

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/59416

Uw kenmerk
2021Z03595

Datum 12 maart 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over boete voor een
kapitein na een grote olie lekkage in de Rotterdamse
haven

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, de antwoorden aan op vragen gesteld door de leden Van Esch en Van Raan (beiden PvdD) over de boete voor een kapitein na een grote olie lekkage in de Rotterdamse haven (ingezonden 23 februari 2021).

Vraag 1

Kent u het bericht '1000 euro boete voor kapitein na grote olie lekkage in Rotterdamse haven'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Vindt u de boete van 1.000 euro proportioneel gezien de omvang van de ramp? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ik treed niet in de beslissing van de strafrechter.

Vraag 3

Wat waren de uitkomsten van het onderzoek van de zeehavenpolitie naar de oorzaak van het ongeval en de juridische aansprakelijkheid?

Antwoord 3

Als uitkomst van het onderzoek door de politie is aan de kapitein ten laste gelegd² dat hij niet de vereiste voorzorgsmaatregelen heeft genomen, waardoor bij het afmeren van het schip aan een steiger in de 3e Petroleumhaven een verkeerde

¹ NOS, 15 februari 2021, 1000 euro boete voor kapitein na grote olie lekkage in Rotterdamse haven (<https://nos.nl/artikel/2368840-1000-euro-boete-voor-kapitein-na-grote-olielekkage-in-rotterdamse-haven.html>)

² Strafbaarstelling: artikel 1.04 Binnenvaartpolitiereglement juncto artikel 7a Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement juncto artikel 4 lid 1 onder a juncto artikel 31 lid 4 juncto lid 11 Scheepvaartverkeerswet.

roerorder ("full port rudder" in plaats van "full starboard rudder") is gegeven en het schip tegen de steiger is aangevaren. Er is een gat in de romp van het schip ontstaan waardoor een grote hoeveelheid stookolie in het water van de Petroleumhaven is terechtgekomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/59416

Vraag 4

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het beroep van de Rotterdamse haven tegen de scheepseigenaar op grond van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Trb. 2005, 329; hierna: Bunkers-Verdrag)?

Vraag 5

Tracht de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid te beperken tot een bepaald limiet op grond van het Bunkers-Verdrag? Zo ja, tot welk limiet (in tonnen)? Wat was de uitspraak van de rechtbank hierover, indien er een uitspraak is geweest?

Vraag 6

Wat zijn de gevolgen van de uitspraak dat de kapitein niet moedwillig heeft gehandeld voor het beroep van de scheepseigenaar die zich verhaalt op beperking van aansprakelijkheid?

Antwoord vraag 4, 5 en 6

Voorop staat dat de scheepseigenaar aansprakelijk is voor schade die veroorzaakt is door het ongeval met zijn schip. Op grond van internationale verdragen is het mogelijk deze aansprakelijkheid te beperken. De scheepseigenaar heeft op basis van het Bunkerverdrag en het 'Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen' (Trb. 1980, 23) zoals later gewijzigd, bij de Rechtbank Rotterdam een verzoek gedaan tot beperking van de aansprakelijkheid tot 14.312.384 SDR (ruim € 17 miljoen). Dit verzoek is zowel door de rechtbank als het hof afgewezen (zie de beschikking van de Rechtbank Rotterdam d.d. 9 november 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:9174 en voor het Gerechtshof Den Haag d.d. 27 oktober 2020, ECLI:NL:GHDHA:2020:2055). De zaak wordt op dit moment behandeld door de Hoge Raad. Ik kan hierop daarom niet verder ingaan.

Vraag 7

Welke andere mogelijkheden dan het Bunkers-Verdrag zijn er om de schade bij de scheepseigenaar te verhalen?

Antwoord 7

Naast het Bunkerverdrag is er de mogelijkheid om de schade te verhalen van olietankschepen op grond van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC Verdrag). Daarnaast kent het zeerecht geen andere mogelijkheden.

Vraag 8

Welke rol zou de mogelijke komst van ecocidewetgeving kunnen spelen in het aansprakelijk stellen van diegenen die milieuschade veroorzaken?

Antwoord 8

Dit is afhankelijk van de inhoud van de wetgeving. Hier kan ik niet op vooruit lopen.

Vraag 9

In hoeverre zijn de aanbevelingen uit 'de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken' en 'de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht' van invloed geweest op de uitspraak in deze zaak?^{3 4} Had verdere implementatie van de aanbevelingen uit deze richtlijnen kunnen resulteren in een hoger vonnis?

Antwoord 9

Die vraag kan alleen de strafrechter beantwoorden. Het OM had in deze zaak overigens geldboetes van in totaal € 12.000 geëist, rekening houdend met het feit dat het een oude zaak betrof. Het OM heeft hoger beroep tegen het vonnis aangetekend.

Vraag 10

Hoe komt het dat de redelijke termijn werd overschreden waardoor de rechter een lagere straf heeft opgelegd?

Antwoord 10

Het gaat in dit geval om een complexe zaak. In beginsel moet een strafzaak in eerste aanleg binnen twee jaar tot een afronding komen. In dit geval is uitspraak gedaan twee jaar en bijna acht maanden na het incident. Het politieonderzoek was in maart 2019 gereed. Daarna is aanvullend onderzoek verricht en in oktober 2019 is de vervolgingsbeslissing genomen. De politierechter heeft de overschrijding van de redelijke termijn wel meegewogen, maar omdat de rechter daarnaast de olie lekkage slechts als onbedoeld bijeffect kwalificeerde is dit niet doorslaggevend geweest bij de beslissing om een aanzienlijk lagere straf op te leggen dan geëist door de officier van justitie.

Vraag 11

Bent u bekend met de aanbevelingen van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) inzake de aanpak van milieucriminaliteit, waarin het CCV onder andere stelt dat de effectiviteit van sanctionering te wensen overlaat door de snelheid waarmee sancties volgen op overtreding?⁵ Wat heeft het kabinet sinds het verschijnen van deze aanbevelingen gedaan om de doorlooptijden te verkleinen?

Antwoord 11

Ik ben bekend met het rapport en de aanbevelingen van het CCV. We zijn aan de slag met de aanbevelingen uit het rapport in het programma Liever een goede buur⁶, waarin de aanpak van de knelpunten in de aanpak van milieucriminaliteit is belegd in het actieplan aanpak milieucriminaliteit. Binnen het actieplan hebben OM, politie en de bijzondere opsporingsdiensten concrete acties benoemd om het strafrechtelijk proces te gaan versnellen, zowel in de onderzoeksfase als in de vervolgingsfase.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0123&from=EN>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0099&from=EN>

⁵ Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, 17 december 2019, CCV verkent knelpunten in de aanpak van milieucriminaliteit (<https://hetccv.nl/nieuws/ccv-verkent-knelpunten-in-de-aanpak-van-milieucriminaliteit/>)

⁶ Brief 3 december 2020, Voortgang 'Liever een goede buur! een sterkere VTH-uitvoering en effectievere aanpak van overtredingen', Kamerstuk 22 343, nr 293.

Vraag 12

Bent u bekend met de conclusie van het CCV dat het strafrecht in de marge dreigt te raken omdat sancties vaak niet voldoen aan de Europese sanctienorm doeltreffend, evenredig en afschrikkend? Deelt u de mening dat de uitkomst van deze zaak daar een goed voorbeeld van is? Wat gaat u doen om sancties voor milieumisdrijven in lijn te brengen met deze norm?

Antwoord 12

Ja, ik ben bekend met die conclusie. In een concrete zaak is het aan de strafrechter. Over het algemeen geeft de maximum strafbedreiging de ruimte om doeltreffend, evenredig en afschrikkend te straffen. Dat neemt niet weg dat gekeken kan en zal worden naar de strafbedreiging van milieuwetgeving, mede naar aanleiding van het voornemen van de Europese Commissie om de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht te herzien⁷.

Vraag 13

Wat heeft het kabinet sinds de publicatie van de aanbevelingen van het CCV gedaan om de aanpak van milieuovertredingen te verbeteren?

Antwoord 13

Hiervoor verwijs ik naar de brief van de staatssecretaris van IenW en de minister van JenV van 3 december 2020⁸ waarin wordt ingegaan op de programma-aanpak en de voortgang van een aantal projecten, waaronder de projecten van het actieplan aanpak milieucriminaliteit.

Vraag 14

Bent u bereid te onderzoeken hoe de bescherming van het milieu sterker geborgd kan worden door middel van het strafrecht, om vergelijkbare rampen als gevolg van nalatigheid in de toekomst te voorkomen?

Antwoord 14

Strafrecht heeft primair als doel het opleggen van een sanctie, ofwel een straf. Een belangrijk effect van het strafrecht is dat er een afschrikwekkende werking van kan uit gaan, maar heeft niet primair als doel om rampen te voorkomen. Een goed functionerend stelsel van vergunningverlening en toezicht is hier ook van groot belang.

⁷ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12779-Improving-environmental-protection-through-criminal-law>

⁸ Zie voetnoot 6.

Het CCV heeft in 2019 onderzoek gedaan naar de vraag hoe het milieu beter beschermd kan worden door een goed werkend strafrecht⁹, daarnaast heeft Berenschot onderzoek gedaan naar het functioneren van het VTH-stelsel¹⁰. Met de uitkomsten van deze twee onderzoeken zijn we hard aan de slag¹¹.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/59416

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁹ Zie voetnoot 5 en Kamerstuk 22 343, nr. 287.

¹⁰ Rapport Kwaliteitsborging bij de uitvoering van VTH-taken, Evaluatie van het instrumentarium (rapportnummer 61532) van 18 oktober 2019; Kamerstuk 33 118, nr. 122.

¹¹ Zie voetnoot 6.