



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Datum 20 maart 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen over olietankers die vanuit Venezuela
via de Caribische delen van het Koninkrijk onderweg zijn naar
Rotterdam

**DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken**

Dir.Maritieme Zaken
Koninkrijks Maritieme
Administratie

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

Uw referentie
2026Z01619
2026Z02805

Kopie aan
vaste Kamercommissie KGG

Bijlage(n)

1

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, 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, gelijktijdig de antwoorden aan op de Kamervragen van de leden Van Oosterhout en Tseggai (beiden GroenLinks-PvdA) over olietankers die vanuit Venezuela via de Caribische delen van het Koninkrijk onderweg zijn naar Rotterdam en de Kamervragen van de leden Van Ark, Boswijk en Tijs van den Brink (CDA) over het bericht 'Nederland laat illegale tanker met Venezolaanse olie toe in Curaçao'

Ik voeg daar graag aan toe dat de inhoudelijke beantwoording tot stand gekomen is in nauwe samenwerking met de relevante autoriteiten op Curaçao, waaronder het ministerie van Verkeer, Vervoer & Ruimtelijke planning van Curaçao, de Maritieme Autoriteit Curaçao, de *Curaçao Ports Authority* en de Kustwacht Caribisch gebied.

De vragen met kenmerk 2026Z01619 werden ingezonden op 28 januari 2026, de vragen met kenmerk 2026Z02805 zijn ingezonden op 10 februari 2026. Op 5 maart 2026 is aan de Kamer een uitstelbrief (kenmerk 2026-0000091022) verzonden.

Hoogachtend,

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Vincent Karremans

2026Z01619 (ingezonden 28 januari 2026)

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

Vragen van de leden Van Oosterhout en Tseggai (beiden GroenLinks-PvdA) aan de minister van Klimaat en Groene Groei en de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over olietankers die vanuit Venezuela via de Caribische delen van het Koninkrijk onderweg zijn naar Rotterdam

1. Heeft u kennisgenomen van de berichten over olietankers die vanuit Venezuela via de Caribische delen van het Koninkrijk onderweg zijn naar Rotterdam? 1) 2)

Ja.

2. Klopt het dat de Bullebaai op Curaçao weer een belangrijke rol speelt in de internationale oliehandel vanuit Venezuela?

Op Bullenbaai bevindt zich een (commerciële) olieterminal in beheer bij Curaçao Refinery Utilities (CRU). Een deel van de recente transporten en opslag bevat olie afkomstig uit Venezuela. Daarmee kan je echter niet stellen dat Curaçao een belangrijke rol speelt in de internationale oliehandel.

3. Klopt het dat de opslaglocaties in de Rotterdamse haven het belangrijkste doorvoerpunt binnen de Europese oliemarkt zijn voor de Venezolaanse olie?

De Rotterdamse haven is per definitie een belangrijke doorvoerhaven van mondiale olieproducten. Het kan echter niet eenduidig worden vastgesteld dat Rotterdam specifiek het belangrijkste doorvoerpunt voor Venezolaanse olie in Europa is, dit is eerder een indirect gevolg van de algemene marktpositie van Rotterdam dan een specifiek, aantoonbaar patroon voor Venezolaanse olie. Er is geen beschikking over cijfers hoeveel Venezolaanse olie in welke havens wordt verwerkt.

4. Klopt het dat schepen die olie hebben gelost op Curaçao onder valse vlag voeren terwijl ook de verplichte transponder uitstond en zij op de Amerikaanse sanctielijst staan? Klopt het dat deze schepen hiermee de internationale zeevaartregels overtreden?

Het is bekend dat het schip MT Regina onder valse vlag olie heeft gelost op Curaçao. Het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) bepaalt dat een Staat een schip het recht verleent om zijn vlag te voeren. Het varen onder valse vlag betekent dat het schip een vlag voert waartoe het niet gerechtigd is. Het uitzetten van de *Automatic Identification System* (AIS) transponder tijdens de vaart is slechts in uitzonderlijke gevallen toegestaan. Met het varen onder valse vlag zijn internationale zeevaartregels overtreden.

Het schip MT Regina is op basis van een havenstaatcontrole aangehouden op Curaçao vanwege het niet voldoen aan internationale maritieme verdragen, onder meer het voeren van een valse vlag van Oost-Timor en het aan boord hebben van valse certificaten. 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.

Curaçao is gehouden aan de sanctiewetgeving van de Europese Unie (EU-sancties). Landen buiten de VS, dus ook Nederland en Curaçao, zijn niet gehouden aan sancties van de VS. Het voeren van een valse vlag valt niet onder EU-sancties. Er is geen sprake van overtreding van sancties bij het aanmeren van schepen in de havens van Curaçao.

5. Klopt het dat het schip Regina dat op Curaçao olie heeft afgeleverd volgens de Curaçaose havenautoriteit vaart onder de vlag van Oost-Timor, maar dat dit niet blijkt te kloppen omdat Oost-Timor afgelopen jaar via een circulaire aan alle International Maritime Organization-leden (IMO) heeft laten weten dat diverse schepen frauduleus de vlag van Oost-Timor gebruiken en dat alle Oost-Timorese registraties als frauduleus moeten worden beschouwd? Heeft het Koninkrijk als IMO-lid dit ook aan de autoriteiten op Curaçao doorgegeven? Zo nee, waarom niet?

Het is correct dat Oost-Timor recent de IMO-leden geïnformeerd heeft over onjuist en frauduleus gebruik van haar (niet bestaande) internationale vlagregister. Overigens heeft het Koninkrijk ook IMO-leden geïnformeerd ten aanzien van vals gevlagde schepen in de (niet bestaande) internationale vlagregisters van Sint Maarten en Aruba.

Ja. Via de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA) werken de landen binnen het Koninkrijk nauw samen op maritiem gebied en wordt zoveel mogelijk informatie uitgewisseld. Curaçao heeft, via het Koninkrijk, directe toegang tot de actuele IMO documentatie. Zo zijn de landen van het Koninkrijk overeengekomen dat elk autonoom land eigenstandig bijhoudt welke informatie voor hen van belang is.

6. Deelt u de mening dat het zeer onwenselijk is wanneer schepen die zich niet aan de internationale zeevaartregels houden kunnen aanmeren in een haven in het Koninkrijk der Nederlanden? Zo nee, waarom niet?

Ja. Het is onwenselijk dat zeeschepen zich niet aan de internationale zeevaartregels houden. Deze regels zijn essentieel om de veiligheid op zee en bescherming van het mariene milieu mondiaal op gelijke wijze te borgen.

Het toelaten van schepen in havens van het Koninkrijk is aan de autoriteiten van het desbetreffende land. Hoewel het in eerste aanleg contrair lijkt, kan het wenselijk zijn dat schepen met vermeende afwijkingen (zoals een valse vlag) juist wel aanmeren in een van de havens van het Koninkrijk. Dit omdat schepen die aanmeren in een haven in het Koninkrijk worden onderworpen aan het regime van havenstaatcontrole en daarmee feitelijk vast te stellen is 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. Dat is recent gebeurd met de MT Regina op Curaçao.

7. Kunt u het juridische kader schetsen waarbij wordt ingegaan op de precieze verantwoordelijkheidsverdeling tussen het Koninkrijk en het autonome land Curaçao als het gaat om dit soort olietransporten? Kunt u hierbij nadrukkelijk ingaan op de rol van het Koninkrijk – als IMO-lid – ten aanzien van het handhaven van internationale zeevaartregelgeving?

In artikel 3 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (Statuut¹) staat opgesomd welke onderwerpen kwalificeren als aangelegenheden van het Koninkrijk. Indien uit het Statuut niet volgt dat iets een Koninkrijksaangelegenheid is, betreft het in beginsel een landsaangelegenheid, en gaan de autonome landen er zelf over.

Toezicht op en handhaving van sancties binnen de jurisdictie van individuele landen zijn aangelegenheden waar de autonome landen zelf over gaan. Curaçao heeft dit uitgewerkt in de Sanctielandsverordening. Voor Nederland geldt de Sanctiewet 1977². De EU heeft geen sancties ingesteld tegen Venezolaanse olie, noch staan de betreffende schepen op een EU-sanctielijst.

De toepassing van EU-sancties binnen het Koninkrijk valt onder 'buitenlandse betrekkingen' en aldus is er sprake van een Koninkrijksaangelegenheid. De bepalingen in dit kader zijn neergelegd in de Rijkssanctiewet³, die hiermee het overkoepelende juridische kader binnen het Koninkrijk vormt. Het ministerie van Buitenlandse Zaken is beleidscoördinerend binnen het Koninkrijk op het gebied van sancties, zowel bij de ontwikkeling van nieuwe maatregelen binnen de EU als bij de naleving daarvan.

De betreffende olietransporten vallen qua veiligheids- en milieueisen voor zeeschepen onder de internationale zeevaartverdragen van IMO. Het Koninkrijk is als geheel verdragspartij bij IMO. Havenstaatverplichtingen, zoals milieuaspecten en de (controle van) lading, zijn een autonome verantwoordelijkheid van de landen van het Koninkrijk.

8. Kunt u toelichten wat de rol van de Kustwacht Caribisch Gebied is ten aanzien van het handhaven van internationale zeevaartregelgeving? Klopt het dat wanneer de Kustwacht Caribisch Gebied betrokken is hiermee ook het Koninkrijk betrokken is omdat de Kustwacht Caribisch Gebied onder de verantwoordelijkheid van de Koninkrijksregering valt? Zo nee, waarom niet?

De Kustwacht Caribisch Gebied (hierna: Kustwacht) is een maritieme rechtshandavingsorganisatie, bestaande uit de Landen Curaçao, Aruba, Sint Maarten en Nederland. De vier landen bepalen gezamenlijk het beleid van de Kustwacht, dat operationeel valt onder beheer van Defensie. De Kustwacht zorgt voor de veiligheid op de wateren rond Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Caribisch Nederland (BES). De Kustwacht voert opsporings-, toezichthoudende- en dienstverlenende taken uit op basis van de Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: Rijkswet⁴) en het justitiële beleidsplan Kustwacht. De Rijkswet geeft o.a. aan dat de Kustwacht belast is met het toezicht op scheepvaart, waaronder het verkeer en de uitrusting van schepen. Het justitiële beleidsplan 2022-2025 (met doorloop naar 2026⁵) voor de Kustwacht richt zich

¹ [wetten.nl - Regeling - Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden](https://wetten.nl/Regeling-Statuut%20voor%20het%20Koninkrijk%20der%20Nederlanden) - BWBR0002154

² [wetten.nl - Regeling - Sanctiewet 1977](https://wetten.nl/Regeling-Sanctiewet%201977) - BWBR0003296

³ [wetten.nl - Regeling - Rijkssanctiewet](https://wetten.nl/Regeling-Rijkssanctiewet) - BWBR0038211

⁴ [wetten.nl - Regeling - Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba](https://wetten.nl/Regeling-Rijkswet%20Kustwacht%20voor%20Aruba,%20Cura%C3%A7ao%20en%20Sint%20Maarten) - BWBR0023731

⁵ 2025 12 12 Jaarplan 2026 Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied.pdf; voetnoot 14, pagina 9

op handhaving van illegale activiteiten om te voorkomen dat de effecten van de illegale activiteiten in lokale milieus terecht komen. De Kustwacht opereert onder lokaal gezag in de wateren waarin zij jurisdictie en bevoegdheden heeft ten aanzien van haar taakstelling.

Met referte naar het antwoord op vraag 7 is het Koninkrijk alleen dan betrokken als er sprake is van de zogenoemde Koninkrijksaangelegenheden. Handhaving van de verplichtingen in het kader van internationale zeevaartregelgeving betreft een autonome aangelegenheid van de landen zelf, en vindt derhalve plaats op nationaal niveau en onder nationaal gezag.

9. Deelt u de mening van diverse deskundigen dat deze situatie in de Rijksministerraad had moeten worden besproken aangezien ook Koninkrijksaangelegenheden in het geding zijn? Zo nee, waarom niet?

Nee, omdat er geen Koninkrijksaangelegenheden in het geding zijn. De EU heeft geen sancties ingesteld tegen Venezolaanse olie. Wanneer er sprake is van (mogelijke) overtreding van EU-sancties of andere regels waar Curaçao aan gehouden is, dan is het aan de autoriteiten van Curaçao (waaronder bijvoorbeeld de *Curaçao Ports Authority* en de *Harbor and Safety Inspection* van de Maritieme Autoriteit Curaçao) om hierop te acteren. In het geval dat daar signalen van zijn wordt daar serieus opvolging aan gegeven door daarvoor bevoegde autoriteiten. Waar nodig wordt daarbij het politieke niveau geïnformeerd en zo nodig betrokken.

Het is van belang te benoemen dat er frequent contact en veelvuldige afstemming is tussen de Caribische (ei)landen en Nederland, tussen diverse diensten en departementen en elk op hun eigen vakgebied.

10. Deelt u de zienswijze van de havenveiligheidsadviseur van de Curaçaose havenautoriteit dat de directie buitenlandse betrekkingen van het land Curaçao in samenspraak met het Koninkrijk behoort te beoordelen of een schip op een sanctielijst mag aanmeren en dat dit hiermee dus een Koninkrijksaangelegenheid is? Zo nee, waarom niet?

De Curaçaose maritieme autoriteiten hebben een autonome verantwoordelijkheid voor het toelatingsbeleid en dienen daarbij het EU-sanctiebeleid na te leven. De concrete uitvoering wordt gecoördineerd via Buitenlandse Zaken en de Dienst Buitenlandse Betrekkingen van de Caribische Landen. Russisch gevlagde schepen en door de EU gesanctioneerde schepen, entiteiten en personen dienen te worden geweerd uit havens en sluisen in het Koninkrijk. Zoals eerder aangegeven is de EU en/of het Koninkrijk niet gehouden aan de Amerikaanse sanctielijst.

11. Wie is de eigenaar van de op Curaçao opgeslagen Venezolaanse olie afkomstig van het schip Regina?

Nadere details over eigenaarschap, hoeveelheden en commerciële afspraken vallen onder de autonome verantwoordelijkheid van het land Curaçao en zijn niet gedeeld.

12. Deelt u de mening dat zolang de situatie rondom het transport van Venezolaanse olie, waarvan het ook de vraag is wie de economische winst op strijkt, schimmig is en er sterke vermoedens zijn dat internationale regelgeving niet goed wordt nageleefd, dit transport niet via het Koninkrijk der Nederlanden zou moeten worden getransporteerd? Zo nee, waarom niet?

Zoals aangegeven onder vraag 6 is het onwenselijk dat zeeschepen zich niet aan de internationale zeevaart regels houden. Daarom is hier, middels havenstaatcontrole, op gehandhaafd en is het betreffende schip aangehouden. Zoals eerder aangegeven zijn er op dit moment geen EU-sancties ten aanzien van Venezolaanse olie.

13. Erkent u dat de olie in de Venezolaanse voorraden bij de meest vervuilende olie ter wereld hoort, onder andere door de hoogste CO2-intensiteit en tweede hoogste methaanintensiteit van alle olieproducerende landen, en dat de exploitatie van de Venezolaanse olievoorraden 13% van het resterende wereldwijde koolstofbudget om onder de 1,5 graden opwarming te blijven in een keer zou opgebruiken? Deelt u in dat licht de mening dat de Venezolaanse olie beter onder de grond blijft?

Het klopt dat de Venezolaanse olie tot de meest broeikas-intensieve olie ter wereld behoort. Dat exploratie van die voorraden 13% van het resterende wereldwijde koolstofbudget om onder de 1,5 graden opwarming te blijven zou opgebruiken, komt uit een analyse van de koolstofboekhoud consultant *Climate Partner* in opdracht van *The Guardian*. Het is duidelijk dat een groot deel van de huidige fossiele voorraden, waaronder olie, niet kan worden gebruikt als we de wereldwijde opwarming van de aarde tegen het einde van deze eeuw willen beperken tot 1,5 graden.

Het is echter niet aan de Nederlandse regering om te bepalen wie welke olie nog zou mogen oppompen. Het kabinet zet met name in op internationale afspraken over vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, de afbouw van fossiele subsidies en vermindering van de vraag naar olie door de ontwikkeling van niet-fossiele energie- en grondstoffen, efficiencyverbetering en recycling van koolstof.

14. Deelt u de vaststelling dat de afhankelijkheid van olie weer maar eens tot gewelddadig conflict geleid heeft? Deelt u de daaruit volgende conclusie dat Nederland haar klimaatplannen moet bijstellen om nog sneller de afhankelijk van fossiele brandstoffen volledig af te bouwen?

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

In het Klimaatplan 2025-2035 wordt reeds onderkend dat de energietransitie niet alleen noodzakelijk is voor het klimaat en onze gezondheid, maar ook voor onze energieonafhankelijkheid, onder meer via vermindering van de importafhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Het kabinet werkt daarnaast aan een kamerbrief over verantwoorde afbouw van fossiel, die overzicht geeft over de verantwoorde afbouw van de verschillende fossiele energiedragers in Nederland en de vraagstukken die hierbij komen kijken. Met deze brief geeft het kabinet ook opvolging aan de motie van de leden De Groot en Grinwis over de

gevolgen van de afspraken in COP28 over 'weg bewegen van fossiel' en de motie van het lid Kröger c.s. over het afbouwen van fossiele brandstoffen als hoge prioriteit.⁶

15. Heeft u contact met de autoriteiten op Curaçao over de onderhavige situatie? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid dit alsnog zo spoedig mogelijk te doen?

Er is op verschillende niveaus intensief contact met de autoriteiten op Curaçao. Dat geldt overigens (op maritiem gebied) ook voor de andere landen en openbare lichamen in het Caribisch deel van het Koninkrijk.

16. Kunt u voorgaande vragen afzonderlijk van elkaar binnen de gestelde termijn beantwoorden?

Dat is helaas niet gelukt. De beantwoording heeft meer tijd gevraagd, mede door de kabinetswissel en samenvoeging met antwoorden op andere Kamervragen. Ik verwijs hiervoor ook naar de uitstelbrief verzonden aan de Kamer door collega van den Burg⁷.

1. Trouw, 22 januari 2026, 'De eerste tankers met olie verlaten Venezuela, ook richting Rotterdam'. Pagina 3 / 11 (<https://www.trouw.nl/binnenland/de-eerste-tankers-met-olie-verlaten-venezuela-ook-richting-rotterdam-be8c22332/>)
2. NRC, 21 januari 2026, "Nederland laat illegale tanker met Venezolaanse olie toe in Curaçao. Experts hekelen rol overheid: 'Er hadden heel veel alarmbellen moeten afgaan'" (<https://www.nrc.nl/nieuws/2026/01/21/nederland-laet-illegale-tanker-met-venezolaanse-olie-toe-in-curaçao-a4918176>)

⁶ Kamerstukken II 2024/25, 32813, nr. 1484 en Kamerstukken II, 2023/24, 32813, nr. 1325

⁷ Uitstelbrief antwoorden Kamervragen over Venezolaanse olie in Curaçao | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

2026Z02805 (ingezonden 10 februari 2026)

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'.

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

- 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)**

Ja.

- 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?**

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 samen⁸. 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.

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

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.

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?

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.

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?

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.

⁸ [Staatscourant 2021, 26624](#) | [Overheid.nl](#) > Officiële bekendmakingen

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?

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2.

Onze referentie

IenW/BSK-2026/22982

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?

De veiligheid, rechtspositie en het welzijn van de bemanning zijn internationaal geregeld op grond van het MLC-verdrag.^{[1][1]} 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.

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?

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 Kustwacht Caribisch Gebied. De KMA is hierover geïnformeerd en heeft initiatief genomen om dit

^{[1][1]} [MLC-verdrag: op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 \(Trb. 2007, 93\) en de bij dat verdragbehorende bindende protocollen en aanhangselen;](#)

proces waar mogelijk Koninkrijksbreed te harmoniseren, tenminste met de maritieme autoriteiten in het Caribisch deel van het Koninkrijk.

- 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?**

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

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

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

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

- 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?**

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.

- 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?**

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.

- 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?**

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.

Onze referentie
IenW/BSK-2026/22982

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-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/olietankers-uit-venezuela-door-nederland-en-curacao-aan-de-ketting-gelegd-a4919777>)