

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

1386

Vragen van de leden **Van Ark, Boswijk** en **Tijs van den Brink** (allen CDA) aan de Staatssecretaris en Minister van Buitenlandse Zaken en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *het bericht «Nederland laat illegale tanker met Venezolaanse olie toe in Curaçao»* (ingezonden 10 februari 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Klimaat en Groene Groei, de Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 20 maart 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1224.

Vraag 1

Bent u bekend met de NRC-artikelen «Nederland laat illegale tanker met Venezolaanse olie toe in Curaçao» van 21 januari 2026 en «Olietankers uit Venezuela door Nederland en Curaçao aan de ketting gelegd» van 7 februari 2026?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de olietanker *Regina* op 15 januari 2026 Venezolaanse olie heeft gelost in Curaçao terwijl het schip voer onder een frauduleuze vlag van Oost-Timor, de verplichte Automatic Identification System (AIS)-transponder langdurig was uitgeschakeld, het schip vermeld stond op een Amerikaanse sanctielijst en het opgegeven Maritime Mobile Service Identity (MMSI)-nummer niet bij dit schip hoorde? Zo ja, hoe verklaart u dat dit schip desondanks toestemming heeft gekregen om aan te meren en te lossen?

¹ NRC, 21 januari 2026, «Nederland laat illegale tanker met Venezolaanse olie toe in Curaçao», (<https://www.nrc.nl/nieuws/2026/01/21/nederland-laait-illegale-tanker-met-venezolaanse-olie-toe-in-curacao-se-haven-a4918176>)

² NRC, 7 februari 2026, «Olietankers uit Venezuela door Nederland en Curaçao aan de ketting gelegd», (<https://www.nrc.nl/nieuws/2026/02/07/lietankers-uit-venezuela-door-nederland-en-curacao-aan-de-ketting-gelegd-a4919777>)

Antwoord 2

Het toelaten van schepen in havens van het Koninkrijk is aan de autoriteiten van het betreffende land. Alle landen van het Koninkrijk zijn gehouden aan de EU sanctielijst. Landen buiten de VS, dus ook Nederland en Curaçao, zijn niet gehouden aan sancties van de VS. Er is bij MT Regina geen sprake van overtreding van EU-sancties bij het aanmeren van deze schepen in de havens van Curaçao.

Schepen die aanmeren in een haven in het Koninkrijk worden onderworpen aan het regime van havenstaatcontrole. Daarmee is meer feitelijk vast te stellen of de schepen voldoen aan alle internationale verdragsverplichtingen. Wanneer tijdens zo'n controle blijkt dat een schip niet aan de internationale maritieme verdragen voldoet kan een Havenstaat maatregelen nemen, waaronder het aanhouden van een schip. Tijdens het eerste bezoek van de MT Regina aan Curaçao op 15 januari is een havenstaatcontrole uitgevoerd door de Curaçaose autoriteiten.

Verificatie van detail gegevens is complex en vereist toegang tot bepaalde informatie. Die is niet altijd ter plaatse voorhanden zoals ook in dit geval. Na de inspectie is het schip vertrokken en is het inspectierapport, voor advies en ter informatie, door Curaçao gedeeld met Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). Onder coördinatie van de KMA werken de vier landen van het Koninkrijk op maritiem gebied samen³. Dat gebeurt grotendeels regulier en gestructureerd maar in ad hoc situaties wordt er informatie gedeeld, netwerken verbonden voor toegang tot collegiale expertise en advies gegeven.

De KMA heeft hierop Nederlandse experts (waaronder ILT) gevraagd informatie na te trekken via diverse (specialistische) bronnen. Hieruit werd bevestigd dat het schip onder andere een valse vlag voerde. Zoals verwoord in antwoord op vraag 4 van de leden Van Oosterhout en Tseggai, valt het voeren van een valse vlag niet onder de (EU) sancties.

Het uitzetten van de *Automatic Identification System* (AIS) transponder tijdens de vaart is slechts in uitzonderlijke gevallen toegestaan. Een *Maritime Mobile Service Identity* (MMSI) is een uniek, negen-cijferig nummer dat in de maritieme communicatie wordt gebruikt om communicatieapparatuur van schepen en kuststations te identificeren. Het MMSI-nummer wordt verstrekt door het land waar het schip geregistreerd is (vlagstaat).

De Curaçaose autoriteiten zijn hiervan in kennis gesteld met daarbij het advies bepaalde informatie aan boord diepgrondiger te verifiëren in geval van een nieuw havenbezoek. Dat is gebeurd op 26 januari waarop het schip is aangehouden. Het schip zal worden vastgehouden totdat een hernieuwde inspectie heeft aangetoond dat volledig voldaan wordt aan de van toepassing zijnde verdragen en het schip veilig is om te kunnen vertrekken.

Vraag 3

Wanneer waren het Ministerie van Buitenlandse Zaken, de Inspectie Leefomgeving en Transport en andere betrokken Nederlandse autoriteiten voor het eerst op de hoogte van deze overtredingen en signalen, waaronder de internationale waarschuwingen van Oost-Timor aan Internationale Maritieme Organisatie (IMO)-lidstaten over frauduleuze vlagvoering?

Antwoord 3

Buitenlandse Zaken was hiervan voor het eerst op de hoogte op 21 januari. Verder wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2 hierboven en antwoord op vraag 5 van de leden Van Oosterhout en Tseggai.

Vraag 4

Hoe verhoudt de eerdere verklaring van het Ministerie van Buitenlandse Zaken dat Nederland pas na vragen van NRC op 21 januari 2026 kennisnam van de valse vlag en andere schendingen zich tot het feit dat de Curaçaose Maritieme Autoriteit al eerder twijfels had over de vlagvoering en hierover contact opnam met Nederland?

³ Staatscourant 2021, 26624 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

Antwoord 4

Onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA) werken de vier landen van het Koninkrijk samen op maritiem gebied. Dat gebeurt grotendeels regulier en gestructureerd via geplande vergaderingen maar in ad hoc situaties wordt er (bilateraal) informatie gedeeld, netwerken verbonden voor toegang tot expertise en advies gegeven. Buitenlandse zaken is geen direct betrokken partij wanneer het maritieme aangelegenheden (zoals een havenstaatcontrole) betreft, wel wordt er nauw samengewerkt wanneer het sancties en sanctienaleving betreft. Daarvan lijkt hier echter geen sprake zoals toegelicht onder vraag 2. Er was derhalve geen directe aanleiding voor contact met Buitenlandse Zaken.

Vraag 5

Klopt het dat de *Regina* pas bij het tweede aanmeren op 28 januari 2026 aan de ketting is gelegd, nadat vanuit Den Haag was bevestigd dat sprake was van valse vlagvoering en vermoedelijke schendingen van Europese sanctieregels? Wat zegt dit volgens u over het eerdere toezicht en de informatie-uitwisseling?

Antwoord 5

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Welke verantwoordelijkheid draagt Nederland dan wel Curaçao voor de veiligheid, rechtspositie en het welzijn van de Filipijnse bemanning van de *Regina*, die door het aan de ketting leggen van het schip vast is komen te zitten, en welke stappen zijn hierin gezet?

Antwoord 6

De veiligheid, rechtspositie en het welzijn van de bemanning zijn internationaal geregeld op grond van het MLC-verdrag.⁴ De verantwoordelijkheid voor de bemanning aan boord van zeeschepen ligt primair bij de reder/scheepsbeheerder en secundair bij de vlagstaat. Bij het in gebreke blijven van voornoemde partijen, komt de kuststaat (Curaçao) in beeld.

De Maritieme Autoriteit Curaçao meldt dat zij in goed contact is met de scheepsagent. Daarnaast monitort zij de situatie met de bemanning aan boord. Enkele bemanningsleden hebben toestemming gekregen te vertrekken. De betaling, welzijn en verzorging van de bemanning zijn nog niet in gevaar.

Vraag 7

Klopt het dat ook andere tankers die op internationale sanctielijsten staan, zoals de *Volans* en mogelijk de *Albedo*, onderweg zijn of waren naar Curaçao? Welke maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat opnieuw schepen met vergelijkbare risico's worden toegelaten?

Antwoord 7

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken is beleidscoördinerend ten aanzien van sancties, zowel bij de ontwikkeling van nieuwe maatregelen binnen de EU als bij de naleving ervan. De handhaving van sancties binnen de jurisdictie van Curaçao is echter aan de autoriteiten van Curaçao. Beide schepen komen niet voor op een EU-sanctielijst. Daarmee is er geen harde weigeringsgrond zoals toegelicht in eerdere antwoorden. De *Volans* komt voor op diverse andere sanctielijsten, de *Albedo* niet. De EU heeft echter geen sancties ingesteld tegen Venezolaanse olie, noch is zij gehouden aan andere sanctielijsten. Informatie en procedures worden voortdurend bekeken, geëvalueerd en bijgesteld waar nodig; in de landen zelf en tussen de vier landen van het Koninkrijk middels samenwerking onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). Zo ook ten aanzien van de *pre-arrival* procedure. De autoriteiten op Curaçao evalueren met alle relevante instanties de bestaande procedure en passen deze aan waar nodig. Ook de reikwijdte en juridische mogelijkheden van ontzeggende procedures, met name op EU gesanctioneerde schepen, wordt beschouwd in samenwerking met de

⁴ MLC-verdrag: op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen en aanhangselen;

Kustwacht Caribisch Gebied. De KMA is hierover geïnformeerd en heeft initiatief genomen om dit proces waar mogelijk Koninkrijksbreed te harmoniseren, tenminste met de maritieme autoriteiten in het Caribisch deel van het Koninkrijk.

Vraag 8

Klopt het dat oliehandelaar Trafigura door de Amerikaanse overheid is ingehuurd om Venezolaanse olie te commercialiseren en dat daarvoor een vergunning van de Amerikaanse sanctie-autoriteit OFAC is verleend? Is de Nederlandse regering vooraf geïnformeerd over deze constructie en de daaraan verbonden juridische en politieke risico's?

Antwoord 8

Nadere details over commerciële afspraken vallen onder de autonome verantwoordelijkheid van het land Curaçao en zijn niet gedeeld of bekend met Nederland.

Vraag 9

Heeft de Verenigde Staten contact met Nederland of Curaçao gezocht naar aanleiding van het aan de ketting leggen van de schepen?

Antwoord 9

Nee. De Verenigde Staten hebben dit niet formeel bij Nederland noch Curaçao aangekaart.

Vraag 10

Hoe beoordeelt u het risico dat Curaçao en Nederland door het faciliteren van deze olietransporten en -opslag worden betrokken bij het omzeilen van sancties en mogelijk schendingen van internationaal recht?

Antwoord 10

Nadere details over commerciële afspraken vallen onder de autonome verantwoordelijkheid van het land Curaçao en zijn niet bekend of gedeeld met Nederland. Mocht de Amerikaanse sanctie-autoriteit OFAC voor deze transacties een ontheffing hebben verleend, dan zou er geen sprake zijn geweest van mogelijke omzeiling van sancties. Op basis van de nu bekende informatie is er geen indicatie dat internationale regelgeving is overtreden.

Vraag 11

Deelt u de opvatting van verschillende hoogleraren internationaal recht en Caribisch staatsrecht dat deze kwestie niet kan worden aangemerkt als een louter commerciële transactie, maar raakt aan de buitenlandse betrekkingen van het Koninkrijk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Nee. Commerciële transacties, toelating van schepen tot havens en inspecties van (lading van) schepen vallen onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het autonome land Curaçao. Het enkele feit dat er een buitenlandse component aan zit betekent niet dat deze kwestie aan de buitenlandse betrekkingen van het Koninkrijk raakt.

Vraag 12

Is deze kwestie in de Rijksministerraad besproken, waar Nederland een belangrijke (meerderheids)stem heeft? Zo nee, waarom niet? Bent u voornemens dit alsnog te agenderen? Bent u van mening dat het in deze casus van groot belang is dat Nederland en Curaçao gezamenlijk optrekken, gezien de rijksverantwoordelijkheid voor buitenlandse betrekkingen, sanctieregimes en de naleving van internationaal recht?

Antwoord 12

Nee. Deze kwestie betreft geen Koninkrijksaangelegenheid. Er zijn geen EU-sancties op Venezolaanse olie en de betreffende schepen staan niet op een EU-sanctielijst. En, zoals gesteld in het antwoord op vraag 11, vallen commerciële transacties, toelating van schepen tot havens en inspecties van (lading van) schepen onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het autonome land Curaçao. Ten slotte vindt er op het juiste niveau actief

samenwerking en uitwisseling van informatie plaats. Samenvattend is er geen aanleiding dit actief te agenderen op voornoemd niveau.