

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

575

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Becker** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid over *het bericht «Seawatch3 alweer bijna bij Libië»* (ingezonden 16 mei 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid (ontvangen 30 oktober 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3112.

Vraag 1

Bent u ermee bekend dat het schip Seawatch3 is uitgevaren en inmiddels voor de kust van Libië vaart?

Antwoord 1

Ja. Overigens is het schip op 19 mei jl. tijdelijk in beslag genomen naar aanleiding van een opdracht van het Italiaanse Openbaar Ministerie (OM) in Agrigento. Op 1 juni werd het door hetzelfde OM vrijgegeven en op 9 juni jl. is het schip opnieuw uitgevaren. Op het moment ligt het schip vast in Italië vanwege een lopend onderzoek door Italiaanse autoriteiten.

Vraag 2

Bent u nog steeds van mening dat het onverstandig is van deze niet-gouvernementele organisatie (ngo) om uit te varen aangezien de veiligheidseisen nog steeds niet op orde zijn en zowel bemanning als mogelijk mensen die zij oppikken gevaar kunnen lopen als ze langere tijd op zee bivakkeren? Wie is aansprakelijk voor het geval er brand, schade of andere ellende uitbreekt op dit schip?

Antwoord 2

Graag verwijs ik u naar de Kamerbrief van 1 april 2019, waarin de wijzigingsregeling voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen wordt toegelicht.¹ Ik heb deze regeling opgesteld om te borgen dat schepen die dit soort activiteiten uitvoeren, voldoen aan veiligheidseisen en werken met een gekwalificeerde bemanning. Zolang de Sea-Watch 3 niet voldoet

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 220.

aan de eisen van de regeling, vind ik het onverstandig dat het schip wordt ingezet voor het aan boord nemen van drenkelingen. Sea-Watch is zelf verantwoordelijk indien er zich aan boord calamiteiten voordoen.

Vraag 3, 4

Waarom is de Sea-Watch 3 uitgevaren? Heeft de organisatie daarover met u gesproken of dit gemeld? Wat zegt dat over de verhoudingen als het kabinet wel coulance heeft met deze organisatie, maar als andersom de Sea-Watch 3 alle afspraken aan hun laars lapt?

Wat vindt u ervan dat de organisatie Sea-Watch 3 uw advies in de wind heeft geslagen?

Antwoord 3, 4

De Rechtbank en daarna het Gerechtshof te Den Haag hebben besloten dat de ministeriële regeling inzake de veiligheids- en bemanningseisen aan schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen d.d. 1 april 2019, in stand blijft, maar tijdelijk nog niet van toepassing is op de Sea-Watch 3. Op basis van de uitspraak van de Rechtbank had de Sea-Watch 3 de mogelijkheid tot 15 augustus 2019 om aan de veiligheids- en bemanningseisen te voldoen; op basis van de uitspraak van het Hof in hoger beroep (1 augustus jl.) is die termijn verlengd tot 31 december 2019. Ik heb een moreel beroep gedaan op Sea-Watch om pas weer uit te varen als het schip en de bemanning voldoen aan de veiligheids- en bemanningseisen die zijn gesteld in de regeling. Desondanks is het schip vrijwel direct na de uitspraak van de Rechtbank uitgevaren. De organisatie heeft ons niet vooraf op de hoogte gebracht van de plannen om uit te varen. U kunt zich voorstellen dat ik met het oog op de veiligheid liever had gezien dat Sea-Watch mijn advies wel zou hebben opgevolgd.

Vraag 5

Deelt u de mening dat de komst van de Sea-Watch 3 mogelijk nieuwe migranten en mensensmokkelaars op het idee kan brengen de oversteek te wagen, terwijl in het regeerakkoord is afgesproken dat mensensmokkel uit alle macht bestreden moet worden? Zo ja, bent u bereid de mogelijkheden te verkennen om het aanzetten tot mensensmokkel strafbaar te maken, ook indien dit niet gepaard gaat met financieel eigen gewin?

Antwoord 5

De kans bestaat dat zowel smokkelaars als opvarenden erop rekenen dat men nog tijdens de overtocht naar Europa zal worden opgepikt. Zoals verwoord in het regeerakkoord, onderschrijft het kabinet de internationale verplichtingen om mensenlevens op zee te redden. Daarbij is het echter wel zaak dat dergelijke operaties niet onbedoeld bijdragen aan het in stand houden van criminele activiteiten van mensensmokkelaars die mensenlevens op het spel zetten. Korthedshalve zij in dit verband mede gewezen op de beantwoording van Kamervragen van de leden Groothuizen en Voordewind d.d. 30 september 2019² en het besprokene terzake in het Algemeen Overleg Vreemdelingen- en Asielbeleid d.d. 4 juli jl.

Vraag 6

Kunt u de Libische of andere kustwachten vragen in te grijpen en zo nodig het schip te blokkeren in haar missie, zodra zij in de search and rescue zone opereren waar eigenlijk deze kustwachten voor verantwoordelijk zijn?

Antwoord 6

In het algemeen geldt dat de Staat waartoe de SAR-regio behoort verantwoordelijkheid draagt voor de coördinatie van een reddingsactie in die search and rescue zone. Daarbij is het van belang dat betrokken schepen de instructies opvolgen van de verantwoordelijke autoriteiten. Dat geldt ook voor het binnenvaren van de territoriale wateren.

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 179.

Vraag 7

Wat is de situatie als de Sea-Watch 3 onverhoopt nieuwe migranten aan boord neemt? Hoe zorgen we ervoor dat mensen teruggebracht worden naar Afrika?

Antwoord 7

Kust- en vlaggenstaten dienen op basis van internationale verplichtingen zich in te spannen teneinde schepen de gelegenheid te bieden om op zee geredde drenkelingen tijdig aan wal te brengen in een veilige haven.

Het is niet vanzelfsprekend dat deze acties altijd uitmonden in ontschepping in de EU. Conform de conclusies van de Europese Raad van juni 2018 moet ook ontschepping in een veilige haven elders in de landen rond de Middellandse Zee tot de mogelijkheden behoren. Feit is dat ontschepping aldaar, in samenwerking met UNHCR en IOM, al plaatsvindt. Deze landen kunnen daarmee ook veilige havens bieden.

Ten tijde van de SAR-missie in mei 2019 van Sea-Watch 3 bood Tunesië de meest nabijgelegen veilige haven. De havenstad Zarzis, alwaar UNHCR een veldkantoor heeft, bevond zich ca. 50 nautische mijl van de redding zone. Ondanks deze nabijheid heeft de kapitein van de Sea-Watch 3 de Tunesische autoriteiten in eerste instantie niet geïnformeerd over de reddingsactie. Het Ministerie van IenW heeft op dit hiaat gewezen en heeft Sea-Watch geadviseerd om alsnog contact op te nemen met de Tunesische autoriteiten, om aldaar tijdige ontschepping te laten plaatsvinden. De kapitein heeft er echter voor gekozen door te varen naar Italië.

Vraag 8

Wilt u bevestigen dat Nederland geen illegale migranten zal accepteren die vanuit dergelijke schepen naar Europa komen en mogelijk per land herverdeeld worden?

Antwoord 8

Graag verwijs ik u naar de brief van 14 januari 2019, over ontwikkelingen rond het schip Sea-Watch 3. Nederland neemt in principe niet meer deel aan ad hoc maatregelen in het kader van ontschepping in de Middellandse Zee regio en zal dientengevolge geen migranten meer overnemen van dergelijke schepen.