

Praktijkonderzoek: Nederlandse bankgroepen en sloopssloperen



Een onderzoeksrapport voor de Eerlijke
Bankwijzer

Praktijkonderzoek: Nederlandse bankgroepen en scheepsslopen

Een onderzoeksrapport voor de Eerlijke Bankwijzer

(Oxfam Novib, Milieudefensie, Amnesty International, FNV
Mondiaal, Dierenbescherming en IKV Pax Christi)

15 november 2012

Jan Willem van Gelder
Anniek Herder
Barbara Küpper
Petra Spaargaren



Naritaweg 10
1043 BX Amsterdam
Tel: 020-8208320
E-mail: profundo@profundo.nl
Website: www.profundo.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	i
Inleiding	1
Hoofdstuk 1 Achtergrond	2
1.1 Scheepvaartsector	2
1.1.1 Omvang	2
1.1.2 Diverse spelers	2
1.1.3 Investerings	3
1.2 Problematiek sloopssloopen	7
1.2.1 Bangladesh, India en Pakistan	7
1.2.2 China	8
1.2.3 Turkije	9
1.3 Internationale standaarden en initiatieven	10
1.3.1 Internationale verdragen	10
1.3.2 Certificeringsschema's en standaarden	12
1.3.3 Organisaties.....	13
1.4 Verantwoorde slooperijen	15
Hoofdstuk 2 Methodologie	18
2.1 Onderzoeksdoel	18
2.2 Onderzoeksgroep	18
2.3 Definities	18
2.4 Analyse investeringen	19
2.4.1 Bankinvesteringen.....	19
2.4.2 Vermogensbeheer.....	20
2.5 Beoordeling activiteiten	21
2.5.1 Interviews.....	21
2.5.2 Beoordeling.....	21
2.5.3 Scoretabel.....	22
Hoofdstuk 3 Nederlandse bankgroepen en sloopssloopen	23
3.1 Zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten sloopen	23
3.2 ABN AMRO	26
3.2.1 Bankinvesteringen.....	26
3.2.2 Vermogensbeheer.....	29
3.2.3 Conclusies	30
3.3 AEGON	30
3.3.1 Bankinvesteringen.....	30
3.3.2 Vermogensbeheer.....	31
3.3.3 Conclusies	33
3.4 ASN Bank	33
3.4.1 Bankinvesteringen.....	33
3.4.2 Vermogensbeheer.....	33
3.4.3 Conclusies	33

3.5	Delta Lloyd	34
3.5.1	Bankinvesteringen.....	34
3.5.2	Vermogensbeheer.....	34
3.5.3	Conclusies	35
3.6	Friesland Bank	35
3.6.1	Bankinvesteringen.....	35
3.6.2	Vermogensbeheer.....	36
3.6.3	Conclusies	36
3.7	ING Groep	37
3.7.1	Bankinvesteringen.....	37
3.7.2	Vermogensbeheer.....	40
3.7.3	Conclusies	43
3.8	NIBC	43
3.8.1	Bankinvesteringen.....	43
3.8.2	Vermogensbeheer.....	45
3.8.3	Conclusies	46
3.9	Rabobank Groep	46
3.9.1	Bankinvesteringen.....	46
3.9.2	Vermogensbeheer.....	48
3.9.3	Conclusies	50
3.10	SNS Reaal	50
3.10.1	Bankinvesteringen.....	50
3.10.2	Vermogensbeheer.....	50
3.10.3	Conclusies	52
3.11	Triodos Bank	52
3.11.1	Bankinvesteringen.....	52
3.11.2	Vermogensbeheer.....	52
3.11.3	Conclusies	52
3.12	Van Lanschot	53
3.12.1	Bankinvesteringen.....	53
3.12.2	Vermogensbeheer.....	53
3.12.3	Conclusies	55
3.13	Overzicht	55
Hoofdstuk 4	Analyse en conclusies	57
4.1	Investerings van Nederlandse bankgroepen	57
4.1.1	Selectie zeescheepvaartbedrijven	57
4.1.2	Bankinvesteringen.....	57
4.1.3	Vermogensbeheer.....	57
4.2	Instrumenten bankinvesteringen	58
4.2.1	Screening.....	58
4.2.2	Engagement.....	59
4.2.3	Gespreksonderwerpen en afspraken rondom sloop	59
4.2.4	Projecten.....	60
4.2.5	Conclusies	61
4.3	Instrumenten vermogensbeheer	62

4.3.1	Screening.....	62
4.3.2	Engagement.....	62
4.3.3	Gespreksonderwerpen en afspraken rondom sloop	63
4.3.4	Conclusies	63
4.4	Aanbevelingen.....	64
Bijlage 1	Overzicht gesloopte zeeschepen.....	66
Bijlage 2	Bronverwijzingen	75

Samenvatting

De internationale zeescheepvaartsector verzorgt het wereldwijde overzeese transport van vele goederen. De sector heeft nu een aantal jaren te lijden onder de economische crisis, terwijl daarvoor veel orders voor de bouw van nieuwe schepen zijn geplaatst. Dat leidt tot een overcapaciteit aan schepen waardoor schepen eerder dan gebruikelijk gesloopt worden.

Zeescheepvaartbedrijven verkopen het schip aan het einde van de levensduur aan een scheepssloperij, soms via een tussenhandelaar (*cash buyer*). Een veilige en milieuvriendelijke sloop van die schepen zou moeten worden meegewogen tijdens de selectie van een scheepssloperij. De grootste scheepsslopende landen in 2010 waren Bangladesh, China, India, Pakistan en Turkije. In deze landen zijn de arbeidsomstandigheden op scheepssloperijen niet conform de normen van de International Labour Organisation (ILO) en in de meeste gevallen zeer verontrustend.

In Bangladesh, India en Pakistan wordt meestal de *beaching* methode gebruikt: schepen worden het strand opgevoerd en vervolgens gesloopt. Daarbij komen giftige stoffen vrij, waardoor zowel het strand als de zee vervuild raken. Dit veroorzaakt ernstige gezondheidsrisico's voor de werknemers die het betreffende schip aan het slopen zijn. Het gebeurt bijvoorbeeld dat asbest in stukken wordt gezaagd en behandeld zonder de nodige bescherming. Ook vinden er (soms dodelijke) ongelukken plaats. Daarnaast zijn er nauwelijks afspraken met werknemers over arbeidsvoorwaarden zoals salaris en werktijden. Zolang de situatie niet wordt verbeterd is deze vorm van scheepsslopen niet verantwoord.

In China worden schepen meer en meer gesloopt in zogenaamde droogdokken in plaats van op het strand. Maar China erkent het recht op organisatie van werknemers niet. In Turkije wordt zowel op het strand als in droogdokken gesloopt. Maar ondanks de vele verbeteringen aan het afbreken van de schepen zelf, valt er aan de verwerking van het afval nog veel te verbeteren.

Verschillende internationale organisaties hebben richtlijnen opgesteld voor het slopen van schepen. Deze richtlijnen zijn vastgelegd in verdragen, in certificeringschema's en standaarden. Er zijn ook initiatieven vanuit de industrie en het maatschappelijk middenveld om te komen tot verantwoorde en duurzame scheepssloperij. Door naar dergelijk beleid te vragen en afspraken te maken, kan een bank betrokken bedrijven stimuleren deze richtlijnen te volgen.

Onderzoeksdoel en uitgangspunten

Met behulp van dit praktijkonderzoek probeert de Eerlijke Bankwijzer te beoordelen of de 11 belangrijkste bankgroepen in Nederland zich in hun investeringspraktijk houden aan internationale normen op het gebied van arbeidsomstandigheden. Het onderzoek richt zich specifiek op de arbeidsomstandigheden bij scheepssloperijen. Doel van dit praktijkonderzoek is na te gaan of en hoe de bankgroepen betrokken zijn bij de slechte arbeidsomstandigheden in scheepssloperijen en welke instrumenten bankgroepen inzetten om die arbeidsomstandigheden te verbeteren. Daarnaast heeft dit onderzoek ten doel de bankgroepen informatie te verstrekken en zo meer bewust te maken van de problematiek rondom de praktijk van scheepsslopen.

Het praktijkonderzoek is uitgevoerd voor de Eerlijke Bankwijzer, met FNV Mondiaal als eerst verantwoordelijke.

Onderzoeksaanpak

In eerste instantie is bepaald of bankgroepen middels hun bankinvesteringen (kredietverleningen en beleggingen voor eigen rekening en risico) en vermogensbeheer (beleggingen voor derden) betrokken kunnen zijn bij zeescheepvaartbedrijven die in de afgelopen vijf jaar één of meerdere schepen hebben gesloopt in de vijf grootste scheepsslopende landen. Met de bankgroepen waarvan vastgesteld is dat zij investeren in dergelijke bedrijven, is een gestructureerd interview gehouden over de instrumenten die zij inzetten om de arbeidsomstandigheden bij scheepssloperijen te verbeteren. De gemaakte claims tijdens de gesprekken moesten met documentatie zoals beleid, stukken waaruit blijkt hoe de banken bedrijven screenen en gespreksverslagen met bedrijven worden onderbouwd.

De activiteiten van de bankgroepen zijn beoordeeld door de onderzoeksuitkomsten te vergelijken met de vastgestelde scoretabel met elementen over screening, engagement, gesprekken en afspraken over scheepsslopen, projecten voor het faciliteren van verantwoorde scheepssloop en een toezegging om de instrumenten te verbeteren. Iedere bankgroep kreeg twee scores: een score voor bankinvesteringen en een score voor vermogensbeheer.

Resultaten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de praktijkcores die de bankgroepen in dit praktijkonderzoek hebben gekregen.

Banken en scheepsslopen: praktijk

Bankgroepen	Score praktijkonderzoek	
	Bankinvesteringen	Vermogensbeheer
ABN Amro	3	1
AEGON	niet actief	1
ASN Bank	niet actief	niet actief
Delta Lloyd	niet actief	1
Friesland Bank	1	niet actief
ING Groep	3	1
NIBC	3	niet actief
Rabobank Groep	2	1
SNS Reaal	niet actief	1
Triodos Bank	niet actief	niet actief
Van Lanschot	niet actief	4

Er zijn 46 zeescheepvaartbedrijven geïdentificeerd waarin de Nederlandse bankgroepen investeerden. In totaal lieten deze bedrijven in de afgelopen vijf jaar ten minste 343 schepen slopen in een van grote scheepsslopende landen.

Bankinvesteringen

Uit die analyse bleek dat vijf van de elf banken één of meerdere malen één van de zeescheepvaartbedrijven hebben gefinancierd: ABN Amro, Friesland Bank, ING, NIBC en Rabobank. De andere zes banken zijn niet actief in deze sector. ASN Bank geeft daarbij duidelijk aan dat zij niet investeert in deze sector omdat de sector weinig duurzaam is.

De vijf banken die investeren in scheepvaartbedrijven screenen bedrijven doorgaans op het gebied van duurzaamheid als onderdeel van de financieringsaanvraag. Friesland Bank en Rabobank gebruiken daarbij algemene duurzaamheidscriteria, terwijl ABN Amro, ING Bank en NIBC ook specifieke criteria gebruiken die voor de sector relevant zijn. Bij vier banken (ABN Amro, ING, NIBC en Rabobank) is een gesprek met het bedrijf waarbij ook onderwerpen op het gebied van duurzaamheid aan bod komen een standaardonderdeel van de kredietbeoordeling.

Friesland Bank heeft geen gesprekken gevoerd met scheepvaartbedrijven omdat het nauwelijks actief is in de sector en een enkele keer aansluit bij een financieringsconstructie voor scheepvaartbedrijven waar andere Nederlandse banken aan meedoen. Het onderzoek naar scheepvaartbedrijven is, zeker op gebied van duurzaamheid, dus marginaal en leidt niet tot engagement. Een toezegging om dit te veranderen is niet relevant want de bank behandelt alleen nog maar voor aanvragen voor herfinanciering in verband met de overname door Rabobank. Omdat Friesland Bank naast het element screening op geen enkel ander element positief scoorde, krijgt zij score 1.

Van de andere vier banken praten ING en Rabobank niet of nauwelijks met scheepvaartbedrijven over de sloop van hun schepen. De banken zien dit niet als een knelpunt, omdat er alleen jonge schepen worden gefinancierd en de bank niet betrokken is bij beslissingen omtrent ontmanteling. Deze banken spreken met de zeescheepvaartbedrijven alleen over de schepen die de banken zelf financieren, en spreken niet over de *Extended Producer Responsibility* van deze zeescheepvaartbedrijven voor hun hele vloot.

ABN Amro en NIBC kijken in de beoordeling van de schepen of de bedrijven die ze financieren wel naar de toestand van de vloot, de leeftijd van de schepen en het beleid ten aanzien van ontmanteling. Omdat in het screeningsproces van deze banken expliciet aandacht is voor scheepsslopen, komt dit onderwerp in gesprekken altijd aan bod. Vooral wanneer er relatief veel oude schepen in de vloot zitten wordt er met het bedrijf over doorgepraat. ABN Amro geeft aan dat deze gesprekken tot nu toe vooral goed gewerkt hebben voor de selectie van bedrijven die zo min mogelijk met sloop te maken hebben en dat er nog geen afspraken zijn gemaakt over scheepssloop. Dit wordt in de toekomst wel anders, het is meer dan ooit noodzakelijk om naar het bedrijf als geheel te kijken: de verwachting is dat er de komende jaren meer schepen moeten worden gesloopt.

Bij NIBC hebben gesprekken over sloop geleid tot een afspraak die in de overeenkomst van een voorgenomen transactie voor de financiering van meerdere schepen zou worden opgenomen. De deal is uiteindelijk niet doorgegaan. Het is echter wel een mooie illustratie van de mogelijkheid om gesprekken te voeren met een klant over scheepssloop. Het wordt binnen NIBC dan ook volop gebruikt bij trainingsdoeleinden over duurzaamheid. NIBC kan echter niet aantonen dat afspraken over scheepssloop nu standaard in de financiële overeenkomst worden opgenomen, dus ook bij financiering van jongere schepen.

Voor de bepaling van de scores is verder van belang dat ABN Amro als enige participeert in een concreet project dat is gerelateerd aan duurzame sloop. Voor Rabobank geldt dat deze bank als enige van mening is dat regelgeving de bank belet om inzage te geven in klantgerelateerde documentatie, waardoor de antwoorden van de bank ten aanzien van gesprekken met zeescheepvaartbedrijven als onvoldoende onderbouwd worden beschouwd. Rabobank en ING zeggen toe om het beleid en de instrumenten op het gebied van scheepsslopen verder te verbeteren.

Uiteindelijk komen ABN Amro en NIBC voor bankinvesteringen om deze redenen uit op een score 3 (5 van 8 elementen), ING op score 3 (4 van 8 elementen) en Rabobank op score 2 (met 2 van de 8 elementen).

Vermogensbeheer

Voor zeven bankgroepen werden beleggingen namens klanten in de geïdentificeerde zeescheepvaartbedrijven gevonden: ABN Amro, AEGON (AEGON Investment Management, Kames Capital), Delta Lloyd (Delta Lloyd Asset Management), ING Groep (ING Investment Management), Rabobank Groep (Robeco), SNS Reaal (SNS Asset Management) en Van Lanschot (Kempen Capital Management).

De screening die vermogensbeheerders inzetten om de risico's van hun portefeuille in kaart te brengen blijken in de meeste gevallen niet voldoende voor het detecteren van problemen met scheepssloop, aangezien er toch een aantal bedrijven in hun portefeuilles worden aangetroffen die in de grote scheepsslopende landen een schip hebben laten slopen. Omdat het risico heel groot is dat hierbij allerlei ILO-conventies en verdragen aangaande milieuvervuiling worden geschonden is het verbazingwekkend dat er over deze bedrijven niets bekend is bij de vermogensbeheerders en dat er nauwelijks engagement plaats vindt.

Vijf van de zeven vermogensbeheerders kregen daarom een score 1. Hoewel ABN Amro en, AEGON wel claimen duurzaamheidscriteria te betrekken in de screening van zeescheepvaartbedrijven werd hierover geen informatie overhandigd waardoor ook dit element niet gehonoreerd kon worden. Bij ING, Rabobank en SNS Reaal was het element over de screeningprocedure het enige dat gehonoreerd kon worden.

Bij Van Lanschot en SNS Reaal blijkt de screening de problemen rond scheepsslopen wel aan het licht te brengen. Maar SNS Reaal heeft vervolgens besloten geen engagementtraject te starten. De vermogensbeheerder van Van Lanschot deed dat wel en heeft ook over scheepssloop gesproken. Ook kon Van Lanschot aantonen dat er zelfs afspraken zijn gemaakt met een bedrijf. Van Lanschot heeft dan ook score 4 (5 van 6 elementen) gekregen.

Delta Lloyd tenslotte, kreeg een score 1 omdat ze geen medewerking heeft verleend aan dit onderzoek.

Aanbevelingen

1. Het beleid van de meeste banken is vooral gericht op het voorkomen van directe betrokkenheid bij scheepsslopen, door alleen jonge schepen te financieren. Maar ook die schepen zullen uiteindelijk moeten worden ontmanteld en dienen vaak ter vervanging van oude schepen die op korte termijn gesloopt moeten worden. Op basis van het Polluter-Pays Principle (ontwikkeld door de OESO en nu kern van het EU-beleid) en op basis van een aantal belangrijke verdragen (Basel Conventie, Rotterdam Conventie en Hongkong Conventie), zouden banken zeescheepvaartbedrijven moeten aanspreken op een verantwoord beheer van hun vloot, tijdens en na de actieve levensfase.

2. Banken zouden met zeescheepvaartbedrijven (inclusief bagger- en visserijbedrijven) afspraken kunnen maken over de manier waarop deze sloop zal plaatsvinden. Banken zouden met deze bedrijven ten minste kunnen afspreken dat schepen de juiste informatie om een passend sloopplan te kunnen maken aan boord hebben (Green Passport of een Inventory of Hazardous Materials, IHM). Bij de bouw van een schip moet ook al rekening gehouden worden met de eindfase door materialen te gebruiken die gemakkelijk te verwijderen en opnieuw te gebruiken zijn.
3. Bankgroepen zouden daarnaast meer alert moeten zijn op de mogelijkheid dat zij betrokken zijn bij sloopsslopen via algemene bedrijfsfinanciering van een rederij of via het financieren van nieuwe schepen die oude - te slopen - schepen moeten vervangen. Tijdens kredietbeoordelingen zou het sloopbeleid van een reder aandacht moeten krijgen, evenals de leeftijd en toestand van de schepen in de vloot. Indien de reder nog geen beleid heeft zou de bank kunnen aandringen op de ontwikkeling daarvan. Deze afspraken zouden moeten worden opgenomen in de financieringsovereenkomst.
4. De bank zou moeten controleren of in het sloopbeleid van het scheepvaartbedrijf ten minste de volgende elementen zijn opgenomen:
 - Op welke leeftijd schepen doorgaans vervangen worden en wat er dan mee gebeurt (verkocht voor de vaart of voor de sloop);
 - Dat elk schip een IHM certificaat heeft;
 - Welke criteria worden gehanteerd om een sloperij te selecteren (landen, locaties, eisen aan de werf, certificaten);
 - Dat een tussenhandelaar verplicht wordt ook met deze criteria te werken;
 - Welke afspraken er zijn gemaakt met een sloopssloperij om de faciliteiten te verbeteren.
5. Vermogensbeheerders zouden meer sectorspecifieke indicatoren in de screening kunnen opnemen die informatie verschaffen over de vloot, de leeftijd van schepen, en beleid voor sloop. Informatie over scheepvaartbedrijven is onder andere te verkrijgen via gespecialiseerde databases zoals IHS Fairplay. Nu hangt de kans dat een scheepvaartbedrijf uit de screening naar voren komt in verband met sloopssloop teveel af van berichten in de media en andere niet sectorspecifieke bronnen.
6. Zowel banken als vermogensbeheerders kunnen gesprekken met zeescheepvaartbedrijven aangaan en afspraken met deze bedrijven maken. Dergelijke instrumenten zijn er voornamelijk op gericht om arbeidsomstandigheden op sloopssloperijen te verbeteren middels het aanspreken van de zeescheepvaartsector op de situatie in hun waardeketen (bouw, gebruik en ontmanteling van een schip). Door selectie van duurzame en verantwoorde sloperijen te bevorderen kunnen andere sloperijen worden gestimuleerd ook maatregelen te nemen.
7. Er zijn echter ook directere manieren voor verbetering van arbeidsomstandigheden mogelijk door de bouw en aanpassing van duurzame en verantwoorde faciliteiten voor sloopssloperijen te financieren of op andere wijze te stimuleren (bijvoorbeeld door lid te worden van het Sustainable Shipping Initiative). Bankgroepen doen dit niet of nauwelijks en zouden op zijn minst kunnen onderzoeken welke rol zij hierin kunnen spelen.
8. Ten slotte zouden bankgroepen veel transparanter moeten zijn over hun investeringen en over de resultaten van gesprekken met zeescheepvaartbedrijven aangaande MVO en sloopsslopen. Bankgroepen zouden hierover bijvoorbeeld kunnen rapporteren in jaarverslag of rapporten over verantwoord beleggen en hun accountmanagers notities van (telefoon)gesprekken met klanten laten maken en toe te voegen aan klantdossiers.

Op die manier is er meer informatie beschikbaar wanneer er wordt gevraagd hoe een bank met bepaalde maatschappelijke onderwerpen omgaat.

Inleiding

Dit praktijkonderzoek van de Eerlijke Bankwijzer richt zich op de arbeidsomstandigheden in sloopbedrijven. In de vijf grootste sloopbedrijvende landen, Bangladesh, India, China, Pakistan en Turkije zijn de arbeidsomstandigheden niet conform de normen van de International Labour Organisation (ILO). De schepen die in deze landen worden gesloopt zijn lang geëxploiteerd door allerlei sloopbedrijven zoals rederijen, zeevarende ondernemingen, baggerbedrijven, pleziervaartondernemingen, vissersbedrijven en andere. Deze zeesloopbedrijven verkopen het schip aan het einde van de levensduur aan een sloopbedrijf, soms via een tussenhandelaar (*cash buyer*). Daarbij zouden ze beter moeten letten op de manier van werken van een sloopbedrijf. De banken die sloopbedrijven en hun schepen financieren zouden hen hierop moeten aanspreken.

In dit onderzoek wil de Eerlijke Bankwijzer de manier waarop de Nederlandse bankgroepen dat doen beschrijven en beoordelen. In Hoofdstuk 1 wordt de context gegeven door een beschrijving van de sector, de problematiek en standaarden en initiatieven. Hoofdstuk 2 beschrijft de methodologie die wordt gehanteerd om tot een score voor bankinvesteringen en vermogensbeheer per bankgroep te komen. De resultaten van het onderzoek staan in Hoofdstuk 3 en de analyse daarvan, gevolgd door conclusies en aanbevelingen in 0.

Profundo bedankt Merijn Hougee van Stichting De Noordzee en Delphine Reuter en Ingvild Jensen van het NGO Shipbreaking Platform voor hun medewerking aan dit onderzoek.

Een samenvatting van de resultaten van dit onderzoek vindt u op de eerste pagina's van dit rapport.

Hoofdstuk 1 Achtergrond

1.1 Scheepvaartsector

1.1.1 Omvang

De scheepvaartsector is een belangrijke schakel in de wereldeconomie. De sector verzorgt het transport van allerlei goederen over de hele wereld. In 2010 was het volume van de getransporteerde goederen over zee 8,4 miljard ton. Om dit transport te kunnen verzorgen hadden de bedrijven in januari 2011 gezamenlijk 103.392 commerciële schepen met een gecombineerd tonnage van 1.396 miljoen in de vaart. In 2010 zijn er namelijk heel veel nieuwe schepen in de vaart genomen als resultaat van scheepsbouworders in de periode voorafgaand aan de economische crisis in 2008. De wereldwijde vloot is gegroeid van 896 miljoen ton in 2005 tot 1.396 miljoen ton in 2011. De scheepvaartsector heeft echter ook te lijden van de economische crisis, waardoor er minder goederen worden getransporteerd. Er is dus een overcapaciteit aan schepen ontstaan. Zeeschepen worden nu vaker voor het eind van de levensduur gesloopt. De gemiddelde leeftijd van de schepen is sinds 2007 gedaald van 31,2 naar 29,5 jaar. In 2010 werd 28,6 miljoen ton aan zeeschepen gesloopt (1.324 stuks), terwijl dat in 2005 nog 6,3 miljoen ton was.¹

De grootste scheepsslopende landen in 2010 naar gewicht, India (9,3 miljoen ton), Bangladesh (6,8 miljoen ton), China (5,8 miljoen ton), Pakistan (5,1 miljoen ton) en Turkije (1 miljoen ton) vertegenwoordigden samen 98,1% van de scheepssloopactiviteiten. De Verenigde Staten volgen op afstand met 0,2 miljoen ton (15 stuks). Verder worden Roemenië, Denemarken, Japan en België genoemd. Elk land heeft zich gespecialiseerd in bepaalde typen schepen. Zo richt China zich op goederenschepen, terwijl Pakistan vooral tankers afbreekt. Ook de gemiddelde grootte van de schepen is verschillend.²

Tabel 1 Vijf grootste scheepsslopende landen (2010)

Land	Hoeveelheid gesloopt (ton)	Marktaandeel (percentage)	Aantallen gesloopt	Gemiddelde grootte	Typen schepen (percentage)				
					Bulk carrier	Dry cargo / passagiers	Offshore	Tankers	Overig
India	9.287.775	32,4	451	20.594	9,7	32,8	5,3	46,2	5,9
Bangladesh	6.839.207	23,8	110	62.175	15,1	5,5	5,7	71,1	2,5
China	5.769.227	20,2	189	30.525	46,6	36,3	2,5	12,2	2,4
Pakistan	5.100.606	17,8	111	45.951	8,1	2,9	6,2	80,6	2,2
Turkije	1.082.446	3,8	225	4.811	24,3	48,7	0,2	14,1	12,8

Bron: UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2011", UNCTAD, november 2011.

1.1.2 Diverse spelers

Eén van de discussiepunten in de sector is wie binnen de scheepvaartsector verantwoordelijk is voor de wijze waarop schepen gesloopt worden. Er zijn diverse spelers in de scheepvaartsector die hiermee te maken krijgen: eigenaren, rederijen, operators, tussenhandelaars, financiële instellingen, classificatiebureaus en adviseurs.

Een eigenaar of reder is iemand die één of meerder schepen in zijn bezit heeft of daar een controlerend belang in heeft. Die schepen zijn vaak ondergebracht in een aparte onderneming of bij elkaar onder een gemeenschappelijke naam in de vaart gebracht. (rederij). Schepen kunnen ter beschikking worden gesteld van een andere partij die de exploitatie voor haar rekening neemt. Scheepsmakelaars bemiddelen tussen de aanbieder van de lading en de reder en verricht de logistieke activiteiten.

Classificatiebureaus of klassebureaus zijn opgericht om het casco en machinerie van een schip te inspecteren. Zij geven regels en voorschriften uit voor de bouw en uitrusting van schepen en houden toezicht op de bouw. Gedurende de levensloop van een schip volgens periodieke controles. Schepen krijgen een klasse-teken en worden in een register opgenomen. Bekende voorbeelden zijn Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd en Lloyds Register. De International Association of Classification Societies (IACS) is het overkoepelend orgaan van de 13 grootste classificatiebureaus, die samen meer dan 90% van de scheepsinspecties wereldwijd dekken.³

Bedrijven die de voorfinanciering verzorgen bij de verkoop van een schip aan een scheepssloper (als voorschot en om de laatste vaart van het schip mogelijk te maken) worden ook wel *cash buyers* genoemd. Ze selecteren de scheepsslopers en worden ook formeel eigenaar van het schip, ook al is dat voor een korte periode. Het zijn veelal gespecialiseerde banken of scheepsmakelaars. Juist in de selectie van scheepssloperijen kunnen cash buyers veel betekenen. Uit de gesprekken die we met verschillende mensen in de sector hebben gevoerd blijkt echter dat er bij deze bedrijven nog weinig aandacht is voor duurzame scheepssloop, terwijl hier wel een grote behoefte aan is.

Andere banken, voornamelijk investeringsbanken, richten zich meer op de financiering van jonge schepen of nieuwbouw van schepen. Door faillissementen van scheepvaartbedrijven raken banken echter vaker betrokken bij beslissingen rondom ontmanteling. Een bank kan daardoor zomaar eigenaar worden van een veel ouder schip dan volgens het beleid de bedoeling is. Tom Peter Blankesteijn van Sea2Cradle vraagt zich af of bankgroepen daar wel rekening mee houden. Een goed scheepssloop plan voor een schip wordt gevoed door een juiste inventarisatie van chemicaliën en materialen aanwezig op het schip. Dat is het minste wat een bank kan doen om een verantwoorde sloop mogelijk te maken.⁴

Binnen de scheepvaartsector is men het er niet over eens wat verantwoorde ontmanteling van schepen eigenlijk inhoudt. Sommigen menen dat de groene werven in China goed genoeg zijn, terwijl anderen een aantal werven in India en Bangladesh ook zouden selecteren. Belangrijker nog is dat scheepseigenaren er nauwelijks iets van af weten. Velen verkopen voor het eerst (en eerder dan verwacht) een schip dat gesloopt moet worden.⁵

Bedrijven zoals Sea2Cradle springen daarop in en bieden diensten om groene en verantwoorde scheepssloop mogelijk te maken. Ze adviseren scheepswerven om hun faciliteiten te verbeteren en een Ship Recycling Facility Plan op te stellen. Scheepseigenaren helpen ze door Ship specific Recycling Plans (SRP) op te stellen of voeren een Inventory of Hazardous Materials (IHM) uit. Na een review door een classificatiebureau ontvangt het schip dan een Statement of Conformity.⁶ Andere voorbeelden van dergelijke bedrijven zijn Wilhelmsen Ship Management in Noorwegen⁷ en GSR Services in Duitsland.⁸

1.1.3 Investerings

De zeescheepvaartbedrijven kunnen op verschillende manieren worden gefinancierd: met vreemd vermogen zoals leningen, doorlopende kredieten, projectfinanciering en obligatie-uitgiftes, en met eigen vermogen door middel van aandelenuitgiftes en ingehouden winsten. Financiële instellingen spelen een belangrijke rol bij al deze vormen van financiering. Hieronder worden de verschillende vormen van financiering kort beschreven:

- **Leningen:** De makkelijkste manier om geld aan te trekken is om het te lenen. In de meeste gevallen wordt dit geld geleend van commerciële banken. Leningen kunnen kort- of langlopend zijn. Kortlopende leningen hebben een looptijd van minder dan een jaar. Zij worden vooral gebruikt als werkkapitaal voor de dagelijkse activiteiten van een bedrijf. Langlopende leningen hebben een looptijd van tenminste een jaar, maar meestal van drie tot tien jaar. Langlopende leningen worden vooral gebruikt om uitbreidingsplannen te financieren, die pas op langere termijn opbrengsten genereren. Langlopende leningen worden vaak verstrekt door een syndicaat, een groep banken samengebracht door één of meerdere *bookrunners* of *arrangers*.
- **Uitgifte van aandelen:** Door aandelen uit te geven op de beurs kan een bedrijf haar eigen vermogen vergroten. Wanneer een bedrijf voor het eerst aandelen uitgeeft wordt dit een beursnotering of *Initial Public Offering* (IPO) genoemd. Als de aandelen van een bedrijf al verhandeld worden op de beurs, wordt het een secundaire aandelenuitgifte genoemd.

Bij aandelenuitgiftes onderschrijven financiële instellingen vaak de uitgiftes (*underwriting*). Dit betekent dat de banken het risico voor het bedrijf overnemen. Zij kopen voor het totale bedrag de aandelen die het bedrijf uitgeeft en zijn dan zelf verantwoordelijk voor het doorverkopen hiervan aan andere investeerders (bijvoorbeeld vermogensbeheerders, pensioenfondsen, investeringsbedrijven of andere banken).

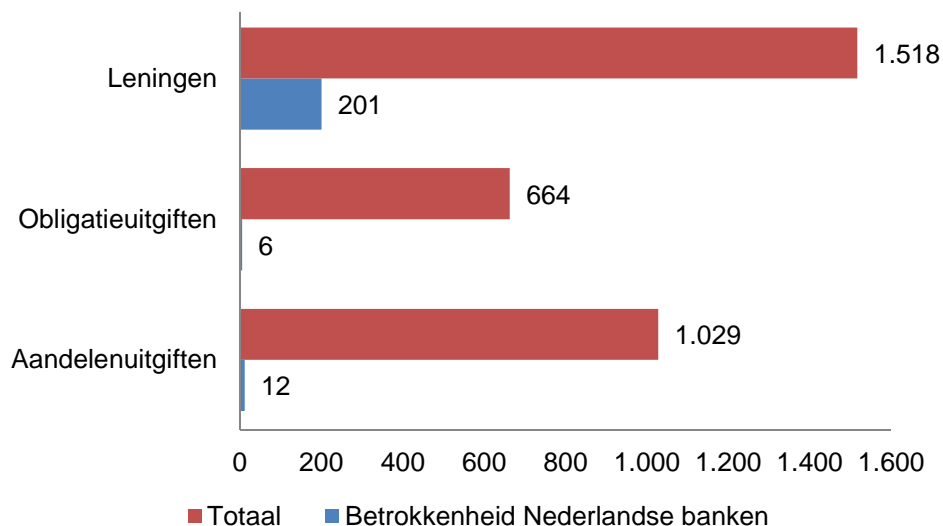
- **Uitgifte van obligaties:** Het uitgeven van obligaties is in feite het opdelen van een lening in kleine stukjes, en elk stuk afzonderlijk verkopen. Obligaties worden op grote schaal uitgegeven door overheden, maar ook door bedrijven. Obligaties worden verkocht op de kapitaalmarkt, aan private investeerders en financiële instellingen. Banken kopen niet vaak obligaties. Maar om obligaties uit te geven heeft een bedrijf vaak assistentie nodig van één of meer (investerings)banken. Net als bij aandelenuitgiftes onderschrijven zij de uitgiftes van obligaties.
- **Beheren van aandelen:** Financiële instellingen kunnen aandelen van een bedrijf kopen. Dit geeft het bedrijf nieuw eigen vermogen, en geeft de financiële instelling een directe invloed over de strategie van het bedrijf. De omvang van deze invloed is afhankelijk van het aantal aandelen in bezit.
Bij het beheer van aandelen door financiële instellingen zijn vier vormen te onderscheiden:
 - **Proprietary trading:** handelen voor eigen rekening door de bank. In dit geval zijn de aandelen in bezit van de bank en is dus de zeggenschap het grootst;
 - **Beleggingsfondsen:** een fonds dat door de bank is opgezet en wordt beheerd investeert in aandelen. In het fonds participeren veel verschillende beleggers die formeel de eigenaars zijn van de aandelen. Maar omdat de bank het fonds feitelijk beheert, heeft die een grote invloed;
 - **Private banking:** de bank investeert het geld van een vermogende particulier in aandelen. Deze particulier is eigenaar van de aandelen, maar omdat de bank zijn geld feitelijk beheert heeft die een grote invloed;
 - **Mandaten:** de bank investeert het geld van een pensioenfonds of een andere institutionele belegger in aandelen. Deze belegger is eigenaar van de aandelen, maar omdat de bank zijn geld feitelijk beheert heeft die een grote invloed.

- Beheren van obligaties: Net als bij aandelen kunnen financiële instellingen obligaties van een bedrijf kopen en beheren (voor zichzelf of voor klanten). Het verschil tussen het beheren van aandelen en obligaties is dat de eigenaar van een obligatie geen mede-eigenaar is van het bedrijf. Deze vorm van financiering is in dit rapport overigens niet onderzocht.

In de periode januari 2007-september 2012 hebben scheepvaartbedrijven wereldwijd vele malen financiering aangetrokken. Volgens de Thomson ONE Banker database werden er 3211 tranches (aandelenuitgiftes, obligatie-uitgiftes en leningen) afgesloten in deze periode. In sommige gevallen bestaat een deal uit meerdere tranches, die vaak elk een andere looptijd en rente hebben. Het totaal aantal deals ligt daarom lager.

Nederlandse banken hebben geparticipeerd in 219 tranches sinds begin 2007 (6,8% van het totaal). Figuur 1 laat zien dat Nederlandse banken vooral hebben geparticipeerd in leningen van scheepvaartbedrijven; in 201 van de 1.518 tranches (13,2% van het totaal) participeerde tenminste één Nederlandse bank. Nederlandse banken spelen een zeer geringe rol bij aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes van scheepvaartbedrijven.

Figuur 1 Financiering aangetrokken door de scheepvaartsector wereldwijd, jan 2007-sep 2012, aantal tranches



Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", Thomson ONE Banker (www.thomsonone.com), bezocht in september 2012.

Om de belangrijkste banken te identificeren in een bepaalde sector en financieringscategorie kunnen zogenaamde *league tables* opgesteld worden. Tabel 2 laat zien dat voornamelijk Amerikaanse en Europese (en in mindere mate Aziatische) investment banks een belangrijke rol spelen bij aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes van scheepvaartbedrijven wereldwijd. De Zwitserse investment bank UBS heeft bijvoorbeeld geparticipeerd in 54 aandelenuitgiftes van scheepvaartbedrijven sinds 2007, en een geschat percentage van 6,9% van het totale bedrag onderschreven.

Tabel 2 League tables scheepvaartsector aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes (januari 2007 - september 2012)

Aandelenuitgiftes				Obligatie-uitgiftes			
Rank #	Financier	Bedrag (%)	Aantal tranches	Rank #	Financier	Bedrag (%)	Aantal tranches
1	UBS (Zwitserland)	6,9	54	1	JP Morgan (VS)	4,2	31
2	Deutsche Bank (Duitsland)	6,0	38	2	Deutsche Bank (Duitsland)	3,5	21
3	Goldman Sachs (VS)	5,9	32	3	HSBC (VK)	3,5	29
4	Bank of America Merrill Lynch (VS)	5,6	54	4	Bank of China (China)	3,3	10
5	JP Morgan (VS)	5,5	50	5	Citi (VS)	2,9	18
6	China International Capital Co (China)	4,4	8	6	Barclays (VK)	2,8	21
7	Citi (VS)	4,0	52	7	Daiwa Securities Group (Japan)	2,7	30
8	Morgan Stanley (VS)	3,5	47	8	Morgan Stanley (VS)	2,4	21
9	Credit Suisse (Zwitserland)	2,3	27	9	Mizuho Financial Group (Japan)	2,4	24
10	DBS Group Holdings (Singapore)	2,1	11	10	Tong Yang Securities (Z-Korea)	2,2	22

Bron: Thomson ONE Banker, "Deals & League Tables", Thomson ONE Banker (www.thomsonone.com), bezocht in september 2012.

Tabel 3 laat zien dat vooral Japanse en Europese banken een belangrijke rol spelen bij het verstrekken van leningen aan scheepvaartbedrijven wereldwijd. ING neemt een 9^e plaats in de league table.

Tabel 3 League table scheepvaartsector leningen (januari 2007 - september 2012)

Rank #	Financier	Bedrag (%)	Aantal tranches
1	Mitsubishi UFJ Financial Group (Japan)	7,2	116
2	BNP Paribas (Frankrijk)	6,8	140
3	DNB (Noorwegen)	5,6	168
4	RBS (VK)	5,4	79
5	Sumitomo Mitsui Financial Group (Japan)	4,4	138
6	Citi (VS)	3,9	71
7	Mizuho Financial Group (Japan)	3,8	114
8	HSBC (VK)	3,4	67
9	ING (Nederland)	3,4	77
10	Crédit Agricole (Frankrijk)	2,5	64

Bron: Thomson ONE Banker, "Deals & League Tables", Thomson ONE Banker (www.thomsonone.com), bezocht in september 2012.

1.2 Problematiek scheepsslopen

Bangladesh, India en Pakistan werken voor het overgrote deel volgens de *beaching* methode: schepen worden het strand opgevaaren en vervolgens gesloopt. Hoewel in Turkije en China *beaching* steeds minder vaak voorkomt zijn daar ook nog steeds problemen rondom afvalverwerking en arbeidsomstandigheden aanwezig. In de volgende paragrafen worden de problemen voor deze drie regio's afzonderlijk beschreven.

1.2.1 Bangladesh, India en Pakistan

In Bangladesh, India en Pakistan worden de schepen de stranden opgevaaren om ze daar af te breken (*beaching*). De giftige stoffen die de schepen hebben vervoerd of die verwerkt zijn in het schip komen vrij tijdens de sloop. Het strand raakt vervuild en bij hoog water komen die stoffen in zee. De schepen zijn vooraf vaak niet leeggemaakt en gereinigd. Volgens schattingen van de Wereldbank kunnen Bangladesh en Pakistan in de periode 2010-2030 80.000 ton asbest, 256.000 ton PCB's, 224.000 ton Ozone Depleting Substances (ODS) en 74.000 ton zware metalen verwachten in de schepen die naar hen gestuurd om te worden afgebroken. Dit levert grote risico's op voor de gezondheid van werknemers en het lokale milieu. De milieuvervuiling leidt er tot verminderde biodiversiteit en bedreigt andere economische activiteiten zoals visserij en vis- en garnalenkwekerijen.⁹

De scheepssloperijen in India, Pakistan en Bangladesh kennen nauwelijks afspraken met werknemers over loon, uren en andere arbeidsvoorwaarden. Volgens de International Federation on Human Rights is er op de werven van Chitagong in Bangladesh ook sprake van kinderarbeid.¹⁰

Door gebrekkige bescherming hebben werkers last van gezondheidsproblemen op de korte en langere termijn. De meeste werkers hebben niet eens bescherming in de vorm van handschoenen, laarzen en een helm. Afgezien van wonden die ze daardoor dagelijks oplopen krijgen werknemers ook last van allerlei ziektes door het (verkeerd) behandelen en het continu inademen van giftige stoffen. Asbest wordt in stukken gezaagd en behandeld zonder de nodige bescherming. De gevolgen daarvan merken de werknemers pas op latere leeftijd. Uit onderzoek in 2006 bleek dat 16% van de werknemers al symptomen van asbestose hadden.¹¹

Volgens data van het NGO Shipbreaking Platform vielen er in 2012 (tot de meeste recente op 12 september) in Bangladesh 8 doden, en eerder al 15 doden in 2011 en 12 in 2010.¹² Er gebeuren (soms dodelijke) ongelukken doordat er geen of onvoldoende hijskranen en andere hulpmiddelen beschikbaar zijn voor het tillen en verplaatsen van grote stukken staal. De ondergrond, het strand, is daarbij niet erg behulpzaam. Ook is de bereikbaarheid van de werven een probleem, bij ongelukken kunnen hulpdiensten niet snel genoeg ter plaatse zijn. Daarnaast is het onmogelijk om goede maatregelen tegen milieuvervuiling te nemen op locaties met een sterke getijdenstroming.¹³

De NGO's binnen het NGO Shipbreaking Platform hebben een duidelijk standpunt over scheepsslopen in deze landen. Hier zijn structurele en significante investeringen in infrastructuur, opleiding en afvalverwerking nodig. Zolang de situatie niet wordt verbeterd en *beaching* niet kan worden vermeden, is scheepsslopen hier niet verstandig.¹⁴

Toch willen de lokale vakbonden de industrie niet kwijt: het biedt werkgelegenheid. Deze organisaties streven naar verbetering van de arbeidsomstandigheden op de werven. De laatste jaren is er wat dat betreft ook al veel veranderd. De dynamiek in de sector is groot. De schepen worden in deze landen niet gezien als afval maar als belangrijke bron van inkomsten en hulpbronnen. Ze verliezen deze industrie niet graag aan China, die investeert in het ontwikkelen van 'groene' faciliteiten. Juist doordat het scheepsslopen in Bangladesh en India nu als belangrijke industrie wordt gezien, begint de overheid in die landen meer aandacht te besteden aan de bescherming van werknemers.¹⁵

Zo heeft Bangladesh in december 2011 regels opgesteld voor de scheepssloperijen. Die bedrijven zijn eerder dat jaar door de Minister van Industrie tot een industriële sector verklaard die onder zijn verantwoordelijkheid vallen.¹⁶ In de nieuwe regels is ook uitgebreid aandacht voor arbeidsomstandigheden.



Werven van scheepssloperijen in India,

FNV Mondiaal, foto's van Henk Korthof

1.2.2 China

In China worden schepen meer en meer gesloopt in zogenaamde droogdokken in plaats van op het strand. Het land profileert zich sterk met haar Green Recycling Facilities als milieuvriendelijke oplossing. Het aantal schepen dat in China gesloopt wordt neemt toe.

De arbeidsomstandigheden van de werknemers kunnen op de vernieuwde werven zijn verbeterd. Maar China erkent het recht op organisatie van werknemers niet. Dit is ook in deze industrie een probleem. Individuele werknemers staan zonder steun van de groep veel te zwak tegenover de werkgever. Zonder recht op organisatie en collectieve onderhandelingen kunnen geen betere arbeidsvoorwaarden (lonen, arbeidsuren, verloven, premies) worden afgedwongen. Bovendien is het in China, waar geen onafhankelijke vakbondsorganisaties zijn, lastig om de arbeidsomstandigheden te controleren.

Volgens ISRA is een groot voordeel van China dat er veel capaciteit is om schepen verantwoord te slopen. De werven zijn groot en relatief goed georganiseerd. Maar er zijn nog steeds trainingen nodig om de veiligheid van werknemers op de werven te verbeteren. Onder druk van Europese rederijen zijn er inmiddels een paar die er goed mee omgaan. Maar het is ook mogelijk dat die werven alleen bij de sloop van de schepen van klanten die alles streng controleren alles volgens plan organiseren en minder strikt werken (volgens criteria voor verantwoorde sloop) bij schepen van andere klanten.¹⁷ Wilhelmsen Shipmanagement, die onder andere adviseert over verantwoorde scheepssloop, geeft aan dat ze om die reden met een heel team aanwezig zijn op de werf tijdens de sloop van een schip.¹⁸

In China zijn de nodige investeringen gedaan en de situatie in China is daardoor technisch vergelijkbaar met werven in OECD landen. Stichting De Noordzee vindt dat de goede sloopwerven in China daarom gepromoot zouden moeten worden.¹⁹



Werk van scheepssloperij in China, Website Changjiang Ship-Breaking Yard (www.cjshipbr.com), bezocht in september 2012.

1.2.3 Turkije

Ook Turkije is een belangrijke bestemming voor *end-of-life ships*. Hier wordt zowel op het strand als in droogdokken gesloopt. De schepen die hier gesloopt worden zijn gemiddeld veel kleiner dan die in de andere landen en voornamelijk gebruikt voor het vervoer van droge lading en passagiers (zie Tabel 1). Een rapport van het NGO Shipbreaking Platform uit 2009 beschrijft de afvalverwerking van de scheepssloperijen in Turkije. Het concludeert dat, ondanks de vele verbeteringen aan het afbreken van de schepen zelf, aan de verwerking van het afval nog veel te verbeteren valt.²⁰

Turkije is het enige grote scheepsslopende land dat de Hongkong Conventie heeft ondertekend (zie paragraaf 1.3.1).²¹



Werk van scheepssloperij in Turkije, Website *Leyal Ship Dismantling & Recycling* (www.leyal.com.tr), bezocht in september 2012.

1.3 Internationale standaarden en initiatieven

Er zijn door verschillende internationale organisaties richtlijnen opgesteld voor het slopen van schepen. We beschrijven deze in de volgende drie sub-paragrafen, daarbij onderscheid makend tussen internationale verdragen, certificeringschema's en andere standaarden en de activiteiten van diverse organisaties en bedrijven.

1.3.1 Internationale verdragen

- **ILO richtlijnen**

De [International Labour Organisation \(ILO\)](#) heeft de conventies over arbeidsrechten en -omstandigheden vertaald naar de praktijk van scheepsslopen. De *Safety and health in shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey* bevatten zowel aanwijzingen over gezondheid en veiligheid, als over arbeidsrechten en voorwaarden aangaande werkuren, werkgelegenheid en sociale zekerheid en het welzijn van werknemers (drinkwater, sanitair, omkleedruimtes, slaap- en drinkgelegenheid). Het document is geschreven voor het ontmantelen van schepen aan het strand, pier, dok of helling en bevat ook algemene richtlijnen voor het beheer van de werf.²²

- **Polluter-Pays Principle**

Het *Polluter-Pays Principle* (*Vervuiler-Betaalt Principe*) werd door de *Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)* in 1972 opgesteld als een economisch principe voor de verdeling van de kosten voor het beperken en voorkomen van vervuiling van het milieu. Tussen 1994 en 2006 werd het *Polluter-Pays Principle* door de OESO verder uitgewerkt in het concept *Extended Polluter Responsibility (EPR)*, dat er naar streeft om de verantwoordelijk voor afvalbeheer over te bedragen van overheden naar de organisaties, bedrijven en huishoudens die afval produceren.²³

In juni 1992 werd het *Polluter-Pays Principle* opgenomen in de *Rio Declaration on Environment and Development*, die werd aanvaard tijdens de *United Nations Conference on Environment and Development* in Rio de Janeiro (*Principle 16*).²⁴ Het *Polluter-Pays Principle* heeft zich ook ontwikkeld tot een hoeksteen voor het milieubeleid van de Europese Unie, sinds het werd in *Aanbeveling 75/436/Euratom, ECSC, EEC van 3 maart 1975*. Daarna werd het principe opgenomen in alle Milieu Actieprogramma's en Richtlijnen op milieugebied van de Europese Unie.²⁵

Het aanspreken van scheepvaartbedrijven op een verantwoorde manier van scheepsslopen, is volledig in overeenstemming met het Polluter-Pays Principle. Het zijn immers de scheepvaartbedrijven die schepen laten bouwen, inclusief allerlei vervuulende stoffen, wat betekent dat scheepvaartbedrijven ook verantwoordelijk zijn voor een verantwoorde ontmanteling van schepen, inclusief alle materialen aan boord.

- **Internationaal afvaltransport**

Een schip dat voor sloop wordt aangeboden, wordt onder internationale normen als afval gezien. Dit komt vooral door de schadelijke stoffen die in het schip verwerkt zijn of door het schip vervoerd werden. Chemicaliën die in eigen land verboden zijn en chemisch afval mag niet zomaar gedumpt worden in minder ontwikkelde landen. Dit is geregeld binnen twee internationale VN-verdragen:

- In de [Basel Conventie](#) van 1989 zijn duidelijke afspraken gemaakt over de internationale handel in, en veilige verwerking van, gevaarlijk (chemisch) afval. De [179 ondertekenende landen](#) verplichten zich om de internationale handel in gevaarlijk afval zoveel mogelijk te beperken, om gevaarlijk afval zo dicht mogelijk bij de plaats waar het ontstaat te verwerken, en om het ontstaan van gevaarlijk afval zoveel mogelijk te beperken.
- De [Rotterdam Conventie](#) kwam tot stand in 1998. Het verdrag bepaalt dat pesticiden en andere gevaarlijke chemicaliën die in eigen land verboden zijn, in principe niet mogen worden geëxporteerd naar andere (ontwikkelings)landen.

De Basel Conventie heeft richtlijnen opgesteld voor implementatie, waaronder voor het slopen van schepen: [Technical Guideline for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships](#).

- **Hongkong Conventie**

De [International Maritime Organisation \(IMO\)](#) is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties en is opgericht in 1948. Het is verantwoordelijk voor de maatregelen die de veiligheid van de scheepvaart bevorderen en milieuvervuiling van de wereldzeeën door schepen voorkomen.²⁶ In 2003 had IMO de Guidelines on Ship Recycling gepubliceerd waarbij het GreenPassport concept werd geïntroduceerd. In juli 2005 besloot de Marine Environment Protection Committee (MEPC) dat er een nieuw instrument moest worden ontwikkeld.²⁷

Op 15 mei 2009 heeft IMO de [Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships \(Hongkong Conventie\)](#) geadopteerd. In de conventie zijn regels opgenomen ten aanzien van de recycling bij het ontwerp, in de bouw en tijdens bedrijfsvoering om een veilige en milieuvriendelijke recycling van het schip te kunnen garanderen. Ook zijn er afspraken voor scheepssloperijen en het opzetten van een mechanisme voor handhaving. Schepen die worden gesloopt moeten een Inventory of Hazardous Materials (IHM) hebben laten uitvoeren (vergelijkbaar met het Green Passport). Scheepssloperijen moeten een Ship Recycling Facility Plan kunnen overhandigen en in staat zijn om voor elk schip een Ship Recycling Plan te maken. Er zijn verschillende handleidingen ontwikkeld om landen te helpen de conventie te implementeren:²⁸

- Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials (2011, resolutie MEPC.197(62));
- Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan (2011, resolutie MEPC.196(62));

- Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling (2012, resolutie MEPC.210(63)); en
- 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities (2012, resolutie MEPC.211(63)).

Momenteel worden er richtlijnen ontwikkeld ten aanzien van certificering en inspectie:²⁹

- Guidelines for Survey and Certification of Ships under the Hong Kong Convention; and
- Guidelines for Inspection of Ships under the Hong Kong Convention.

Er zijn slechts een paar landen die de conventie hebben ondertekend (Frankrijk, Italië, Nederland, St. Kitts en Nevis en Turkije), waardoor de conventie nog niet in werking is getreden.³⁰

• EU Regulering

De Europese Commissie heeft in maart 2012 een [voorstel voor regulering van scheepsrecycling](#) goedgekeurd en voorgelegd aan de Europese Raad en het Europese Parlement. De voorgestelde regelgeving bestaat uit een systeem van onderzoek, certificering en goedkeuring van schepen die onder een vlag van een van de EU-lidstaten varen. Schepen moeten beschikken over een Inventory Hazardous Materials (IHM) en al het schadelijke afval aan boord moet worden verminderd voordat het schip voor recycling wordt aangeboden. Scheepssloperijen moeten aan bepaalde eisen voldoen ten aanzien van milieu en veiligheid. In een aantal opzichten zijn deze strenger dan de Hongkong Conventie:

- Scheepssloperijen waar Europese schepen ontmanteld mogen worden moeten aan strengere eisen voldoen
- Duidelijker sancties voor organisaties die regels niet naleven
- De monitoring is beter geregeld

Ook wordt van EU-lidstaten [verwacht](#) dat zij de Hongkong Conventie ondertekenen.³¹

1.3.2 Certificeringschema's en standaarden

• ISO 14000

De [ISO 14000 standaard](#) is een managementsysteem waarmee een organisatie allerlei soorten onderwerpen aangaande het milieu kan behandelen binnen de organisatie. Het is wereldwijd een van de bekendste Environmental Management Systems (EMS). Binnen de ISO 14000 'familie' zijn vele gespecificeerde standaarden te vinden over diverse onderwerpen. Het framework is gebaseerd op de zogenaamd Plan-Do-Check-Act cyclus van ISO. Eventueel kan de organisatie daarna een certificatieprocedure volgen om aan te tonen dat er volgens ISO14000 wordt gewerkt. Binnen de genoemde cyclus kan een organisatie de volgende stappen doorlopen:³²

- environmental management system implementation;
- conduct life cycle assessment and manage environmental aspects;
- conduct audits and evaluate environmental performance; en
- communicate and use environmental declarations and claims.

Het systeem kan ook geschikt zijn voor een scheepssloperij of een schip, mits de juiste onderwerpen worden geadresseerd: een organisatie kan haar eigen eisen en doelen opstellen. In de scheepvaartsector zou het in dat geval in combinatie met richtlijnen voor scheepssloop kunnen worden toegepast, bijvoorbeeld de ISO 30000:2009.

- **ISO 30000:2009**

De ISO standaard [Ships and marine technology -- Ship recycling management systems -- Specifications for management systems for safe and environmentally sound ship recycling facilities](#) geeft richtlijnen voor een management systeem voor scheepssloperijen die op een veilige en milieuvriendelijke manier schepen willen recyclen.

- **OHSAS 18000**

De [Occupational Health and Safety Management Systems 18001](#) is een norm waarmee werkgevers de risico's voor de veiligheid, welzijn en gezondheid van hun werknemers kan beheersen. Het bevat eisen waarmee een organisatie de prestaties van een managementsysteem kan verbeteren. Er worden echter geen specifieke criteria voor die prestaties gegeven of voor de opzet van een managementsysteem op dit gebied.

Net als bij ISO 14000 kan elke organisatie daar dus een eigen invulling aan geven, met als gevolg dat eventueel uitgegeven certificaten (voor conformiteit met de standaard) geen goed materiaal biedt voor een vergelijking tussen organisaties.

- **Inventory of Hazardous Materials**

Het uitvoeren van een Inventory of Hazardous Materials (IHM) is één van de maatregelen voor scheepseigenaren die door de Hongkong conventie wordt aanbevolen. Het is nog niet verplicht doordat de conventie nog niet in werking is getreden. De IMO heeft aparte richtlijnen opgesteld waar een IHM aan moet voldoen. Tijdens de inventarisatie wordt gekeken welke materialen in het schip zijn verwerkt, welk afval tijdens de vaart wordt gegenereerd en welke stoffen in het schip zijn opgeslagen. Bepaalde schadelijke stoffen moeten worden genoteerd en er moeten proefmonsters worden verzameld en getest. Het rapport hiervan blijft aan boord en wordt ter beschikking gesteld aan een sloperij als het schip moet worden afgebroken. De IHM wordt gecontroleerd door een classificatiebureau en dan ontvangt de scheepseigenaar een Statement of Conformity.³³ De voorloper van de IHM was het Green Passport, dat deel uitmaakt van de IMO Guidelines on Ship Recycling uit 2003.³⁴

1.3.3 Organisaties

In deze paragraaf beschrijven we de initiatieven vanuit de industrie en het maatschappelijk middenveld om te komen tot verantwoorde en duurzame scheepssloperij.

- **IndustriALL Global Union**

De [IndustriALL Global Union](#) vertegenwoordigt 50 miljoen werknemers uit 140 landen in de sectoren mijnbouw, olie en gas, elektriciteitsopwekking, metaal, scheepsbouw en -sloop, chemie en textiel. IndustriALL is voortgekomen uit een fusie tussen 3 internationale vakbondsfederaties in juni 2012, waaronder de [International Metal Federation \(IMF\)](#).³⁵

Deze vakbond eist dat internationale richtlijnen voor gezondheid en veiligheid en bescherming van het milieu zo snel mogelijk worden doorgevoerd in de scheepssloperijsector. Het implementeren van de Hongkong Conventie is daartoe een eerste stap. Verder ondersteunt de vakbond standaarden en richtlijnen die groene technologieën en verantwoorde arbeidsomstandigheden stimuleren. Schepen die minder schadelijke stoffen vervoeren en produceren zijn in het belang van alle werknemers in de scheepvaart, inclusief de sloperijen. Scheepssloperijen zouden ten minste de volgende richtlijnen moeten volgen:³⁶

- Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, Basel Convention / UNEP, 2003;
- Safety and health in shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey, ILO, 2004; en
- Guidelines on Ship Recycling, IMO, 2003.

- **ISRA**

De [International Ship Recycling Association \(ISRA\)](#) promoot milieuvriendelijke en veilige scheepsrecycling en wil verantwoorde en duurzame scheepswerven wereldwijd verenigen. ISRA verwelkomt scheepssloperijen die aan de IMO richtlijnen, de ILO conventies, Basel Conventie en Hongkong conventie voldoen. Op basis daarvan zijn richtlijnen opgesteld waaraan scheepssloperijen moeten voldoen als ze lid willen worden.³⁷ Bij het opstellen van die richtlijnen heeft ISRA extra aandacht besteed aan de tekortkomingen van de Hongkong conventie. Met name op het gebied van infrastructuur en afvalverwerking valt nog veel te verbeteren.³⁸

Een scheepssloperij moet gegevens over de werf aanleveren bij zijn aanmelding. Binnen het bestuur wordt op basis daarvan besloten of een werf inderdaad kans maakt op een lidmaatschap. Een lid van het bestuur gaat dan op bezoek. Indien een scheepssloperij in aanmerking komt voor het lidmaatschap wordt er een audit gedaan. Zij krijgen daarvan een certificaat bij goedkeuring. Het kan ook zijn dat een werf in aanmerking komt voor een kandidaat-lidmaatschap, waarna de werf na twee jaar het door ISRA voorgestelde verbeterprogramma hebben geïmplementeerd.³⁹ Op dit moment zijn er zes scheepssloperijen in China, twee in Turkije, één uit Nederland en één uit de Verenigde Staten lid.⁴⁰

Banken, scheepseigenaren, havenautoriteiten, auditors en andere organisaties die te maken hebben met de scheepvaartsector kunnen *Associate Member* worden om zo ISRA's doelen te ondersteunen.

- **NGO Shipbreaking Platform**

De NGO's die verenigd zijn in het [NGO Shipbreaking Platform](#) hebben in 2012 de campagne '[Off the Beach!](#)' gelanceerd om aandacht te vragen voor de problemen van scheepssloperijen op de stranden van Bangladesh, India en Pakistan. Met name vanwege de hoge milieurisico's vinden deze organisaties dat schepen niet langer op het strand gesloopt zouden mogen worden. Verder vinden ze het een groot probleem dat hulpdiensten zoals brandweer en ambulance nooit snel genoeg op het strand kunnen zijn en tevens dat er geen machines voor het zware tilwerk geplaatst kunnen worden.⁴¹

De NGO's verschillen van mening over de faciliteiten in China. Volgens Stichting de Noordzee zouden groene werven gepromoot moeten worden. Maar anderen, zoals Greenpeace en het Basel Action Network vinden dat de Basel Conventie gevolgd moet worden. Dat betekent dat OESO landen geen afval, en dus ook geen schepen, naar China als non-OESO land zouden moeten sturen.⁴²

Ondanks de verschillende opinies hebben de organisaties in juni 2012 gezamenlijk een document opgesteld waarmee scheepseigenaren kunnen verklaren zich te houden aan een aantal belangrijke criteria voor verantwoorde sloop:⁴³

- we gebruiken geen faciliteiten die op stranden opereren;
- we hebben een actuele *Inventory of Hazardous Materials* aan boord van onze schepen;
- we volgen internationale wet- en regelgeving;

- we recyclen geen schepen met schadelijke stoffen in non-OESO landen;
 - we gebruiken alleen scheepssloperijen die de *Safe & Green Standard* (van het NGO Shipbreaking Platform) naleven; en
 - we garanderen dat een *Clean & Safe Ship Recycling Covenant* is getekend bij verkoop.
- **Noorse overheid**

De Noorse overheid investeert in het verbeteren van de scheepssloperijsector in Bangladesh middels het project “Bangladesh Project for the safe and environment-friendly Sound Recycling of Ships” van de Norwegian Agency for Development Cooperation (Norad, directoraat onder het Noorse ministerie voor buitenlandse zaken). Binnen het project zijn onder andere een evaluatie van de impact door de scheepssloperijen op het milieu, en ontwikkelen van de capaciteit voor het beheren van schadelijke stoffen en geven van trainingen over veiligheid en gezondheid gepland. In november 2011 tekenden het Bengaalse Staatssecretaris voor Industrie en de Noorse Ambassadeur daartoe een Memorandum of Understanding tussen de twee landen. Bij de afspraken is ook het IMO betrokken.⁴⁴ Het project zou starten in 2012 maar recente informatie over de inhoud en voortgang van dit project is niet te vinden. Tijdens een seminar van de Bangladesh University of Engineering and Technology, gaf de Noorse ambassadeur nog aan dat de steun zou worden voortgezet.⁴⁵

- **Sustainable Shipping Initiative**

Het [Sustainable Shipping Initiative](#) is een project van Forum for the Future en ontworpen om de scheepvaartindustrie een lang termijn plan te helpen ontwikkelen. Aangezien schepen lang mee gaan en er veel sociale en milieu uitdagingen zijn moet de sector wel een visie voor de toekomst hebben. Aan het initiatief doen zowel scheepvaartbedrijven als maatschappelijke organisaties en gerelateerde dienstverlenende bedrijven mee. In mei 2011 werd een [Case for Action](#) gelanceerd en in oktober 2011 een Vision 2040 verklaring. Op basis van deze documenten worden nu allerlei activiteiten ontplooid.

Een van uitdagingen die door de sector is geïdentificeerd is het verbeteren van arbeidsomstandigheden en dan met name op het gebied van veiligheid en leefbaar loon. De ontmanteling van schepen wordt genoemd in het kader van duurzame productie en hergebruik van materialen. Voor dit onderwerp is inmiddels een werkgroep opgericht: Closed Loop Materials Management.⁴⁶

1.4 Verantwoorde sloperijen

Volgens de NGO's binnen het NGO Shipbreaking Platform zijn er nauwelijks scheepssloperijen in de grote scheepslopende landen Bangladesh, China, India, Pakistan en Turkije waarvan bekend is dat zij voldoen aan de ILO richtlijnen voor scheepssloperijen. Alleen al vanwege de praktijk van beaching (sloperijen van schepen op het strand) zullen deze NGO's een werf in Bangladesh, India en Pakistan nooit 'goedkeuren'.⁴⁷ Alternatieven voor Azië zullen de scheepvaartbedrijven zolang moeten zoeken in OECD landen in Europa, de Verenigde Staten, Canada en Mexico.⁴⁸

Tom Peter Blankesteyn, van Sea2Cradle, ziet ook mogelijkheden in China, waar een aantal werven vooral op het gebied van milieu goed op weg is. Beaching is daar in elk geval verboden en er wordt hard gewerkt aan het bouwen van groene faciliteiten. Deze werven zouden zich best kunnen aansluiten bij ISRA. Blankesteyn realiseert zich ook dat in China bedrijven niet volledig (kunnen) voldoen aan de ILO-conventies, alleen al omdat het land ook niet alle conventies geratificeerd heeft: “Als je alleen naar de factor arbeidsomstandigheden kijkt zou je dus op de werven van India en Bangladesh trainingen moeten gaan geven in veiligheid en gezondheid. Maar dit zou ook als gevolg kunnen hebben dat die werkers de werf niet meer op willen of zich gaan organiseren en dan ontslagen worden. Er zijn genoeg andere mensen die het werk in hun plaats willen doen. Dat lijkt op dweilen met de kraan open. Het is dan misschien beter om te investeren in de infrastructuur op die werven.”⁴⁹

Turkije is een beter keus, aldus Hennig Germann van GSR Services. Hier is een redelijk groot aantal scheepssloperijen die behoorlijk goed presteren. Dit komt mede door de activiteiten van de Turkse Ship Recyclers Association. Zowel de infrastructuur als training van werknemers is er over het algemeen beter dan China. Maar uiteindelijk zal bij alle scheepswerven in de grote scheepsslopende landen nog veel verbeterd moeten worden.⁵⁰

Men is het er niet over eens in welke landen een schip het beste gesloopt kan worden. De vraag is dan of een certificeringsschema scheepvaartbedrijven kan helpen een keuze te maken voor een sloperij.

De werven op de stranden in Bangladesh, India en Pakistan verschillen niet zo vreselijk veel van elkaar, zegt Coby Self van het Basel Action Network. Ook al claimen scheepssloperijen dat zij certificaten bezitten zoals ISO 14001, ISO 30000 en OHSAS 18001, dergelijke standaarden kunnen niet effectief garanderen dat de sloperij verbeteringen doorvoert in de arbeidsomstandigheden of de andere onderwerpen die onderdeel uitmaken van de standaard. Scheepssloperijen kunnen een zelfverklaring opstellen en claimen dat ze werken met die standaarden, maar zonder verificatie door geaccrediteerde certificeringinstanties is er geen eerlijk platform waar een duidelijk verschil tussen de scheepssloperijen zichtbaar wordt.⁵¹

De standaarden missen dus vooral een goed mechanisme om verantwoording af te leggen. Maar het zijn ook managementsystemen waarbinnen elk bedrijf zijn eigen prioriteiten kan leggen. Afgegeven certificaten betekenen dus steeds iets anders en zijn niet onderling te vergelijken. Volgens Gramann is ISO 30000 daarop een positieve uitzondering omdat het specifiek ontworpen is voor scheepssloperijen. Maar ook hij zegt dat de kwaliteit afhangt van de certificeringinstantie: “a standard is only as good as the combination of the standard and the certifier”. Alle sloperijen die hij heeft bezocht en die gebruik maken van ISO 30000 hebben een certificaat overhandigd die geen betrouwbare verklaring geeft over de kwaliteit van de faciliteit.⁵²

Het valt Arjan Uytendaal van ISRA ook op dat er veel sloperijen zijn met ISO 30000. Ook hij twijfelt aan de betrouwbaarheid van de afgegeven certificaten. ISRA werkt het liefst met onafhankelijke partijen, bij voorkeur een classificatiebureau omdat die goed zijn ingevoerd in scheepsbouw en -sloop. De reders zijn hun klanten en om problemen te voorkomen moeten ze wel scherp zijn.⁵³

Een certificaat is dus nog geen garantie voor een verantwoorde sloperij. Een scheepvaartbedrijf zou de werf van een aantal sloperijen met certificaat zelf een bezoek kunnen brengen. Het vereist echter een hoog kennisniveau en veel ervaring in het bezoeken van werven om de verschillen tussen de werven goed te kunnen beoordelen. Voor kleinere scheepvaartbedrijven is dit niet haalbaar. Zij zouden eventueel een gespecialiseerd bedrijf kunnen vragen om advies. De adviseurs die we hebben gesproken in het kader van dit onderzoek verschillen onderling van mening en hebben een persoonlijke voorkeur voor bepaalde scheepswerven. Die is veelal gebaseerd op contacten met werven waarmee ze gedurende langere tijd hebben samengewerkt.⁵⁴

Er zullen stappen gezet moeten worden in zowel de verbetering van de sloperijen als de certificering daarvan. Scheepvaartbedrijven zullen voor zichzelf duidelijk op papier moeten zetten waaraan een verantwoorde sloperij moet voldoen en hoe ze dat willen meten en selecteren. Een bank kan hen daarin stimuleren door naar dergelijk beleid te vragen.

Hoofdstuk 2 Methodologie

2.1 Onderzoeksdoel

Met behulp van dit praktijkonderzoek probeert de Eerlijke Bankwijzer te beoordelen of de 11 belangrijkste bankgroepen in Nederland zich in hun investeringspraktijk houden aan internationale normen op het gebied van arbeidsomstandigheden. Het onderzoek richt zich op de arbeidsomstandigheden bij scheepssloperijen. Doel van dit praktijkonderzoek is om na te gaan of en hoe de 11 Nederlandse bankgroepen betrokken zijn bij de slechte arbeidsomstandigheden in scheepssloperijen en welke instrumenten bankgroepen inzetten om die arbeidsomstandigheden te verbeteren.

Daarnaast heeft dit onderzoek ten doel om aan de Nederlandse bankgroepen informatie te verstrekken over het fenomeen scheepssloperijen.

2.2 Onderzoeksgroep

De Nederlandse bankgroepen die in dit praktijkonderzoek door de Eerlijke Bankwijzer beoordeeld worden zijn:

- ABN AMRO Bank
- Aegon, als moedermaatschappij van Aegon Bank
- ASN Bankⁱ
- Delta Lloyd, als moedermaatschappij van Delta Lloyd Bank
- Friesland Bank
- ING Groep, als moedermaatschappij van ING Bank
- NIBC
- Rabobank Groep, als moedermaatschappij van Rabobank en Robeco Direct
- SNS Reaal, als moedermaatschappij van SNS Bank en Regio Bank
- Triodos Bank
- Van Lanschot

Alle investeringen van deze bankgroepen, inclusief de investeringen van hun zuster- en dochterbedrijven in binnen- en buitenland, zijn relevant voor dit onderzoek. Bij de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen bankinvesteringen en investeringen in het kader van vermogensbeheer.

2.3 Definities

In dit praktijkonderzoek worden de volgende definities gehanteerd:

- Bankinvesteringen: alle vormen van kredietverstrekking door de bank, beleggingen voor eigen rekening en investment banking activiteiten (participatie in aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes);
- Investerings in het kader van vermogensbeheer: aandelenbeleggingen voor klanten, via beleggingsfondsen, institutionele mandaten en discretionair beheer voor particuliere klanten.

ⁱ ASN Bank is een volledige dochter van SNS Reaal, maar wordt apart behandeld omdat de bank een formeel eigen beleid voert en zelfstandig bij de grootste tien banken op de Nederlandse spaarmarkt hoort.

- Zeescheepvaartbedrijven: bedrijven die zeeschepen bouwen, bezitten en/of exploiteren, zoals rederijen, zeetransportondernemingen, baggerbedrijven, pleziervaartondernemingen, visserijbedrijven en andere scheepvaartbedrijven. Op basis van het Polluter-Pays Principle, verschillende internationale verdragen en internationale initiatieven, kunnen deze bedrijven gezien worden als primair verantwoordelijk voor een verantwoorde sloop van de zeeschepen die zij hebben laten bouwen en die zij in de vaart hebben (gehad).
- Scheepssloperijen waar de arbeidsomstandigheden slecht zijn: scheepssloperijen waarvan niet zeker is dat zij zich houden aan de ILO-conventies en in het bijzonder de ILO richtlijnen voor scheepssloperijen (Safety and health in shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey).

2.4 Analyse investeringen

Op basis van openbare bronnen is onderzocht of de bankgroepen tussen 1 juni 2007 en 1 juni 2012 bankinvesteringen en/of investeringen in het kader vermogensbeheer hebben gedaan in zeescheepvaartbedrijven (inclusief bagger- en visserijbedrijven) die in de afgelopen 5 jaar zeeschepen lieten slopen door scheepssloperijen waar de arbeidsomstandigheden slecht zijn. Of het zeescheepvaartbedrijf zelf opdracht heeft gegeven tot de sloop, of dat dat gebeurde door een “cash buyer” waaraan het afgedankte schip verkocht was, was daarbij niet relevant.

2.4.1 Bankinvesteringen

Voor elke bankgroep is nagegaan of zij bankinvesteringen (leningen en beleggingen voor eigen rekening) hebben gedaan in zeescheepvaartbedrijven, of financiële diensten op het gebied van investeringsbankieren (hulp bij aandelen- en obligatie-uitgiftes en bij fusies en overnames) hebben verleend aan zeescheepvaartbedrijven.ⁱ Hiervoor zijn de financiële databases Thomson ONE Banker en Bloomberg Database gebruikt. Voor geen enkele bankgroep zijn beleggingen in zeescheepvaartmaatschappijen voor eigen rekening geïdentificeerd. Wel zijn meerdere bankgroepen betrokken bij leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes. Voor iedere geïdentificeerde faciliteit wordt de volgende informatie gegeven:

- **Bedrijf:** aan welk bedrijf de faciliteit verstrekt is;
- **Land:** in welk land het bedrijf gevestigd is;
- **Type:** of de faciliteit een lening (L), aandelenuitgifte (A) of obligatie-uitgifte (O) betreft;
- **Datum:** de datum waarop de faciliteit afgesloten is;
- **Looptijd:** de tijd in maanden tot de faciliteit afgelost zal worden. In sommige gevallen bestaat een faciliteit uit meerdere tranches met verschillende bedragen en looptijden. In dit geval zijn meerdere looptijden weergegeven;
- **Bedrag totaal:** het totale bedrag, in euro's, van de faciliteit. Als het originele bedrag van de faciliteit in een andere valuta is weergegeven, is de OANDA Currency Converter gebruikt om het bedrag om te rekenen. Indien de faciliteit uit meerdere tranches bestaat, zijn de bedragen van de verschillende tranches opgeteld;
- **Aantal banken:** het aantal banken in het syndicaat, dat samengebracht wordt door één of meerdere bookrunners of arrangers;

ⁱ Bankinvesteringen (leningen en beleggingen voor eigen rekening) en financiële diensten in het kader van investeringsbankieren (hulp bij aandelen- en obligatie-uitgiftes en bij fusies en overnames) worden in dit rapport verder aangeduid als “bankinvesteringen”.

- **Bedrag bankgroep:** het (vaak geschatte) bedrag dat de betreffende bankgroep heeft bijgedragen aan de faciliteit;
- **Doel:** waar de opbrengst (naar verwachting) aan besteed zal worden. De opbrengst kan worden gebruikt om specifieke schepen te financieren, bijvoorbeeld om ze te bouwen, kopen of verkopen. De opbrengst kan ook worden gebruikt voor algemene bedrijfsdoeleinden of om bestaande faciliteiten te herfinancieren.

Schatting bedragen bankgroepen

De financiële databases Thomson ONE Banker en Bloomberg Database geven soms informatie over de bedragen die de verschillende banken in het syndicaat hebben verstrekt (of onderschreven). Echter, in veel gevallen ontbreekt deze informatie. In dit geval hanteren wij de volgende schatting:

- **Leningen:** 40% van het totale bedrag van de lening wordt verstrekt door de bookrunners in het syndicaat, en 60% door de andere banken (de participanten). Echter, indien het aantal bookrunners in het syndicaat (bijna) gelijk is aan het aantal participanten, wordt het omgekeerde aangenomen (60% voor de bookrunners en 40% voor de participanten), omdat het bedrag dat een bookrunner verstrekt altijd hoger moet zijn dan het bedrag dat een participant verstrekt. Dus als het syndicaat bijvoorbeeld vijf bookrunners en vier participanten bevat, en het bedrag van de lening is € 100, dan wordt geschat dat de bookrunners 60% verstrekken (€ 12 per bank) en de participanten 40% (€ 10 per bank).
- **Aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes:** 75% van het totale bedrag van de uitgifte wordt onderschreven door de bookrunners van het syndicaat, en 25% door de participanten. Ook in dit geval moet het bedrag dat een bookrunner onderschrijft altijd hoger zijn dan het bedrag dat een participant onderschrijft.

Deze schattingen zijn gebaseerd op kennis van faciliteiten waarbij de bedragen bekend zijn. Alle bedragen die gebaseerd zijn op een schatting worden aangeduid met een *.

2.4.2 Vermogensbeheer

Voor elke bankgroep is nagegaan of zij (via hun dochtermaatschappijen) aandelen van zeescheepvaartbedrijven beheren namens particuliere en institutionele beleggers. Dit kan plaatsvinden via beleggingsfondsen, institutionele mandaten en discretionair beheer voor particuliere klanten.

Meerdere bankgroepen beheren aandelen via beleggingsfondsen. Voor iedere geïdentificeerde investering wordt de volgende informatie gegeven:

- **Bedrijf:** aan welk bedrijf de faciliteit verstrekt is;
- **Land:** in welk land het bedrijf gevestigd is;
- **Dochter:** welke dochtermaatschappij van de bankgroep de aandelen beheert;
- **Land:** in welk land deze dochtermaatschappij gevestigd is;
- **Aantal aandelen:** hoeveel aandelen de dochtermaatschappij in haar bezit heeft op de meest recent rapportagedatum;
- **Datum:** de meest recente rapportagedatum
- **Waarde:** de waarde van de aandelen op de meest recente rapportagedatum, in euro's;
- **Procent van alle aandelen:** welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

2.5 Beoordeling activiteiten

2.5.1 Interviews

Met de bankgroepen die tijdens de analyse geïdentificeerd zijn, is een gestructureerd interview gehouden over de instrumenten die zij inzetten om de arbeidsomstandigheden bij de scheepsloperijen te verbeteren. In dit interview zijn alle instrumenten die bankgroepen kunnen hanteren besproken. Het gaat daarbij onder meer over de vraag hoe rederijen gescreend worden, of en hoe engagement plaatsvindt, de duur van de gesprekken, het niveau waarop gesprekken plaatsvinden, de inhoud van de gesprekken en de afspraken die met de bedrijven worden gemaakt.

Doel van dit praktijkonderzoek is om de praktijk te onderzoeken bij banken die financiële relaties hebben met zeescheepvaartbedrijven. Dat betekent dat de Eerlijke Bankwijzer niet louter kan afgaan op het beleid van de bankgroep en de mondelinge of schriftelijke toelichting door bankmedewerkers. De Eerlijke Bankwijzer wil er van overtuigd zijn dat het beleid in de praktijk daadwerkelijk wordt uitgevoerd zoals het op papier staat. De bankgroepen is daarom gevraagd de antwoorden te onderbouwen met documentatie met betrekking tot enkele bedrijven: screeningsrapporten, monitoringrapportages, gespreksverslagen, correspondentie, plannen van bedrijven, voortgangsrapportages, specifieke afspraken met cliënten, contracten, etc. Om hier de cliëntvertrouwelijkheid niet in gevaar te brengen, waren de onderzoekers bereid om een geheimhoudingsverklaring te ondertekenen en zijn geen documenten worden gekopieerd.

Wanneer de bankgroep desondanks niet bereid was om antwoorden te onderbouwen met relevante documentatie, konden de betreffende antwoorden niet meegeteld worden in de score van de bankgroep. Voor de beoordeling werd het achterwegen laten van onderbouwing met name zwaar meegewogen bij de elementen screening, engagement, gespreksonderwerpen en afspraken. De bankgroep diende voor de eerste twee elementen ten minste met beleidsstukken, vragenlijsten of andere tools aan te tonen waarop zij screent en voor de laatste twee met ten minste één case aan te tonen dat er over de sloop wordt gesproken met scheepvaartbedrijven.

Door de onderzoeksuitkomsten te vergelijken met een vooraf vastgestelde scoretabel (zie paragraaf 2.5.2) zijn de activiteiten van de bankgroepen beoordeeld. Iedere bankgroep kon, afhankelijk van de gevonden investeringsvormen, één of twee scores krijgen: een score voor bankinvesteringen en een score voor vermogensbeheer. De bankgroepen zijn in de gelegenheid gesteld feedback te geven op de aan hen toegekende voorlopige score en, indien nodig, aanvullende documenten te overhandigen. Een beschrijving van de activiteiten per bankgroep en de daaruit volgende scores staan in Hoofdstuk 3.

Op basis van de onderzoeksbevindingen, het achtergrondonderzoek naar scheepsslopen en input van FNV Mondiaal zijn aanbevelingen opgesteld over wat bankgroepen kunnen doen om de arbeidsomstandigheden bij scheepssloperijen te verbeteren (0).

2.5.2 Beoordeling

De scores die aan de bankgroepen worden toegekend, zijn gebaseerd op de volgende 8 elementen:

- De bankgroep screent zeescheepvaartbedrijven op hun MVO-beleid voordat tot een bankinvestering of vermogensbeheerinvestering in het bedrijf (of in een specifiek schip) wordt besloten;
- de bankgroep gaat enkele keren per jaar met zeescheepvaartbedrijven in gesprek over het MVO-beleid indien daar aanleiding toe is (engagement);

- de bankgroep spreekt tijdens het engagementproces het hoogste bestuursniveau (directie / Raad van Bestuur) van de zeescheepvaartbedrijven aan;
- de bankgroep stelt tijdens gesprekken met zeescheepvaartbedrijven ten minste één van de volgende onderwerpen aan de orde:
 - of het bedrijf zich verantwoordelijk stelt voor zijn schip/schepen gedurende de gehele levensduur ervan, inclusief de wijze waarop ontmanteling plaatsvindt;
 - een (ontmantelings)plan voor schepen die binnen twee jaar uit de vaart worden gehaald, de zogenaamde 'end-of-life' schepen;
 - een (ontmantelings)plan voor de gehele vloot, waarin bij het ontwerp en de bouw van schepen rekening wordt gehouden met de sloop en criteria zijn opgesteld voor scheepssloperijen;
 - verwachtingen van en selectiecriteria voor scheepssloperijen aan wie de end-of-life schepen worden verkocht (direct to yard of cash buyers);
 - afspraken met scheepssloperijen voor het verbeteren van de veiligheid, arbeidsomstandigheden en -voorwaarden, garanderen van vakbondsvrijheid en opzetten van scholing.
- de bankgroep maakt afspraken met zeescheepvaartbedrijven over een tijdpad waarin ten minste één van bovenstaande activiteiten worden geïmplementeerd;
- de bankgroep neemt ten minste één van bovenstaande afspraken op in de financieringsovereenkomsten met zeescheepvaartbedrijven (n.v.t. bij de beoordeling van vermogensbeheer);
- de bankgroep zoekt actief naar projecten voor de bouw van nieuwe faciliteiten waar een veilige en milieuvriendelijke sloop van schepen kan worden gegarandeerd (n.v.t. bij de beoordeling van vermogensbeheer);
- de bankgroep zegt toe om binnen 1 jaar instrumenten in te gaan zetten om (de zeescheepvaartbedrijven te stimuleren) de arbeidsomstandigheden op scheepssloperijen te verbeteren.

Elementen werden alleen meegewogen in de score als de bankgroep door middel van relevante documentatie kon onderbouwen aan het element te voldoen.

2.5.3 Scoretabel

Voor het toekennen van scores aan de bankgroepen is de volgende scoretabel gehanteerd:

- n.a. De bankgroep investeert niet in bedrijven die schepen slopen onder slechte arbeidsomstandigheden;
1. De bankgroep verleent geen medewerking aan het onderzoek OF de implementatie van het bankbeleid ten aanzien van scheepsslopen voldoet niet aan ten minste een kwart van de elementen;
 2. De implementatie van het bankbeleid ten aanzien van scheepsslopen voldoet aan ten minste een kwart van de elementen;
 3. De implementatie van het bankbeleid ten aanzien van scheepsslopen voldoet aan ten minste de helft van de elementen;
 4. De implementatie van het bankbeleid ten aanzien van scheepsslopen voldoet aan ten minste driekwart van de elementen;
 5. De implementatie van het bankbeleid ten aanzien van scheepsslopen voldoet aan alle elementen.

Op basis van deze scoretabel is aan iedere bankgroep twee scores toegekend: een score voor bankinvesteringen en een score voor de investeringen in het kader van vermogensbeheer. De score werd alleen toegekend als de onderbouwing van een element voldoende overtuigend was (zie paragraaf 2.5.1).

Hoofdstuk 3 Nederlandse bankgroepen en scheepsslopen

3.1 Zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen

Tabel 4 geeft de scheepvaartbedrijven weer waarin Nederlandse bankgroepen hebben geïnvesteerd en die de afgelopen vijf jaar schepen hebben laten slopen in Azië. Een tabel met gedetailleerde informatie over het slopen (land, naam en type schip en datum sloop) staat in Bijlage 1.

Tabel 4 Overzicht bedrijven die schepen hebben laten slopen (2007-2012)

Bedrijf	Land vestiging	Moederbedrijf	Land van vestiging	Scheepssloop in land (aantal)
Aker Marine Contractors	Noorwegen	Aker Solutions ASA	Noorwegen	Bangladesh (1)
AP Møller-Maersk	Denemarken	AP Møller-Maersk	Denemarken	India (3), China (17)
Azuma Shipping Co	Japan			India (1)
Berlian Laju Tanker	Indonesië	Berlian Laju Tanker	Indonesië	Bangladesh (3); Pakistan (3)
Boskalis Westminster	Nederland	Boskalis Westminster	Nederland	India (2)
BW Bulk	Bermuda	BW Group	Man	zie BW Group
BW Group	Bermuda	BW Group	Bermuda	Bangladesh (9); India (9); Pakistan (1)
China COSCO Holdings Co	China			Bangladesh (7); India (2), China (39)
China Shipping Container Lines Co	China	China Shipping Group	China	Bangladesh (1); India (1); China (44)
China Shipping Development Co	China	China Shipping Group	China	zie China Shipping Container Lines
CMA CGM	Frankrijk	CMA CGM	Frankrijk	Bangladesh (1); India (2); Pakistan (1); China (1)
COSCO Pacific	Hongkong			zie China COSCO Holdings
COSCO Shipping Co	China			zie China COSCO Holdings
Crowley Maritime Corporation	Verenigde Staten	Crowley Maritime Corporation	Verenigde Staten	India (1)
Deep Sea Drilling Co II	Noorwegen	Odfjell	Noorwegen	Bangladesh (1); India (6); China (1)
DVMP	Rusland	DVMP	Rusland	Bangladesh (1); India (5); China (4)

Bedrijf	Land vestiging	Moederbedrijf	Land van vestiging	Scheepssloop in land (aantal)
Evergreen Marine Corporation	Taiwan			Bangladesh (1); China 11); Turkije (1)
First Financial Corporation	Griekenland	Restis Group	Griekenland	India (1)
H&K Shipping	Zuid Korea			Bangladesh (1); India (1)
Hapag-Lloyd	Duitsland	TU	Duitsland	India (6)
Hyundai Merchant Marine Co	Zuid Korea			zie H&K Shipping
Iino Kaiun Kaisha	Japan			China (2)
IMC Holdings	Singapore	IMC Holdings	Singapore	Bangladesh (1)
International Shipholding Corporation	Verenigde Staten			Bangladesh (1); India (3)
Mitsubishi Logistics Corporation	Japan			China (1)
Mitsui O.S.K. Lines	Japan			Bangladesh (2); India (18); China (22)
Nile Dutch Africa Line	Nederland	Nile Dutch Africa Line	Nederland	India (4)
Nippon Yusen	Japan			Bangladesh (1); India (5)
Oppstartsfase I ASA	Noorwegen	Wilh Wilhelmsen ASA	Noorwegen	Bangladesh (3); China (4)
Orient Overseas (International)	Hong Kong			China (4)
Overseas Shipholding Group	Verenigde Staten	Overseas Shipholding Group	Verenigde Staten	zie Orient Overseas (International)
PMP	Rusland	PMP	Rusland	Bangladesh (4)
Precious Shipping	Thailand	Precious Shipping	Thailand	Pakistan (1)
Seahold	Nederland	Seahold	Nederland	India (5)
Ship Finance International	Bermuda	Ship Finance International	Bermuda	Pakistan (1)
SK Summit	Panama	SK Summit	Panama	Bangladesh (1)

Bedrijf	Land vestiging	Moederbedrijf	Land van vestiging	Scheepssloop in land (aantal)
Songa Bulkers	Cyprus	Songa Shipmanagement	Verenigd Koninkrijk	Bangladesh (1)
Songa Offshore	Cyprus	Songa Shipmanagement	Verenigd Koninkrijk	Zie Songa Bulkers
STX Pan Ocean Co	South Korea	STX Pan Ocean Co	South Korea	Bangladesh (1); India (2); Pakistan (2); China (11)
Teekay Corporation	Canada	Teekay Corporation	Canada	Bangladesh (1)
United Arab Chemical Carriers	Verenigde Arabische Emiraten	United Arab Chemical Carriers	Verenigde Arabische Emiraten	Bangladesh (1)
Varsha Marine	Singapore	Varsha Marine	Singapore	Bangladesh (2); India (1); Pakistan (2)
Vroon	Nederland	Vroon	Nederland	India (6)
Wan Hai Lines	Taiwan			Bangladesh (1); China (1)
Yang Ming Marine Transport	Taiwan			Bangladesh (1); India (3); China (9)
Zim Integrated Shipping	Israël	Ofer Brothers Group	Israël	India (2)

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", Thomson ONE Banker (www.thomsonone.com)", bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", Bloomberg Database, bezocht in mei 2012; Onderzoek naar scheepseigenaren door NGO Shipbreaking Platform die gebruik maakt van IHS Fairplay data, juli 2012.

In totaal werden door de hierboven onderzochte zeescheepvaartbedrijven (of hun moederbedrijven) ten minste 343 schepen gesloopt in de periode juni 2007 tot 2012. De meeste bedrijven lieten één of meerdere schepen slopen in Bangladesh (24) of India (23). In Pakistan werden door 7 bedrijven één of meer schepen gesloopt en in China door 16 bedrijven. De bedrijven lieten in China in totaal echter veel meer schepen slopen, namelijk 196. Dit waren er 89 in India, 46 in Bangladesh, 11 in Pakistan en 1 in Turkije. Zeescheepvaartbedrijven die in China hun schepen laten slopen zijn overigens vaak Chinees.

Bedrijven die meer dan 30 schepen lieten ontmantelen waren China COSCO Holdings Co, China Shipping Group (moederbedrijf van China Shipping Container Lines Co en China Shipping Development Co), Mitsui O.S.K. Lines en Nippon Yusen KK. De bedrijven AP Moeller-Maersk, BW Group, Evergreen Marine Corp, STX Pan Ocean Co en Yang Ming Marine Transport lieten ook relatief veel schepen laten slopen (tussen 10 en 20 stuks).

3.2 ABN AMRO

3.2.1 Bankinvesteringen

Tabel 5 geeft een overzicht van de bankinvesteringen van ABN AMRO. ABN AMRO heeft sinds begin 2007 24 keer geparticipeerd in leningen en aandelenuitgiftes van 16 verschillende zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepslopende landen. Deze bedrijven zijn voornamelijk gevestigd in Europa. De meeste financiering van ABN AMRO vond plaats in de vorm van leningen (21 faciliteiten). Daarnaast heeft de bank geparticipeerd in drie aandelenuitgiftes. In sommige gevallen werd de financiering door de zeescheepvaartbedrijven gebruikt om specifieke schepen te financieren, bijvoorbeeld om ze te bouwen, kopen of verkopen. In andere gevallen werd de financiering gebruikt voor algemene bedrijfsdoeleinden of om bestaande faciliteiten te herfinancieren.

Voor elke faciliteit is ook aangegeven of deze is verstrekt door Fortis, door het oude ABN AMRO (tot juli 2010) of door het nieuwe ABN AMRO Bank NV, dat ontstond in juli 2010 toen het oude ABN AMRO en Fortis samengevoegd werden.

Tabel 5 ABN AMRO: Participatie in leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Bank	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag ABN Amro (€ mln)	Doel
CMA CGM SA	Frankrijk	FOR	L	09-02-07	120	353,6	8	30,3*	Scheepvaartfinanciering
PMP	Rusland	FOR	L	03-05-07	72-126	276,6	11	16,6*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden, nieuwbouwfinanciering
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	FOR	L	17-12-07	60-150	346,9	18	34,7*	Acquisitiefinanciering (Chembulk Tankers)
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	FOR	L	18-01-08	12	171,0	4	42,8*	Acquisitiefinanciering (Chembulk Tankers)
PMP	Rusland	FOR	L	24-02-08	72	357,5	9	39,7*	Scheepvaartfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Seahold NV	Nederland	ABN-o	L	01-05-08	48	29,7	4	5,9*	Scheepvaartfinanciering (zeven tweedehands koelschepen)
BW Group	Bermuda	FOR	L	13-05-08	60	1.939,2	19	72,7*	Alg. bedrijfsdoeleinden
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	FOR	L	16-06-08	60	106,6	4	26,7	Scheepsfinanciering (acht chemische tankers, twee ethyleen tankers)
Aker Marine Contractors AS	Noorwegen	FOR	L	22-08-08	120	393,9	11	23,6*	Scheepsfinanciering (FPSO Dhirubhai 1)
Ship Finance International	Bermuda	FOR	L	03-09-08	60	964,6	11	68,9	Scheepvaartfinanciering (West Hercules en West Taurus semisubs)
BW Bulk	Bermuda	FOR	L	11-09-08	144	400,0	6	66,7*	Scheepvaartfinanciering
Songa Bulkers	Cyprus	FOR	L	08-05-09	8	198,0	5	29,7*	Alg. bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	FOR	L	16-07-09	36	350,0	7	50,0*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden

Bedrijf	Land	Bank	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag ABN Amro (€ mln)	Doel
Boskalis Westminster NV	Nederland	ABN-o	A	10-12-09	-	230,0	4	86,3*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	FOR	A	10-12-09	-	230,0	4	28,8*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Deep Sea Drilling Co II KS	Noorwegen	FOR	L	18-12-09	42	104,6	3	31,4*	Herfinanciering
Boskalis Westminster NV	Nederland	ABN-o	L	23-03-10	9-36-60	1.050,0	9	157,5*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Opstartfase I ASA	Noorwegen	FOR	A	16-06-10	-	184,4	6	11,5*	Alg. bedrijfsdoeleinden
United Arab Chemical Carriers	Verenigde Arabische Emiraten	FOR	L	29-06-10	60	229,8	7	23,0*	Scheepsfinanciering (vijf product tankers, zes chemische tankers)
Nile Dutch Africa Line NV	Nederland	ABN-n	L	17-01-11	60	97,9	2	49,0*	Scheepvaartfinanciering (vier containerschepen)
CMA CGM SA	Frankrijk	FOR	L	09-03-11	144	527,1	14	31,6*	Scheepvaartfinanciering (acht 11,400 TEU schepen)
Hapag-Lloyd AG	Duitsland	ABN-n	L	12-05-11	144	649,5	16	35,4*	Scheepvaartfinanciering (10 containerschepen) en exportfinanciering
STX Pan Ocean Co	Zuid Korea	ABN-n	L	09-09-11	144	374,0	9	41,6*	Scheepvaartfinanciering (16 vaartuigen)
Hapag-Lloyd AG	Duitsland	ABN-n	L	11-11-11	60	334,6	9	26,8*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Totaal						6.904,0		1031,2	

ABN-o = Oude ABN AMRO (tot juli 2010); ABN-n = Nieuwe ABN AMRO (vanaf juli 2010); FOR = Fortis; L = Lening; A = Aandelenuitgifte; O = Obligatie-uitgifte

*Geschat bedrag

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", *Bloomberg Database*, bezocht in mei 2012.

Tabel 6 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 6 Beoordeling bankinvesteringen ABN Amro

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaart-bedrijven op MVO	ABN Amro heeft een <i>Sustainable Shipping Assessment Tool</i> dat voor elke financieringsaanvraag, ongeacht of het gaat om financiering van een schip of het gehele bedrijf, moet worden ingevuld. Hierin komen allerlei onderwerpen op het gebied van MVO aan de orde. Verder gebruikt ABN Amro de Rightship Star rating om schepen te beoordelen.	Sustainable Shipping Assessment Tool	Ja.
Engagement met zeescheepvaart-bedrijven	Standaard onderdeel van bovengenoemd assessment is een gesprek met het bedrijf. Het bedrijf wordt gevraagd tijdens die gesprek informatie te overhandigen. Indien er aanleiding voor is zal over bepaalde MVO-gerelateerde onderwerpen tijdens vervolggesprekken worden doorgepraat.	Sustainable Shipping Assessment Tool.	Ja.
Bestuursniveau tijdens engagement	Chief Executive Officer en de Chief Financial Officer zijn gangbare contactpersonen voor ABN Amro. Bij veel scheepvaartbedrijven ontstaan nu duurzaamheidsafdelingen of -managers waarnaar zij voor heel specifieke vragen verwijzen.	Verslag van een lunchafspraak tussen Raad van Bestuur lid Caroline Princen met eigenaar en directie van een zeescheepvaartbedrijf over duurzaamheid, scheepsslopen en ontwerp van nieuwe schepen.	Ja.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement:	ABN Amro vraagt naar de toestand van de vloot, milieucertificaten van schepen, zoals bijv. GreenAward, Lloyds Environmental Protection Notation, DNV Clean Design, GL Environmental Passport, en naar de praktijk voor ontmanteling door o.a. te vragen naar commitment aan ICS's Industry Code of Practice of IMO Guidelines on Ship Recycling. ABN Amro vraagt tevens of bedrijf nog <i>special scrapping / recycling arrangements</i> heeft. Het bedrijf kan dan alles vertellen over haar plannen t.a.v. de sloop van oude schepen, indien die in de vloot zitten. ABN Amro beperkt zich tot het financieren van jonge of nieuwe schepen, waarbij de financiering ruim voor ontmanteling afloopt. Indien het scheepvaartbedrijf de schepen op vrij jonge leeftijd al verkoopt (7 tot 15 jaar) wordt hierover minder uitgebreid gepraat dan als er veel oude schepen in de vloot zitten. Aangezien de bank een schip of groep van schepen apart financiert is het onderwerp slopen minder relevant. De verwachting is wel dat dit onderwerp steeds vaker op de agenda komt te staan omdat de bedrijfsvoering van klanten meer als geheel wordt bekeken en niet alleen de schepen die worden gefinancierd. Daarnaast zullen bedrijven vaker schepen moeten slopen.	Adviezen van de Central Sustainability Department over voorwaarden voor bedrijfsfinanciering van scheepvaartbedrijven: voldoen aan Environmental and Safety Guidelines. Communicatie tussen collega's afdeling Transportation over aanvraag financiering scheepssloop: "als het niet op een duurzame manier gebeurt (...) is dat off limits voor de bank. Laten we bespreken of sustainable scrapping een optie is".	Ja.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Als onderdeel van het kredietgoedkeuringsproces is de tool van ABN Amro vooral gericht op het verkrijgen van informatie. Sloop is bij deze bedrijven na de assessment vaak geen onderwerp van discussie en hierover worden geen aanvullende afspraken gemaakt.	N.v.t.	Nee.

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Afspraken opgenomen in financierings-overeenkomsten	Nee.	N.v.t.	Nee.
Projecten voor de bouw van nieuwe faciliteiten	Er is een projectgroep opgestart om te onderzoeken of er partijen zijn die voldoende commitment hebben om groen / duurzaam te slopen. Voor deze partijen zou het slopen van oude schepen dan eventueel gefinancierd kunnen worden. ABN Amro is ook aangesloten bij het Sustainable Shipping Initiative (SSI) en heeft zitting in de <i>workstream Financing sustainable shipping</i> . Ook is er een <i>workstream</i> over ontmanteling en <i>closed loop materials management</i> .	Website en filmpje van Sustainable Shipping Initiative (na 4 minuten komt ABN Amro in beeld).	Ja.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	De activiteiten van ABN Amro zijn niet gericht op het verbeteren van de arbeidsomstandigheden bij de scheepssloperijen op zich maar veel breder. De conclusies van bovenstaande projectgroep zouden wel kunnen leiden tot aanpassingen van beleid en strategie maar dit is nog onzeker.	N.v.t.	Nee.
Score:	3 (5 van 8 elementen = 62,5%)		

3.2.2 Vermogensbeheer

Er zijn geen beleggingen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door dochterbedrijf Neulize OBC. Maar in een van de beleggingsfondsen die door ABN Amro wordt aangeboden aan (particuliere) klanten zijn wel investeringen in scheepvaartbedrijven gevonden. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven door de beleggers van ABN Amro Bank worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. ABN Amro beheerde op de meest recente rapportagedatum aandelen van 2 verschillende zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepsslopende landen.

Voor elke investering is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

Tabel 7 ABN Amro: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Boskalis Westminster	Nederland	ABN Amro Bank	Nederland	97.069	30-06-11	3,16	0,09
COSCO Pacific	Hongkong	ABN Amro Bank	Nederland	802.000	30-06-11	1,08	0,02
Totaal						4,00	

ABN Amro, "ABN AMRO MULTI-MANAGER FUNDS. Niet-gecontroleerd Halfjaarverslag 2011", ABN Amro, 30 juni 2011, beschikbaar op: <https://www.abnamro.nl/nl/prive/beleggen/koersinformatie/beleggingsfondsen.html>

Tabel 8 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 8 Beoordeling vermogensbeheer ABN Amro

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaartbedrijven op MVO	Er wordt door een externe partij gekeken naar de duurzaamheidscriteria van de bedrijven waarin geïnvesteerd wordt. Op basis daarvan wordt een rating gegeven - de duurzaamheidsindicator die ook op de website voor klanten is te zien. Er is (nog) geen beleid op het gebied van scheepsslopen en daardoor zijn hiervoor ook geen screeningscriteria opgesteld.	Nee	Nee.
Engagement met zeescheepvaartbedrijven	Analisten van ABN Amro Bank, die de fondsen ontwikkelen, hebben regelmatig contact met de te analyseren onderneming. Daarbij worden eveneens controversiële onderwerpen besproken. ABN Amro heeft niet laten zien dat er engagement heeft plaats gevonden met scheepvaartbedrijven over MVO.	Nee.	Nee.
Bestuursniveau tijdens engagement	Nee. Normaal gesproken vinden gesprekken plaats met CEO, CFO en <i>investor relations</i> . Er is echter geen engagement met zeescheepvaartbedrijven geweest.	N.v.t.	Nee.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement	Nee, niet over scheepssloop.	N.v.t.	Nee.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Nee.	N.v.t.	Nee.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee.	N.v.t.	Nee.
Score:	1 (0 van 6 elementen = 0,0%)		

3.2.3 Conclusies

Tabel 9 geeft een overzicht van de scores die ABN Amro in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 9 Scores ABN Amro

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	3
<i>Vermogensbeheer</i>	1

3.3 AEGON

3.3.1 Bankinvesteringen

Er zijn geen investeringen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door AEGON Bank. Voor de categorie bankinvesteringen is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score "niet actief" toegekend.

3.3.2 Vermogensbeheer

Tabel 10 geeft een overzicht van de investeringen van AEGON in het kader van vermogensbeheer. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven door de verschillende dochtermaatschappijen van AEGON worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. AEGON beheerde op de meest recente rapportagedatum aandelen van 16 verschillende zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepslopende landen, en waarvan het merendeel gevestigd is in Azië. De aandelen worden beheerd via dochtermaatschappijen in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en China.

Voor elke investering is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

Tabel 10 AEGON: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	AEGON Investment Management	Nederland	64	21-05-12	0,38	0,00
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	AEGON Investment Management	Nederland	30	21-05-12	0,17	0,00
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	Kames Capital	VK	36	12-06-12	0,23	0,00
Boskalis Westminster	Nederland	AEGON Investment Management	Nederland	3.386	21-05-12	0,10	0,00
China COSCO Holdings Co	China	AEGON Investment Management	Nederland	86.631	21-05-12	0,04	0,00
China COSCO Holdings Co	China	AEGON-INDUSTRIAL Fund Management	China	800.000	11-06-12	0,47	0,01
China Shipping Container Lines Co	China	AEGON Investment Management	Nederland	39.183	21-05-12	0,01	0,00
China Shipping Container Lines Co	China	AEGON-INDUSTRIAL Fund Management	China	830.000	11-06-12	0,25	0,01
China Shipping Development Co	China	AEGON Investment Management	Nederland	44.247	21-05-12	0,02	0,00
China Shipping Development Co	China	AEGON-INDUSTRIAL Fund Management	China	300.000	11-06-12	0,22	0,01
COSCO Pacific	Hong Kong	AEGON Investment Management	Nederland	55.770	21-05-12	0,06	0,00
COSCO Shipping Co	China	AEGON-INDUSTRIAL Fund Management	China	314.020	11-06-12	0,17	0,02
Evergreen Marine Corp (Taiwan)	Taiwan	AEGON Investment Management	Nederland	15.585	21-05-12	0,01	0,00
Hyundai Merchant Marine Co	Zuid Korea	AEGON Investment Management	Nederland	456	21-05-12	0,01	0,00
Mitsubishi Logistics Corp	Japan	AEGON Investment Management	Nederland	27.941	21-05-12	0,26	0,02
Mitsui O.S.K. Lines	Japan	AEGON Investment Management	Nederland	294.878	21-05-12	1,00	0,02

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Nippon Yusen KK	Japan	AEGON Investment Management	Nederland	393.920	21-05-12	0,97	0,02
Orient Overseas (International)	Hong Kong	AEGON Investment Management	Nederland	57.308	21-05-12	0,32	0,01
STX Pan Ocean Co	Zuid Korea	AEGON Investment Management	Nederland	1.083	21-05-12	0,01	0,00
Wan Hai Lines	Taiwan	AEGON Investment Management	Nederland	11.218	21-05-12	0,01	0,00
Yang Ming Marine Transport Corp	Taiwan	AEGON Investment Management	Nederland	15.528	21-05-12	0,01	0,00
Totaal						4,72	

Bron: Thomson ONE Banker, "Share ownership", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in juni 2012.

Tabel 11 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 11 Beoordeling vermogensbeheer AEGON

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaartbedrijven op MVO	Bij passieve beleggingen screent AEGON de bedrijven. Elk kwartaal worden de bedrijven waarin AEGON is belegd beoordeeld op de naleving van de UN Global Compact principes.	Nee.	Nee.
Engagement met zeescheepvaartbedrijven	Alleen indien de UN Global Compact Compliance Monitor aanleiding geeft om met een bedrijf te gaan praten over MVO-gerelateerde onderwerpen zal AEGON met bedrijven engagen. AEGON heeft tot nu toe nog geen gesprekken gevoerd met zeescheepvaartbedrijven terwijl uit de analyse van de portfolio blijkt dat scheepsslopen wel degelijk relevant is.	N.v.t.	Nee.
Bestuursniveau tijdens engagement	Onbekend.	N.v.t.	Nee.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement:	Indien er engagement plaats vindt, zullen de uit de screening gebleken problemen (gerelateerd aan de UN Global Compact Principes) worden besproken met het bedrijf. Scheepsslopen is daarbij geen specifiek aandachtspunt en het is niet eerder voorgekomen dat hierover werd gesproken.	N.v.t.	Nee.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Nee.	N.v.t.	Nee.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee.	N.v.t.	Nee.
Score:	1 (0 van 6 elementen = 0%)		

3.3.3 Conclusies

Tabel 12 geeft een overzicht van de scores die AEGON in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 12 Scores AEGON

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	niet actief
<i>Vermogensbeheer</i>	1

3.4 ASN Bank

3.4.1 Bankinvesteringen

Er zijn geen investeringen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door ASN Bank. Voor de categorie bankinvesteringen is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score niet actief toegekend.

De sociale aspecten en milieuproblemen zijn voor ASN Bank reden om de scheepvaartsector kritisch te beoordelen. In verschillende Issuepapers zijn risico's vermeld die op deze sector van toepassing zijn. Dat wil niet zeggen dat ASN Bank per definitie niet investeert in de scheepvaartsector. Duurzame alternatieven zijn welkom, maar zolang investeringen niet kunnen voldoen aan de criteria van ASN Bank, zal zij niet actief op zoek gaan naar bedrijven in deze sector.

De scheepvaartsector wordt onder andere beschreven in het *Issuepaper Transport en mobiliteit*. Daarin wijst ASN Bank op de zwakke regelingen rond vakbondsrechten, arbeidsomstandigheden en beloningen en op de milieuproblemen in de scheepsbouw én sloop, met name in lagelonenlanden. Bedrijven moeten voldoen aan de criteria in het Issuepaper Mensenrechten en het Issuepaper Biodiversiteit.

3.4.2 Vermogensbeheer

Van ASN Bank dochterbedrijf ASN Vermogensbeheer zijn geen beleggingen geïdentificeerd in de scheepvaartsector. Voor de categorie vermogensbeheer is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score niet actief toegekend.

3.4.3 Conclusies

Tabel 13 geeft een overzicht van de scores die ASN Bank in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 13 Scores ASN Bank

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	niet actief
<i>Vermogensbeheer</i>	niet actief

3.5 Delta Lloyd

3.5.1 Bankinvesteringen

Er zijn geen investeringen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door Delta Lloyd Bank. Voor de categorie bankinvesteringen is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score “niet actief” toegekend.

3.5.2 Vermogensbeheer

Tabel 14 geeft een overzicht van de investeringen van Delta Lloyd in het kader van vermogensbeheer. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven door de verschillende dochtermaatschappijen van Delta Lloyd worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. Delta Lloyd beheerde op de meest recente rapportagedatum aandelen van één zeescheepvaartbedrijf dat schepen heeft laten slopen in één van de grote scheepsslopende landen: het Nederlandse Boskalis Westminster NV. De aandelen worden beheerd via dochtermaatschappij Delta Lloyd Asset Management, gevestigd in Nederland.

Er is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf. De omvang van deze investering is aanzienlijk: Delta Lloyd beheerde op de meest recente rapportagedatum 5.51% van de uitstaande aandelen van Boskalis Westminster.

Tabel 14 Delta Lloyd: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Boskalis Westminster	Nederland	Delta Lloyd Asset Management	Nederland	5.908.042	01-06-12	182,8	5,51

Bron: Thomson ONE Banker, “Share ownership”, *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in juni 2012.

Delta Lloyd heeft laten weten niet mee te werken aan dit onderzoek. Voor de categorie vermogensbeheer is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, een score 1 toegekend. Een toelichting van Delta Lloyd volgt hieronder:

“Delta Lloyd is, net als de Eerlijke Bankwijzer, voorstander van verantwoord bankieren en verduurzaming van de financiële sector. Delta Lloyd heeft daarom beleid ontwikkeld gebaseerd op haar prioriteiten: sectoren en bedrijven waar haar exposure aanzienlijk is, of waar zij daadwerkelijk invloed kan uitoefenen. Kortom, onderwerpen die voor Delta Lloyd écht relevant zijn. Dit beleid raakt zowel verantwoord bankieren als verantwoord beleggen. (...)

De thema onderzoeken van de Eerlijke Bankwijzer zien toe op zeer specifieke niche-onderwerpen, die voor ons veelal niet relevant of niet van toepassing zijn. Bijvoorbeeld omdat Delta Lloyd Bank deze doelgroep of sector in zijn geheel niet bedient, of omdat het vermogensbeheer slechts met een enkele investering in deze sector actief is.

Delta Lloyd ziet de Eerlijke Bankwijzer als een graadmeter voor dat algemene beleid en de implementatie daarvan. De normen die de Eerlijke Bankwijzer hanteert zijn niet in alle gevallen gelijk aan onze eigen normen, maar de screening levert waardevolle inzichten op. Delta Lloyd ziet echter af van medewerking aan dit thema onderzoek, onder verwijzing naar bovenstaande uitgangspunten en criteria.”

In reactie op dit standpunt van Delta Lloyd Bank stelt Astrid Kaag van FNV Mondiaal, mede namens de Eerlijke Bankwijzer: “We betreuren deze opstelling ten zeerste, temeer omdat het belang van Delta Lloyd in Boskalis een aanzienlijk belang is. Boskalis rapporteert in haar jaarverslag dat Delta Lloyd een grootaandeelhouder is. Delta Lloyd staat ook als zodanig geregistreerd bij de Autoriteit Financiële Markten (AFM). Als grootaandeelhouder kan Delta Lloyd daadwerkelijk invloed uitoefenen. Een onderwerp als scheepsslopen is bij een bedrijf als Boskalis zeker relevant voor een grootaandeelhouder. Daarom mag verwacht worden dat Delta Lloyd hier aandacht voor heeft.”

3.5.3 Conclusies

Tabel 15 geeft een overzicht van de scores die Delta Lloyd in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 15 Scores Delta Lloyd

Categorie	Score
Bankinvesteringen	niet actief
Vermogensbeheer	1

3.6 Friesland Bank

3.6.1 Bankinvesteringen

Tabel 16 geeft een overzicht van de bankinvesteringen van Friesland Bank. De bank heeft sinds begin 2007 twee keer geparticipeerd in leningen aan één zeescheepvaartbedrijf dat schepen heeft laten slopen in één van de grote scheepslopende landen: het Nederlandse Boskalis Westminster NV. De bank heeft in deze periode niet geparticipeerd in aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes.

Tabel 16 Friesland Bank: Participatie in leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag Friesland Bank (€ mln)	Doel
Boskalis Westminster NV	Nederland	L	16-07-09	36	350,0	7	50,0*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	L	23-03-10	9-36-60	1.050,0	9	84,0*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Totaal					1.400,0		134,0	

L = Lening; A = Aandelenuitgifte; O = Obligatie-uitgifte

*Geschat bedrag

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", *Thomson ONE Banker (www.thomsonone.com)*, bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", *Bloomberg Database*, bezocht in mei 2012.

Tabel 17 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 17 Beoordeling bankinvesteringen Friesland Bank

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaartbedrijven op MVO	Sinds vorig jaar wordt elke financiering getoetst door de kredietcommissie aan de eisen van het MVO-beleid. De financiering die uit het onderzoek naar voren komt is voor die tijd gegeven. Er is toen wel gekeken naar het milieubeleid en de MVO-rapportage door het bedrijf. Nu Friesland Bank in een proces van integratie met de Rabobank is zullen er geen nieuwe klanten worden aangenomen. Alleen aanvragen voor herfinanciering worden nog getoetst.	E-mail met uitleg van de accountmanager die bij de financiering betrokken was.	Ja.
Engagement met zeescheepvaartbedrijven	Friesland Bank is nauwelijks actief in deze sector. Soms doet de bank mee met een consortium van banken waarvan de leider het gesprek met het scheepvaartbedrijf voert. Friesland Bank doet dat doorgaans niet bij zulke vormen van financiering. Er is alleen desk research.	Geen.	Nee.
Bestuursniveau tijdens engagement	Nee.	N.v.t.	Nee.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement	Nee.	N.v.t.	Nee.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Nee.	N.v.t.	Nee.
Afspraken opgenomen in financieringsovereenkomsten	Nee.	N.v.t.	Nee.
Projecten voor de bouw van nieuwe faciliteiten	Nee.	N.v.t.	Nee.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee. De komende anderhalf jaar is Friesland Bank bezig met de integratie als onderdeel van de Rabobank.	N.v.t.	Nee.
Score:	1 (1 van 8 elementen = 12,5%)		

3.6.2 Vermogensbeheer

Er zijn geen beleggingen voor derden door dochterbedrijf Optimix geïdentificeerd in de scheepvaartsector. Voor de categorie vermogensbeheer is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score "niet actief" toegekend.

3.6.3 Conclusies

Tabel 18 geeft een overzicht van de scores die Friesland Bank in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 18 Scores Friesland Bank

Categorie	Score
Bankinvesteringen	1
Vermogensbeheer	niet actief

3.7 ING Groep

3.7.1 Bankinvesteringen

Tabel 19 geeft een overzicht van de bankinvesteringen van ING Groep. De groep heeft sinds begin 2007 36 keer geparticipeerd in leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes van 25 verschillende zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepslopende landen. Deze bedrijven zijn voornamelijk gevestigd in Europa en Azië. De meeste financiering van ING Groep vond plaats in de vorm van leningen (32 faciliteiten). Daarnaast heeft de groep geparticipeerd in drie obligatie-uitgiftes en één aandelenuitgifte. In sommige gevallen werd de financiering door de zeescheepvaartbedrijven gebruikt om specifieke schepen te financieren, bijvoorbeeld om ze te bouwen, kopen of verkopen. In andere gevallen werd de financiering gebruikt voor algemene bedrijfsdoeleinden of om bestaande faciliteiten te herfinancieren.

Tabel 19 ING: Participatie in leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag ING (€ mln)	Doel
DVMP	Rusland	L	24-01-07	8	231,4	4	92,6*	Vliegtuig financiering
CMA CGM SA	Frankrijk	L	03-02-07	60	339,4	20	10,7*	Alg. bedrijfsdoeleinden
CMA CGM SA	Frankrijk	L	09-02-07	120	353,6	8	141,4*	Scheepvaartfinanciering
Crowley Maritime Corp	VS	L	20-04-07	110	132,4	11	7,9*	Werkkapitaal
PMP	Rusland	L	03-05-07	72-126	276,6	11	110,6*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden, nieuwbouwfinanciering
DVMP	Rusland	L	31-08-07	24-60	132,0	3	79,2*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Zim Integrated Shipping Services	Israël	L	14-09-07	108	126,1	5	50,4*	Alg. bedrijfsdoeleinden, containerfinanciering
First Financial Corp	Griekenland	L	12-10-07	144	145,1	5	21,8*	Alg. bedrijfsdoeleinden
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	L	17-12-07	60-150	346,9	18	34,7*	Acquisitiefinanciering (Chembulk Tankers)
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	L	18-01-08	12	171,0	4	42,8*	Acquisitiefinanciering (Chembulk Tankers)
PMP	Rusland	L	24-02-08	72	357,5	9	39,7*	Scheepvaartfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
BW Bulk	Bermuda	L	02-04-08	12	79,7	1	79,7	Alg. bedrijfsdoeleinden
Seahold NV	Nederland	L	01-05-08	48	29,7	4	11,9*	Scheepvaartfinanciering (zeven

Bedrijf	Land	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag ING (€ mln)	Doel
BW Group	Bermuda	L	13-05-08	60	1.939,2	19	258,6*	tweedehands koelschepen)
Hapag-Lloyd AG	Duitsland	L	26-05-08	144	65,4	2	39,2*	Alg. bedrijfsdoeleinden
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	L	16-06-08	60	106,6	4	26,7	Scheepsfinanciering (acht chemische tankers, twee ethyleen tankers)
Vroon BV	Nederland	L	19-06-08	120	64,8	3	25,9*	Scheepvaartfinanciering (drie offshore bevoorradingsschepen, twee containerschepen)
Precious Shipping PCL	Thailand	L	03-07-08	48-120	253,7	6	30,4*	Scheepvaartfinanciering (15 bulkcarriers)
Aker Marine Contractors AS	Noorwegen	L	22-08-08	120	393,9	11	23,6*	Scheepsfinanciering (FPSO Dhirubhai 1)
Ship Finance International	Bermuda	L	03-09-08	60	964,6	11	133,7	Scheepvaartfinanciering (West Hercules en West Taurus semisubs)
BW Bulk	Bermuda	L	11-09-08	144	400,0	6	66,7*	Scheepvaartfinanciering
Boskalis Westminster NV	Nederland	L	16-07-09	36	350,0	7	50,0*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Vroon BV	Nederland	L	21-08-09	60	86,9	2	43,5*	Investeringen
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	O	23-10-09	60	750,0	5	150,0*	Algemene bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	A	10-12-09	-	230,0	4	86,3*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Deep Sea Drilling Co II KS	Noorwegen	L	18-12-09	42	104,6	3	41,8*	Herfinanciering
Teekay Corp	Canada	O	15-01-10	120	310,1	7	6,2	Alg. bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	L	23-03-10	9-36-60	1.050,0	9	157,5*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Ship Finance International	Bermuda	L	23-03-10	60	537,2	?	214,9*	Scheepvaartfinanciering (26 olietankers)
Overseas Shipholding Group Inc	VS	O	23-04-10	96	226,1	7	14,1	Alg. bedrijfsdoeleinden
AP Møller AS	Denemarken	L	23-09-10	60	5059,9	20	202,4*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Songa Offshore SE	Noorwegen	L	20-10-10	60	384,0	7	38,4*	Herfinanciering vloot van vijf rigs
IMC Holdings	Singapore	L	20-01-11	48	296,9	5	55,7	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Hapag-Lloyd AG	Duitsland	L	12-05-11	144	649,5	16	35,4*	Scheepvaartfinanciering (10 containerschepen), exportfinanciering
Songa Offshore SE	Noorwegen	L	22-08-11	51	291,7	9	21,9*	Scheepvaartfinanciering (Eclipse

Bedrijf	Land	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag ING (€ mln)	Doel
STX Pan Ocean Co	Zuid Korea	L	09-09-11	144	374,0	9	41,6*	schip), alg. bedrijfsdoeleinden Scheepvaartfinanciering (16 schepen)
					17.610,5		2487,9	

L = Lening; A = Aandelenuitgifte; O = Obligatie-uitgifte

*Geschat bedrag

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", *Thomson ONE Banker (www.thomsonone.com)*, bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", *Bloomberg Database*, bezocht in mei 2012.

Tabel 20 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 20 Beoordeling bankinvesteringen ING

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaart-bedrijven op MVO	Door screening van bedrijven wil ING voorkomen dat de bank scheepssloperijen financiert of transacties voor schepen die in Azië naar de sloop gaan (via <i>cash buyers</i>). Voor financiering van schepen die in andere landen dan in Azië worden gesloopt wordt doorgevraagd naar de manier waarop dat zal gebeuren. Rederijen worden verder bevroegd over de grootte en toestand van de vloot, vanwege het beleid dat er alleen jonge schepen worden gefinancierd.	<i>Guidance Notes - Environmental and Social Restrictions integrated in CDD</i> ofwel het restrictiebeleid van ING. Hierin staat dat (in)directe betrokkenheid in scheepsslopen (scheepssloperijen en tussenhandelaars) in Azië verboden is.	Ja.
Engagement met zeescheepvaart-bedrijven	Voor de algemene assessment over milieu en sociale kwesties worden vragen gesteld aan het bedrijf tijdens een eerste gesprek.	Conclusies (niet financieren) van adviezen van de afdeling Credit Risk Management Department aangaande twee cases: financiering van een tussenhandelaar en van de sloop van een schip.	Ja.
Bestuursniveau tijdens engagement	Er is contact met het hoogste management (de directie) en eventueel een aantal grote aandeelhouders.	Nee.	Ja. Onderbouwing van dit element niet cruciaal want element 2 is voldoende onderbouwd.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement:	Er wordt niet over de sloop gesproken met rederijen, bijvoorbeeld met bedrijven die een schip uit hun vloot -dat niet door ING is gefinancierd- hebben laten slopen in Azië. Alleen bij financiering van een schip dat naar een sloperij gaat wordt gevraagd naar het land waar het schip wordt gesloopt. Landen in Azië zijn bij dergelijke transacties namelijk uitgesloten.	N.v.t.	Nee.

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	ING zegt dat bij financiering van een schip dat naar een sloperij buiten Azië gaat afspraken worden gemaakt over de omstandigheden waaronder het schip wordt gesloopt. ING kon met documentatie aantonen dat ze aanvragen voor sloop in Azië afwijst (zie screening en engagement). Er worden geen afspraken gemaakt met bedrijven bij de bouw van nieuwe schepen of bij bedrijfsfinanciering van rederijen over hun sloopbeleid voor het schip of de hele vloot.	N.v.t.	Nee.
Afspraken opgenomen in financieringsovereenkomsten	Alle afspraken maken doorgaans deel uit van de overeenkomst met de klant, al dan niet in de originele financieringsovereenkomst of separaat vastgelegd, maar ING maakt geen afspraken over scheepsslopen met rederijen.	N.v.t.	Nee.
Projecten voor de bouw van nieuwe faciliteiten	ING wil helemaal niet betrokken zijn bij scheepssloopactiviteiten.	N.v.t.	Nee.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	ING heeft de bedrijven die uit de analyse van de EB komen vragen gesteld over de sloop, het schip en de locatie om meer inzicht te krijgen in de betrokkenheid van deze bedrijven. ING geeft aan dat ze de dialoog starten met de zeescheepvaartbedrijven en heeft de intentie om dit binnen 1 jaar te formaliseren en op te nemen in haar instrumenten.	Toezegging per e-mail ontvangen.	Ja.
Score:	3 (4 van 8 elementen = 50,0%)		

3.7.2 Vermogensbeheer

Tabel 21 geeft een overzicht van de investeringen van ING Groep in het kader van vermogensbeheer. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven door de verschillende dochtermaatschappijen van ING Groep worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. Op de meest recente rapportagedatum beheerde ING Groep aandelen van 16 verschillende zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepsslopende landen. Deze bedrijven overlappen gedeeltelijk met de zeescheepvaartbedrijven waar ING Groep bij betrokken is in de vorm van bankinvesteringen (zie Tabel 19). Het valt op dat de groep vooral aandelen beheert van Aziatische zeescheepvaartbedrijven. ING Groep beheert de aandelen via dochtermaatschappijen in Nederland, de Verenigde Staten, Zuid Korea en Hong Kong.

Voor elke investering is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

Tabel 21 ING Groep: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	ING Investment Management (Nederland)	Nederland	647	06-06-12	4,06	0,03
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	ING Investment Management	VS	48	11-06-12	0,25	0,00
AP Møller- Mærsk AS	Denemarken	ING Investment Management	VS	15	11-06-12	0,07	0,00
Azuma Shipping Co	Japan	ING Investment Management	VS	1.600	11-06-12	0,00	0,01
Baltic Trading	Marshall-eilanden	ING Investment Management	VS	18.700	11-06-12	0,06	0,11
Boskalis Westminster NV	Nederland	ING Investment Management (Nederland)	Nederland	2.891	06-06-12	0,08	0,00
Boskalis Westminster NV	Nederland	ING Investment Management	VS	2.504	11-06-12	0,07	0,00
China COSCO Holdings Co	China	ING Investment Management Korea	Zuid Korea	3.000	31-03-12	0,00	0,00
China Shipping Development Co	China	ING Investment Management (Nederland)	Nederland	304.000	06-06-12	0,17	0,02
China Shipping Development Co	China	ING Investment Management Asia Pacific (Hong Kong)	Hong Kong	330.000	30-04-12	0,19	0,03
China Shipping Development Co	China	ING Investment Management Korea	Zuid Korea	2.000	31-03-12	0,00	0,00
COSCO Pacific	Hong Kong	ING Investment Management	VS	320.697	11-06-12	0,29	0,01
Evergreen Marine Corp (Taiwan)	Taiwan	ING Investment Management (Nederland)	Nederland	4.273.263	06-06-12	2,02	0,12
Evergreen Marine Corp (Taiwan)	Taiwan	ING Investment Management Asia Pacific (Hong Kong)	Hong Kong	6.662.000	30-04-12	3,45	0,19
Evergreen Marine Corp (Taiwan)	Taiwan	ING Investment Management Korea	Zuid Korea	212.000	31-03-12	0,11	0,01
Hyundai Merchant Marine Co	Zuid Korea	ING Investment Management Korea	Zuid Korea	353	31-03-12	0,01	0,00
Iino Kaiun Kaisha	Japan	ING Investment Management	VS	9.700	11-06-12	0,03	0,01
International Shipholding Corp	VS	ING Investment Management	VS	3.730	11-06-12	0,07	0,05
Mitsui O.S.K. Lines	Japan	ING Investment Management	VS	342.000	11-06-12	1,05	0,03

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Nippon Yusen KK	Japan	ING Investment Management (Nederland)	Nederland	1.149.956	06-06-12	2,73	0,07
Nippon Yusen KK	Japan	ING Investment Management	VS	395.880	11-06-12	0,80	0,02
Orient Overseas (International)	Hong Kong	ING Investment Management	VS	20.000	11-06-12	0,10	0,00
STX Pan Ocean Co	Zuid Korea	ING Investment Management Korea	Zuid Korea	1.164	31-03-12	0,01	0,00
Yang Ming Marine Transport Corp	Taiwan	ING Investment Management (Nederland)	Nederland	19.200	06-06-12	0,01	0,00
Totaal						15,63	

Bron: Thomson ONE Banker, "Share ownership", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in juni 2012.

Tabel 22 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 22 Beoordeling vermogensbeheer ING

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaart-bedrijven op MVO	Voor elk bedrijf wordt onderzoek gedaan naar milieu en sociale issues. Dit is sectorspecifiek. Voor de sector scheepvaart wordt ook gekeken naar ontmanteling. Maar als het niet significant is, ten opzichte van andere onderwerpen, dan komt de betrokkenheid van een bedrijf bij scheepsslopen niet uit de screening naar boven. Dit is o.a. afhankelijk van de grootte van de vloot en de score op algemene duurzaamheids-criteria, dus alleen als het relevant en significant is.	Ja	Ja.
Engagement met zeescheepvaart-bedrijven	Als er aanwijzingen zijn voor structurele mensenrechtenschendingen of betrokkenheid bij milieuvervuiling wordt een engagementtraject gestart. Er zijn gesprekken gevoerd met zeescheepvaartbedrijven over andere duurzaamheids- onderwerpen, zoals <i>health & safety</i> en goed bestuur..	Nee.	Nee. De claim dat engagement met zeescheepvaartbedrijven plaatsvindt wordt als onvoldoende onderbouwd beschouwd.
Bestuursniveau tijdens engagement	In het geval er engagement plaatsvindt, is dit indien mogelijk met leden van de raad van bestuur en/of raad van commissarissen en anders wordt er gesproken met het hoofd investor relations, de secretaris van de raad van bestuur en /of een medewerker verantwoordelijk voor het duurzaamheidsbeleid van de onderneming.	Nee.	Nee.
Gespreksonder-	Scheepsslopen is geen	N.v.t.	Nee.

werpen tijdens engagement	standaardonderdeel van het engagement met rederijen. Als er bij een rederij een controverse speelt en de research provider oordeelt negatief over de onderneming, dan zullen de analisten en/of portfolio manager het onderwerp bespreken. Dit is tot nu toe nog niet het geval geweest.		
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Nee.	N.v.t.	Nee
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee.	N.v.t.	Nee
Score:	1 (1 van 6 elementen = 16%)		

3.7.3 Conclusies

Tabel 23 geeft een overzicht van de scores die ING in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 23 Scores ING Groep

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	3
<i>Vermogensbeheer</i>	1

3.8 NIBC

3.8.1 Bankinvesteringen

Tabel 24 geeft een overzicht van de bankinvesteringen van NIBC. NIBC heeft sinds begin 2007 11 keer geparticipeerd in leningen van acht verschillende zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepsslopende landen. De bank heeft in deze periode niet geparticipeerd in aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes. De meeste financiering werd verstrekt aan bedrijven die gevestigd zijn in Aziatische landen.

Tabel 24 NIBC: Participatie in leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag NIBC (€ mln)	Doel
Varsha Marine Pte	Singapore	L	11-07-07	120	65,5	6	8,7	Scheepsfinanciering
Zim Integrated Shipping Services	Israël	L	14-09-07	108	126,1	5	18,9*	Alg. bedrijfsdoeleinden, containerfinanciering
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	L	17-12-07	60-150	346,9	18	34,7*	Acquisitiefinanciering (Chembulk Tankers)
Berlian Laju Tanker	Indonesië	L	18-01-08	12	171,0	4	42,8*	Acquisitiefinanciering

Tbk PT								(Chembulk Tankers)
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	L	16-06-08	60	106,6	4	26,7	Scheepsfinanciering (acht chemische tankers, twee ethyleen tankers)
Berlian Laju Tanker Tbk PT	Indonesië	L	24-04-09	48	23,8	2	11,9*	Alg. bedrijfsdoeleinden
SK Summit	Panama	L	23-07-09	120	113,2	12	8,5	Scheepsfinanciering
H&K Shipping SA	Zuid Korea	L	29-07-09	120	102,5	11	9,3*	Scheepsfinanciering (Hyundai Technopia ship)
Vroon BV	Nederland	L	21-08-09	60	86,9	2	43,5*	Investerings
Deep Sea Drilling Co II KS	Noorwegen	L	18-12-09	42	104,6	3	31,4*	Herfinanciering
United Arab Chemical Carriers	Verenigde Arabische Emiraten	L	29-06-10	60	229,8	7	23,0*	Scheepsfinanciering (vijf product tankers, zes chemische tankers)
Totaal					1.476,9		259,4	

L = Lening; A = Aandelenuitgifte; O = Obligatie-uitgifte

*Geschat bedrag

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", *Bloomberg Database*, bezocht in mei 2012.

0 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 25 Beoordeling bankinvesteringen NIBC

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaart-bedrijven op MVO	De screening hangt af van de financieringsaanvraag. Als het om een bedrijfsfinanciering gaat spreekt NIBC met het betreffende bedrijf, als het om een schip gaat zowel met de eigenaar als de beoogde gebruiker (operator of charterer). Scheepvaartbedrijven worden gescreend op milieu en sociale issues volgens de eisen in het beleid voor de scheepvaartsector. Hierbij wordt een vraag gesteld over de leeftijd van de schepen.	<i>Sustainability Statement</i> aangaande de scheepvaartsector staat online. De Rapid Risk Screen bevat aantal vragen over het voldoen aan beleid NIBC.	Ja.
Engagement met zeescheepvaart-bedrijven	Een gesprek is standaardonderdeel van kredietaanvraag. NIBC vraagt naar de samenstelling van de vloot, hoe bedrijven de oudere schepen gaan vervangen en eventueel ook naar beleid op scrapping. Bij klanten met hoofdzakelijk nieuwe schepen wordt vooral gelet op de bedrijfsvoering van het schip. Na verstrekking van financiering vindt ten minste elk jaar een gesprek plaats of indien daar vanwege andere redenen aanleiding toe is.	De Checklist Shipping gaat uitgebreid in op milieu en sociale issues, inclusief van derden (scheepssloperijen).	Ja.
Bestuursniveau tijdens engagement	Dit hangt van de omvang van het bedrijf af. Bij een grote multinational bijvoorbeeld vindt een gesprek niet met de directeur plaats, bij een klein bedrijf met ongeveer 10 tankers weer wel.	Nee.	Ja. Onderbouwing van dit element niet cruciaal want element 2 is voldoende

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
			onderbouwd.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement	Als het om een bedrijf gaat met relatief veel oude schepen in de vloot of met schepen die tot einde levensduur door het bedrijf gebruikt worden praat NIBC over de aanpak voor ontmanteling. NIBC vraagt dan o.a. naar het beleid van het scheepvaartbedrijf en naar certificaten van de scheepssloperijen waar ze mee samenwerken. Uit een gespreksverslag blijkt dat één van de klanten van NIBC samenwerkt met een scheepswerf in China die schepen op duurzame wijze wil repareren en slopen. Uit een verslag met een ander bedrijf blijkt dat duurzaam slopen aan bod komt.	Verslagen van telefoongesprekken met twee verschillende scheepvaartbedrijven.	Ja.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	NIBC heeft bij financiering van een schip het bedrijf in kwestie gevraagd om beleid te maken voor de ontmanteling van het gefinancierde schip. De details van de transactie waren helemaal uitonderhandeld: schepen moeten ontmanteld worden volgens de IMO Richtlijnen voor scheepssloop.	E-mail met voorwaarden voor de transactie die is verstuurd aan het bedrijf. Documentatie van een duurzaamheidsstraining over deze case. Een van de afspraken ging over scheepsslopen.	Ja.
Afspraken opgenomen in financieringsovereenkomsten	Bij eerdergenoemde case waren de afspraken over scheepsslopen opgenomen in de voorwaarden voor de overeenkomst. Omdat de transactie uiteindelijk niet gesloten is, is er geen financiële overeenkomst die getoond kan worden. De case is bovendien een uitzondering in de portefeuille van NIBC, die voornamelijk jonge schepen financiert. Afspraken over sloop worden niet standaard in die financieringsovereenkomsten opgenomen.	N.v.t.	Nee.
Projecten voor de bouw van nieuwe faciliteiten	Hoewel er ooit een project in Groningen is beoordeeld op verzoek van het bedrijf en één van de klanten samenwerkt met een scheepswerf in China die schepen op duurzame wijze wil repareren en slopen, is NIBC niet actief op zoek naar dergelijke projecten. NIBC is ook niet actief in India, Bangladesh of Pakistan. Daar zal de bank dus niet snel een project financieren.	N.v.t.	Nee.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee.	N.v.t.	Nee.
Score:	3 (5 van 8 elementen = 62,5%)		

3.8.2 Vermogensbeheer

Er zijn geen beleggingen voor klanten door NIBC geïdentificeerd in de scheepvaartsector. Voor de categorie vermogensbeheer is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score niet actief toegekend.

3.8.3 Conclusies

Tabel 26 geeft een overzicht van de scores die NIBC in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 26 Scores NIBC

Categorie	Score
Bankinvesteringen	3
Vermogensbeheer	niet actief

3.9 Rabobank Groep

3.9.1 Bankinvesteringen

Tabel 27 geeft een overzicht van de bankinvesteringen van Rabobank. Rabobank heeft sinds begin 2007 zes keer geparticipeerd in leningen en aandelenuitgiftes van vier verschillende zeescheepvaartbedrijven. De bank heeft in deze periode niet geparticipeerd in obligatie-uitgiftes. De bedrijven waarin Rabobank heeft geïnvesteerd zijn allemaal gevestigd in Nederland. De meeste financiering is verstrekt voor scheepvaartfinanciering.

Tabel 27 Rabobank: Participatie in leningen, aandelenuitgiftes en obligatie-uitgiftes zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Type	Datum	Looptijd (maanden)	Bedrag totaal (€ mln)	Aantal banken	Bedrag Rabobank (€ mln)	Doel
Seahold NV	Nederland	L	01-05-08	48	29,7	4	5,9*	Scheepvaartfinanciering (zeven tweedehands koelschepen)
Vroon BV	Nederland	L	19-06-08	120	64,8	3	19,4*	Scheepvaartfinanciering (drie offshore bevoorradingsschepen, twee containerschepen)
Boskalis Westminster NV	Nederland	L	16-07-09	36	350,0	7	50,0*	Herfinanciering, alg. bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	A	10-12-09	-	230,0	4	28,8*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Boskalis Westminster NV	Nederland	L	23-03-10	9-36-60	1.050,0	9	157,5*	Acquisitiefinanciering (Smit International NV), alg. bedrijfsdoeleinden
Nile Dutch Africa Line NV	Nederland	L	17-01-11	60	97,9	2	49,0*	Scheepvaartfinanciering (vier containerschepen)
Totaal					1.822,4		310,6	

L = Lening; A = Aandelenuitgifte; O = Obligatie-uitgifte

*Geschat bedrag

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", *Bloomberg Database*, bezocht in mei 2012.

Tabel 28 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 28 Beoordeling bankinvesteringen Rabobank

Element	Beschrijving door de bank	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaartbedrijven op MVO	Een MVO-screening op sociale en milieuaspecten maakt deel uit van het financieringsproces. Hierin komen diverse milieu en sociale thema's aan de orde. Bij scheepvaartbedrijven komt scheepsslopen aan de orde.	Rabobank heeft aangetoond dat screening op sociale en milieuaspecten plaats vindt door inzage in beoordelingstool van relatiemanagers. Daarbij zijn echter geen specifieke screeningscriteria voor de scheepvaartsector getoond.	Ja, voldoende onderbouwd. Ontbreken specifieke criteria voor de scheepvaartsector is op dit punt niet cruciaal.
Engagement met zeescheepvaartbedrijven	Er vinden gemiddeld twee keer per jaar gesprekken plaats met zeescheepvaartbedrijven waar de bank een relatie mee heeft. In deze gesprekken worden regelmatig duurzaamheidsaspecten besproken. Specifieke aspecten ten aanzien van ontmanteling van schepen worden besproken indien de reder van plan is om een schip te laten slopen.	Nee. Rabobank is van mening dat regelgeving de bank belet om inzage te geven in klantgerelateerde informatie. .	Nee. De claim dat engagement met zeescheepvaartbedrijven plaatsvindt wordt als onvoldoende onderbouwd beschouwd.
Bestuursniveau tijdens engagement	Er is gemiddeld twee keer per jaar contact met een vertegenwoordiger van het hoogste bestuursorgaan (eigenaar, CEO, CFO) van zeescheepvaartbedrijven.	Nee. Rabobank is van mening dat regelgeving de bank belet om inzage te geven in klantgerelateerde informatie.	Nee.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement:	Specifieke aspecten ten aanzien van ontmanteling van schepen worden besproken indien de reder van plan is om een schip te laten slopen. Het land waar het schip gesloopt wordt komt daarbij aan de orde. In het algemeen financiert de Rabobank jonge tonnages (m.n. nieuwbouw). Sloop is dan geen issue. De schepen worden na een aantal jaren verkocht aan andere bedrijven die de schepengebruiken totdat ze gesloopt wordt, maar Rabobank is er dan niet meer bij betrokken. Er wordt ook niet over sloop gesproken met bedrijven die een schip uit hun vloot - dat niet door Rabobank is gefinancierd - lieten slopen in Azië.	N.v.t.	Nee
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Dat gebeurt nu niet, omdat Rabobank geen schepen financiert die oud zijn of gesloopt moeten worden. Dit zal mogelijk	N.v.t.	Nee

Element	Beschrijving door de bank	Documentatie	Oordeel
	veranderen door de aankomende beleidsaanscherping.		
Afspraken opgenomen in financierings-overeenkomsten	Dat gebeurt nu niet. In de ontwikkeling van beleidsaanscherpingen zal Rabobank Shipping bekijken of dit mogelijk en wenselijk is.	N.v.t.	Nee
Projecten voor de bouw van nieuwe faciliteiten	Het ontwikkelen van dergelijke projecten is niet de primaire taak van een bank, maar een zaak van ondernemers die daar levensvatbare kansen voor zien in de markt en daartoe risico nemen. Rabobank staat open voor deze partijen en kan deze partijen en haar klanten in de scheepvaartsector met elkaar in contact brengen. Daarnaast wendt de bank haar expertise en netwerk aan om verantwoorde sloop mee te nemen in financieringsoplossingen.	N.v.t.	Nee
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Rabobank Shipping is voornemens haar beleid m.b.t. scheepsslopen binnen 1 jaar aan te scherpen, zowel met betrekking tot screening en engagement als de beoordeling van financieringsaanvragen. Hierin zullen onder andere worden betrokken: de mate van voldoen aan relevante ILO-richtlijnen, lidmaatschap van International Ship Recycling Association (ISRA) en hoe het bedrijf omgaat met scheepssloop (land, locatie, selectiecriteria sloperij, beleid, plannen, realisatie etc.)	De genoemde toezegging is per e-mail ontvangen.	Ja
Score:	2 (2 van 8 elementen = 25,0%)		

3.9.2 Vermogensbeheer

Tabel 29 geeft een overzicht van de investeringen van Rabobank in het kader van vermogensbeheer. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven door de verschillende dochtermaatschappijen van Rabobank worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. De tabel laat zien dat Rabobank op de meest recente rapportagedatum aandelen beheerde van vier verschillende zeescheepvaartbedrijven, waarvan drie gevestigd in Azië en één in Nederland. Rabobank beheert de aandelen via dochtermaatschappij Robeco Institutional Asset Management, gevestigd in Nederland. Voor elke investering is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

Tabel 29 Rabobank: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Boskalis Westminster NV	Nederland	Robeco Institutional Asset Management	Nederland	70.000	11-06-12	2,03	0,07
COSCO Pacific	Hong Kong	Robeco Institutional Asset Management	Nederland	5.836.000	11-06-12	7,02	0,22
Mitsui O.S.K. Lines	Japan	Robeco Institutional Asset Management	Nederland	244.000	11-06-12	0,84	0,02
STX Pan Ocean Co	Zuid Korea	Robeco Institutional Asset Management	Nederland	1.685.100	11-06-12	7,01	0,82
Totaal						16,9	

Bron: Thomson ONE Banker, "Share ownership", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in juni 2012.

Tabel 30 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 30 Beoordeling vermogensbeheer Rabobank Groep

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaartbedrijven op MVO	Robeco maakt gebruik van ESG-profielen die door twee dataleveranciers worden opgesteld. Er wordt hierbij doorgaans rekening gehouden met de sector. De Robeco-beleggers bepalen vervolgens of het relevant is voor hun beslissing om wel of niet te investeren. Scheepsslopen is op dit moment geen onderwerp dat wordt meegenomen bij de screening van beleggingen in de scheepvaartsector.	Twee kwartaalverslagen over engagement en stemmen bij Robeco zijn overlegd. Het betreft hier geen cases uit de scheepvaartsector.	Ja. Ontbreken specifieke criteria voor de scheepvaartsector is op dit punt niet cruciaal.
Engagement met zeescheepvaartbedrijven	Op basis van de issues die uit de ESG-profielen komen en onderwerpen die door klanten worden aangedragen selecteert Robeco een aantal thema's waarop ze met bepaalde bedrijven gaat engagen. Scheepsslopen is geen apart thema. Ook over andere thema's vindt er geen engagement plaats met zeescheepvaartbedrijven.	N.v.t.	Nee
Bestuursniveau tijdens engagement	Op het gebied van <i>governance</i> (goed bestuur) spreekt Robeco bij voorkeur met de Raad van Bestuur. Milieu en sociale onderwerpen worden meestal via <i>investor relations</i> besproken. Maar met zeescheepvaartbedrijven vindt geen	N.v.t.	Nee

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
	engagement plaats.		
Gespreksonderwerpen tijdens engagement:	Met zeescheepvaartbedrijven vindt geen engagement plaats.	N.v.t.	Nee
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Het maken van afspraken is normaliter wel het beoogde resultaat van een dialoog. Maar scheepsslopen is geen engagement-thema.	N.v.t.	Nee
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Voor wat betreft het engagement zal Robeco in de toekomst focussen op minder thema's. Dus scheepsslopen zal niet worden toegevoegd aan het spectrum. Mogelijk kan dit wel een onderdeel worden van het thema arbeidsomstandigheden. Verder heeft de afdeling duurzaamheid en engagement de Robeco-beleggers gevraagd hier extra op te letten bij beleggingen in de scheepvaart sector en de dataleverancier gevraagd om het expliciet mee te nemen in de screening.	De verzoeken per e-mail aan de beleggers en de dataleverancier zijn doorgestuurd naar Profundo.	Nee. Omdat deze mails over screening gaan en Robeco voor screening al een punt scoort, wordt dit niet als nieuwe toezegging gezien. Het mogelijk opnemen van scheepsslopen in engagement over arbeidsomstandigheden is te onzeker.
Score:	1 (1 van 6 elementen = 16,6%)		

3.9.3 Conclusies

Tabel 31 geeft een overzicht van de scores die Rabobank Groep in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 31 Scores Rabobank Groep

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	2
<i>Vermogensbeheer</i>	1

3.10 SNS Reaal

3.10.1 Bankinvesteringen

Er zijn geen investeringen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door SNS Bank en SNS Regiobank. Voor de categorie bankinvesteringen is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score "niet actief" toegekend.

3.10.2 Vermogensbeheer

Tabel 29 geeft een overzicht van de investeringen van SNS Reaal in het kader van vermogensbeheer. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepsslopende landen, door de verschillende dochtermaatschappijen van SNS Reaal worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. SNS Reaal beheerde op de meest recente rapportagedatum aandelen van één zeescheepvaartbedrijf: het Nederlandse Boskalis Westminster NV. De aandelen worden beheerd via dochtermaatschappij SNS Asset Management NV, gevestigd in Nederland.

Er is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

Tabel 32 SNS Reaal: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Boskalis Westminster NV	Nederland	SNS Asset Management NV	Nederland	135.000	30-06-12	3,5	0,13

Bron: SNS Beleggingsfondsen, "Halfjaarbericht 2012", SNS Beleggingsfondsen, augustus 2012.

0 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 33 Beoordeling vermogensbeheer SNS Reaal

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaart-bedrijven op MVO	Voor elk bedrijf wordt onderzoek gedaan naar milieu en sociale issues door eigen analisten en een extern bureau. Per sector wordt bepaald welke indicatoren relevant zijn. Het bedrijf waarin SNS AM heeft geïnvesteerd, Boskalis, valt onder <i>capital goods</i> , waarvoor onder andere naar <i>waste management</i> in de keten en goed werkgeverschap wordt gekeken. Het onverantwoord slopen van afgedankte schepen komt daarnaast ook naar boven uit de <i>controversie screening</i> van de data provider.	Fundamentele beleggingsbeginselen. Indicatoren van de screening. Bericht externe research provider over Boskalis.	Ja.
Engagement met zeescheepvaart-bedrijven	Scheepsslopen is geen onderdeel van het proactieve engagement-programma waarbij met bedrijven gesproken wordt die risico lopen op het schenden van de beleggingsbeginselen van SNS AM, maar waarbij nog geen incidentente hebben plaatsgevonden. Deze vorm van engagement is in eerste instantie gericht op sectoren zoals mijnbouw, olie&gas, papier&bosbouw en landbouw. Als er aanwijzingen zijn voor structurele mensenrechtenschendingen of betrokkenheid bij milieuvervuiling, situaties die worden aangemerkt als schendingen van het beleid van SNS AM (responsief engagement). Dit kan bij rapportage over scheepsslopen het geval zijn. SNS AM is op de hoogte van onderzoek van het NGO Shipbreaking Platform naar Boskalis. SNS AM is na eigen onderzoek tot de conclusie gekomen dat dit geen schending is van onze Fundamentele Beleggingsbeginselen. Er is besloten om geen engagementtraject te starten. Er zijn geen	N.v.t.	Nee.

	andere bedrijven uit deze sector in de portefeuille die de Fundamentele Beleggingsbeginselen schenden en om deze reden voert SNS AM op dit moment geen engagement met zeescheepvaartbedrijven.		
Bestuursniveau tijdens engagement	Er is geen engagement met scheepvaartbedrijven geweest.	N.v.t.	Nee.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement	Er is geen engagement met scheepvaartbedrijven geweest.	N.v.t.	Nee.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Er is geen engagement met scheepvaartbedrijven geweest.	N.v.t.	Nee.
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee. In tegenstelling tot het onderzoek naar landgrabbing - waar SNS wel een toezegging om haar instrumenten te verbeteren heeft gedaan - raakt dit onderwerp weinig sectoren en bedrijven waarin SNS AM investeert.	N.v.t.	Nee.
Score:	1 (1 van 6 elementen = 16,6%)		

3.10.3 Conclusies

Tabel 34 geeft een overzicht van de scores die SNS Reaal in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 34 Scores SNS Reaal

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	niet actief
<i>Vermogensbeheer</i>	1

3.11 Triodos Bank

3.11.1 Bankinvesteringen

Er zijn geen investeringen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door Triodos Bank. Voor de categorie bankinvesteringen is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score "niet actief" toegekend.

3.11.2 Vermogensbeheer

Er zijn geen beleggingen voor derden geïdentificeerd in de scheepvaartsector door dochterbedrijf Triodos Investment Management. Voor de categorie vermogensbeheer is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score "niet actief" toegekend.

3.11.3 Conclusies

Tabel 35 geeft een overzicht van de scores die Triodos in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 35 Scores Triodos Bank

Categorie	Score
Bankinvesteringen	niet actief
Vermogensbeheer	niet actief

3.12 Van Lanschot

3.12.1 Bankinvesteringen

Er zijn geen investeringen geïdentificeerd in de scheepvaartsector door Van Lanschot Bankiers. Voor de categorie bankinvesteringen is, conform de vooraf vastgestelde beoordelingsmethode, de score “niet actief” toegekend.

3.12.2 Vermogensbeheer

Tabel 36 geeft een overzicht van de investeringen van Van Lanschot in het kader van vermogensbeheer. De tabel laat zien hoeveel aandelen van zeescheepvaartbedrijven die schepen hebben laten slopen in de grote scheepslopende landen, door de verschillende dochtermaatschappijen van Van Lanschot worden beheerd namens particuliere en institutionele beleggers. Van Lanschot beheerde op de meest recente rapportagedatum aandelen van één zeescheepvaartbedrijf: het Nederlandse Boskalis Westminster NV. De aandelen worden beheerd via dochtermaatschappij Kempen Capital Management, gevestigd in Nederland.

Er is ook aangegeven wat de marktwaarde van de aandelen op de genoemde rapportagedatum was, en welk percentage de aandelen uitmaken van het totaal aantal uitstaande aandelen van het bedrijf.

Tabel 36 Van Lanschot: Beheer van aandelen van zeescheepvaartbedrijven

Bedrijf	Land	Dochter	Land	# aandelen	Datum	Waarde (€ mln)	% alle aandelen
Boskalis Westminster NV	Nederland	Kempen Capital Management NV	Nederland	20.350	31-05-12	0,6	0,02

Bron: Thomson ONE Banker, “Share ownership”, *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in juni 2012.

Tabel 37 geeft voor elk van de elementen de activiteiten van de bank weer en de uiteindelijke beoordeling volgens de in dit onderzoek gehanteerde methode.

Tabel 37 Beoordeling vermogensbeheer Van Lanschot

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
Screening van zeescheepvaartbedrijven op MVO	Maakt deel uit van de screening door een extern bureau en de beleggers van Kempen. Op basis van de Basel conventie en diverse ILO-conventies zijn	In 2009 kwam er een alert over een buitenlands scheepvaartbedrijf uit de screening. Het bedrijf was in	Ja.

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
	indicatoren in de screening opgenomen die ertoe kunnen leiden dat scheepvaartbedrijven vanwege scheepssloop onder slechte arbeidsomstandigheden of grove milieuvervuiling als <i>alert</i> naar boven komen.	verband gebracht met scheepsslopen in India. Hiervan is het verslag met omschrijving van het incident en de conclusies uit oktober 2009 opgestuurd.	
Engagement met zeescheepvaart-bedrijven	Indien relevant, d.w.z. als de (periodieke) risicoanalyse aanleiding geeft om in gesprek te gaan over het MVO-beleid (alert). In eerste instantie wordt het bedrijf door het externe bureau namens om een reactie gevraagd op het omschreven probleem en als het nodig is worden er vervolgspraken gemaakt.	Bij bovengenoemde case over een buitenlands bedrijf is naar aanleiding van de alert contact opgenomen met het bedrijf. Dit is ook te lezen in het verslag.	Ja.
Bestuursniveau tijdens engagement	Indien nodig wordt er ook op een hoog bestuursniveau met bedrijven gepraat maar dit is niet de standaardprocedure. Meestal geeft de afdeling <i>investor relations</i> van een bedrijf voldoende informatie. Verder wordt er wel eens over de strategie en visie met financieel directeur gesproken.	Nee.	Ja. Onderbouwing van dit element niet cruciaal want element 2 is voldoende onderbouwd.
Gespreksonderwerpen tijdens engagement:	De gespreksonderwerpen hangen af van de toestand van de vloot en impact op bedrijfsactiviteiten. De focus in de gesprekken bij Boskalis (in dit geval door de beleggers van Kempen zelf) bijvoorbeeld lag op de beheersing van de capaciteit van de totale vloot waarvan het afstoten van een beperkt aantal schepen onderdeel uitmaakte. De informatie die de onderneming heeft gegeven over het beleid t.a.v. ontmanteling voldoende overtuigend: Boskalis selecteert zelf een scheepssloperij voor haar oude schepen op basis van duidelijke richtlijnen waaraan de werf moet voldoen. Boskalis heeft certificaten van Bureau Veritas en Germanischer Lloyd overhandigd waaruit blijkt dat de werf is beoordeeld op milieu- en sociale issues. Verder heeft Kempen met Boskalis gesproken over het ondertekenen van de Off-the-Beach verklaring. Maar Boskalis ziet nog geen goede alternatieven voor beaching. Als een scheepvaartbedrijf schepen op vrij jonge leeftijd verkoopt vindt Kempen het niet noodzakelijk om over sloop door te praten. Dit wordt wellicht anders als de voorgestelde EU-regelgeving doorgaat.	De uitkomst van het denkproces over scheepsslopen door Boskalis is te vinden in de maatschappelijke jaarverslagen van 2009 en 2011 en in het financiële jaarverslag 2009. Dat de analyse van de capaciteit van de vloot van Boskalis en veranderingen daarin deel uitmaken van de gesprekken met Boskalis blijkt uit diverse interne rapporten van Kempen.	Ja.
Afspraken tussen bankgroep en zeescheepvaartbedrijven	Ja. Bij de case met het Buitenlandse bedrijf zijn concrete afspraken gemaakt. De schepen krijgen een zogenaamd Green Passport (tegenwoordig een <i>Inventory of Hazardous Materials</i> - IHM-genoemd) waarin duidelijk is omschreven welke schadelijke stoffen er aan boord zijn. Zo kan er een passend ontmantelingsplan door de sloperij	Het verslag met omschrijving van het incident en de conclusies uit oktober 2009. Overigens belegt Kempen niet meer in dit bedrijf.	Ja.

Element	Beschrijving door de bankgroep	Documentatie	Oordeel
	worden opgesteld.		
Toezegging instrumenten voor verbeteren arbeidsomstandigheden scheepssloperijen	Nee.	N.v.t.	Nee.
Score:	4 (5 van 6 elementen = 83,3%)		

3.12.3 Conclusies

Tabel 38 geeft een overzicht van de scores die Van Lanschot in dit praktijkonderzoek heeft gekregen.

Tabel 38 Scores Van Lanschot

Categorie	Score
<i>Bankinvesteringen</i>	niet actief
<i>Vermogensbeheer</i>	4

3.13 Overzicht

Tabel 39 geeft een overzicht van de investeringen die bankgroepen de afgelopen vijf jaar hebben gedaan in zeescheepvaartbedrijven die in die periode schepen lieten slopen.

Tabel 39 Banken en scheepsslopen: investeringen

Bankgroepen	Investerings (€ mln)	
	Bankinvesteringen*	Vermogensbeheer
ABN Amro	1.031,2	4,0
AEGON	0,0	4,7
ASN Bank	0,0	0,0
Delta Lloyd	0,0	182,8
Friesland Bank	134,0	0,0
ING Groep	2.487,9	15,6
NIBC	259,4	0,0
Rabobank Groep	310,6	16,9
SNS Reaal	0,0	3,5
Triodos Bank	0,0	0,0
Van Lanschot	0,0	0,6

*Geschat bedrag

0 geeft een overzicht van de scores die de bankgroepen in dit praktijkonderzoek hebben gekregen.

Tabel 40 Banken en scheepsslopen: scores

Bankgroepen	Score praktijkonderzoek	
	Bankinvesteringen	Vermogensbeheer
ABN Amro	3	1
AEGON	niet actief	1
ASN Bank	niet actief	niet actief
Delta Lloyd	niet actief	1
Friesland Bank	1	niet actief
ING Groep	3	1
NIBC	3	niet actief
Rabobank Groep	2	1
SNS Reaal	niet actief	1
Triodos Bank	niet actief	niet actief
Van Lanschot	niet actief	4

Hoofdstuk 4 Analyse en conclusies

4.1 Investerings van Nederlandse bankgroepen

4.1.1 Selectie zeescheepvaartbedrijven

Als eerste stap in dit onderzoek is een lijst opgesteld van de zeescheepvaartbedrijven (inclusief bagger- en visserijbedrijven) waarin de Nederlandse bankgroepen de afgelopen vijf jaar investeerden. Voor de bedrijven op deze lijst is vervolgens nagegaan of zij de afgelopen vijf jaar een schip hebben laten slopen in één van de grote scheepsslopende landen. Er zijn 46 zeescheepvaartbedrijven geïdentificeerd die aan beide criteria voldeden. In totaal lieten deze bedrijven in de afgelopen vijf jaar ten minste 343 schepen slopen in een van de grote scheepsslopende landen. Relatief veel bedrijven hebben voor de sloop van een schip een sloperij in Bangladesh of India gekozen (respectievelijk 24 en 23), terwijl in totaal de meeste schepen in China werden gesloopt (196).

4.1.2 Bankinvesteringen

Voor de geselecteerde 46 zeescheepvaartbedrijven is vervolgens onderzocht welke Nederlandse bankgroepen hen door middel van bankinvesteringen (leningen, ondersteuning bij aandelen- en obligatie-uitgiftes) financieel hebben ondersteund. Uit deze analyse bleek dat vijf van de elf banken één of meerdere malen één van bovengenoemde zeescheepvaartbedrijven hebben gefinancierd: ABN Amro (in totaal ongeveer € 1031,2 miljoen), Friesland Bank (€ 134 miljoen), ING (€ 2487,9 miljoen), NIBC (€ 259,4 miljoen) en Rabobank (€ 310,5 miljoen). De instrumenten die deze banken inzetten om te bevorderen dat zeescheepvaartbedrijven hun schepen op verantwoorde wijze laten slopen, zullen in paragraaf 4.2 verder worden besproken.

De andere zes banken zijn niet actief in deze sector. ASN Bank geeft daarbij duidelijk aan dat zij niet investeert in deze sector omdat de sector weinig duurzaam is. De sociale aspecten en milieuproblemen zijn voor ASN Bank reden om de scheepvaartsector kritisch te beoordelen. Dat wil echter niet zeggen dat ASN Bank per definitie niet investeert in scheepvaart. Duurzame alternatieven zijn welkom, maar zolang investeringen niet kunnen voldoen aan de criteria van ASN Bank, zal zij niet actief op zoek gaan naar bedrijven in deze sector. De andere zes banken gaven geen argumentatie waarom zij niet in de zeescheepvaartsector actief zijn.

4.1.3 Vermogensbeheer

Voor de geselecteerde 46 zeescheepvaartbedrijven is eveneens onderzocht welke vermogensbeheerders die horen bij de onderzochte bankgroepen in de aandelen en/of obligaties van één of meerdere bedrijven beleggen. Voor zeven bankgroepen werden dergelijke beleggingen gevonden: ABN Amro (met een waarde van in totaal € 4 miljoen), AEGON (AEGON Investment Management, Kames Capital - € 4,7 miljoen), Delta Lloyd (Delta Lloyd Asset Management - € 182,8 miljoen), ING Groep (ING Investment Management - € 15,6 miljoen), Rabobank Groep (Robeco - € 16,9 miljoen), SNS Reaal (SNS Asset Management - € 3,5 miljoen) en Van Lanschot (Kempen Capital Management - € 0,6 miljoen). Behalve voor Delta Lloyd zullen de instrumenten die deze vermogensbeheerders inzetten in paragraaf 4.3 verder worden besproken.

Delta Lloyd heeft ervoor gekozen om niet mee te werken aan dit onderzoek omdat zij het onderwerp scheepsslopen niet relevant genoeg vindt om beleid voor te maken en er in het kader van de Eerlijke Bankwijzer aandacht aan te geven. Delta Lloyd is echter wel degelijk betrokken bij deze problematiek, als grootaandeelhouder van baggerbedrijf Boskalis.

De vermogensbeheerders van de andere vier bankgroepen zijn niet actief in deze sector en worden in dit onderzoek verder buiten beschouwing gelaten.

4.2 Instrumenten bankinvesteringen

4.2.1 Screening

De vijf banken die één of meerdere malen één van de 46 gevonden zeescheepvaartbedrijven hebben gefinancierd, voeren allemaal onderzoek uit om bedrijven te kunnen beoordelen op de mate waarin ze zijn blootgesteld aan milieu en sociale risico's. Friesland Bank en Rabobank gebruiken daarbij algemene duurzaamheidscriteria, terwijl ABN Amro, ING Bank en NIBC ook specifieke criteria voor de scheepvaartsector in het beleid hebben opgenomen waar tijdens de screening op wordt gelet. Tussen de banken zijn er nog meer verschillen ten aanzien van de manier waarop de screening wordt aangepakt.

ABN Amro en NIBC beoordelen de toestand van de vloot en de leeftijd van de schepen. Het financieringsbeleid is erop gericht om alleen in jonge schepen en in bedrijven met een jonge vloot te investeren, mede om betrokkenheid bij sloop te voorkomen. De screening moet hieraan bijdragen en andere risico's op het gebied van milieu, gezondheid, veiligheid en arbeidsomstandigheden in kaart brengen.

ING Bank heeft een restrictiebeleid voor scheepssloopactiviteiten. Dat wil zeggen dat er geen investeringen mogen plaats vinden in scheepssloperijen in landen zonder fatsoenlijke wet- en regelgeving, nader gespecificeerd als de scheepsslopende landen in Azië, en in de tussenhandelaars (*cash buyers* of *scrap traders*). Ook mogen geen transacties worden gefinancierd met schepen die in die landen worden gesloopt. De screening van ING Bank is erop gericht om deze transacties te voorkomen. Door verder alleen te investeren in schepen die relatief jong zijn gaat ING Bank ervan uit dat, in combinatie met het restrictiebeleid, de bank niet betrokken is bij scheepssloop. Maar er worden geen vragen gesteld aan de rederijen die, zoals de analyse in dit onderzoek laat zien, toch schepen laten slopen in Aziatische landen, ook al zijn dat geen schepen die ING Bank rechtstreeks financiert.

Rabobank zegt criteria met betrekking tot scheepssloop in het beleid te hebben opgenomen maar kon dit niet aantonen met documenten of inzicht geven in het bedrijvenbeoordelingssysteem voor accountmanagers. Wel geeft Rabobank aan dat de afdeling Shipping bezig is met een update van het beleid. Rabobank wil daarmee inspelen op ontwikkelingen in de scheepvaart.

Friesland Bank toetst de milieu en sociale risico's voorafgaand aan elke transactie. Ten tijde van de investering in een baggerbedrijf die in dit onderzoek naar voren is gekomen was dat echter nog niet zo. Wel kon worden achterhaald dat de verantwoordelijke accountmanager het duurzaamheidsverslag van het bedrijf heeft bekeken. Er waren en er zijn nog steeds geen specifieke criteria voor toetsing van bedrijven uit de scheepvaartsector opgesteld omdat de bank nauwelijks actief is in de sector. Ook hanteert Friesland Bank geen van de andere instrumenten die in dit onderzoek besproken worden. Nu Friesland Bank is overgenomen door Rabobank worden bovendien alleen aanvragen voor herfinanciering behandeld. Vanwege deze beperkte aanpak, wordt Friesland Bank in de rest van deze analyse niet meer besproken. De analyse in de volgende sub-paragrafen richt zich daarom op ABN Amro, ING, NIBC en Rabobank.

4.2.2 Engagement

Een gesprek met het bedrijf waarbij ook onderwerpen op het gebied van duurzaamheid en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) aan bod komen is bij de vier banken een standaardonderdeel van de kredietbeoordeling. Bij sommige banken worden in zo'n gesprek sectorspecifieke vragen gesteld. NIBC en ABN Amro stellen vragen over de vloot en over scheepssloop. Indien nodig worden onderwerpen tijdens vervolgesprekken nogmaals behandeld.

Indien de gevraagde financiering verstrekt wordt vinden gedurende de looptijd periodiek gesprekken en screening plaats. Tenslotte kan een bericht in de media over een controverser of een verzoek van een maatschappelijke organisatie aanleiding zijn om contact op te nemen met het bedrijf en navraag te doen over het gerapporteerde probleem. ING Bank en Rabobank hebben bijvoorbeeld - naar aanleiding van dit onderzoek - allebei vragen opgestuurd naar de bedrijven die in dit onderzoek naar voren komen. De resultaten daarvan zijn nog niet bekend, als ze al gedeeld zullen worden.

Banken rapporteren verder allemaal dat ze met het hoogste managementniveau het gesprek aan gaan. Dit is deels afhankelijk van de financiële relatie en de grootte van het bedrijf. ABN Amro illustreerde dit, als enige, met een gespreksverslag tussen een lid van de Raad van Bestuur en de verantwoordelijke accountmanager van de bank, met de eigenaar en directeur van een zeescheepvaartbedrijf.

4.2.3 Gespreksonderwerpen en afspraken rondom sloop

De vier banken stellen alle vier dat zij alleen jonge schepen of nieuwbouw financieren. Deze schepen worden na een aantal jaren verkocht aan een ander bedrijf waarbij de bank niet meer betrokken is. Als de nieuwe eigenaar mocht besluiten het schip te slopen heeft de bank daar dan ook niets meer mee te maken. Op deze manier hebben banken alleen indirect met scheepssloop te maken. Daarom, zeggen de banken, spreken we niet uitgebreid met scheepvaartbedrijven over de sloop van het gefinancierde schip. Dit geldt met name voor Rabobank en ING Bank, waarbij ING Bank deze strategie heeft bekrachtigd door haar restrictiebeleid (geen betrokkenheid bij scheepssloop-activiteiten in Azië).

Maar banken financieren ook de algemene bedrijfsvoering van bedrijven die schepen in de vaart hebben, niet alleen de schepen zelf. Bovendien klopt een zeescheepvaartbedrijf vaak juist voor de financiering van een nieuw schip bij de bank aan als het een ouder schip uit de vaart wil nemen. Banken die financiële relaties met zeescheepvaartbedrijven onderhouden, zijn daarom altijd in meer of mindere mate betrokken bij de scheepssloop-problematiek. Slechts twee banken houden daar wel rekening mee in hun gesprekken.

ABN Amro en NIBC hebben het onderwerp scheepssloop via de instrumenten die ze hanteren voor het beoordelen van een kredietaanvraag op de agenda staan tijdens de eerste gesprekken die ze met zeescheepvaartbedrijven voeren. Het doel is daarbij om inzicht te krijgen in de toestand van de vloot en in allerlei milieu en sociale issues die direct of indirect met de schepen te maken hebben.

NIBC vraagt naar de beleidsstukken van de klant op het gebied van milieu en sociale issues, waaronder scheepsslopen en recycling. NIBC wil ook inzicht in de certificaten die de schepen hebben. Tevens wil de bank weten wat de klant van derden, zoals scheepsloperijen, verlangt.

Ook ABN Amro vraagt naar de certificaten van de schepen (GreenAward en Green Passport) en of het bedrijf zich committeert aan ICS's Industry Code of Practice of de IMO Guidelines on Ship Recycling. Met name bij bedrijven met oude schepen in de vloot wordt hierover doorgepraat. Beide banken toonden dit aan door gespreksverslagen te overhandigen.

Hoewel slopen dus bij beide banken een onderwerp van gesprek is maakt ABN Amro nog geen afspraken met bedrijven over de sloop. NIBC heeft bij één voorgenomen transactie, bedoeld voor de financiering van een aantal oudere schepen, als voorwaarde gesteld dat de schepen die uiteindelijk worden verkocht voor recycling moeten voldoen aan de IMO Guidelines en een Green Passport moeten hebben. Aangezien deze transactie uiteindelijk niet is doorgedaan kan NIBC niet aantonen dat deze afspraak ook in de financiële overeenkomst is opgenomen. Ook op andere wijze werd niet aannemelijk gemaakt dat dit soort afspraken met zeescheepvaartbedrijven standaard in financiële overeenkomsten worden opgenomen. Dit komt met name doordat NIBC nauwelijks oude schepen financiert en NIBC deze afspraken niet relevant vindt voor de financiering van jonge schepen.

ING Bank en Rabobank konden niet aantonen dat er met bedrijven afspraken worden gemaakt over scheepssloop, noch dat deze afspraken in financiële overeenkomsten worden opgenomen. De strategieën van beide banken zijn er niet op bedacht dat bedrijven die ze financieren schepen laten slopen waar de bank indirect ook bij betrokken kan zijn. Wel geeft Rabobank aan dat er ontwikkelingen in de sector zijn die om aanscherping van het bankbeleid vragen. Rabobank zegt daarom toe om binnen een jaar wel instrumenten in te zetten om scheepsslopen met zeescheepvaartbedrijven te kunnen bespreken.

Ook ING doet een toezegging om haar instrumenten te verbeteren. Bij ING Bank loopt momenteel een intern onderzoek naar de praktijken van de bedrijven die volgens dit praktijkonderzoek door ING Bank worden gefinancierd én schepen slopen in Azië. Dit onderzoek wordt in de komende maanden geformaliseerd en structureel toegepast op nieuwe en bestaande klanten van ING Bank. Scheepvaartbedrijven zullen dan standaard worden bevraagd op hun beleid op scheepssloop en op welke standaarden zij daarop toepassen.

4.2.4 Projecten

Het financieren van duurzame sloopfaciliteiten - hetzij als nieuwbouw, hetzij door aanpassing van bestaande werven - is een manier voor de bank om direct bij te dragen aan verbetering van arbeidsomstandigheden in de sloperijsector. De banken zeggen echter nauwelijks actief te zijn in de regio waar dit het meest voor de hand ligt (Azië). Ook geven ze aan dat dit niet het type bedrijven is dat ze financieren. In het geval van ING Bank komt dit ook door het eigen restrictiebeleid, wat de bank ervan weerhoudt om scheepssloperijen in Azië te financieren. Anderzijds is de bank ook niet betrokken bij projecten voor duurzame scheepssloop in landen buiten Azië.

ABN Amro heeft een projectgroep opgestart om te onderzoeken hoe de bank duurzame en groene sloop kan stimuleren en zoekt partijen die voldoende commitment hebben om groen en duurzaam te slopen. De bank is ook betrokken bij het Sustainable Shipping Initiative (zie paragraaf 1.3.3) en heeft daar zitting genomen in een werkgroep over financiering van duurzame scheepvaart.

4.2.5 Conclusies

De vijf banken die investeren in scheepvaartbedrijven screenen bedrijven doorgaans op het gebied van duurzaamheid als onderdeel van de financieringsaanvraag. Friesland Bank en Rabobank gebruiken daarbij algemene duurzaamheidscriteria, terwijl ABN Amro, ING Bank en NIBC ook specifieke criteria gebruiken die voor de sector relevant zijn. Bij vier banken (ABN Amro, ING, NIBC en Rabobank) is een gesprek met het bedrijf waarbij ook onderwerpen op het gebied van duurzaamheid aan bod komen een standaardonderdeel van de kredietbeoordeling.

Friesland Bank heeft geen gesprekken gevoerd met scheepvaartbedrijven omdat het nauwelijks actief is in de sector en een enkele keer aansluit bij een financieringsconstructie voor scheepvaartbedrijven waar andere Nederlandse banken aan meedoen. Het onderzoek naar scheepvaartbedrijven is, zeker op gebied van duurzaamheid, dus marginaal en leidt niet tot engagement. Een toezegging om dit te veranderen is niet relevant want de bank behandelt alleen nog maar voor aanvragen voor herfinanciering in verband met de overname door Rabobank. Omdat Friesland Bank naast het element screening op geen enkel ander element positief scoorde, krijgt zij score 1.

Van de andere vier banken praten ING en Rabobank niet of nauwelijks met scheepvaartbedrijven over de sloop van hun schepen. De banken zien dit niet als een knelpunt, omdat er alleen jonge schepen worden gefinancierd en de bank niet betrokken is bij beslissingen omtrent ontmanteling. Deze banken spreken met de zeescheepvaartbedrijven alleen over de schepen die de banken zelf financieren, en spreken niet over de *Extended Producer Responsibility* van deze zeescheepvaartbedrijven voor hun hele vloot.

ABN Amro en NIBC kijken in de beoordeling van de schepen of de bedrijven die ze financieren wel naar de toestand van de vloot, de leeftijd van de schepen en het beleid ten aanzien van ontmanteling. Omdat in het screeningsproces van deze banken expliciet aandacht is voor scheepsslopen, komt dit onderwerp in gesprekken altijd aan bod. Vooral wanneer er relatief veel oude schepen in de vloot zitten wordt er met het bedrijf over doorgepraat. ABN Amro geeft aan dat deze gesprekken tot nu toe vooral goed gewerkt hebben voor de selectie van bedrijven die zo min mogelijk met sloop te maken hebben en dat er nog geen afspraken zijn gemaakt over scheepssloop. Dit wordt in de toekomst wel anders, het is meer dan ooit noodzakelijk om naar het bedrijf als geheel te kijken: de verwachting is dat er de komende jaren meer schepen moeten worden gesloopt.

Bij NIBC hebben gesprekken over sloop geleid tot een afspraak die in de overeenkomst van een voorgenomen transactie voor de financiering van meerdere schepen zou worden opgenomen. De deal is uiteindelijk niet doorgegaan. Het is echter wel een mooie illustratie van de mogelijkheid om gesprekken te voeren met een klant over scheepssloop. Het wordt binnen NIBC dan ook volop gebruikt bij trainingsdoeleinden over duurzaamheid. NIBC kan echter niet aantonen dat afspraken over scheepssloop nu standaard in de financiële overeenkomst worden opgenomen, dus ook bij financiering van jongere schepen.

Voor de bepaling van de scores is verder van belang dat ABN Amro als enige participeert in een concreet project dat is gerelateerd aan duurzame sloop. Voor Rabobank geldt dat deze bank als enige van mening is dat regelgeving de bank belet om inzage te geven in klantgerelateerde documentatie, waardoor de antwoorden van de bank ten aanzien van gesprekken met zeescheepvaartbedrijven als onvoldoende onderbouwd worden beschouwd. Rabobank en ING zeggen toe om het beleid en de instrumenten op het gebied van scheepsslopen verder te verbeteren.

Uiteindelijk komen ABN Amro en NIBC voor bankinvesteringen om deze redenen uit op een score 3 (5 van 8 elementen), ING op score 3 (4 van 8 elementen) en Rabobank op score 2 (met 2 van de 8 elementen).

4.3 Instrumenten vermogensbeheer

4.3.1 Screening

De screening van zeescheepvaartbedrijven door de vermogensbeheerders die tot de onderzochte bankgroepen behoren, verloopt anders dan de beoordelingsprocedure voor kredietverlening. De bedrijven waarin de vermogensbeheerders beleggingen hebben worden periodiek onderzocht op een aantal milieu- en sociale indicatoren gebaseerd op internationale richtlijnen en verdragen. De mate van detail hangt af van de richtlijnen die zijn opgenomen in het onderzoek en het bureau dat het onderzoek uitvoert (vaak is dit onderzoek uitbesteed). Geen van de vermogensbeheerders onderzoekt de bedrijven in de scheepvaartsector specifiek op hun omgang met de ontmanteling van schepen. Wel wordt er in het algemeen naar arbeidsomstandigheden gekeken, op basis van de UN Global Compact principes en de ILO-conventies. Als er in media- of NGO-publicaties een *controverse* of misstand wordt gemeld, wordt hierover een rapport opgesteld.

ING overhandigde een rapportage over een zeescheepvaartbedrijf waaruit duidelijk werd dat er naar diverse duurzaamheidscriteria gekeken wordt. SNS Reaal en Van Lanschot konden tevens laten zien dat door deze manier van screening daadwerkelijk scheepvaartbedrijven naar voren komen vanwege misstanden in de scheepssloperij. SNS Reaal overhandigde een bericht van de research provider over Boskalis. De case van Van Lanschot betrof een buitenlands bedrijf waarover in 2009 in de krant een artikel had gestaan in verband met sloop van een schip in India.

Bij de andere vermogensbeheerders leidde deze manier van screenen er niet toe dat er aandacht is besteed aan de wijze waarop de zeescheepvaartbedrijven in hun portefeuille hun schepen laten slopen.

4.3.2 Engagement

Omdat uit de screening niets ten aanzien van scheepsslopen naar voren kwam, was er voor de meeste vermogensbeheerders dus ook geen aanleiding om contact op te nemen met een zeescheepvaartbedrijf. Doorgaans ondernemen de vermogensbeheerders van AEGON, ING, SNS Reaal en Van Lanschot alleen actie als uit de screening een controverse of misstand naar voren komt. Het bedrijf wordt dan om een reactie gevraagd over de situatie. Indien nodig wordt er een gesprek gepland of worden er afspraken gemaakt over hoe het bedrijf de situatie gaat aanpakken of maatregelen neemt voor de toekomst. Omdat uit de screening van zeescheepvaartbedrijven op dit gebied nog nooit een controverse of misstand naar voren is gekomen, heeft AEGON nog nooit contact gelegd met een zeescheepvaartbedrijf. ING zegt met een aantal bedrijven te hebben gesproken over duurzaamheid, maar kon dit niet middels documentatie aantonen.

SNS Reaal concludeerde uit de analyse van de beschikbare informatie dat er geen directe aanleiding was om een engagement traject op te starten. Van Lanschot heeft naar aanleiding van de uitkomst van de screening wel vragen gesteld aan het buitenlandse bedrijf met sloopactiviteiten in India.

Vermogensbeheerders reageren echter niet alleen op controverses die uit hun screening naar voren komen. Het is ook mogelijk dat een vermogensbeheerder zelf contact opneemt met een bedrijf omdat men informatie vindt die daar aanleiding toe geeft of dat de vermogensbeheerder periodiek contact heeft met een bedrijf om goed op de hoogte te blijven van relevante ontwikkelingen. Ook dan kunnen aan duurzaamheid gerelateerde onderwerpen aan bod komen. Bij Van Lanschot is er om die reden veel contact met Boskalis. Het onderwerp scheepssloop kwam aan de orde bij het bespreken van de vloot en de plannen voor ontmanteling van een aantal oudere schepen. Volgens Van Lanschot heeft Boskalis voldoende overtuigende informatie geleverd (milieucertificaten) over de scheepssloperij die het bedrijf heeft geselecteerd en was er geen reden om hierover aanvullende afspraken te maken.

Robeco, de vermogensbeheerder van de Rabobank Groep, volgt een andere strategie. Robeco selecteert een aantal thema's op basis van de issues die uit bedrijfsprofielen naar voren komen en door haar klanten worden aangedragen. Voor ieder thema start Robeco dan met passende bedrijven een engagementtraject. Scheepssloperij is echter (nog) niet als apart thema geselecteerd en ook in het kader van andere, meer algemene thema's, zoals arbeidsomstandigheden, vindt geen engagement plaats met scheepvaartbedrijven.

4.3.3 Gespreksonderwerpen en afspraken rondom sloop

Zoals gezegd hebben drie van de vier vermogensbeheerders geen gesprekken gevoerd met scheepvaartbedrijven. Alleen Van Lanschot heeft met (twee) zeescheepvaartbedrijven over scheepssloop gesproken. Waar bij Boskalis vooral over scheepssloop werd gesproken als onderdeel van de analyse van de vloot en de verkregen informatie als toereikend werd beschouwd, werd met een buitenlands zeescheepvaartbedrijf gesproken vanwege de sloop van een schip in India. Het bedrijf zegde uiteindelijk toe om de schepen in haar vloot voortaan van een Green Passport te voorzien zodat er een passend recycling plan kan worden gemaakt. Er zijn geen afspraken gemaakt over de selectie van een scheepssloperij en de voorwaarden waaraan die zou moeten voldoen.

4.3.4 Conclusies

De screening die vermogensbeheerders inzetten om de risico's van hun portefeuille in kaart te brengen blijken in de meeste gevallen niet voldoende voor het detecteren van problemen met scheepssloop, aangezien er toch een aantal bedrijven in hun portefeuilles worden aangetroffen die in de grote scheepsslopende landen een schip hebben laten slopen. Omdat het risico heel groot is dat hierbij allerlei ILO-conventies en verdragen aangaande milieuvuiling worden geschonden is het verbazingwekkend dat er over deze bedrijven niets bekend is bij de vermogensbeheerders en dat er nauwelijks engagement plaats vindt.

Vijf van de zeven vermogensbeheerders kregen daarom een score 1. Hoewel ABN Amro en AEGON wel claimen duurzaamheidscriteria te betrekken in de screening van zeescheepvaartbedrijven werd hierover geen informatie overhandigd waardoor ook dit element niet gehonoreerd kon worden. Bij ING, Rabobank en SNS Reaal was het element over de screeningprocedure het enige dat gehonoreerd kon worden.

Bij Van Lanschot en SNS Reaal blijkt de screening de problemen rond scheepssloperij wel aan het licht te brengen. Maar SNS Reaal heeft vervolgens besloten geen engagementtraject te starten. De vermogensbeheerder van Van Lanschot deed dat wel en heeft ook over scheepssloop gesproken. Ook kon Van Lanschot aantonen dat er zelfs afspraken zijn gemaakt met een bedrijf. Van Lanschot heeft dan ook score 4 (5 van 6 elementen) gekregen.

Delta Lloyd tenslotte, kreeg een score 1 omdat ze geen medewerking heeft verleend aan dit onderzoek.

4.4 Aanbevelingen

1. Het beleid van de meeste banken is vooral gericht op het voorkomen van directe betrokkenheid bij sloop, door alleen jonge schepen te financieren. Maar ook die schepen zullen uiteindelijk moeten worden ontmanteld en dienen vaak ter vervanging van oude schepen die op korte termijn gesloopt moeten worden. Op basis van het Polluter-Pays Principle (ontwikkelt door de OESO en nu kern van het EU-beleid) en op basis van een aantal belangrijke verdragen (Basel Conventie, Rotterdam Conventie en Hongkong Conventie), zouden banken zeescheepvaartbedrijven moeten aanspreken op een verantwoord beheer van hun vloot, tijdens en na de actieve levensfase.
2. Banken zouden met zeescheepvaartbedrijven (inclusief bagger- en visserijbedrijven) afspraken kunnen maken over de manier waarop deze sloop zal plaatsvinden. Banken zouden met deze bedrijven ten minste kunnen afspreken dat schepen de juiste informatie om een passend sloopplan te kunnen maken aan boord hebben (Green Passport of een Inventory of Hazardous Materials, IHM). Bij de bouw van een schip moet ook al rekening gehouden worden met de eindfase door materialen te gebruiken die gemakkelijk te verwijderen en opnieuw te gebruiken zijn.
3. Bankgroepen zouden daarnaast meer alert moeten zijn op de mogelijkheid dat zij betrokken zijn bij sloop via algemene bedrijfsfinanciering van een rederij of via het financieren van nieuwe schepen die oude - te slopen - schepen moeten vervangen. Tijdens kredietbeoordelingen zou het sloopbeleid van een reder aandacht moeten krijgen, evenals de leeftijd en toestand van de schepen in de vloot. Indien de reder nog geen beleid heeft zou de bank kunnen aandringen op de ontwikkeling daarvan. Deze afspraken zouden moeten worden opgenomen in de financieringsovereenkomst.
4. De bank zou moeten controleren of in het sloopbeleid van het scheepvaartbedrijf ten minste de volgende elementen zijn opgenomen:
 - Op welke leeftijd schepen doorgaans vervangen worden en wat er dan mee gebeurt (verkocht voor de vaart of voor de sloop);
 - Dat elk schip een IHM certificaat heeft;
 - Welke criteria worden gehanteerd om een sloperij te selecteren (landen, locaties, eisen aan de werf, certificaten);
 - Dat een tussenhandelaar verplicht wordt ook met deze criteria te werken;
 - Welke afspraken er zijn gemaakt met een sloopbedrijf om de faciliteiten te verbeteren.
5. Vermogensbeheerders zouden meer sectorspecifieke indicatoren in de screening kunnen opnemen die informatie verschaffen over de vloot, de leeftijd van schepen, en beleid voor sloop. Informatie over scheepvaartbedrijven is onder andere te verkrijgen via gespecialiseerde databases zoals IHS Fairplay. Nu hangt de kans dat een scheepvaartbedrijf uit de screening naar voren komt in verband met sloop te veel af van berichten in de media en andere niet sectorspecifieke bronnen.
6. Zowel banken als vermogensbeheerders kunnen gesprekken met zeescheepvaartbedrijven aangaan en afspraken met deze bedrijven maken. Dergelijke instrumenten zijn er voornamelijk op gericht om arbeidsomstandigheden op sloopbedrijven te verbeteren middels het aanspreken van de zeescheepvaartsector op de situatie in hun waardeketen (bouw, gebruik en ontmanteling van een schip). Door

selectie van duurzame en verantwoorde sloperijen te bevorderen kunnen andere sloperijen worden gestimuleerd ook maatregelen te nemen.

7. Er zijn echter ook directere manieren voor verbetering van arbeidsomstandigheden mogelijk door de bouw en aanpassing van duurzame en verantwoorde faciliteiten voor scheepsontmanteling te financieren of op andere wijze te stimuleren (bijvoorbeeld door lid te worden van het Sustainable Shipping Initiative). Bankgroepen doen dit niet of nauwelijks en zouden op zijn minst kunnen onderzoeken welke rol zij hierin kunnen spelen.
8. Ten slotte zouden bankgroepen veel transparanter moeten zijn over hun investeringen en over de resultaten van gesprekken met zeescheepvaartbedrijven aangaande MVO en scheepsslopen. Bankgroepen zouden hierover bijvoorbeeld kunnen rapporteren in jaarverslag of rapporten over verantwoord beleggen en hun accountmanagers notities van (telefoon)gesprekken met klanten laten maken en toe te voegen aan klantdossiers. Op die manier is er meer informatie beschikbaar wanneer er wordt gevraagd hoe een bank met bepaalde maatschappelijke onderwerpen omgaat.

Bijlage 1 Overzicht gesloopte zeeschepen

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de schepen die de geselecteerde zeescheepvaartbedrijven hebben laten slopen in de periode 2007-2012. De geselecteerde bedrijven lieten in deze periode schepen slopen in de grote scheepsslopende landen en hadden in deze periode een financiële relatie met een of meer van de 11 Nederlandse bankgroepen.

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
Aker Marine Contractors	1	Chittagong: Smart, a tanker (17/03/2010).	0		0		0		0	
AP Møller-Maersk	0		3	Alang: Abby G, a Logistics Vessel (10/08/2010); Endeavour, a Ro-Lo (6/01/2010); Endure, a Ro-Lo (8/01/2010).	0		17	Jiangyin, Jiangsu (15): 1/04/2007, 23/05/2011, 15/02/2009, 20/02/2009, 1/12/2010, 21/10/2010, 14/11/2009, 27/06/2009, 26/06/2009, 25/06/2009, 26/03/2009, 5/02/2010, 15/05/2011, 15/04/2009, 31/07/2010. Xinhui, Guangdong (1): 7/03/2009. Shanghai (1): 29/06/2009.	0	
Azuma Shipping Co	0		1	Alang: Asian Queen, a bulker (4/12/2009)	0		0		0	
Berlian Laju Tanker	3	Chittagong: Anggraini, a tanker (16/02/2012); Dewi Madrim, a tanker (15/03/2009); Don, a tanker (10/02/2008).			3	Gadani: Anjani, a tanker (29/10/2011); Barunawati, a tanker (3/11/2011); Tridonawati, a tanker (10/02/2012).	0		0	
Boskalis Westminster	0		2	Alang: Alpha B, a Hopper Suction Dredger (1/02/2011); Cetus, a Rock Laying Ship (14/10/2011).	0		0		0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
BW Bulk	9	Zie BW Group	9	Zie BW Group	1	Zie BW Group	0		0	
BW Group	9	Chittagong: Avour, a crude oil tanker (14/03/2009); BW Herakles, an LPG carrier (25/07/2009); BW Rachel, an LPG carrier (7/09/2009); BW Saga, an LPG carrier (25/06/2009); Gold, an LPG carrier (8/03/2008); Havdrott, an LPG carrier (6/06/2007); Havkong, an LPG carrier (2/10/2009); Hekabe, an LPG carrier (7/10/2009); Lim, an LPG carrier (16/10/2008).	9	Alang: Berge Arrow, an LPG carrier (5/05/2007); Berge Frost, an LPG carrier (4/03/2011); BW Hemina, an LPG carrier (7/07/2009); BW Ragnhild, an LPG carrier (28/08/2010); Havfru, an LNG carrier (22/05/2007); Havpil, an LPG carrier (18/03/2007); Norsea, a tanker (16/02/2007); Rim, (2/04/2009); Soni, a tanker (8/01/2008).	1	Gadani: Sun, a tanker (30/05/2009)	0		0	
China COSCO Holdings Co	7	Chittagong: Bao Tong Hai, a bulker (4/06/2011); Danning Princess, a bulker (16/12/2008); Fortune, a bulker (1/05/2011); Heng Le, a tanker (26/04/2008); Jimrich, a bulker (5/07/2011); Nan, a bulker (10/05/2009); Run, a dry cargo (13/11/2008)	2	Mumbai: Golden Huayang, a bulker (18/01/2011). Alang: Grace Star, a tanker (22/01/2011).	0		39	China (no precision): 31/03/2009, 31/12/2009, 28/07/2009, 27/10/2010, 9/01/2009, 31/03/2009, 1/09/2009, 17/03/2007, 31/03/2009, 15/11/2010, 1/11/2010, 14/03/2009. Xinhui, Guangdong: 14/01/2009, 1/11/2011, 10/12/2011, 22/01/2009, 8/01/2009, 10/02/2009, 19/10/2011, 26/09/2011, 20/06/2011, 1/02/2011, 17/10/2011, 11/08/2009, 24/08/2010, 10/02/2010, 29/04/2009, 25/07/2011, 30/12/2011, 21/09/2009,	0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
								15/10/2011. Jiangyin, Jiangsu: 29/10/2010, 22/09/2011, 4/11/2009, 11/04/2011, 12/01/2011. Taizhou, Jiangsu: 21/04/2011. Zhangjiagang, Jiangsu: 25/06/2011. Wuhu, Anhui: 1/03/2009.		
China Shipping Container Lines Co	1	Chittagong: Li Feng, a bulker (18/12/2008)	1	Alang: Xiang Qian, a Container Ship (8/08/2009)	0		44	China (no precision): 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/06/2007, 1/12/2007, 1/12/2007, 1/12/2007, 1/12/2007, 1/12/2007, 1/12/2007, 1/01/2008, 1/12/2008, 1/03/2009, 1/11/2009, 1/04/2010, 10/12/2010. Xinhui, Guangdong: 15/08/2009, 24/06/2009, 13/11/2010, 2/09/2011, 30/11/2008, 30/11/2010, 25/10/2009, 27/06/2011, 27/02/2011. Huangpu, Guangdong: 1/06/2007. Shanghai: 9/01/2007. Wuhu, Anhui: 15/03/2009, 31/05/2009, 1/06/2009, 28/12/2010, 29/12/2011, 28/12/2011. Jingjiang, Jiangsu: 1/12/2010, 1/03/2011, 2/01/2011. Jiangyin, Jiangsu: 2/02/2011. Ningde, Fujian: 20/05/2011	0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
China Shipping Development Co	1	Zie China Shipping Container Lines	1	Zie China Shipping Container Lines	0		44	Zie China Shipping Container Lines	0	
CMA CGM	1	Chittagong: CMA CGM Potomac, a Container Ship (30/01/2009).	2	Alang: Agdal, a RoRo (8/08/2008); Star 1, a tanker (27/02/2010).	1	Gadani: Star 2, a tanker (25/02/2010).	1	Xinhui, Guangdong: 16/07/2009	0	
COSCO Pacific	7	Zie China COSCO Holdings Co	2	Zie China COSCO Holdings Co	0		39	Zie China COSCO Holdings Co	0	
COSCO Shipping Co	7	Zie China COSCO Holdings Co	2	Zie China COSCO Holdings Co	0		39	Zie China COSCO Holdings Co	0	
Crowley Maritime Corporation	0		1	Alang: Ridge, a tanker (18/08/2011)	0		0		0	
Deep Sea Drilling Co II	1	Chittagong: Uma, a tanker (17/05/2008) - by Odfjell ASA.	6	Alang: JO Lonn, a tanker (18/11/2009); JO Oak, a tanker (10/10/2009); JO Rogn, a tanker (8/05/2007) - send by Odfjell JO; Bow Fighter, a tanker (23/03/2010); Bow Maasslot, a tanker (5/02/2010); Bow Maasstroom, a tanker (26/02/2010); Bow Panther, a tanker (1/02/2011); Bow Power, a tanker (19/03/2010); Bow Prosper, a tanker (26/01/2012); Bow Puma, a tanker (6/05/2011); Castor, a tanker (3/03/2007); Jacaranda, a tanker (6/03/2007) - send by Odfjell ASA.	0		1	Jiangyin, Jiangsu: 7/06/2010 - by Odfjell ASA.	0	
DVMP	1	Chittagong: Cherkassy, a dry cargo (20/10/2009).	5	Alang: Amderma, a RoRo (25/12/2011); Botsman Moshkov, a dry cargo (3/05/2007); Gamzat Tsadasa, a Container Ship	0		4	Zhangjiagang, Jiangsu: 2/02/2009, 11/02/2009, 1/06/2009. Jingjiang, Jiangsu: 24/05/2009.	0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
				(27/12/2008); Khudozhnik loganson, a Container Ship (19/02/2007); Khudozhnik Zhukov, a Container Ship (19/01/2007).						
Evergreen Marine Corporation	1	Chittagong: Uni, a Container Ship (5/01/2007)	0		0		11	China (no precision): 24/11/2009. Xinhui, Guangdong: 4/11/2009, 23/07/2009, 30/06/2009, 3/06/2009, 29/06/2009, 6/11/2009, 18/01/2012, 10/01/2012. Taizhou, Jiangsu: 29/06/2009. Xiamen, Fujian: 6/11/2008.	1	Aliaga: 9/07/2010
First Financial Corporation	0		1	Mumbai: Padova, a reefer (3/07/2009)	0		0		0	
H&K Shipping	1	Chittagong: Oceania 1, a bulker (15/01/2009)	1	Alang: Island, a bulker (18/06/2011).	0		0		0	
Hapag-Lloyd	0		6	Alang: Ela, a Container Ship (21/08/2009); Express, a Container Ship (13/05/2010); Heron, a Container Ship (9/03/2011); Lilly 2, a Container Ship (17/12/2009); Mica, a Container Ship (8/09/2009); Oia, a Container Ship (21/08/2009).					0	
Hyundai Merchant Marine Co	0		0		0		0		0	
Iino Kaiun Kaisha	0		0		0		2	Xinhui, Guangdong: 7/07/2009. China (no precision): 1/05/2010.	0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
IMC Holdings	1	Chittagong: Maritime Faith, a bulker (19/01/2010).	0		0		0		0	
International Shipholding Corporation	1	Chittagong: Rhine Forest, a Roro (11/01/2008)	3	Alang: Atlantic Forest, a Roro (5/05/2007); Hari Bhum, a Container Ship (22/08/2009); Intra Bhum, a Container Ship (15/04/2010).					0	
Mitsubishi Logistics Corporation	0		0		0		1	Xinhui, Guandong: 25/03/2010	0	
Mitsui O.S.K. Lines	2	Chittagong: "Azalea Ace", a Roro (1/01/2009); "Gardenia Ace", a Roro (27/01/2009).	18	Alang: "Atlantic Liberty", a tanker (24/12/2011); "Atlantic Prosperity", a tanker (14/02/2012); "Brilliant Ace", a Roro (10/04/2009); "Crystal Ace", a Roro (8/05/2009); "Japan Platanus", a bulker (14/06/2011), "Lilac Ace", a Roro (21/04/2010); "Mercury Ace", a Roro (3/03/2010); "Minesa", a tanker (8/02/2012); "MOL Fortune", a container ship (8/06/2009); "MOL Ingenuity", a container ship (25/05/2009); "MOL Initiative", a container ship (25/05/2009); "MOL Liberty", a container ship (21/07/2009); "MOL Pride", a container ship (8/10/2009); "MOL Thames", a container ship (28/05/2009); "MOL Wellington", a container ship (22/03/2009); "Noble Ace", a Roro (18/12/2008); "Rion", a tanker (11/01/2012).	0		22	Xinhui, Guandong: 19/02/2009, 24/09/2009, 12/03/2009, 2/02/2009, 2/02/2009, 1/03/2011, 15/06/2009, 12/01/2010, 17/01/2010, 24/07/2009, 31/07/2009, 10/09/2009, 11/04/2011. Jiangyin, Jiangsu: 7/03/2010, 28/02/2009, 18/05/2010, 5/09/2009, 3/01/2009, 24/10/2011, 20/12/2008, 25/02/2009, 27/11/2008.	0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
Nile Dutch Africa Line	0		4	Spector, under flag of Comoros, in 2010 to Alang. Furthermore: Alang: "Anza", a Roro (28/09/2010); "Atlantis", a Roro (9/09/2010); "Prominence", a Roro (18/01/2010).					0	
Nippon Yusen	1	Chittagong: "Leader", a Roro (15/07/2011).	5	Alang: "Express", a Roro (11/02/2009); "Leader", a Roro (7/01/2010); "Stolt Acacia", a tanker (6/05/2011); "Stolt Azalea", a tanker (25/06/2010); "Stolt Lily", a tanker (25/06/2010)	0		26	Jiangyin, Jiangsu: 28/02/2009, 4/01/2009, 31/03/2009, 21/01/2010, 30/03/2011, 3/12/2011, 21/07/2009, 23/02/2010, 9/02/2009, 18/01/2009. Xinhui, Guangdong: 11/02/2009, 3/11/2009, 22/12/2011, 5/11/2009, 17/01/2010, 21/03/2009, 7/04/2010, 24/03/2010, 1/03/2009, 11/02/2009, 19/10/2009, 14/08/2009, 7/02/2010, 8/04/2011. Shanghai, China: 9/06/2009, 8/07/2009	0	
Oppstartsfase I ASA	3	Chittagong: "Esra", a Roro (15/02/2012); "Eternal Clipper", a Roro (12/03/2009); Eternal Mariner, a Roro (11/02/2009).	0		0		3	Jiangyin, Jiangsu: 6/03/2009. Xinhui, Guangdong: 3/05/2010, 16/05/2010. China (no precision): 26/05/2010.	0	
Orient Overseas (International)	0		0		0		4	Taizhou, Jiangsu: 20/10/2009, 2/03/2010, 16/01/2010. Xinhui, Guangdong: 22/07/2009.	0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
Overseas Shipholding Group	0		0		0		4	Zie Orient Overseas (International)	0	
PMP	3	Chittagong: "Gornopravdinsk", a tanker (9/10/2007); "Valentin Tsvetkov", a tanker (18/03/2010).	0		0		0		0	
Precious Shipping	0		0		1	Gadani: "Suthathip Naree", a bulker (19/03/2009)	0		0	
Seahold	0		5	Alang: "Cape Passero", a Reefer (22/03/2011); "Cape Vincente", a Reefer (11/08/2011); "Cloudy Bay", a Reefer (18/11/2011); "Fiona", a Reefer (26/03/2011); "Spring Tiger", a Reefer (6/01/2011).	0		0		0	
Ship Finance International	0		0		1	Gadani: "Front Sabang", a tanker (31/07/2010)	0		0	
SK Summit	1	Chittagong: Pioneer, a tanker (5/06/2008).	0		0		0		0	
Songa Bulkers	1	Chittagong: Anette, a tanker (16/03/2010).	0		0		0		0	
Songa Offshore	1	Zie Songa Bulkers	0		0		0		0	
STX Pan Ocean Co	1	Chitagong: Ocean P, a bulker (22/06/2011).	2	Alang: S. Venus, a bulker (24/12/2011); Ocean Queen, a bulker (date uncertain; 2012).	2	Gadani: Ocean Friend, a bulker (5/11/2011); Ocean Host, a bulker (5/11/2011).	11		0	
Teekay Corporation	1	Chitagong: in 2007	0		0		0		0	

Bedrijf	Bangladesh		India		Pakistan		China		Turkije	
	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details	#	Details
United Arab Chemical Carriers	1	Chittagong: Al Farabi, a tanker (29/04/2010).	0		0		0		0	
Varsha Marine	2	Chittagong: Punita, a tanker (1/04/2010); Sadanand, a tanker (26/07/2009).	1	Alang: Devsi, a tanker (15/02/2010).	2	Gadani: Premvati, a tanker (11/03/2010); Soli, a tanker (18/01/2007).			0	
Vroon	0		6	Alang: Eurasian Alliance, a Roro (28/04/2009); Eurasian Brilliance, a Roro (10/06/2009); Eurasian Chariot, a Roro (27/04/2009); Hereford Express, a Dry Cargo ship (23/12/2011); Limousin Express, a Dry Cargo ship (4/06/2011); Merino Express, a Dry Cargo ship (18/08/2009).	0		0		0	
Wan Hai Lines	1	Chittagong: Fu Chun, a Container Ship (5/05/2010).	0		0		1	Xinhui, Guangdong: 23/12/2009	0	
Yang Ming Marine Transport	1	Chittagong: YM Galaxy, a Container Ship (29/11/2008).	3	Alang: Euro, a Conatiner ship (10/01/2012); YM Ocean, a Container Ship (31/01/2009); YM Prominence, a Container Ship (22/08/2009).			9	Xinhui, Guangdong: 15/01/2009; 9/01/2009; 13/01/2009; 2/01/2009; 22/05/2009; 18/01/2009. Guangzhou, Guangdong: 8/01/2009; 6/01/2009. Jiangyin, Jiangsu: 12/12/2008.	0	
Zim Integrated Shipping	0		2	Alang: Colombo Star II, a Container Ship (6/08/2009); Jakarta Star II, a Container Ship (15/02/2010).	0		0		0	

Bron: Thomson ONE Banker, "Advanced Search", *Thomson ONE Banker* (www.thomsonone.com), bezocht in mei 2012; Bloomberg Database, "Loan finder", *Bloomberg Database*, bezocht in mei 2012; Onderzoek naar scheepseigenaren door NGO Shipbreaking Platform die gebruik maakt van IHS Fairplay data, juli 2012.

Bijlage 2 Bronverwijzingen

- 1 UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2011", *UNCTAD*, november 2011.
- 2 UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2011", *UNCTAD*, november 2011.
- 3 IACS, "Home", *International Association of Classification Societies (IACS, www.iacs.org.uk)*, bezocht in september 2012.
- 4 Blankesteyn, T.P., "Persoonlijke mededeling", *Sea2Cradle*, 28 juni 2012.
- 5 Bhargava, R., "Persoonlijke mededeling", *Green Recycling department Wilhelmsen Shipmanagement*, 22 september 2012; Germann, H., "Persoonlijke mededeling", *GSR Services*, 24 september 2012.
- 6 Sea2Cradle, "Services", *Website Sea2Cradle (www.sea2cradle.com)*, bezocht in september 2012.
- 7 WSM, "Green Ship Recycling", *Website Wilhelmsen Ship Management (www.wilhelmsen.com)*, bezocht in september 2012.
- 8 GSR, "About us", *Website GSR Services (www.gsr-services.com)*, bezocht in september 2012.
- 9 EC, "Commission Staff Working Document. Impact Assessment.", *European Commission*, 23 februari 2012; NPS, "Annual Report 2011", *NGO Platform on Shipbreaking*, april 2012.
- 10 IFHR, "Childbreaking Yards - Child Labour in the Ship Recycling Industry in Bangladesh", *International Federation of Human Rights*, oktober 2008.
- 11 EC, "Commission Staff Working Document. Impact Assessment.", *European Commission*, 23 februari 2012.
- 12 NPS, "Ship breaking continues to kill workers in Bangladesh", *Persbericht NGO Shipbreaking Platform*, 14 september 2012.
- 13 NPS, "Off The Beach! Green and Safe Ship Recycling", *NGO Platform on Shipbreaking*, 2009.
- 14 Hougee, M., "Persoonlijke mededeling", *Stichting De Noordzee*, 21 september 2012.
- 15 Roos, W., "Persoonlijke mededeling", *FNV Mondiaal*, juni 2012.
- 16 Ministerie van Industrie, "The Ship Breaking and Ship Recycling Rules", *Government of the People's Republic of Bangladesh, Ministry of Industries*, 2011.
- 17 Uytendaal, A., "Persoonlijke mededeling", *ISRA*, 24 juli 2012.
- 18 Bhargava, R., "Persoonlijke mededeling", *Green Recycling department Wilhelmsen Shipmanagement*, 22 september 2012.
- 19 Hougee, M., "Persoonlijke mededeling", *Stichting De Noordzee*, 21 september 2012.
- 20 Vardar, E., "Fate of Shipbreaking Wastes in Turkey. Downstream Waste Management at Aliğa Shipbreaking Yards in Turkey", *NGO Shipbreaking Platform*, 2009.
- 21 IMO, "Major ship recycling country signs the Ship Recycling Convention", *International Maritime Organization*, 27 augustus 2010.
- 22 ILO, "Safety and health in shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey", *International Labour Organization*, maart 2004.
- 23 Vícha, O., "The polluter-pays principle in OECD recommendations and its application in international and EC/EU law", *Czech Yearbook of Public & Private International Law*, Vol. 2, November 2011, available at: http://files.cyil.eu/200000043-87d4c88ce6/%C4%8CSMP_2011_05_vicha.pdf.
- 24 UNCED, "Rio Declaration on Environment and Development", *United Nations Conference on Environment and Development*, 3-14 June 1992, available at: www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?documentid=78&articleid=1163.
- 25 De Sadeleer, N., "The Polluter-pays Principle in EU Law - Bold Case Law and Poor Harmonisation", *St. Louis University*, March 2012, available at: www.desadeleer.eu/uploads/papers/de%20Sadeleer.pdf.
- 26 IMO, "About", *Website International Maritime Organization (www.imo.org)*, bezocht in september 2012.
- 27 IMO, "Our work – Recycling of ships – Historic background", *Website International Maritime Organization (www.imo.org)*, bezocht in september 2012.

- 28 IMO, "Our work – Recycling of ships – Development of Hongkong Convention", *Website International Maritime Organization (www.imo.org)*, bezocht in September 2012.
- 29 IMO, "Our work – Recycling of ships – Development of Hongkong Convention", *Website International Maritime Organization (www.imo.org)*, bezocht in September 2012.
- 30 IMO, "Major ship recycling country signs the Ship Recycling Convention", *International Maritime Organization*, 27 augustus 2010.
- 31 EC, "Environment, Waste, Ship Recycling", *Website European Commission (ec.europa.eu)*, bezocht in juni 2012.
- 32 ISO, Environmental management. The ISO 14000 family of International Standards", *International Standardization Organization*, 2010.
- 33 IMO, "Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials. Resolution MEPC.197(62))", *International Maritime Organization*, 2011.
- 34 IMO, "Our work – Recycling of ships – Historic background", *Website International Maritime Organization (www.imo.org)*, bezocht in September 2012.
- 35 IGF, "About us", *Website IndustriALL Global Union (www.industrialall-union.org)*, bezocht in september 2012; IMF, "Human rights heroes band together to form IndustriAll Global Union", *Website IMF*, bezocht in juni 2012.
- 36 IndustriALL, "Sectors, Shipbuilding and shipbreaking", *Website IndustriALL Global Union (www.industrialall-union.org)*, bezocht in september 2012; Matsuzaki, K., "E-mail gericht aan FNV Mondiaal", *International Metalworkers' Federation*, 16 april 2012; IMF-EMF, "Conclusions IMF-EMF Global Conference on Safe, Sustainable and Green Jobs in Shipbuilding-Shipbreaking", *International Metalworkers' Federation (IMF) and European Metalworkers' Federation (EMF)*, 13-14 september 2011.
- 37 ISRA, "Members", *Website ISRA (www.isranetwork.com)*, bezocht in juni 2012; ISRA, "I.S.R.A. Standards for A Members", *International Ship Recycling Association*, 16 april 2008.
- 38 Uytendaal, A., "Persoonlijke mededeling", *ISRA*, 24 juli 2012.
- 39 Uytendaal, A., "Persoonlijke mededeling", *ISRA*, 24 juli 2012.
- 40 ISRA, "Members", *Website ISRA (www.isranetwork.com)*, bezocht in juni 2012; ISRA, "I.S.R.A. Standards for A Members", *International Ship Recycling Association*, 16 april 2008.
- 41 NGO Shipbreaking Platform, "The Four Fatal Flaws of the Beaching Practice", *Website Off the Beach! (www.offthebeach.org)*, bezocht in juni 2012.
- 42 Hougee, M., "Persoonlijke mededeling", *Stichting De Noordzee*, 21 september 2012.
- 43 NGO Shipbreaking Platform, "Ship owners Statement on Clean & Safe Ship Breaking", *NGO Shipbreaking Platform*, juni 2012, vertaling door Profundo, september 2012.
- 44 Noorse Ambassade, "A breakthrough for safer and "greener" ship recycling", *Persbericht Noorse Ambassade in Bangladesh*, 5 december 2011; UNB, "Bangladesh Project for the safe and environment-friendly Sound Recycling of Ships", *UNBConnect*, 13 november 2011.
- 45 BUET, "Seminar on 'Ship Breaking and Recycling in Bangladesh and Compliance with International Regulations", *Website Bangladesh University of Engineering and Technology (www.buet.ac.bd)*, bezocht in September 2012.
- 46 FfF, "Projects, Sustainable Shipping Initiative, SSI Work Streams", *Website Forum for the Future (www.forumforthefuture.org)*, bezocht in september 2012.
- 47 Hougee, M., "Persoonlijke mededeling", *Stichting De Noordzee*, 21 september 2012; NGO Shipbreaking Platform, "Ship owners Statement on Clean & Safe Ship Breaking", *NGO Shipbreaking Platform*, juni 2012.
- 48 Self, C., "Persoonlijke mededeling", medewerker *Basel Action Network*, 20 september 2012.
- 49 Blanckesteijn, T.P., "Persoonlijke mededeling", *Sea2Cradle*, 28 juni 2012.
- 50 Germann, H., "Persoonlijke mededeling", *GSR Services*, 24 september 2012.
- 51 Self, C., "Persoonlijke mededeling", medewerker *Basel Action Network*, 20 september 2012.
- 52 Germann, H., "Persoonlijke mededeling", *GSR Services*, 24 september 2012.

- 53 Uytendaal, A., "Persoonlijke mededeling", *ISRA*, 24 juli 2012.
- 54 Bhargava, R., "Persoonlijke mededeling", *Green Recycling department Wilhelmsen Shipmanagement*, 22 september 2012; Gramann, H., "Persoonlijke mededeling", *GSR Services*, 24 september 2012.