

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

1122

Vragen van de leden **Van Bommel**, **Gerkens** en **De Wit** (allen SP) aan de ministers van Buitenlandse Zaken en van Justitie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *de gegevens van vliegtuigpassagiers en de VS*. (Ingezonden 7 maart 2003)

- 1
Wat is uw mening over het feit dat gegevens over vliegtuigpassagiers aan de douane van de VS worden doorgegeven?¹
- 2
Betreft dit informatie die noodzakelijk is voor de afgifte van een ticket of worden er andere gegevens doorgegeven, zoals creditcardnummers, eetvoorkeuren, telefoonnummers, gedrag op de vlucht en eventuele medische informatie?¹
- 3
Klopt het dat vliegtuigmaatschappijen boetes van 8000 tot 50 000 euro kunnen krijgen of landingsrechten kunnen kwijtraken als ze niet meewerken aan de maatregel? Wat vindt u van deze maatregel, aangezien wordt aangegeven door P. Hustinx, voorzitter van het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) dat de maatregel niet legaal is in Europese landen?¹
- 4
Geven alle vliegtuigmaatschappijen dezelfde informatie of zijn er verschillen?

- 5
Op last van wie worden de gegevens doorgegeven? Is de Nederlandse overheid akkoord gegaan met de eisen van de VS? Aan welke autoriteit of andere personen wordt informatie verstrekt?
- 6
Is er een wettelijke grondslag voor deze informatieverstrekking? Zo ja, welke? Worden de passagiers als verdacht beschouwd? Heeft dit te maken met terrorismebestrijding? Zo ja, hoe draagt de maatregel hier aan bij?
- 7
Is de Europese Commissie gemachtigd om afspraken te maken met de VS over het doorgeven van informatie? Waarom is dit in het «diepste geheim» gebeurd?¹ Is het CBP in het besluit gekend? Zo neen, waarom niet?
- 8
Wat gaan de VS met deze gegevens doen? Kunnen op basis hiervan passagiers geweigerd worden? Wat zijn de consequenties voor passagiers die weigeren informatie te geven aan de autoriteiten van de VS?
- 9
Wat vindt u van de uitspraak van de privacywerkgroep van de Europese nationale toezichhouders, waarvan het CBP deel uitmaakt, dat de hoeveelheid gegevens die aan de VS

ter beschikking moet worden gesteld niet proportioneel is en het gebruik door allerlei Amerikaanse overheidsdiensten strijdig is met het doel waarvoor de gegevens oorspronkelijk zijn vergaard? Als u dit onderschrijft, bent u voornemens maatregelen te nemen? Zo neen, waarom niet? Als u het niet onderschrijft, waarom niet?²

10
Wat vindt u van de zorgen van de luchtvaartmaatschappij KLM dat er door deze maatregel veel ongemakken voor de maatschappij en passagiers zullen ontstaan, zoals een lange wachttijd bij de incheckbalie en vertragingen?¹ Welke maatregelen wilt u treffen om deze ongemakken te voorkomen?

¹ Twentsche Courant/Tubantia, 5 maart jl., BN/De Stem, 1 maart jl.

² Staatscourant, 3 maart jl.

Antwoord

Antwoord van minister **Donner** (Justitie), mede namens de minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 14 april 2003)

1
De VS zijn van oordeel dat het noodzakelijk is om over bepaalde gegevens van vliegtuigpassagiers te beschikken teneinde terrorisme en andere serieuze misdrijven te kunnen

voorkomen en bestrijden. De Europese Commissie heeft haar instemming betuigd met dit streven van de VS. Ook Nederland staat hier volledig achter. Uiteraard zal het doorgeven van persoonsgegevens vanuit Nederland naar de VS wel moeten voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld in richtlijn 95/46/EG¹ en de nationale wetgeving ter implementatie van die richtlijn, in Nederland de Wet bescherming persoonsgegevens.

2

De informatie die luchtvaartmaatschappijen doorgeven aan de VS betreft informatie die is opgeslagen in de reserverings- en vertreksystemen van de vluchten op de VS. Dat is informatie die noodzakelijk is voor de luchtvaartmaatschappijen om hun contractuele verplichtingen ten opzichte van de passagiers volledig te kunnen nakomen en een vlucht op juiste en veilige wijze te kunnen laten verlopen. Deze systemen bevatten gegevens zoals naam, geboortedatum, telefoonnummer en de datum van reservering, en kunnen ook gegevens bevatten zoals creditcardnummer, stoelnummer en maaltijdkeuze. Deze gegevens worden aangeduid met «Passenger Name Record» (PNR). Daarnaast vragen de VS via het «Advanced Passenger Information System» (APIS) om naam, geboortedatum, geslacht, paspoortnummer en nationaliteit. Een deel van deze gegevens heeft de luchtvaartmaatschappij eveneens nodig om contractuele verplichtingen ten opzichte van de passagiers volledig te kunnen nakomen en een vlucht op juiste en veilige wijze te kunnen laten verlopen. Het betreft op zich geen informatie die strikt noodzakelijk is voor het afgeven van een ticket.

Het APIS bevat momenteel niet de verblijfplaats van de betrokken passagier in de VS. Op basis van Amerikaanse wetgeving hebben de VS te kennen gegeven ook verblijfplaatsgegevens te willen ontvangen onder APIS. Overigens moet in het formulier voor de «visa-waiver», dat de passagier in het vliegtuig voor aankomst in de VS moet invullen, ook de verblijfplaats worden vermeld.

3

Luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de ter zake door de VS gestelde regels kunnen inderdaad beboet worden. De maximale boete voor het niet nakomen van de door de VS opgelegde verplichtingen met betrekking tot het tijdig verstrekken van de gevraagde informatie (APIS) bedraagt 75.000 US\$ per vlucht. Tevens kan hen het recht ontzegd worden vluchten op de VS uit te voeren. Het is in eerste instantie aan de VS als soevereine staat om zelf te bepalen welke regels zij uitvaardigt en hoe de handhaving en naleving daarvan wordt gegarandeerd. Teneinde te voorkomen dat de Amerikaanse maatregelen in strijd komen met communautaire regelgeving ter bescherming van persoonsgegevens voert de Europese Commissie overleg met de VS. Het College Bescherming Persoonsgegevens onderschrijft het standpunt van de zogenoemde «Artikel 29 Groep». In deze groep heeft uit iedere lidstaat een vertegenwoordiger van de toezichhoudende autoriteit op het terrein van bescherming van persoonsgegevens zitting. Op zijn website, www.cbpweb.nl, geeft het College meer achtergrondinformatie over de verstrekking van passagiersgegevens aan de VS. Zie verder ook het antwoord op vraag 9.

4

Alle luchtvaartmaatschappijen geven de APIS data door aan de «US Commissioner of Customs». Ten aanzien van de PNR gegevens ligt dat anders. Luchtvaartmaatschappijen dienen deze gegevens binnen 30 dagen te verschaffen, zodra zij daartoe een schriftelijke aanschrijving van de competente Amerikaanse autoriteiten krijgen. Bekend is, dat de KLM een dergelijke aanschrijving nog niet heeft ontvangen.

5

De luchtvaartmaatschappijen verstrekken de gegevens op verzoek van de VS, die de verplichting daartoe wettelijk hebben vastgelegd in hun wetgeving. De door de VS gestelde eisen zijn niet voorgelegd aan de Nederlandse regering. De informatie wordt verstrekt aan de «Commissioner of Customs» en aan

de «US Immigration and Naturalization Service», die sedert 1 maart 2003 onderdeel uitmaken van het «Department of Homeland Security».

6

De Amerikaanse autoriteiten vragen de persoonsgegevens op grond van de «Aviation and Transportation Security Act» van 19 November 2001 en de daarop gebaseerde uitvoeringsbepalingen van 14 mei 2002 op. De passagiers worden niet per definitie als verdacht beschouwd, maar kunnen door de Amerikaanse autoriteiten wel worden geselecteerd om extra vragen te beantwoorden bij binnenkomst van de VS. Het doel is het voorkomen en bestrijden van terrorisme en andere serieuze misdrijven.

7

Krachtens artikel 25, vijfde lid, van richtlijn 95/46/EG is de Europese Commissie bevoegd onderhandelingen te openen met niet-EU lidstaten die er idealiter toe dienen te leiden dat het derde land in kwestie een passend niveau van bescherming van persoonsgegevens zal waarborgen. Hiertoe heeft de Europese Commissie geen machtiging of toestemming van de lidstaten nodig. Evenmin hoeft de Commissie hierin het College Bescherming Persoonsgegevens te kennen. Overigens is dit College wel vertegenwoordigd in de Artikel 29 Groep die over dit onderwerp een advies heeft uitgebracht. De voorlopige uitkomst van de onderhandelingen tussen de VS en de Europese Commissie is allerminst geheim, maar is gepubliceerd op de website van de Europese Commissie in de vorm van een gemeenschappelijke verklaring.

8

De VS gebruiken de gegevens in combinatie met informatie uit andere bronnen om zich een oordeel te kunnen vormen over de personen die de VS willen binnenkomen. Een analyse van deze gegevens kan er toe leiden dat een passagier de toegang tot de VS wordt geweigerd. Ook passagiers die geen informatie aan de (douane) autoriteiten van de VS

wensen te verstrekken kan de toegang tot de VS worden geweigerd.

9

De Artikel 29 Groep heeft zich in een Advies van 24 oktober 2002 uitgesproken over de maatregelen in kwestie. De Groep is van mening dat de door de VS geïntroduceerde regels niet op alle punten voldoen aan de voorwaarden die richtlijn 95/46/EG stelt en adviseerde onderhandelingen te starten over het door de VS voorgestelde systeem. Deze onderhandelingen zijn in februari 2003 gestart en hebben reeds resultaten opgeleverd in de vorm van een gemeenschappelijke verklaring van de Europese Commissie en de VS. Het streven is dat de onderhandelingen zullen uitmonden in een beschikking krachtens artikel 25, zesde lid, van richtlijn 95/46/EG, waarin de Europese Commissie constateert dat de VS voldoende waarborgen bieden voor een passend niveau van bescherming van persoonsgegevens.

10

Het verstrekken van de PNR gegevens door de luchtvaartmaatschappijen leidt niet tot grote verstoringen. Ook het verschaffen van APIS gegevens leidt niet tot grote verstoringen. De meeste gegevens worden immers verkregen door het scannen van het paspoort. Problematischer is de nieuwe eis om ook informatie over de verblijfplaats te verschaffen. Deze informatie dient vooralsnog heel specifiek bij het inchecken gevraagd te worden. Deze informatie wordt overigens ook van de passagier verlangd op het formulier voor de «visa-waiver» die de passagier tijdens de vlucht invult. De luchtvaartsector kan zelf via goede voorlichting eventuele vertragingen beperken of voorkomen.

¹ Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.