

Peijs

bent, maar wanneer zult u wel zo ver zijn dat u dit kunt beoordelen?

Minister **Peijs**: In de eerste plaats moeten de operationele diensten van de EMSA eerst van de grond komen. In Brussel zijn ze nog niet zo ver en daar hangt onze actie vanzelfsprekend ook vanaf. Wij hebben onze zaken aardig op orde. Wij hebben een paar goede schepen om olie te bestijden, betere schepen dan wie dan ook in Europa. Die schepen zijn tamelijk snel ter plekke. Daar zijn wij erg blij mee. Wij zijn dus op dit ogenblik niet slecht uitgerust.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Het ging mij meer om de keuze van Den Helder als er een operationele dienst komt bij de EMSA. Daar zal toch zo langzamerhand een beslissing over moeten vallen, want er wordt al geruime tijd aangekondigd dat het "binnenkort" zal gebeuren. Dat moet dan ongeveer nu zijn. Gaat de minister zich helemaal inzetten voor de komst van een dergelijk centrum naar Nederland, bijvoorbeeld naar Den Helder?

Minister **Peijs**: Of het Den Helder wordt, weet ik gewoon nog niet. Dat kan ik u niet toezeggen. De keuze zal van een heleboel dingen afhangen die wij nog gaan bezien. Uw stelling dat "binnenkort" in Brussel "nu" betekent, kan ik niet onderschrijven.

Voorzitter. Gevangenisstraffen kunnen op grond van het Zeerechtverdrag worden opgelegd bij ernstige en opzettelijke lozingen in de territoriale wateren. In de praktijk is er geen verschil in behandeling tussen Nederlandse of buitenlandse bemanningen, ongeacht de vlag waar het schip onder vaart. Het OM gaat uit van geldboetes. Het lijkt mij minder wenselijk om voor deze problematiek de systematiek van de Wet op de economische delicten aan te passen, op grond waarvan nu eenmaal zowel gevangenisstraf als boetes kunnen worden opgelegd. Bovendien zou het een tamelijk symbolische wijziging zijn, aangezien er in de praktijk geen sprake is van ongelijke behandeling. Overal is de behandeling hetzelfde.

Daar wou ik het bij laten.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Ik wil even

terugkomen op de strafbaarstelling. Ik heb toch moeite met de uitspraak van de minister dat de boetes in de praktijk ongeveer op hetzelfde neerkomen. Dat is een wat vreemde aanduiding als het anders in de wet is vastgelegd. Dat het in de praktijk zo uitpakt, is misschien meer een kwestie van geluk dan dat het gebaseerd is op wat er daadwerkelijk in de wet is vastgelegd.

Voorts wil ik een motie indienen, waarin in ervoor pleit, het instituut te vestigen in Den Helder.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de afgelopen jaren de Europese wateren diverse malen geconfronteerd zijn met ernstige scheepsrampen;

constaterende dat deze scheepsrampen hoge kosten en grote negatieve milieugevolgen met zich mee hebben gebracht;

constaterende dat het Europese instituut EMSA binnenkort de taak krijgt, een operationele dienst op te richten ter voorkoming en bestrijding van scheepsrampen;

overwegende dat Den Helder een zeer goede locatie is voor het huisvesten van een dergelijke operationele dienst, mede gezien de gunstige ligging ten opzichte van zowel de Noordzee als de Waddenzee, de goede aanwezige infrastructuur en de nabijheid van relevante maritieme actoren;

constaterende dat TNO het initiatief heeft genomen voor de oprichting van een Expertisecentrum voor Olie- en Chemicaliënbestrijding;

overwegende dat een samenwerkingsverband dan wel gezamenlijke huisvesting van beide genoemde instituten zeer wenselijk is;

verzoekt de regering, zich actief in te zetten voor de vestiging van een Centrum voor Veiligheid en Milieu op Zee in Den Helder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door de leden Dezentjé Hamming en De Krom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (28984).

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Het eerste punt betreft de straffen. In het systeem van de wet gaan de strafbaarstelling en de boetes nu eenmaal hand in hand. De officier van justitie geeft niet toe aan grillen. Tot nu toe is de praktijk dat er alleen geldboetes worden uitgedeeld en dat Nederlandse schepen dus niet anders worden behandeld dan andere. Ik lig daar persoonlijk absoluut niet wakker van. Wij zijn een scheepvaartland en wij doen ons best om in de internationale pas te lopen.

Ik had wat langer overleg nodig over de motie. Ik zeg met mijn hart "ja" tegen deze motie, maar met mijn verstand kan ik dat nog niet doen. Er zitten onderhandelingen in Brussel aan vast. Ik laat het aan wijsheid aan de Kamer over en ik kom zo snel mogelijk terug op de motie van mevrouw Dezentjé Hamming. Veel verder kan ik niet gaan op dit moment. Wij moeten in Brussel nog aan alle onderhandelingen beginnen, dus ik kan hier op dit moment nog geen uitspraak over doen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie en het wetsvoorstel aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de scheepvaart (29476, R1754).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Aan de orde is het opheffen van de Raad voor de Scheepvaart en het overhevelen van zijn taken naar de Onderzoeksraad voor veiligheid. In het oorspronkelijk voorstel betrof het nog de Raad voor de Transportveiligheid, maar door allerlei vertragingen is dit wetsvoorstel door de actuele ontwikkelingen ingehaald. Inmiddels is er dus aansluiting gezocht bij het wetsvoorstel tot oprichting van de Onderzoeksraad voor veiligheid.

De VVD-fractie heeft bij eerdere wetsvoorstellen die verband houden met wijziging van de Schepenwet al aangegeven moeite te hebben met de verplaatsing van onderzoeks- en tuchtrechtelijke taken van een rijkswet naar een nationale wet. De Raad van State heeft bij dit wetsvoorstel aangegeven van mening te zijn dat dergelijke wetgeving op rijksniveau geregeld dient te worden. Het wetsvoorstel kreeg dan ook een dikke onvoldoende van de Raad van State met het advies om het wetsvoorstel niet naar de Kamer te zenden. De minister heeft het wetsvoorstel op enkele kritiekpunten van de Raad van State aangepast en het vervolgens toch naar de Kamer gestuurd.

De VVD-fractie heeft al bij eerdere wetsbehandelingen haar bezorgdheid geuit over deze ontwikkeling, namelijk de uitholling van allerlei rijkswetten. Het doet bij ons de vraag rijzen of dit een opmaat is naar de totale herziening van het Statuut en vermindering van het aantal onderwerpen dat nog rijkswet dient te blijven. Ik zou daar graag een reactie van de minister op willen hebben.

De regering-Godett heeft in een brief van december 2003 laten weten dat zij het tuchtrecht voor zeevarenden op de Antillen wil handhaven. In deze brief wordt gesproken over tuchtrecht op eigen bodem. Heeft Verkeer en Waterstaat de Antilliaanse regering gevraagd of ook zij een tuchtrechtregeling op eigen bodem wil en of zij gebruik wil maken van de technische bijstand die door het ministerie wordt aangeboden? Als deze vraag al is beantwoord, vernemen wij graag wat het antwoord was van de Antilliaanse regering. Als het antwoord nog niet is ontvangen, zou het dan niet rede liggen om dit even af te wachten

alvorens de Raad voor Scheepvaart op te heffen?

De minister zei op pagina 7 van de nota naar aanleiding van het verslag dat moet worden voorkomen dat er een tuchtrechtloos tijdperk ontstaat. De VVD-fractie vindt dat de Raad voor de Scheepvaart in ieder geval voor tuchtrechtzaken van de Nederlandse Antillen in stand moet blijven totdat men daar een eigen verordening heeft gemaakt en ingevoerd. Dat wil zeggen: als de Antilliaanse regering zich voor behoud van het tuchtrecht uitspreekt. De VVD-fractie hoort graag van de minister of zij het met dit standpunt eens is. De VVD-fractie overweegt overigens hierover een motie in te dienen.

De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat het nieuwe tuchtcollege gehuisvest zal worden in het pand waarin ook de Raad voor de Scheepvaart zetelt. De minister geeft aan dat zij de raad zal verzoeken, aan te blijven totdat een oplossing voor de tuchtrecht-spraak op de Nederlandse Antillen is gevonden. Volgens onze informatie is hierover echter nog nooit met de raad gesproken. Mijn vraag is in concreto of met de Raad voor de Scheepvaart is gesproken over deze kwestie en is de raad bereid, alleen voor de zaken op de Antillen mee te werken aan de instandhouding van die raad?

Verder is de VVD-fractie benieuwd naar de reactie van de raad op de door de minister in de nota genoemde condities. Mocht de Raad voor de Scheepvaart niet instemmen met de voorgestelde condities voor het continueren van zijn taken, wat doet de minister dan? Hoe denkt de minister te voorkomen dat de Raad voor de Scheepvaart zijn taken niet meer uitvoert onder de genoemde condities? Dan ontstaat namelijk een situatie die zowel de minister als de VVD-fractie niet willen, namelijk een tuchtrechtloos tijdperk op de Nederlandse Antillen en dus in het Koninkrijk.

Ik kom bij een ander aspect van dit wetsvoorstel, de Onderzoeksraad voor veiligheid. Is de Onderzoeksraad voor veiligheid c.q. de Raad voor de transportveiligheid al zover dat zij de onderzoekstaken naar de oorzaak van scheepsrampen van de Raad voor de Scheepvaart kan overnemen? Uit ons beschikbare informatie blijkt dat het de bedoeling is dat de raad per 1 februari 2005

met zeescheepvaartzaken begint. De raad heeft echter laten weten, daarvoor geen middelen en geen mensen te hebben. Als deze informatie juist is, betekent dit dat ongevallen na 1 februari 2005 niet adequaat en kwalitatief goed kunnen worden onderzocht omdat daarvoor niet de expertise en menskracht beschikbaar is. Naar onze mening is dat een zeer onwenselijke situatie, die voorkomen moet worden. Ik neem aan dat de minister dat met ons eens is. Zelfs als blijkt dat de onderzoeksraad de middelen krijgt, heeft hij nog niet een-twee-drie de juist opgeleide mensen. Het lijkt mij onwaarschijnlijk dat deze situatie binnen twee of drie maanden is opgelost. De VVD-fractie is er veel aan gelegen dat de onderzoeksraad over voldoende menskracht en kennis beschikt om de onderzoekstaak naar behoren uit te voeren, als de taken en verantwoordelijkheden aan de onderzoeksraad worden overgedragen. Graag verneemt de VVD-fractie op welke wijze de minister denkt, dit voor 1 februari 2005 te regelen.

Over de aanwending van middelen vraagt de VVD-fractie zich af of de Onderzoeksraad voor veiligheid genoeg heeft aan de middelen die de Raad voor de Scheepvaart nu krijgt. Hoeveel krijgt de onderzoeksraad ter beschikking voor de onderzoekstaken die hij overneemt van de raad? In de nota naar aanleiding van het verslag gaat de minister niet specifiek in op dit aspect.

Verder is de VVD-fractie benieuwd hoever de regering is met de oprichting van het tuchtcollege voor de scheepvaart, zoals voorzien bij de behandeling van de Zeevaartbemanningswet. Is al een begin gemaakt met de werving, selectie en opleiding van leden? Kan de minister de reeds ondernomen stappen weergeven? Als nog geen begin is gemaakt met de werving, selectie en opleiding, dreigt volgens de VVD-fractie het gevaar dat van het tuchtrecht voor in Nederland geregistreerde zeeschepen weinig terecht komt. Dat is een onwenselijke situatie die natuurlijk voorkomen moet worden. Er mag niet aan kwaliteit worden ingeboet doordat wetgeving per se voor een bepaalde datum in werking dient te treden. Voor de VVD-fractie staat de kwaliteit van het tuchtrecht boven een eventuele inwerkingtreding van dit voorstel. De VVD-fractie wil hier



De heer Verdaas (PvdA)

© M. Sablerolle ± Gouda

zekerheid over. Is de minister bereid, de Raad voor de Scheepvaart in stand te houden voor de uitvoering van zijn tuchtrechttaken totdat het nieuwe tuchtcollege voor de scheepvaart operationeel en inhoudelijk in staat is om deze taken over te nemen? De VVD-fractie overweegt om hierover een motie in te dienen.

Concluderend, de VVD-fractie had liever gezien dat deze onderwerpen op Rijksniveau geregeld waren. Nu het op nationaal niveau plaatsvindt, hecht mijn fractie er grote waarde aan om dit op nationaal niveau heel goed en gedegen te laten gebeuren. De VVD-fractie vraagt van deze minister de garantie dat Nederland niet in een tuchtrechtloos tijdperk belandt. Ook moet alles gedaan worden aan het in standhouden van kwalitatief goede tuchtrechtspraak en onderzoek naar scheepsrampen. Als dit betekent dat deze wet pas later in werking kan treden, zouden wij daarmee vrede hebben. In dit geval gaat kwaliteit voor snelheid.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik hoor mevrouw Dezentjé Hamming zeggen dat wij niet voor een rijkswet hebben gekozen. Er zou een situatie kunnen ontstaan waarin op de Nederlandse Antillen een tuchtrechtloos tijdperk ontstaat, misschien wel blijvend. Wij moeten nog even het antwoord van de minister afwachten. Als de

VVD-fractie zich neerlegt bij de keuze tegen een rijkswet, wat is dan onze rol op dit moment? Kunnen wij hierover überhaupt nog een mening hebben? Je kunt je neerleggen bij het feit dat het geen rijkswet wordt, maar dan moeten wij het debat beperken tot de situatie in Nederland. Heb ik goed begrepen dat mevrouw Dezentjé Hamming het met het laatste eens is, maar ook iets over de Nederlandse Antillen gezegd wil hebben?

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Ik heb inderdaad daaraan gerefereerd, omdat ik eigenlijk vooral vraag of de huidige situatie in stand kan blijven totdat in de Antillen ook een verordening totstandkomt die in tuchtrecht voorziet. Wij hebben het wel over een rijkswet die dus ook in de Antillen geldt. Die kan natuurlijk niet in Nederland als nationale wet gelden en in de Antillen helemaal niet. In dat gat zou ik willen voorzien, en de overgang naar de nieuwe situatie moet niet betekenen dat er een hiaat ontstaat. Ik wil graag nog een reactie van de minister of wij nu alles gedekt hebben en geen tuchtgat zullen krijgen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Bedoelt mevrouw Dezentjé Hamming dat wij tegen de wet moeten zijn als er op de Antillen zo'n gat zal vallen? Dat wil ik even scherp hebben.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voordat ik tot die conclusie kom, zou ik de reactie van de minister even willen afwachten.

De vergadering wordt van 16.03 uur tot 16.08 uur geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ook deze wet heeft een lange voorgeschiedenis: zij komt voort uit een verzoek, neergelegd in een motie van de heer Van Vlijmen, uit 1993. Het is dus wel aardig dat we dit gaan afsluiten!

Zoals bekend zal de Raad voor de transportveiligheid binnenkort worden vervangen door de Onderzoeksraad voor veiligheid. Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk dat er nu eindelijk één onderzoeksraad komt voor alle relevante vervoerssectoren. Dit gebeurde zoals gezegd op verzoek van de Kamer. Het is het uitdrukkelijke streven van de Nederlandse regering om het wetsvoorstel daarom op zo kort mogelijke termijn tot stand te brengen. Daarmee wordt de Raad voor de scheepvaart opgeheven, zodat de onderzoekstaken kunnen worden overgedragen aan de Onderzoeksraad voor de veiligheid. Het wetsvoorstel daarvoor ligt op dit moment bij de Eerste Kamer. De tuchtrechtelijke taken worden overgedragen aan het Tuchtcollege voor de scheepvaart, waarover wij het een aantal maanden geleden al eens zijn geworden.

Het onderzoek naar scheepsongevallen blijft, evenals in de oude situatie, een nationale aangelegenheid van de landen van het Koninkrijk. De Nederlandse Raad voor de Scheepvaart zal opgaan in de nieuwe Onderzoeksraad voor veiligheid, terwijl in de Antillen en Aruba de huidige Commissie van onderzoek blijft bestaan. Ook de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse regeringen hebben uitdrukkelijk de wens te kennen gegeven het zo te willen regelen. Ten opzichte van de huidige situatie zal een verbetering plaatsvinden. De huidige regeling in de Schepenwet biedt geen mogelijkheid om vanuit Nederland bijstand te bieden bij ongevalsonderzoeken op de Antillen en Aruba. Er bestaat alleen een mogelijkheid om eventueel tuchtrechtelijk onderzoek in Nederland te laten doen. In het wetsvoorstel inzake instelling van een Onderzoeks-

Peijs

raad voor veiligheid is wel uitdrukkelijk in de mogelijkheid van bijstand aan de Caribische landen voorzien.

Wat de tuchtrechtspraak betreft, is de Kamer akkoord gegaan met het voorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet, waarin het tuchtrecht voor Nederland wordt geregeld. Om ervoor te zorgen dat er geen tuchtrechtloos tijdperk voor de Nederlandse Antillen ontstaat, heb ik bij de behandeling van het wetsvoorstel van de wijziging van de Zeebemanningswet gezegd dat ik ervoor zal zorgen dat dit wetsvoorstel daarin zou voorzien, en dat doet het ook. Het wetsvoorstel maakt het namelijk mogelijk om als de regering van de Nederlandse Antillen dat wil de Raad voor de Scheepvaart tijdelijk in stand te houden, als tuchtcollege voor de Nederlandse Antillen. En dat wil de regering van de Nederlandse Antillen. Ik heb hier de brief, hij is ondertekend en de gevolmachtigd minister van de Nederlandse Antillen heeft hem ons doen toekomen. Ik zal mevrouw Dezentjé Hamming de brief desgewenst doen toekomen. In de brief wordt gevraagd, de Raad voor de Scheepvaart te laten functioneren totdat zij hun zaken hebben opgestart.

Wat zijn de financiële gevolgen van het wetsvoorstel? Met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Financiën heb ik afspraken gemaakt over de overdracht van de voor de Raad voor de Scheepvaart op mijn begroting ter beschikking staande middelen. Ook zijn er afspraken gemaakt over het ongevalsonderzoek in de zeescheepvaart en de ondersteuning van de Onderzoeksraad voor veiligheid door experts van de divisie scheepvaart van mijn Inspectie verkeer en waterstaat.

Wat betreft het nog tijdelijk blijven bestaan van de Raad voor de scheepvaart als tuchtcollege voor de Nederlandse Antillen wil ik nog het volgende zeggen. Het verleden heeft geleerd dat het aantal tuchtrechtzaken aangaande ongevallen, overkomen aan Nederlands-Antilliaanse schepen, zeer gering is. Zoals ik al eerder heb gemeld, ging het in de afgelopen acht jaar slechts om twee zaken; een tuchtrechtloos tijdperk zal dus niet tot buitengewoon grote ellende hebben geleid. Ik ben van plan, in plaats van de vaste vergoedingen die nu aan de voorzitter en de vaste leden van de Raad worden betaald, over te gaan

tot een vergoeding op vacatiebasis. Daarmee sluit ik aan bij de betalings-systematiek die ook voor de Onderzoeksraad voor de veiligheid zal gaan gelden. Zoals ik de Kamer reeds schriftelijk heb gemeld in de nota naar aanleiding van het verslag, heb ik binnen mijn begroting voor het tuchtcollege voor de zeescheepvaart daarvoor voldoende middelen beschikbaar.

Het voorliggende wetsvoorstel kan in werking treden zodra de Onderzoeksraad voor veiligheid te kennen geeft, klaar te zijn om ook zeevaartongevallen te gaan behandelen. Ik teken daarbij aan dat dit in nauw overleg met mijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal gebeuren, waar de Raad voor de veiligheid onder ressorteert. Pas op het ogenblik dat de taken van de Raad voor de scheepvaart voor Nederland werkelijk zijn overgedragen, kan het nieuwe tuchtcollege aan de slag en kan de daarvoor benodigde wijziging van de Zeevaartbemanningswet in werking treden.

De discussie over de vraag of het hier om een Rijkswet gaat of niet, loopt al zeer lang. Ik zeg mevrouw Dezentjé een notitie toe waarin wordt ingegaan op artikel 3 van het Statuut aangaande de zorgplicht. Ik denk dat wij daarmee haar zorgen kunnen wegnemen over de zaken die nationaal geregeld worden en niet in een Rijkswet. Op dit punt is er al jarenlang sprake van een fundamenteel verschil van inzicht tussen de Raad van de State en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met een nadere notitie over artikel 3 van het Statuut hopen wij deze discussie grotendeels te kunnen afsluiten.

De beantwoording van de vraag welke onderwerpen in Koninkrijksverband geregeld moeten worden, hangt vanzelfsprekend samen met de wijze waarop het Koninkrijk is ingericht. In de inrichting waarvoor in 1954 is gekozen, wordt een sterk accent gelegd op de eigen verantwoordelijkheid van de drie landen. Wij weten allemaal dat het Koninkrijk momenteel sterk in beweging is en dat bepaalde accenten in de toekomst misschien anders gelegd zullen worden. Het is niet juist om op die discussie vooruit te lopen, vooral niet omdat de Koninkrijksrelaties in den brede niet tot mijn portefeuille horen. Wel kan ik over de zeescheepvaart zeggen dat ik, gegeven de huidige inrichting van het

Koninkrijk, meer verwacht van een goede samenwerking tussen de landen dan van rijkswetgeving. In de eerder genoemde notitie zal ik hier nader op ingaan. Mijn beleid is erop gericht om die samenwerking te stimuleren en de Nederlandse Antillen en Aruba waar mogelijk ondersteuning en bijstand te bieden. De in de Rijkswet inzake de Onderzoeksraad voor veiligheid gekozen constructie, waarbij deze raad de Nederlandse Antillen en Aruba bijstand kan verlenen bij het verrichten van onderzoeken lijkt mij dan ook een juiste constructie.

Ambtelijk overleg tussen mijn departement en dat van mijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken heeft mij geleerd dat het de bedoeling is om eerst de huidige taken van de Raad voor transportveiligheid onder te brengen bij de nieuwe onderzoeksraad. Pas daarna zal het onderzoek inzake de zeescheepvaart naar de nieuwe raad overgaan. Op dat moment zal ook het beschikbare budget van € 280.000 voor de Raad voor de zeescheepvaart volgens afspraak worden overgeheveld naar de nieuwe raad. Bovendien is tussen de inspecteur-generaal van mijn departement en Binnenlandse Zaken afgesproken dat de huidige onderzoekscapaciteit bij de divisie scheepvaart van de Inspectie verkeer en waterstaat ook voor de nieuwe raad beschikbaar is. Daarmee zijn de problemen van de financiën en de ondersteuning opgelost.

Voorzitter. Tot slot spreek ik mijn dank uit aan allen die hebben meegewerkt aan de totstandkoming van deze beide wetten. Ik dank ook de Kamer dat de wetten zo snel behandeld konden worden.

Mevrouw Dezentjé Hamming (VVD): Ik heb gevraagd naar de stand van zaken rondom de oprichting van het Tuchtcollege voor de scheepvaart hier te lande. Hoe staat het met de werving, de selectie en dergelijke?

Minister Peijs: Het tuchtcollege in Nederland kan niet van start gaan voordat wij deze wetgeving hebben afgerond. Omdat wij in de wet hebben geregeld dat het tuchtcollege en de Raad voor de scheepvaart beide kunnen blijven functioneren tot er een nieuw tuchtcollege is, is er nooit een tuchtloos tijdperk.

Mevrouw Dezentjé Hamming

Peijs

(VVD): Kunt u bevestigen dat de Raad voor de scheepvaart in functie blijft tot het moment waarop de Onderzoeksraad voor veiligheid is opgericht en goed kan functioneren, met de nodige expertise?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Sterker nog, pas als men er na de oprichting klaar voor is om ook scheepsongevallen te onderzoeken, gaan het geld en de mensen over naar de Raad voor de veiligheid.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Omdat voor het volgende onderwerp de ministers van Buitenlandse Zaken en Justitie niet eerder dan 19.00 uur hier kunnen zijn in verband met internationale verplichtingen of verplichtingen in de Kamer en omdat het helaas niet mogelijk was om nog een ander onderwerp op korte termijn op de agenda te plaatsen, kan ik niet anders dan, met enige tegenzin, de vergadering schorsen tot 19.00 uur.

De vergadering wordt van 16.16 uur tot 19.00 uur geschorst.

Aan de orde is het debat over **het overlijden van de Indonesische mensenrechtenactivist Munir**.

□

Mevrouw **Karimi** (GroenLinks): Voorzitter. Op 7 september 2004 overleed de heer Munir, verdediger van mensenrechten uit Indonesië, aan boord van een vliegtuig van Garuda Indonesia. Hij was onderweg naar Nederland op uitnodiging van de ontwikkelingsorganisatie ICCO. Pas op 11 november jongstleden overhandigde Nederland het autopsierapport van het Nederlands Forensisch Instituut aan de Indonesische regering. Het werd bekend dat de heer Munir is overleden aan een arsenicumvergiftiging. De nabestaanden van de heer Munir werden niet rechtstreeks door de Nederlandse regering over deze bevindingen geïnformeerd. Zijn weduwe moest

het uit de krant vernemen. Deze gang van zaken behoeft opheldering.

Het is nogal vreemd dat pas na twee maanden het autopsierapport is overhandigd aan de Indonesische regering. Wat is de reden van dit langdurige tijdsverloop? Intussen konden immers sporen worden uitgewist, alibi's veranderd en daders konden de benen nemen. Dat is zeer schadelijk voor een strafrechtelijk onderzoek. Het is niet overeenkomstig de Nederlandse verplichtingen inzake het Verdrag van Tokyo inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van vliegtuigen.

Wanneer beschikte het OM en wanneer beschikte de ministers over het rapport? Wanneer is de Indonesische regering voor het eerst geïnformeerd over de inhoud van het rapport? De ministers geven een formeel-juridische redenering waarom zij weigerden het autopsierapport aan de weduwe van de heer Munir te overhandigen. Ik verzoek de bewindslieden met klem juist in het belang van het strafrechtelijk onderzoek om dat wel te doen. Er worden immers delen van de Indonesische overheid verdacht van betrokkenheid bij deze zaak. Daarom is het van groot belang dat de nabestaanden van de heer Munir volledig worden geïnformeerd. Ik hoor graag een reactie.

Nederland moet volgens de internationale afspraken en EU-richtlijnen opkomen voor de verdedigers van de mensenrechten. Hier ligt een morele verantwoordelijkheid voor de Nederlandse regering. Is de minister bereid, bij de Indonesische regering aan te dringen op een onafhankelijk onderzoek naar deze zaak? Ik vraag ook aandacht voor mevrouw Suciwati Munir, de weduwe van de heer Munir, die met de dood is bedreigd. Is de minister bereid, bij de Indonesische regering aan te dringen op adequate bescherming van haar en van collega-mensenrechtenactivisten van de heer Munir?

Wij rekenen erop dat de regering volop medewerking en assistentie verleent aan het strafrechtelijke en onafhankelijke onderzoek in deze zaak. Heeft Nederland alle informatie en al het bewijsmateriaal overgedragen aan de Indonesische autoriteiten?

□

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Grote schrik overviel ons bij het bericht van het overlijden van Munir, niet alleen door de ernst van de zaak, maar zeker ook omdat verschillende mensen van de SP langdurig met Munir hebben samengewerkt. De kritiek van de SP op de corrupte en de te sterk gemilitariseerde verhoudingen in Indonesië en op de straffeloosheid zijn voor een belangrijk deel gevoed door het onverzettelijke werk van Munir en zijn collega's. Die schrik werd bevestigd toen enkele weken geleden duidelijk werd dat Munir is vergiftigd. Hij was al diverse keren het onderwerp van aanslagen geweest. De onderste steen in deze zaak moet dan ook boven komen. De nieuwe president, Yudhoyono, kan tonen wat die waard is. Voor de SP-fractie is deze zaak de toetssteen waarop de verhoudingen met Indonesië op de korte termijn moeten worden beoordeeld. In de tussentijd nemen in Indonesië de geruchten toe dat het leger voor de dood van Munir verantwoordelijk zou zijn. Het is dus van het grootste belang dat er een diepgravend en onafhankelijk onderzoek komt. Wij verwachten van de Nederlandse regering volledige politieke steun en volledige diplomatieke en juridische inzet om daartoe te komen.

Uit Indonesië heb ik vernomen dat de politie nog steeds geen enkele verdachte heeft opgepakt, laat staan verhoord. Is dat bericht waar? Ik heb verder gehoord dat de Indonesische autoriteiten een zaak tegen een verdachte uit militaire kringen zullen laten verzenden en dat zij in dat geval geen diepgravend onderzoek zullen verrichten.

De meeste signalen die mij bereiken, zijn signalen over strubbelingen bij de Nederlandse overheid. Waarom duurde het bijvoorbeeld zo lang voordat het forensisch rapport werd afgerond en de doodsoorzaak naar buiten werd gebracht? Waarom verkeert de weduwe van Munir zo lang in onzekerheid en heeft zij nog steeds geen kopie van het forensisch rapport en de achterliggende stukken ontvangen?

Waarom hebben de Indonesische autoriteiten drie maanden na deze vermoedelijke aanslag het forensische materiaal en de processen-verbaal nog steeds niet ontvangen?