoegdheid gegeven om, in uitzonderlijke omstandigheden en indien terzake gemotiveerd door een adequate analyse, gedelegeerde handelingen vast te stellen, ter voorkoming van ernstige en onaanvaardbare dreiging voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu, dan wel ter voorkoming van een onverenigbaarheid met de maritieme wetgeving van de Unie, om de richtlijn in die zin te wijzigen dat een wijziging van het MARPOL-verdrag in het kader van de richtlijn niet wordt toegepast.

Nederland is bezorgd over de toekenning van deze bevoegdheid aan de Commissie. Nederland is lid van en verdragspartij bij de IMO van de VN, waaronder het MARPOL-verdrag valt, en is daarbij verdragspartij. Nederland dient zich derhalve aan dit verdrag te houden. Tegelijkertijd dient Nederland zich ook aan het EU-verdrag te houden. Door de toekenning van deze bevoegdheid aan de Commissie zou Nederland, en in principe elke lidstaat van de Europese Unie die partij is bij het MARPOL-verdrag, in strijd handelen met dit verdrag indien de Commissie middels een gedelegeerde handeling besluit een wijziging van het MARPOL-verdrag niet toe te passen. De EU is geen verdragspartij bij het MARPOL-verdrag. Voorafgaand aan vergaderingen van de IMO die in het kader van het MARPOL-verdrag plaatsvinden, wordt een EU-standpunt vastgesteld dat tijdens de vergaderingen door de EU lidstaten namens de Unie wordt ingebracht. Het lijkt derhalve onwaarschijnlijk dat een wijziging van het MARPOL-verdrag zou kunnen leiden tot ernstige en onaanvaardbare dreiging voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu.

c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

Lidstaten dienen het voorstel uiterlijk op 31 december 2020 te implementeren in de wet- en regelgeving. De haalbaarheid hiervan is afhankelijk van de voortgang van het Europese besluitvormingsproces.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

De Commissie levert uiterlijk 7 jaar na de inwerkingtreding de resultaten van een evaluatie aan de Europese raad en het Europese Parlement. Nederland beoordeelt dit als wenselijk.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De implicaties voor de handhaving en uitvoering (waaronder ook ten aanzien van ontvangen en verwerken digitale rapportageverplichtingen) zijn nog niet bekend. Deze worden in samenspraak met de zeehavenbe-

heerders, Rijkswaterstaat en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport uitgezocht.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen grote implicaties voor ontwikkelingslanden, behalve dat mogelijk minder afval van schepen in ontwikkelingslanden wordt afgegeven.