

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

### 739

Vragen van het lid **Van Velzen** (SP) aan de minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris van Economische zaken over *mogelijke wapenleveranties aan Eritrea*. (Ingezonden 13 december 2006)

1

Hebt u kennis genomen van de oplopende spanningen in de Hoorn van Afrika? Is er sprake van Eritrese troepenbewegingen met onder andere 15 tanks in de VN-bufferzone met Ethiopië en is het waar dat verschillende landen, waaronder Eritrea, islamitische strijdgroepen in Somalië bewapenen?<sup>1</sup>

2

Is het u bekend om welk type tanks het gaat waarmee Eritrea de bufferzone is binnengegaan?

3

Is het waar dat Eritrea alleen beschikt over T-54/T-55 tanks? Zo neen, over welke tanks beschikt Eritrea nog meer?<sup>2</sup>

4

Deelt u de zorg dat in de Hoorn van Afrika relatief kleine conflicten kunnen uitgroeien tot een regionale oorlog? Wat onderneemt u om dit te voorkomen?

5

Herinnert u zich dat de Belgische douane in 1998 91 containers met

militaire goederen, waaronder motoren voor Russische T-54 en T-55 tanks en 40 Unimog-vrachtwagens, met bestemming Eritrea onderschepte?<sup>3</sup>

6

Wat was het resultaat van het onderzoek dat de Nederlandse autoriteiten indertijd instelden en waarvan de resultaten de Kamer nooit hebben bereikt?<sup>4</sup>

7

Is het u bekend dat bedoelde goederen op de kade van het Antwerpse bedrijf Noord Natie hebben gestaan? Tot wanneer was dat het geval?

8

Is het u bekend met welk vervoermiddel de militaire goederen Antwerpen hebben verlaten? In het geval het een schip betrof, welk schip was het?

9

Is het waar, zoals onder andere te concluderen valt uit berichten van zowel een anonieme Antwerpse als een anonieme Rotterdamse bron, dat deze containers zijn afgehandeld door het Rotterdamse bedrijf EP shipping en dus wel degelijk vanuit de haven van Rotterdam naar Eritrea zijn verscheept? Is het tevens waar dat de douane of de economische controledienst een onderzoek heeft of hebben ingesteld naar de lading van het schip?<sup>5</sup> Wanneer heeft het

transport Nederland aangedaan en via welke route en op welke datum heeft het schip Nederland verlaten?

10

Is er toestemming gegeven voor de doorvoer van deze goederen? Zo ja, waarom is die toestemming gegeven? Hoe verhoudt zich dit besluit tot het wapenexportbeleid?

11

Indien er geen toestemming is gegeven, welke consequenties moet deze zaak volgens u dan hebben voor het doorvoerbeleid?

12

Kunt u een feitenrelaas geven van de contacten tussen de Nederlandse en Belgische douane en/of andere controlediensten in deze zaak?

13

Is het u bekend welke eindbestemming de goederen hebben gekregen? Zo ja, welke is dat en wat is daarover uw oordeel? Indien de goederen alsnog Eritrea hebben bereikt, wat is daarover uw politieke oordeel? Welke maatregelen heeft u genomen tegen diegenen die het transport hebben mogelijk gemaakt? Welke maatregelen onderneemt u om herhaling te voorkomen?

14

Hoe staat u tegenover een wapenembargo,<sup>6</sup> vooral in het licht van de huidige oplopende

spanningen tussen de staten van de Hoorn van Afrika?

15

Deelt u de mening dat er strengere maatregelen inzake doorvoer van militaire goederen noodzakelijk zijn? Zo ja, welke maatregelen stelt u voor? Indien neen, waarom niet?

<sup>1</sup> «Eritrea defends troop movement in UN Buffer zone», 17 oktober 2006, zie [www.defensenews.com/story.php?F=2281756&C=mideast](http://www.defensenews.com/story.php?F=2281756&C=mideast). Zie ook SC/8854 Afr/1444 <http://www.un.org/News/Press/docs//2006/sc8854.doc.htm> en met name de brief van 21 november aan de voorzitter van de Veiligheidsraad over Somalië, met name passage over Eritrea vanaf blz 11 tot en met 17; <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/627/40/PDF/N0662740.pdf?OpenElement>. Zie ook SC/880, [www.un.org/news/press/docs//2006/sc8880.doc.htm](http://www.un.org/news/press/docs//2006/sc8880.doc.htm)

<sup>2</sup> Military Balance 2006, blz 366 meldt dat Eritrea alleen beschikt over tanks van het type T-54/ T-55 tanks. In totaal 150 stuks.

<sup>3</sup> Aanhangsel Handelingen nr. 1251, vergaderjaar 1998–1999 met name antwoord op vraag 2, en ook Aanhangsel Handelingen 1004, vergaderjaar 1998–1999.

<sup>4</sup> Aanhangsel Handelingen nr. 1251, vergaderjaar 1998 – 1999 met name antwoord op vraag 6.

<sup>5</sup> Anonieme e-mails aan Campagne tegen Wapenhandel in Amsterdam, doorgestuurd aan SP-fractie.

<sup>6</sup> Aanhangsel Handelingen nr. 1004, met name vraag 6.

## Antwoord

Antwoord van minister **Bot** (Buitenlandse Zaken) en staatssecretaris **Van Gennip** (Economische Zaken), mede namens de ministers van Financiën en van Justitie. (Ontvangen 6 februari 2007), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 583, vergaderjaar 2006–2007

1

Nederland is bezorgd over de situatie in de Hoorn van Afrika. Eind december is de Somalische overgangsregering (TFG), met steun van Ethiopië, een militair offensief begonnen tegen de Unie van Islamitische Rechtbanken (UIC). Voorkomen dient te worden dat het huidige Somalische conflict uitgroeit tot een regionale oorlog in de Hoorn. De VN-vredesmacht belast met het monitoren van de grens tussen Ethiopië en Eritrea, heeft de afgelopen maanden Eritrese troepen waargenomen in de VN-bufferzone.

Mede gezien de situatie in Somalië acht Nederland het van belang dat Eritrea en Ethiopië blijven werken aan een vreedzame oplossing voor het grensconflict. Beide landen hebben tot november 2007 om, samen met de grenscommissie (EEBC), over te gaan tot daadwerkelijke demarcatie. Als partijen niet meewerken zal de EEBC de grens eenzijdig met behulp van coördinaten vaststellen. De VN-monitoring groep heeft in november 2006 een rapport uitgebracht waarin een aantal landen wordt beschuldigd van het leveren van wapens en manschappen aan Somalië. Eritrea zou wapens en militairen aan de Unie van Islamitische Rechtbanken (UIC) verstrekken. Eritrea ontkent de UIC militair te steunen.

2 en 3

Eritrea beschikt voornamelijk over T54 en T55 tanks en enkele T62 tanks. Het ligt derhalve voor de hand dat Eritrea met deze types tanks de bufferzone is binnen gereden.

4

Nederland en de EU spannen zich in om escalatie van conflicten in de Hoorn te voorkomen. De situatie in Somalië wordt regelmatig in EU-kader besproken.

Op 22 januari heeft de EU Raadsconclusies aangenomen inzake Somalië. Daarin pleit de EU voor stabilisatie van de situatie in Somalië, mede met behulp van een internationale vredesmacht. Tevens roept de EU de overgangsregering (TFG) op om een zo inclusief mogelijk proces van verzoening en herstel in Somalië te starten en geeft de EU aan zich te blijven inspannen voor de verbetering van de humanitaire situatie in Somalië.

Nederland verwelkomt het besluit van de Afrikaanse Unie op 19 januari 2007 om een «Afrikaanse missie in Somalië» (AMISOM) in Somalië te stationeren.

Nederland en de EU blijven zich onverminderd inzetten om een vreedzame oplossing te vinden voor het grensconflict tussen Ethiopië en Eritrea. Zo heeft Nederland in 2006 de tweede bijeenkomst van de grenscommissie gefinancierd. Nederland en de EU hebben herhaaldelijk bij partijen aangedrongen op samenwerking met de grenscommissie.

5  
Ja.

6

Onderzoek van de Nederlandse autoriteiten heeft nogmaals bevestigd dat de 91 containers in de periode juli/augustus 1998 tijdens het transport van Duitsland naar België gedurende twee tot drie weken opgeslagen hebben gestaan op een bedrijfsterrein in Nederland ten behoeve van een Duits bedrijf, in opdracht van de in het Verenigd Koninkrijk gevestigde formele eigenaar van de goederen. In de containers bevonden zich vooral motoren en delen van rupsbanden afkomstig van T-54 en T-55 tanks uit de voormalige DDR. Uit onderzoek dat in augustus 2000 bij de betrokken handelaar plaatsvond is voorts duidelijk geworden dat diens betrokkenheid bij de transactie niet verder reikte dan de verhuur voor tijdelijke opslag van een deel van zijn bedrijfsterrein. Omdat destijds noch een vergunningplicht, noch een meldingsplicht gold voor de doorvoer van militaire goederen anders dan voor wapens vallende onder de Wet wapens en munitie, was van enige overtreding van de Nederlandse In- en uitvoerwet geen sprake, zoals ook al eerder was gesteld in de beantwoording van Kamervragen ter zake<sup>1</sup>.

7 en 8

Ja, de containers, alsook de 40 militaire vrachtwagens die rechtstreeks via de Duits-Belgische grens naar Antwerpen waren vervoerd, hebben enkele jaren onder douanebeslag op de kade van een bedrijf in de haven van Antwerpen gestaan. Uit informatie van de Dienst Invordering en Geschillen van de Belgische douane is op te maken dat deze de zaak op 20 december 2002 heeft geschikt, waarna de goederen werden vrijgegeven voor overbrenging naar een andere bestemming binnen de Benelux, te weten het bedrijf E.P. Shipping in Rockanje (i.e. de Rotterdamse haven). Op vrijdag 24 januari 2003 hebben de goederen vervolgens de haven van Antwerpen verlaten op een door een Deens bedrijf gecharterd schip varende onder de vlag van Antigua. Op de vrachtbrief stond als bestemming het scheepvaarten

opslag/overslagbedrijf E.P. Shipping aangegeven.

9

Nee, de bewuste goederen zijn niet afgehandeld door E.P. Shipping of enig ander Nederlands bedrijf. Eenmaal op zaterdag 25 januari 2003 in de Rotterdamse haven aangekomen is de bestemming op de vrachtbrief door de kapitein van het betrokken schip gewijzigd zonder dat voldaan werd aan de verplichting om een dergelijke wijziging aan de douane te melden. Het schip is vervolgens de volgende dag, zondag 26 januari 2003, vertrokken voor een reis die via de Middellandse Zee en het Suez Kanaal uiteindelijk Eritrea als bestemming had. Tijdens het kortstondige verblijf in de Rotterdamse haven heeft geen onderzoek door de FIOD-ECD naar de lading van het schip plaatsgevonden.

10

Nee.

11

Zie het antwoord op vraag 13.

12

Afgezien van de contacten die in de periode 1999–2000 plaats hadden tussen de Nederlandse en Belgische autoriteiten in het licht van het onderzoek naar eventuele strafbare feiten op Nederlands grondgebied voorafgaande aan de verhandeling van de goederen in Antwerpen, is er nadien nog regelmatig contact tussen Nederlandse en Belgische instanties geweest. Dit betrof het verloop van de gerechtelijke procedure die de Britse eigenaar van de goederen in België had aangespannen om de conclusie van de Belgische douane aan te vechten dat het hier militaire goederen betrof. De Britse eigenaar beriep zich daarbij op het beoogde eindgebruik van de goederen in de bouw en wegenbouw. De Belgische rechter oordeelde uiteindelijk in februari 2002 dat de in de containers vervoerde motoren en rupsbanden wel degelijk ook als losstaande onderdelen onder de Belgische wetgeving met betrekking tot de uitvoer van militaire goederen vielen en dat derhalve een Belgische vergunning voor de uitvoer wettelijk vereist was. Vervolgens, na de schikking eind december 2002, verleende de Belgische douane

toestemming aan de eigenaar om de goederen te verschepen naar Nederland.

Op de dag van vertrek uit de haven van Antwerpen hebben de Belgische autoriteiten de Nederlandse douane en de FIOD-ECD op de hoogte gesteld dat het schip toestemming had om naar Nederland te varen en dat het schip zaterdag 25 januari 2003 in de haven van Rotterdam zou aankomen. Bij die gelegenheid vroegen de Belgische autoriteiten aan de FIOD-ECD en de douane om de goederen te monitoren en te bevestigen dat de goederen in Nederland zijn gelost.

Op vrijdag 24 januari 2003 is het schip met de goederen uit de haven van Antwerpen vertrokken. Het schip is op zaterdag 25 januari 2003 in de Rotterdamse haven gearriveerd. Toen de FIOD-ECD na het weekend polshoogte wilde nemen, bleek dat te laat. Het schip had de haven op zondag 26 januari, zonder te lossen, weer verlaten.

Op vrijdag 31 januari 2003 werd het ministerie van Economische Zaken over de gang van zaken ingelicht en werd als gevolg daarvan diezelfde dag overleg met het ministerie van Buitenlandse Zaken gevoerd om te bezien of er mogelijkheden bestonden het schip, althans de omstreden lading, alsnog te onderscheppen. De voorlopige conclusie was toen al dat voor de uitvoer van de betrokken goederen naar Eritrea een Belgische vergunning vereist was en derhalve de Belgische equivalent van de In- en uitvoerwet was overtreden. In Nederland kon alleen maar ex post een sanctie worden opgelegd aan de kapitein van het schip ingevolge artikel 46 van de Douanewet vanwege het verzuim om de wijziging van de bestemming op de vrachtbrief aan de douane te melden.

Op grond van deze conclusie werd echter in de eerste dagen van februari 2003 reeds contact gelegd met zowel de Belgische als de Duitse en Britse autoriteiten om te bezien welke mogelijkheden zij zouden kunnen invoeren om de verscheping alsnog te onderbreken. De laatste drie landen werden benaderd vanwege de vestigingsplaatsen van de bedrijven die respectievelijk als eigenaar van het schip, als chartermaatschappij of als opdrachtgever van het transport optraden. Omdat er anders dan in

1998 geen wapenembargo meer van toepassing was op de bestemmingen Eritrea en Ethiopië, waren ook de mogelijkheden voor deze andere EU partners beperkt tot juridisch afwezig en werd geconcludeerd dat de Belgische autoriteiten de beste troeven in handen hadden. Daar was immers de schikking getroffen onder voorwaarde van aflevering van de goederen bij E.P. Shipping.

In een uiterste poging om nog te voorkomen dat de als militaire goederen geclassificeerde lading Eritrea zou bereiken hebben de Nederlandse en de Duitse ambassadeur op 6 februari 2003 een demarche bij de Egyptische autoriteiten uitgevoerd om te bewerkstelligen dat het schip niet ongehinderd door het Suez Kanaal zou kunnen varen. De Egyptische autoriteiten gaven enkele dagen later aan dat zij de papieren van het schip hadden gecontroleerd maar dat dit geen onregelmatigheden aan het licht had gebracht.

Het ministerie van Economische Zaken heeft op 6 februari 2003 in een brief aan het Belgische ministerie van Financiën, waaronder de douane ressorteert, met afschrift aan de Belgische ministeries van Economische Zaken en Buitenlandse Zaken, nog eens schriftelijk uiteengezet wat zich volgens de bevindingen van de FIOD-ECD had voorgedaan en erop gewezen dat de door de Belgische douane aangegane overeenkomst tot schikking door de wederpartij was geschonden en volgens de Nederlandse lezing uiteindelijk ook de Belgische wet. De brief roept vervolgens op om ofwel de wederpartij in de gelegenheid te stellen de overtreding materieel te rectificeren door de goederen terug te verschepen naar Antwerpen, dan wel bij de Egyptische autoriteiten te melden dat een met name genoemd schip op het punt stond een illegaal geëxporteerde lading door het Suez Kanaal te vervoeren.

Vanuit België werd uiteindelijk geen corrigerende actie ondernomen. In reactie op de brief van 6 februari 2003 zond de eerder genoemde Dienst Invordering en Geschillen van de Belgische douane op 28 februari 2003 een brief aan het ministerie van Financiën waarin werd aangegeven dat het bij de oorspronkelijke overtreding in België om «een poging tot het ontgaan van de

vergunningplicht voor militair materieel» was gegaan en dat een dergelijk vergrijp volgens de procedure van het Belgische douanestrafrecht bestraft wordt. In die procedure heeft de gewestelijk directeur van de Administratie der douane en accijnzen de bevoegdheid om «overtredingen onder bepaalde voorwaarden in der minne te regelen». Conform die bevoegdheid «werd de bestraffing van dit misdrijf voltrokken bij de uitvoering van de overeenkomstakte», luidde de conclusie.

Desalniettemin hebben de Nederlandse en Duitse ambassadeurs nog wel een gezamenlijke demarche uitgevoerd bij de autoriteiten van Eritrea met verzoek de goederen terug te zenden naar Europa. De autoriteiten van Eritrea wezen op het civiel eindgebruik van de producten en stelden dat het een misverstand betrof. De Duits-Nederlandse demarches werden niet begrepen en de autoriteiten waren geenszins van plan de goederen te retourneren. Ook België heeft getracht de goederen terug te halen naar Europa door de Eritrese ambassadeur in Brussel te ontbieden.

Medio april 2003 heeft vervolgens een bijeenkomst plaatsgevonden waaraan het Functioneel Parket van het Openbaar ministerie, de ministeries van Economische Zaken en van Buitenlandse Zaken en de FIOD-ECD deelnamen. N.a.v. deze bijeenkomst heeft het Functioneel Parket aan de FIOD-ECD verzocht om een nader feitelijk onderzoek in te stellen.

Uit het feitenonderzoek van de FIOD-ECD is niet gebleken dat er een overeenkomst is gesloten tussen de Britse eigenaar en de voor het transport verantwoordelijke charter en/of reder, waarin de bepaling is opgenomen dat de laatstgenoemde zich garant stelt voor het vervoer van de militaire goederen naar E.P. Shipping. Dit was wel een van de voorwaarden in de eerdergenoemde overeenkomst ter voorkoming van strafvervolgning.

Op grond van dit feitenonderzoek, waarvan de details vertrouwelijk zijn, heeft het Openbaar Ministerie de Belgische autoriteiten geïnformeerd dat de door de Belgische douane aangegane overeenkomst tot schikking door de wederpartij was geschonden, aangezien één van de voorwaarden in de eerdergenoemde overeenkomst ter voorkoming van

strafvervolgning, afgesloten tussen de Britse onderneming en de Belgische autoriteiten, werd gesteld dat, indien de goederen naar een bestemming buiten de Benelux zouden worden vervoerd, de Britse onderneming zich mede schuldig zou maken aan sluikuitvoer. Strafvervolgning kon derhalve in België plaatsvinden. Het Functioneel Parket heeft in juli 2005 door tussenkomst van het Nederlandse ministerie van Justitie en het Belgische ministerie van Justitie, in een rechtshulpverzoek van voormelde feiten aangifte gedaan bij de bevoegde autoriteiten in België met de strekking het instellen van een strafvervolgning door de Belgische bevoegde autoriteiten. De Belgische autoriteiten hebben echter geconcludeerd niet tot vervolging te kunnen overgaan.

België heeft overigens in oktober 2003 het wapenexportbeleid gefederaliseerd – dat wil zeggen verantwoordelijkheid gemaakt van de gewesten. Na enkele omstrede (beoogde) exporten heeft de minister van Buitenlandse Zaken echter weer een zwaardere rol in het besluitvormingsproces opgeëist.

13

Aangenomen mag worden dat de lading uiteindelijk de haven van Massawa of een ander aanlandingspunt in Eritrea heeft bereikt en daar is gelost. De regering is ongelukkig met deze uitkomst. De FIOD-ECD en de douane hebben te laat gereageerd op het verzoek van de Belgische autoriteiten om toezicht te houden op de goederen na aankomst in de haven van Rotterdam. De procedures bij het toezicht op de uit- en doorvoer van goederen zijn inmiddels aangescherpt. Nadat geconstateerd was dat de goederen de haven van Rotterdam hadden verlaten, heeft de regering al het mogelijke gedaan om te helpen voorkomen dat de naar ons oordeel illegaal, want tegen de voorwaarden van de Belgische schikkingsovereenkomst in, uitgevoerde lading Eritrea alsnog zou bereiken.

Met de uitbreiding, eind 2004, van de meldplicht bij doorvoer naar alle militaire goederen als vermeld in de bijlage van het In- en uitvoerbesluit strategische goederen, heeft Nederland meer mogelijkheden gekregen om in een vergelijkbaar geval zelf op te treden of bij constatering achteraf van een

schending van die meldplicht de betrokken personen of bedrijven te vervolgen en bloot te stellen aan de strafmaat verbonden aan de Wet economische delicten.

14

Het EU wapenembargo tegen Ethiopië en Eritrea waaraan u refereert (1999/206/CFSP, 15 maart 1999) is op 31 mei 2001 opgeheven. Het opnieuw instellen van een embargo naar aanleiding van recente spanningen in de regio is op dit moment binnen EU kader niet aan de orde. Wel werd in de conclusies van de Algemene Raad van 14 mei 2001, op initiatief van Nederland, een verklaring opgenomen dat EU lidstaten uiterste terughoudendheid in acht moeten nemen bij wapenleveranties aan de regio. Nederland heeft dan ook sinds het opheffen van het embargo geen export van militair materieel naar deze landen toegestaan (uitgezonderd een leverantie aan Eritrea in 2002 ten behoeve van UNMEE).

15

Strengere maatregelen inzake doorvoer van militaire goederen zijn als gevolg van de reeds eerder genoemde uitbreiding van de meldplicht voor doorvoertransacties in 2004 en de daaruit voortvloeiende uitbreiding van bevoegdheden voor de Nederlandse autoriteiten niet aan de orde.

Op grond van de huidige doorvoerregeling moet de doorvoer van de militaire goederen, zoals die van Antwerpen naar Eritrea via Rotterdam, worden gemeld waarna de regering kan besluiten tot het opleggen van een ad hoc vergunningplicht en de zending zonodig kan tegenhouden. Indien de doorvoer niet wordt gemeld, heeft het Openbaar Ministerie, zoals gesteld in het antwoord op vraag 13, sinds eind 2004 mogelijkheden om de betrokken personen of bedrijven te vervolgen.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 1998–1999, nr. 1251.