

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

40

Vragen van de leden **Kröger** en **Van den Nieuwenhuijzen** (beiden GroenLinks) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *het olielek bij de kust van Mauritius* (ingezonden 14 augustus 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (ontvangen 21 september 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3931.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Schip lekt olie voor kust van Mauritius, premier spreekt van noodsituatie»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft Nederland zelfstandig of in Europees verband hulp aangeboden aan Mauritius bij het opruimen van de olie? Zo nee, gaat Nederland dit in de nabije toekomst nog doen?

Antwoord 2

Op 7 augustus 2020 heeft het Ministerie van Buitenlandse Zaken via een Note Verbale een hulpverzoek ontvangen van Mauritius. In reactie op dit hulpverzoek heeft Nederland ondersteuning van het Dutch Risk Reduction Team (DRR-Team) aangeboden. Het DRR-Team is een snel uit te zenden team bestaande uit verschillende waterexperts uit Nederland. Tot op heden is door de autoriteiten van Mauritius niet ingegaan op dit Nederlandse hulpaanbod.

Vraag 3

Kunt u een overzicht geven van de assistentie die reeds is aangeboden of geleverd door de internationale gemeenschap en is deze assistentie redelijkerwijs voldoende om de olie op afzienbare termijn op te ruimen?

¹ Website NOS, 8 augustus 2020, «Schip lekt olie voor kust van Mauritius, premier spreekt van noodsituatie», <https://nos.nl/artikel/2343282-schip-lekt-olie-voor-kust-van-mauritius-premier-spreekt-van-noodsituatie.html>

Antwoord 3

Bekend is dat Mauritius hulp aangeboden heeft gekregen van Duitsland, Noorwegen, Frankrijk, met name van het nabijgelegen eiland Réunion, Zuid-Afrika, Japan, India, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Naties. De geboden steun bestaat hoofdzakelijk uit personele en materiële middelen ter voorkoming van verspreiding van de gelekte olie en het schoonmaken van kustgebieden in de buurt van het ongeval. Ook is een aantal bedrijven, waaronder Nederlandse, betrokken geweest om de overgebleven olie uit het schip te pompen nog voordat het schip in tweeën brak. Mauritius en de Republiek der Seychellen hebben aangegeven dat op korte termijn geen aanvullende middelen nodig zijn voor opruimingswerkzaamheden, maar dat dit in de toekomst nodig kan zijn. De operatie om de resterende olie op te ruimen zal de nodige tijd in beslag nemen en is ook afhankelijk van de lokale weersomstandigheden. Nederland heeft geen ambassade of beroepsconsulaat op Mauritius en kan daarom niet uit eigen waarneming putten om een oordeel te geven of de geboden assistentie van de internationale gemeenschap voldoende is.

Vraag 4

Beschikt Nederland over unieke expertise op het gebied van het schoonmaken van kustgebied waar Mauritius van kan profiteren? Zo ja, bent u bereid die expertise te delen?

Antwoord 4

Nederland heeft expertise maar beperkte ervaring met het schoonmaken van een soortgelijk kustgebied. Op dit moment is de exacte situatie omtrent de vervuiling en het kustgebied niet voldoende bekend. Het DRR-team zou hierin inzicht kunnen bieden indien Mauritius deze hulp aanvaardt.

Vraag 5

Is u bekend wat de toedracht is van het feit dat het schip de MV Wakashio, verantwoordelijk voor de lekkage, op het koraalrif van Mauritius is gevaren? Zo nee, bent u bereid met uw Japanse ambtsgenoot te overleggen om de oorzaak te achterhalen?

Antwoord 5

Wat precies de oorzaak is van de aanvaring is onderdeel van onderzoek dat de Mauritiaanse regering heeft opgestart. Uit mijn bekende berichtgeving blijkt dat de eigenaar van het schip medewerking verleent aan het onderzoek. Het is mijn verwachting dat het resultaat van dit onderzoek publiek gemaakt zal worden. De Internationale Maritieme Organisatie is het orgaan waar dergelijke informatie gedeeld kan worden, ten einde lering te trekken uit het voorval. Ik acht het daarom niet passend om in gesprek te gaan met mijn Japanse ambtsgenoot en daarmee vooruit te lopen op dit lopende onderzoek en de uitkomsten daarvan.

Vraag 6

Klopt het dat Japan weigert verantwoordelijkheid te nemen voor de schade door de MV Wakashio omdat het schip formeel onder de vlag van Panama geregistreerd staat?

Antwoord 6

Het is mij niet bekend dat Japan weigert verantwoordelijkheid te nemen omdat het schip formeel onder de vlag van Panama geregistreerd staat. Op basis van internationale verdragen en mogelijk van toepassing zijnde afgesloten verzekeringen is het mijn verwachting dat Mauritius zal toewerken naar verhaling van de geleden schade. De verantwoordelijkheid voor de schade is geregeld in internationale verdragen. Nagashiki Shipping, de eigenaar van het schip, heeft in een persverklaring aangegeven zich bewust te zijn van de verantwoordelijkheid van de betrokken partijen, en de geleden schade te goeder trouw te zullen afhandelen in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving. Daarnaast hebben de Japanse autoriteiten een noodhulpteam naar Mauritius gestuurd. Uit berichtgeving blijkt voorts dat het schip verzekerd is door Japan P&I Club, en dat de verzekeraar zelf onderzoek zal doen naar de geleden schade.

Vraag 7, 8

Deelt u de analyse dat betere maritieme informatiesystemen en signalering het olielek van de MV Wakashio hadden kunnen voorkomen? Zo ja, bent u bereid hier in internationaal verband een initiatief voor op te zetten?²

Deelt u de analyse dat het voor veilig maritiem handelsverkeer noodzakelijk is dat strengere internationale afspraken worden gemaakt over scheepsverkeer, zoals regels over onder welke vlag geregistreerd en gevaren mag worden en minimumregels voor openheid over de veiligheid van schepen, de eigenaren en de lading? Zo ja, bent u bereid hier bij de International Maritime Organization op aan te dringen?³

Antwoord 7, 8

In de IMO worden veiligheidsvraagstukken besproken, waaronder veilig maritiem verkeer. Mauritius is lid van de IMO. Het is mijn verwachting dat, indien van toepassing, Mauritius in IMO verband zal aansturen op voorkoming van herhaling van een vergelijkbaar incident. Bij gebrek aan informatie over de toedracht van het ongeluk, acht ik het niet mijn rol om in internationaal verband een initiatief op te zetten. Veilig maritiem handelsverkeer is van belang en heeft hoge prioriteit binnen de IMO. Nederland zet in IMO-verband in op hoge en haalbare normen om de veiligheid van het maritieme verkeer te verbeteren, en zal voorstellen hieromtrent waar mogelijk indienen of steunen. Zo heb ik persoonlijk tijdens de laatste Assembly vergadering in de IMO aandacht gevraagd voor de container ramp met de MSC Zoe in 2019, en hiermee de noodzaak benadrukt van goede afspraken over de veiligheid van de scheepvaart en bescherming van het milieu.

² Website Forbes, 11 augustus 2020, «How An «Ocean Mission Control» Could Have Prevented The Ecological Disaster In Mauritius», <https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/08/11/how-an-ocean-mission-control-could-have-prevented-the-ecological-disaster-in-mauritius/#4cb5d0fddd29>

³ Website Forbes, 8 augustus 2020, «The Shipping Laws That Could Have Averted Two Catastrophes This Week», <https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/08/08/the-shiping-laws-that-could-have-averted-two-catastrophes-this-week/#6b3624a85790>