

Vergaderjaar 2015–2016

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 111**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 april 2016

Zoals toegezegd tijdens het AO scheepvaart van 21 januari 2015 (Kamerstuk 31 409 nr. 73) en naar aanleiding van gereedkomen van resultaten uit het overleg zoals genoemd in mijn brief van 11 juni 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 81), bericht ik u in deze brief over de voortgang van het overleg met belanghebbenden in de bunkersector. Daarnaast ga ik kort in op het onderzoek dat ik samen met de Minister van Veiligheid en Justitie heb uitgevoerd naar de consequenties van onbeperkte aansprakelijkheid voor de kosten van wrakberging bij zeeschepen, zoals toegezegd in mijn brief van 16 oktober 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 92).

### **Voortgang overleg met belanghebbenden in de bunkersector**

Ik zet mij in nationaal en internationaal verband in voor de kwaliteitsborging van scheepsbrandstoffen. In mijn berichten van 15 januari 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 71) en 11 juni 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 81) ben ik ingegaan op de vragen die daarover bij uw Kamer leefden en heb ik mijn aanpak toegelicht. In deze brief bericht ik u over de huidige stand van zaken.

Eind 2015 is het onderzoek naar de praktische toepasbaarheid van de «lijst ongewenste stoffen» afgerond. Ik heb daarna de lijst ongewenste stoffen ingebracht in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), ten behoeve van een discussie medio april 2016 over brandstofkwaliteit, met als doel bij te dragen aan internationale richtlijnen voor brandstofleveranciers. Het Havenbedrijf Rotterdam (HBR) heeft de lijst op haar website publiek toegankelijk gemaakt<sup>1</sup>. Ook staan op de site de resultaten uit het zogenaamde «Samenwerkingsverband Bunkerolie» over een extra monsternamen, die zou moeten plaatsvinden bij het overpompen van bunkerolie van de opslagtank naar het bunkerschip en over verbeterde

<sup>1</sup> <https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/rotterdam-bunker-port>

procedures rondom debunkeren (de afgifte van niet-gebruikte brandstoffen) <sup>2</sup>.

Bij de productie en levering van bunkerolie vindt vermenging van stromen plaats. Daarom heeft het belanghebbendenoverleg een onderzoek laten uitvoeren naar de mate van traceerbaarheid van de afzonderlijke stromen. Er wordt naar gestreefd het onderzoeksrapport voor de zomer af te ronden. HBR heeft aangegeven het rapport eveneens op haar website te zullen plaatsen. Ik wil de resultaten van het rapport gebruiken in de discussie die ik voer in de IMO over brandstofkwaliteit, en zal hierover nader overleg voeren met de belanghebbenden.

### **Kostenverhaal bij wrakberging zeeschepen**

Op dit moment kunnen reders op grond van internationale verdragen hun aansprakelijkheid in Nederland beperken tot een internationaal vastgestelde limiet. In de praktijk kan bij een complexe wrakopruiming, zoals die van de Baltic Ace, deze limiet er toe leiden dat een aanzienlijk deel van de bergingskosten voor rekening van de Staat komt.

Zoals aangegeven in mijn brief van 16 oktober 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 92) heb ik samen met de Minister van Veiligheid en Justitie de invoering van onbeperkte aansprakelijkheid voor de scheepseigenaar voor de kosten van de berging van wrakken van zeeschepen in Nederlandse wateren nader onderzocht. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat via deze weg de kans wordt vergroot om meer kosten op de scheepseigenaar te verhalen. Dit vereist een aanpassing van het Burgerlijk Wetboek. Ik ga samen met mijn collega van Veiligheid en Justitie bekijken welke verdere (juridische) stappen nodig zijn om deze aanpassing te bewerkstelligen. Het Nederlandse maritieme bedrijfsleven wordt in dit proces betrokken.

Een onbeperkte aansprakelijkheid biedt geen garantie voor het verhaal van alle kosten van wrakopruiming op de scheepseigenaar. Evenals in de huidige praktijk het geval is, is het niet uit te sluiten dat een reder zijn aansprakelijkheid beperkt door een beroep te doen op een ander recht dan het Nederlandse (forumshopping). Of de schade daadwerkelijk op de scheepseigenaar kan worden verhaald, hangt bovendien af van zijn draagkracht en verzekering. Deze kanttekeningen laten onverlet dat de voorgestelde wijziging de kans op een ruimere mogelijkheid van verhaal vergroot. Nederland sluit hiermee voorts aan bij het recht in de ons omringende landen: het Verenigd Koninkrijk, België(voornemens) en Frankrijk.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>2</sup> <https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/port-services/formulieren-en-checklists-zeevaart>