

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

65

Vragen van het lid **Wassenberg** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *oliebedrijf Odfjell, die de rekening voor de olieramp in de Rotterdamse haven wil doorschuiven naar de Nederlandse belastingbetaler* (ingezonden 16 augustus 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 september 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Vervuiler van Botlek betaalt – een beetje», waaruit blijkt dat de veroorzakers van de olieramp in de Rotterdamse haven eind juni, het Saoedi-Arabische NCC (eigenaar van het schip) en het Noorse oliebedrijf Odfjell (exploitant van het schip), weigeren om het grootste deel van de schade te betalen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u inzicht in het totale bedrag van de geleden schade die het gevolg is van de olieramp? Zo ja, wat is dit bedrag? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Op dit moment is nog niet bekend wat de totale omvang van de schade is. Het schoonmaken van de oevers is nog gaande, ik heb daarom nog geen inzicht in de totale kosten.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de vervuiler moet betalen, dus ook in dit geval? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe staat u het Havenbedrijf Rotterdam bij in het aansprakelijk stellen van de veroorzakers van alle schade voor de schoonmaakkosten en de reparatiekosten die zij voor haar rekening heeft genomen? Op welke andere wijze gaat u zich inspannen om de vervuilers te laten betalen?

¹ «Vervuiler van Botlek betaalt – een beetje» – de Volkskrant, 15 augustus 2018

Antwoord 3

Uitgangspunt is dat bedrijven die ernstige milieuschade veroorzaken aansprakelijk worden gesteld. Dat is hier ook gebeurd. De eigenaar van het schip is op grond van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329) (hierna: Bunkersverdrag), aansprakelijk gesteld voor de bunkerolieschade. Het Bunkersverdrag regelt een verplichte verzekering voor de scheepseigenaar en bepaalt dat een vordering tot schadevergoeding rechtstreeks tegen de verzekeraar kan worden ingesteld. De scheepseigenaar kan op grond van het Bunkersverdrag zijn aansprakelijkheid per voorval beperken tot een bepaalde limiet, deze is afhankelijk van de tonnage van het zeeschip. Voor deze beperking is toestemming van de rechter benodigd. De scheepseigenaar heeft een beroep op beperking van aansprakelijkheid gedaan bij de rechtbank in Rotterdam. De rechter heeft hier nog geen uitspraak over gedaan.

Beperking van aansprakelijkheid is niet mogelijk, indien bewezen is dat de schade is ontstaan door eigen roekeloos handelen of opzettelijke nalatigheid. Vandaar dat de uitkomst van het onderzoek van de zeehavenpolitie hier van belang is.

Hoewel het waarschijnlijk is dat het Bunkersverdrag van toepassing is, wordt op dit punt nog nader onderzoek gedaan of er andere mogelijkheden zijn om de schade te verhalen. Op dit punt werken het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie samen om de schade vergoed te krijgen. Ook de Landsadvocaat is om advies gevraagd.

Vraag 4

Deelt u de mening dat er niet langer plek is in de Rotterdamse haven voor het oliebedrijf Odfjell, indien zij weigeren de rekening te betalen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik deel deze mening niet. Het Noorse bedrijf Odfjell bestaat uit verschillende divisies, de terminal van Odfjell in Rotterdam is niet hetzelfde bedrijf als de rederij van Odfjell die de Bow Jubail heeft ingezet. De terminal in Rotterdam is recentelijk verkocht aan branchegeenoot Koole.

Verder worden de schepen van rederij Odfjell ook door andere bedrijven ingezet om producten te vervoeren. Het verbieden van schepen van rederij Odfjell om de haven van Rotterdam binnen te varen, is derhalve niet proportioneel.

Vraag 5

Deelt u de mening dat bedrijven niet langer ongestraft weg moeten kunnen komen met het veroorzaken van ernstige milieuschade, zoals schade veroorzaakt door olie lekkages? Zo ja, bent u bereid te onderzoeken welke instrumenten (regionaal, nationaal of internationaal) ingezet kunnen worden om bedrijven te verplichten om de aangerichte schade aan de natuur, het milieu, de omgeving en de infrastructuur te vergoeden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Bedrijven die ernstige milieuschade veroorzaken, worden hiervoor aansprakelijk gesteld. Het Bunkersverdrag is een voorbeeld van een internationaal instrument dat voorziet in afspraken over de aansprakelijkheid voor bunkerolieschade. Tijdens het Algemeen Overleg van 28 juni aan de Kamer heb ik al aangegeven dat de zeehavenpolitie onderzoek doet naar de oorzaak van het ongeval en dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft aangegeven onderzoek te gaan doen. Aangezien deze onderzoeken nog niet zijn afgerond, is de toedracht op dit moment nog niet volledig duidelijk en ook niet wie precies welk juridisch verwijt valt te maken. Gezien het vorenstaande is het nu te voorbarig om te veronderstellen dat bedrijven weggelaten met het veroorzaken van ernstige milieuschade.