

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

3786

Vragen van de leden **Roemer** en **Van Velzen** (beiden SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Justitie over *uitzettingen met behulp van chartermaatschappijen*. (Ingezonden 24 juli 2009)

1

Herinnert u zich de antwoorden op eerdere vragen over Arkefly vlucht OR361?¹

2

Is het waar dat de Britse autoriteiten chartervluchten ook gebruiken om criminele vreemdelingen uit te zetten?²

3

Wat zijn de resultaten van de periodieke audits die de Inspectie Verkeer en Waterstaat en/of de steekproefsgewijze inspecties heeft uitgevoerd bij de houders van Nederlandse Air Operative Certificates? Kunt u deze onderzoeken, desnoods vertrouwelijk, aan de Kamer overleggen? Indien nee, waarom niet?

4

Wat was de bevinding van de inspectie in het geval van bedoelde vlucht van ArkeFly op 25 en 26 november 2008 naar Kingston en bent u bereid dit onderzoek,

desnoods vertrouwelijk, aan de Kamer te overleggen?

5

Kunt u bevestigen dat bedoelde vlucht onder zeggenschap van de Nederlandse autoriteiten valt? Zo nee, onder wiens verantwoordelijkheid viel de vlucht?

6

Waren de begeleiders van de door de Dienst Terugkeer en Vertrek geregelde chartervlucht van 16 juli 2009 bewapend?³ Zo ja, is dat de normale gang van zaken? Bent u bereid bij de Britse autoriteiten te controleren of de informatie die u van ArkeFly heeft ontvangen inzake de bewapening van begeleiders op vlucht OR361 juist is?

7

Maakt Nederland gebruik van private beveiligers bij uitzettingen en waren er op de vlucht van 16 juli 2009 naast de Koninklijke Marechaussee ook beveiligers uit andere landen aan boord? Zo nee, hoe is dan de situatie wanneer Nederland uitzettingen laat uitvoeren door een andere overheid, zoals de UK Border Agency? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de instructies zoals die gelden voor de Koninklijke Marechaussee?

8

Kunt u een overzicht geven van het aantal malen dat de Britse autoriteiten een Nederlands toestel

voor dergelijke vluchten hebben gehuurd en bij welke maatschappijen dat was? Zo nee, waarom niet?

9

Kunt u tevens een overzicht geven van de 18 charters die Nederland in 2009 heeft gehuurd om illegale vreemdelingen uit te zetten, wanneer u met dit programma begonnen bent en welke vliegtuigmaatschappijen u hiervoor inhuurt?

10

Wat waren de gevolgen van deze chartervluchten voor de vluchten die oorspronkelijk met de daarvoor gebruikte vliegtuigen gepland waren?

11

Klopt het dat door deze chartervluchten de belangen van de passagiers (kunnen) zijn geschaad? Zo ja, acht u dit als opdrachtgever aanvaardbaar? Zo nee, waarop baseert u uw mening?

12

Deelt u de mening dat de Europese verordening nr. 261/2004 over passagiersrechten in de luchtvaart zo moet worden gewijzigd, dat het onmogelijk wordt vertraging («bewust», zoals u in antwoord op vraag 12 schrijft) te plannen, anders dan om redenen van veiligheid? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze zult u zich daarvoor inspinnen?

13
Heeft het Nederlandse toezicht gefaald bij het juist handhaven van de verordening, nu de bedrijfseconomische afweging van ArkeyFly zeer nadelig was voor de passagiers? Zo ja, hoe heeft dit kunnen gebeuren? Zo nee, waarop baseert u uw mening?

14
Waarom moet de Europese Commissie uitleg geven over de interpretatie van de begrippen vertraging en annulering, temeer daar de Landsadvocaat van mening is dat het denkbaar is dat «het begrip «annulering» wordt uitgebreid tot gevallen waarin sprake is van (1) een zeer lange vertraging, die (2) te wijten is aan een (commerciële) beslissing van de betrokken luchtvaartmaatschappij, terwijl (3) de luchtvaartmaatschappij niet kan wijzen op buitengewone omstandigheden of overmacht?»?

15
Gaat u een voorstel doen in uw overleg met de Europese ministers van Verkeer om, in afwachting van een uitspraak van het Europese Hof, te voorkomen dat nog meer reizigers de dupe worden van dit schandelijke handelen van chartermaatschappijen die eigen gewin boven het belang van de reiziger stellen? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

¹ Aanhangsel Handelingen, nr. 3261, vergaderjaar 2008–2009.

² <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/5374109/Asylum-airlines—your-one-way-flight-to-deportation.html>

³ Persbericht 5286 ministerie van Justitie d.d. 17 juli 2009 «Illegalen uitgezet per charter».

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de ministers van Buitenlandse Zaken, van Justitie en van Defensie en de staatssecretaris van Justitie (ontvangen 9 september 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 3485

1
Ja.

2
De Britse autoriteiten hebben mij laten weten dat zij uit operationele overwegingen geen informatie verstrekken over individuele

passagiers. In alle gevallen is door de UK Border Agency en/of de rechtbank bepaald dat het gaat om personen die geen rechtmatig verblijf (meer) hebben in Groot-Brittannië.

3
De Inspectie houdt toezicht op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen volgens het reguliere inspectieprogramma. Dit staat los van het toezicht op de passagiersrechtenverordening. Per luchtvaartmaatschappij vindt op basis van dat programma jaarlijks een beperkt aantal audits en vluchtinspecties plaats. Op vlucht OR 361 en de ArkeFly vlucht naar Kingston heeft geen vluchtinspectie plaatsgevonden. Indien u niettemin auditresultaten van andere vluchten wenst in te zien, verzoek ik u aan te geven welke.

4
Er heeft geen vluchtinspectie plaatsgevonden op de bedoelde vlucht van ArkeFly op 25 en 26 november naar Kingston.

5
Een Nederlands luchtvaartuig valt onder Nederlandse wetgeving. De gezagvoerder is daarbij te allen tijde verantwoordelijk voor een veilige vluchtuitleiding.

6
Nee. Bij de bedoelde vlucht waren de begeleiders van de Koninklijke Marechaussee ongewapend. De chartervlucht betreft een samenwerking binnen de coördinerende rol van de Europese overkoepelende organisatie Frontex. Bij Frontex operaties geldt dat alle beveiligers altijd ongewapend zijn. Wat betreft de vlucht van ArkeFly heeft de UK Border Agency de informatie bevestigd die ik van Arkefly heb ontvangen. Chartervluchten van de UK Border Agency worden niet begeleid door de Britse politie. De UK Border Agency heeft de begeleiding van de chartervluchten aanbesteed bij een particulier beveiligingsbedrijf. Medewerkers van dit bedrijf zijn niet bewapend tijdens de begeleiding van de chartervluchten van de UK Border Agency.

7
Nederland maakt bij uitzettingen geen gebruik van private beveiligers en volgt bij Frontex operaties de

Frontex richtlijn dat de aanwezige beveiligers afkomstig zijn van een publieke partij. Aan boord van de betreffende vlucht waren naast de Koninklijke Marechaussee ook escorts uit andere landen aanwezig, te weten het Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk, Duitsland, Frankrijk, Polen, Spanje en Italië. De verhouding tot de instructies zoals die gelden voor de Koninklijke Marechaussee is geregeld in EU regelgeving en georganiseerd binnen Frontex. Frontex geeft richtlijnen die onder meer de eerder genoemde regel bevatten dat de escorts ongewapend zijn en afkomstig van een publieke partij. Daarnaast heeft ieder land nog zijn eigen normen in de eigen regelgeving. Het gebruik van geweldmiddelen wordt bepaald door specifieke regelgeving van het organiserende land. Het organiserende land bepaalt het maximale niveau. Dit wordt vooraf medegedeeld aan de deelnemende landen en wordt gecontroleerd gedurende de daadwerkelijke uitzetting.

8
De Britse autoriteiten hebben mij laten weten dat zij uit operationele overwegingen geen informatie verstrekken over de hoeveelheid chartervluchten en de specifieke maatschappijen waar deze vluchten worden aanbesteed. Voor chartervluchten wordt gebruik gemaakt van een aantal maatschappijen die via een aanbestedingsprocedure worden gecontracteerd.

9
Achtien betreft het totaal aantal overheidsvluchten binnen Frontex. Nederland heeft in 2009 drie vliegtuigen gehuurd om illegale vreemdelingen groepsgewijs uit te zetten. Het gaat om vluchten op 8 april, 2 juni en 15 juli 2009. De Nederlandse vluchten betreffen een voortzetting van een al sinds 1991 bestaande uitvoeringspraktijk rond het gebruik van chartervliegtuigen bij uitzettingen. De beschikbaarheid van charters, via een aanbestedingsprocedure bij luchtvaartmakelaars («brokers»), wordt bepaald door het marktaanbod en kan daarom per vlucht verschillen. Er is in de afgelopen achttien jaar

gebruik gemaakt van vele chartermaatschappijen.

10

Deze chartervluchten hebben geen gevolgen gehad voor reguliere passagiersvluchten.

11

Zie het antwoord op vraag 10.

12

Omtrent de uitleg van de begrippen vertraging en annulering bestaat inderdaad veel onduidelijkheid. Juist met het oog op deze onduidelijkheid die ook elders in Europa blijkt te bestaan, zijn aan het Europese Hof van Justitie prejudiciële vragen gesteld (Sturgeon e.a. zaken C-402/07 en C-432/07). In hoeverre de onduidelijkheden tot wijziging van de Denied Boarding verordening moeten leiden zal mede getel op de binnenkort te verwachten uitspraken van het Europese Hof op Europees niveau beslist moeten worden. De noodzaak tot meer duidelijkheid is onlangs onderstreept in de conclusie van de Advocaat-generaal (AG) Sharpston bij het Europese Hof van Justitie in het kader van genoemde prejudiciële vragen (zie ook het antwoord op vraag 15). Mocht de Europese Commissie komen met voorstellen tot herziening van de Verordening, dan zal ik zeker wijzen op de noodzaak tot het wegnemen van de onduidelijkheden. Duidelijk is dat de Denied Boarding verordening primair op het belang van de consumenten is gericht. Dit zal bij de inhoud van een mogelijke wijziging een belangrijke rol spelen. Hoe dit vorm zal krijgen en de betekenis die veiligheidsaspecten daarbij zullen hebben kan thans nog niet worden aangegeven.

13

Het Nederlandse toezicht heeft niet gefaald. Onderzocht is of Arkefly de Denied Boarding verordening heeft nageleefd. De Inspectie heeft na onderzoek geconcludeerd dat Arkefly bij de bedoelde vlucht niet in strijd met de verordening heeft gehandeld. Deze verordening ziet op verzorging en/of compensatie van passagiers in geval van instapweigering of vertraging of annulering van vluchten. De benadering door IVW wijkt niet af van die van andere EU lidstaten bij de toepassing van de verordening. De uitleg van de begrippen vertraging en annulering leidt nog vaak tot verwarring. De

verwachte uitspraak van het Europese Hof van Justitie zal waarschijnlijk meer duidelijkheid scheppen. Ik vind dat ook belangrijk, want een vertraging is voor de passagier altijd vervelend en hij moet op zijn minst weten waar hij aan toe is.

14

Omtrent de begrippen annulering en vertraging bestaan Europa-breed veel onduidelijkheden. Ik deel de mening van de Landsadvocaat dat het denkbaar is dat het begrip annulering wordt uitgebreid. Gelet op het feit dat het hier om Europese regelgeving gaat, waarvan de werking niet tot Nederland is beperkt, zal een besluit over een mogelijke aanpassing hiervan echter op Europees niveau moeten worden genomen. Zolang de verordening in de huidige vorm van toepassing is, is de Europese Commissie juist vanwege de Europese strekking van die verordening de meest aangewezen instantie voor het geven van richtsnoeren bij de uitvoering ervan.

15

Een uitspraak van het Europese Hof van Justitie is aanstaande en het is de vraag of deze uitspraak in de praktijk zal kunnen worden ingehaald door een langdurig Europees wetswijzigingstraject dat nog moet worden gestart. Op 2 juli jongstleden heeft AG Sharpston bij het Europese Hof een conclusie uitgebracht in twee zaken die vooral handelen over de begrippen vertraging en annulering in de Verordening (zie ook het antwoord bij vraag 13). De AG vindt dat de Verordening in strijd is met het gelijkheidsbeginsel: vertraagde passagiers worden immers niet of minder goed gecompenseerd dan passagiers die met annuleringen te maken hebben, terwijl ze hetzelfde of zelfs groter ongemak ondervinden dan passagiers van wie de reis is geannuleerd. De conclusie van de AG vormt een advies aan de rechters van het Europese Hof. Ik ben blij met dit advies. Het Hof is nu aan zet en moet een uitspraak doen.