

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

### 2151

Vragen van de leden **Kröger** en **Van Ojik** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid over *het bericht «Sea-Watch 3 op last van Nederland aan ketting gelegd»* (ingezonden 28 februari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid (ontvangen 4 april 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Sea-Watch 3 op last van Nederland aan ketting gelegd»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u toelichten waarom de inspectie door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) nodig was, wat de inspectie inhield, wat deze heeft opgeleverd en waarom daarvoor het schip moest en moet worden vastgehouden?

Antwoord 2

Op 31 januari is de Sea-Watch 3 de haven van Catania binnengevaren. In de haven is het schip vervolgens door de Italiaanse kustwacht geïnspecteerd op 31 januari en 1 februari jl. Het schip is daarnaast op 5 en 6 februari jl. door het klassenbureau DNV-GL geïnspecteerd. Beide hebben tekortkomingen geconstateerd.

In de rapportage van de Italiaanse kustwacht werd aangegeven dat over een aantal geconstateerde tekortkomingen overleg met de Vlaggenstaat gewenst was, hetgeen directe aanleiding was voor de ILT om in overleg met de Italiaanse kustwacht het schip te onderzoeken.

De ILT heeft een aantal aanvullende tekortkomingen geconstateerd. Daarnaast heeft de ILT onderzoek gedaan naar de vraag of de veiligheid van schip en bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op

<sup>1</sup> NRC, 13 februari 2019, «Sea-Watch 3 op last van Nederland aan ketting gelegd» (<https://www.nrc.nl/nieuws/2019/02/13/sea-watch-3-op-last-van-nederland-aan-ketting-gelegd-a3653988>)

enig moment in gevaar kan zijn geweest. Nederland heeft Italië verzocht het schip geen toestemming te verlenen om uit te varen zolang het onderzoek liep. De veiligheid moet voorop staan. Het is gebruikelijk dat een schip pas mag uitvaren nadat de tekortkomingen die voor vertrek hersteld moeten zijn, zijn verholpen, en dat hiervan bewijs is geleverd. De tekortkomingen die zijn geconstateerd zijn gedeeltelijk tijdens het verblijf van het schip in de haven van Catania, Italië verholpen. Het schip is daarna met toestemming van Nederland (Ministerie van IenW) vertrokken naar een werf in Marseille, Frankrijk, om de tekortkomingen te herstellen waarvoor reparatie op een scheepswerf noodzakelijk was. Voor de conclusies van het onderzoek door de ILT verwijs ik naar het bijgevoegde rapport «Inspectie Sea-Watch 3»<sup>2</sup>.

### Vraag 3

Wat was de aanleiding van de eerste inspectie, die afgelopen zomer door de ILT is uitgevoerd, en wat heeft die inspectie opgeleverd? Wat was de aanleiding van deze tweede inspectie?

### Antwoord 3

Aanleiding voor de eerste inspectie in de zomer van 2018 was het feit dat Malta vragen stelde over de registratie van de Sea-Watch 3, en het schip in de tussentijd niet wilde laten uitvaren.

Het onderzoek zoals verricht door de ILT in de zomer van 2018 bestond uit twee delen, namelijk enerzijds bepalen of de technische conditie en uitrusting van de Sea-Watch 3 in lijn is met de Nederlandse wet- en regelgeving, anderzijds om de feiten en omstandigheden ter plaatse vast te stellen. Dit is uitgevoerd in de vorm van een verkennend onderzoek waarover een rapportage is gemaakt gedateerd 10 juli 2018.

In de rapportage wordt ingegaan op de inzet van het schip, waarbij is aangegeven dat het schip als kleinste aantal 17 mensen in nood uit het water heeft gehaald en als grootste aantal 300. Er is ook uitgebreid gerapporteerd over de aanwezige certificaten, documenten en boekwerken. Tot slot geeft het rapport een beschrijving van het schip en meer specifiek van de brug- en navigatiemiddelen, de buitendekken, de accommodatie en kombuis, de machine- en de stuurmachiniekamer. Er is tijdens deze inspectie niet gekeken naar eventuele gebreken aan het schip of naar het feitelijke gebruik van het schip.

De aanleiding voor de tweede inspectie staat beschreven in het antwoord op vraag 2.

### Vraag 4 en 5

Hoe rijmt u uw toezegging in het algemeen overleg Maritiem van 6 december 2018, dat de niet-gouvernementele organisaties (ngo's) en hun schepen door de beleidswijziging absoluut niet acuut in de problemen zouden komen, met uw verzoek aan de Italiaanse autoriteiten om het schip aan de ketting te leggen?

Hoe verhoudt uw actie zich tot uw uitspraken in dat algemeen overleg, dat er «eerst gesprekken komen», dat «de veiligheidseisen niet morgen klaar moeten zijn», «dat we daar een rustige overgangstermijn voor gaan creëren» en dat «de organisaties nergens bang voor hoeven te zijn»?

### Antwoord 4 en 5

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2 en de begeleidende brief.

### Vraag 6 en 7

Is deze handhavingsactie het gevolg van de nieuwe, nog op te stellen beleidsregels, of oude reeds langer bestaande regels? Hoe valt dit te rijmen met uw toezegging dat er eerst een terugkoppeling naar de Kamer zou plaatsvinden?

Hoe kan het dat er nog geen antwoord is op het schriftelijk overleg van 23 januari 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 203), «omwille van een zorgvuldige

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

beantwoording», maar er wel al wordt ingegrepen en gehandhaafd op regels die nog niet eens afgesproken zijn? Geldt die zorgvuldigheid daar dan niet voor?

Antwoord 6 en 7

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2 en de begeleidende brief. De veiligheid staat voor mij voorop.

Vraag 8

Hoe verhoudt uw uitspraak, dat de beleidswijziging niet het gevolg is van buitenlandse druk, zich tot het bericht dat deze inspectie op verzoek van de Italiaanse autoriteiten plaatsvindt?

Antwoord 8

De wijze waarop de inspecties zijn uitgevoerd en de verzoeken van en aan de Italiaanse kustwacht zijn de gebruikelijke gang van zaken indien er bij een havenstaatcontrole tekortkomingen worden geconstateerd.

Vraag 9

Worden naar uw mening drenkelingen die door Sea-Watch 3 uit zee worden gered, door die redding en hun verblijf op de Sea-Watch3 aan onaanvaardbare risico's of onmenselijke levensomstandigheden blootgesteld?

Antwoord 9

Dit betreft de kernvraag van het tweede deel van het onderzoek dat door de ILT is uitgevoerd. Ik verwijs kortheidshalve naar de begeleidende brief aan de Tweede Kamer en naar het inspectierapport van de ILT.

Vraag 10

Kunt u inschatten hoeveel mensen in de Middellandse zee zijn verdrongen of vermist, sinds u de Sea-Watch 3 aan de ketting heeft laten leggen?

Antwoord 10

Het schip Sea-Watch 3 ligt niet aan de ketting. Sinds de Sea-Watch 3 in een Italiaanse haven werd aangemeerd, eind januari, zijn volgens schattingen van IOM<sup>3</sup> 16 personen verdrongen voor de kust van Libië. Hiervoor, in het eerste deel van januari, zijn volgens IOM vermoedelijk 160 personen op de Centraal Mediterrane route verdrongen als gevolg van een schipbreuk voor de kust van Libië. IOM schat dat in vergelijking tot dezelfde periode vorig jaar in 2019 bijna 45% minder migranten zijn verdrongen voor de Libische kust.

Vraag 11

Kunt u een beeld geven van de reddingscapaciteit op de Middellandse zee en in de Libische search and rescue-zone (SAR-zone)? Is dit voldoende?

Antwoord 11

Hoeveel schepen zich in de Middellandse Zee expliciet met reddingsoperaties bezig houden is niet bekend. Door de EU worden verschillende operaties uitgevoerd die zich naast grensbewaking en de aanpak van mensensmokkel, uiteraard ook bezig houden met reddingen op zee. In Frontex-verband worden drie operaties uitgevoerd voor de kust van Spanje, Italië en Griekenland. Deze operaties ondersteunen de werkzaamheden van de kustwachten van de EU lidstaten in en rond de Middellandse Zee. Daarnaast zijn de kustwachten van Noord-Afrikaanse landen actief.

Specifiek ten aanzien van de Libische SAR-zone geldt dat het aantal inzetbare schepen en getraind personeel van de Libische kustwacht nog steeds toenemen. Daarmee groeit ook de capaciteit van de Libische kustwacht om de wettelijke taken uit te voeren, inclusief het redden van migranten in onzewaardige bootjes. Uit schattingen van het IOM blijkt dat sinds 2017 een

---

<sup>3</sup> [https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant\\_route%5B%5D=1376&=Apply](https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant_route%5B%5D=1376&=Apply), geraadpleegd 6 maart 2019

daling van het aantal verdrinkingen op de Centraal Mediterrane route heeft plaats gevonden.<sup>4</sup>

Vraag 12

Wat doet Nederland om die reddingscapaciteit te vergroten?

Antwoord 12

Over de Nederlandse inzet in Libië, specifiek op het gebied van migratie en de steun aan de Libische kustwacht is uitgebreid met uw Kamer gewisseld. Afhankelijk van de mogelijke beschikbare inzet, biedt Nederland jaarlijks in Frontex-verband materieel aan voor grensbewakingsoperaties. Uw kamer wordt over deze inzet geïnformeerd.

Vraag 13

Klopt het, dat alle drenkelingen die worden gered in de Libische SAR-zone naar Libische detentiecentra worden gebracht, alwaar zij kunnen worden blootgesteld aan martelingen en misbruik? In welke mate acht u dit een wenselijk of een redelijk alternatief voor reddingsoperaties door ngo-schepen?

Antwoord 13

Ten aanzien van de Libische praktijk verwijs ik u korthedshalve naar de uitgebreide correspondentie en debatten met uw Kamer over dit onderwerp, inclusief de inspanningen om de situatie in de Libische centra te verbeteren en deze centra uiteindelijk te sluiten. Zoals uw Kamer bekend hecht het kabinet belang aan de plicht om mensenlevens op zee te redden.

Vraag 14

Kunt u aangeven wie volgens het Internationale verdrag inzake opsporing en redding op zee (1979 en 2006) verantwoordelijk is voor het zo snel als mogelijk vinden van een veilige haven voor geredde mensen in zeenood? Hoe verhoudt uw standpunt van 14 januari 2019 zich dan met artikel 3.1.9. van het genoemde verdrag, waarin duidelijk staat dat het de ondertekenende landen zijn, niet de kapitein?

Antwoord 14

In artikel 3.1.9. van de Annex bij het Internationale verdrag inzake opsporing en redding op zee staat de coördinatie en samenwerking tussen betrokken kust- en vlaggenstaat centraal. Tevens vermeldt het verdrag dat voor de coördinatie van de Search and Rescue-actie de kuststaat primair verantwoordelijk is waar het SAR-gebied tot behoort. Tot deze coördinatie behoort onder meer, tezamen met de vlaggenstaat, het vinden van een veilige plaats om de aan boord genomen personen van boord te ontschepen. Een veilige plaats hoeft niet per se een haven te zijn in het land in wiens SAR-gebied de drenkelingen zijn opgepikt. Dit moet ertoe leiden dat kapiteins van schepen die bijstand hebben verleend aan mensen in nood zo spoedig mogelijk van hun verplichtingen bevrijd worden met een minimale verdere afwijking van de geplande reis. Dit houdt niet in dat de vlaggenstaat zonder meer een veilige plaats in een derde land kan aanwijzen zonder medewerking van dat derde land.

In de brief van 14 januari jl. is aangegeven dat MRCC's in de regio ontschepping geweigerd hebben. In lijn met het genoemde verdrag heeft Nederland met Duitsland en de Europese Commissie zich ingespannen om ontschepping te bewerkstelligen, hetgeen op 9 januari jl. kon worden gerealiseerd. Zoals vermeld in de brief werken UNHCR en IOM tezamen met de Europese Unie en de landen rond de Middellandse Zee aan een structureel ontschepingsarrangement voor de Middellandse Zee-regio.

---

<sup>4</sup> [https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant\\_route%5B%5D=1376&=Apply](https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant_route%5B%5D=1376&=Apply), geraadpleegd 6 maart 2019