

Vergaderjaar 1996–1997

**25 237**

## **Landing van een vliegtuig uit Turkmenistan op Schiphol**

**Nr. 3**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 juni 1997

De vaste commissie voor Justitie<sup>1</sup> heeft de navolgende vragen over de brief van de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat van 26 februari 1997 (25 237, nr. 2) ter beantwoording aan de regering voorgelegd. De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 26 juni. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
V. A. M. van der Burg

De griffier van de commissie,  
Pe

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: V. A. M. van der Burg (CDA), voorzitter, Schutte (GPV), Korthals (VVD), Janmaat (CD), Koekkoek (CDA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), ondervoorzitter, M. M. van der Burg (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Zijlstra (PvdA), Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Rabbae (GroenLinks), Koekkoek (CDA), J. M. de Vries (VVD), Van Oven (PvdA), Van der Stoel (VVD), Dittrich (D66), Verhagen (CDA), Dijkman (PvdA), De Graaf (D66), Rouvoet (RPF), B. M. de Vries (VVD), O. P. G. Vos (VVD) en Van Vliet (D66).

Plv. leden: Smits (CDA), Van den Berg (SGP), Van Blerck-Woerdman (VVD), Marijnissen (SP), Biesheuvel (CDA), Bremmer (CDA), Doelman-Pel (CDA), Van Traa (PvdA), Van Heemst (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Rehwinkel (PvdA), Vliegenthart (PvdA), R.A. Meijer (Groep Nijpels), Sipkes (GroenLinks), Biesheuvel (CDA), Rijpstra (VVD), Middel (PvdA), Passtoors (VVD), Van Boxtel (D66), Van der Heijden (CDA), Apostolou (PvdA), Roethof (D66), Leerkes (U55+), Van den Doel (VVD), Weisglas (VVD) en De Koning (D66).

1

*Wordt overwogen toepassing te geven aan artikel 7, tweede lid, van de Vreemdelingenwet, wanneer de asielzoekers – na de behandeling van hun asielverzoek – alsnog uit Nederland worden verwijderd? (blz. 1).*

In de praktijk wordt in dergelijke gevallen reeds toepassing gegeven aan de mogelijkheid van artikel 7, tweede lid Vw.

2

*Hoe vaak is tot op heden toepassing gegeven aan de in artikel 7, tweede lid, van de Vreemdelingenwet gegeven mogelijkheid de vervoersonderneming te belasten met de terugkeer dan wel de kosten van de verwijdering te verhalen op de vervoersonderneming? (blz. 1).*

In alle gevallen dat aan een vreemdeling aan de grens de verdere toegang wordt geweigerd en de aanvoerende vervoersmaatschappij bekend is, wordt een zogenaamde «claim» gelegd bij de vervoersonderneming. Specifieke cijfers hierover zijn niet beschikbaar. Indien wordt overgegaan tot effectuering van de verwijdering, worden de kosten hiervan verhaald op de betreffende vervoersonderneming. In de praktijk komt het er in de meeste gevallen op neer dat de betrokken vervoersonderneming een ticket verstrekt ten behoeve van de te verwijderen vreemdeling.

3

*Is het aansprakelijk stellen van de vervoersmaatschappij ook mogelijk wanneer tijdens de vlucht in het vliegtuig de reisdocumenten worden vernietigd? (blz. 1).*

Ja. Iedere vreemdeling dient ingevolge artikel 6, eerste lid Vw. op het moment van inreis in Nederland in het bezit te zijn van een geldig grensoverschrijdingsdocument. Indien dit niet het geval is, zal betrokkene de verdere toegang tot Nederland worden geweigerd. Ingevolge artikel 7, tweede lid Vw. is de aanvoerende vervoersonderneming in dat geval in beginsel aansprakelijk voor de teruggeleiding van de betrokken vreemdeling, of kunnen de kosten die hieruit voortvloeien op de vervoersonderneming worden verhaald.

4

*Is het mogelijk te regelen dat in geval van zogenaamde «risicovluchten» gedurende de vlucht de reisdocumenten worden ingenomen en eerst bij de paspoortcontrole weer worden teruggegeven, zodat geen mogelijkheid bestaat de reisdocumenten te vernietigen? (blz. 1).*

Neen, de Vreemdelingenwet biedt daarvoor geen wettelijke basis. Ook het personeel van een vervoersonderneming heeft niet de bevoegdheid om reisdocumenten in te nemen.

5

*Kan worden uiteengezet welke luchtvaartmaatschappijen en luchthavens tot nu toe opvallen in verband met de aanvoer van inadmissibles? (blz. 1)*

In de periode van 1 januari 1996 tot 1 april 1997 vielen de KLM, Armenian Airlines en Turkmenistan Airlines op als luchtvaartmaatschappijen die de meeste inadmissibles aanvoerden. De KLM bleek daarbij de luchtvaartmaatschappij met de grootste aanvoer in absolute aantallen (in 1996: 5843), maar daarbij moet wel worden opgemerkt dat de KLM ook de luchtvaartmaatschappij is die verreweg de meeste vluchten op Schiphol uitvoert. Armenian Airlines trok de aandacht omdat – ondanks het feit dat

deze luchtvaartmaatschappij slechts twee keer per week Schiphol aandoet – meer dan 100 inadmissibles per week werden aangevoerd vanuit Yerevan (Armenië). Gesprekken met Armenian Airlines hebben er toe geleid dat er vrijwel geen inadmissibles meer door deze maatschappij worden aangevoerd. Turkmenistan Airlines heeft, zoals bekend, Schiphol slechts een keer aangedaan en daarbij 173 inadmissibles aangevoerd.

Wat de luchthavens betreft vielen in bovengenoemde periode Accra (Ghana), Almaty (Kazachstan), Cairo (Egypte), Dubai (Verenigde Arabische Emiraten), Hong Kong, Karachi (Pakistan), Lagos (Nigeria), Lima (Peru), Yerevan (Armenië) en Colombo (Sri Lanka) op. Inmiddels zijn in overleg met de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen en buitenlandse autoriteiten maatregelen genomen om de aanvoer van inadmissibles vanuit deze plaatsen tegen te gaan. Het spreekt voor zich dat dit ook gebeurt ten aanzien van eventuele andere plaatsen waar vandaan op een gegeven moment sprake is van een relatief grote aanvoer van inadmissibles.

6

*Leiden gate-checks er daadwerkelijk toe dat mensen de toegang tot Nederland wordt geweigerd? Zo ja, kan worden uiteengezet hoe groot dat percentage is? (blz. 1).*

Gate-checks hebben als doel de herkomst en nationaliteit van niet of onvoldoende gedocumenteerde passagiers te achterhalen, hun identiteitsdocumenten veilig te stellen of – indien de verdere toegang wordt geweigerd – een «claim» te leggen bij de aanvoerende luchtvaartmaatschappij. In het eerste kwartaal van 1997 kon dankzij gate-controles ten aanzien van 633 personen een «claim» gelegd worden bij de aanvoerende luchtvaartmaatschappij. In alle gevallen waarin door middel van een gate-check wordt vastgesteld dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor toegang, wordt inderdaad de verdere toegang geweigerd.

7

*Op welk moment in de procedure had ingevolge de bestaande wet- en regelgeving het vliegtuig met de passagiers aan boord kunnen worden teruggestuurd? (blz. 1).*

Een dergelijk moment heeft zich niet voorgedaan. Het toestel van Turkmenistan Airlines had als eindbestemming Amsterdam en had toestemming om te landen.

Na de landing werd door de passagiers een beroep gedaan op vluchtelingschap, zodat terugzending van de passagiers vanaf dat moment niet meer aan de orde was.

8

*Neemt het aantal asielverzoeken aan de landsgrens af en neemt het aantal asielverzoeken op Schiphol toe? Om welke percentages gaat het? (blz. 1).*

Neen, het omgekeerde is het geval. Om een goede vergelijking mogelijk te maken tussen de ontwikkeling van het aantal asielverzoeken in de aanmeldcentra in Rijsbergen en Zevenaar enerzijds en die van Schiphol anderzijds, zijn twee perioden vergeleken: week 5 tot en met 16 van 1996 en week 5 tot en met week 16 van 1997 (N.B.: cijfers van het aanmeldcentrum op Schiphol zijn pas vanaf week 5 in 1996 beschikbaar). Uit deze vergelijking blijkt dat zowel in de aanmeldcentra bij de landgrenzen als in het aanmeldcentrum op Schiphol sprake is van een stijging van het aantal asielverzoeken, maar dat deze stijging in de land-AC's hoger is (39%) dan op Schiphol (21%).

9

*Hoeveel asielverzoeken zijn in 1996 behandeld in de aanmeldcentra te Rijsbergen, Schiphol en Zevenaar? Uit welke landen waren de betreffende personen afkomstig (uitgesplitst per aanmeldcentrum)? Welk percentage asielzoekers is binnen 24 uur afgewezen (percentages per aanmeldcentrum)? (blz 1).*

Het aantal ingediende asielverzoeken in de verschillende aanmeldcentra in 1996 is als volgt: Rijsbergen: 7298, Zevenaar: 8695 en Schiphol: 5989. In de bijlage bij deze brief vindt u een uitsplitsing van het aantal asielverzoeken naar de 15 meest voorkomende nationaliteiten. De percentages asielverzoeken die per aanmeldcentrum binnen 24 uur werden afgewezen, zijn als volgt: Rijsbergen: 14,8%, Zevenaar: 12,1% en Schiphol: 12,5%.

10

*Komen steeds vaker grotere groepen asielzoekers in de weekeinden aan op Schiphol? Zo ja, om welke aantallen gaat het? Kan dit worden afgezet tegen de asielverzoeken, die op doordeweekse dagen worden ingediend? Wordt er bij de personele bezetting van het aanmeldcentrum op Schiphol rekening gehouden met de grotere aantallen asielzoekers in de weekeinden? (blz. 1).*

Op grond van de instroomcijfers van aanmeldcentrum Schiphol van de eerste 16 weken van 1997 kan niet worden geconcludeerd dat er in de weekeinden steeds vaker grotere groepen asielzoekers op Schiphol aankomen. De gemiddelde instroom op Schiphol, uitgesplitst naar dagen van de week in deze periode ziet er als volgt uit:

**Asielinstroom AC Schiphol per weekday 1997 (week 1 tot en met week 16)**

---

maandag	16%
dinsdag	18%
woensdag	15%
donderdag	11%
vrijdag	13%
zaterdag	12%
zondag	15 %

---

Wat de personele bezetting van de IND op het aanmeldcentrum op Schiphol in de weekeinden betreft merk ik het volgende op. Deze bezetting is in het weekeinde enigszins lager dan op weekdagen (op weekdagen: ca. 12 gehoor- en 7 beslissingsmedewerkers; in het weekend ca. 10 gehoor- en 5 beslissingsmedewerkers). Wanneer plotseling een grote groep asielzoekers arriveert kan de capaciteit onder druk komen te staan, maar dat geldt zowel voor weekdagen als in het weekeinde. Doet zich een dergelijke onverwachte piek voor, dan wordt dit ondervangen door extra IND-medewerkers op te roepen (zie ook mij brief aan uw Kamer van 5 maart 1997 over de personele bezetting op Schiphol, kenmerk: 612301/97/DVB).

11

*Wat zijn de gebruikelijke procedures rondom de aankomst van onaangekondigde vluchten? (pag. 1-2).*

*Indien bij onaangekondigde vluchten geen vermoeden rijst dat aan boord zijnde passagiers asiel willen aanvragen, wat is de gebruikelijke procedure ten aanzien van deze passagiers? Mogen zij bijvoorbeeld het vliegtuig verlaten? (pag. 2).*

Ongeacht de omstandigheid of een vlucht al dan niet is aangekondigd, wordt gehandeld conform de procedure als beschreven in hoofdstuk B5 van de Grensbewakingscirculaire («asielzoekers en vluchtelingen»). Ook

indien er geen vermoeden rijst dat zich aan boord asielzoekers bevinden, mogen passagiers in beginsel het vliegtuig verlaten, tenzij zij op basis van hun nationaliteit in het bezit dienen te zijn van een luchthaven transit visum en zij hier niet over beschikken.

13 (N.B.: er is geen vraag nummer 12)

*Kan iemand asiel aanvragen op het moment dat hij nog in het vliegtuig verblijft, maar nog geen voet op Nederlandse bodem heeft gezet? Waarop is dat gebaseerd? (blz. 2).*

Ja. Zodra een vliegtuig is geland op een Nederlandse luchthaven, bevindt men zich immers op Nederlands grondgebied en is de Nederlandse wetgeving van toepassing.

14

*Welke vragen zijn door de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst gesteld aan de Turkmensen en welke antwoorden zijn daarop binnengekomen? (blz. 2).*

Deze vragen hadden betrekking op het verkrijgen van toestemming voor de uitvoering van passage chartervluchten naar Nederland onder valse voorwendselen. In antwoord hierop deelde de vice-president van Turkmenistan Airlines het volgende mee:

- hij biedt zijn excuses aan voor de ontstane situatie en hij biedt zijn medewerking aan om dit probleem op te lossen;
- er wordt aangegeven dat Turkmenistan Airlines de gebruikelijke procedures heeft gevolgd: daartoe werden kopieën van passagierslijsten met paspoortnummers meegestuurd;
- er zijn geen additionele vluchten meer voorzien naar Nederland;
- indien in de toekomst opnieuw vluchten zouden worden aangevraagd, zal daartoe specifiek contact worden opgenomen met de Nederlandse autoriteiten, ten einde alle benodigde informatie en documentatie te verstrekken;
- personeel van Turkmenistan Airlines en van de Turkmeense grensbewakingsautoriteiten zullen op korte termijn een trainingsprogramma volgen van de Britse Immigratiedienst. Dit is bevestigd door de Britse autoriteiten;
- buitenstations van Turkmenistan Airlines krijgen de opdracht strikt te controleren op geldigheid van reisdocumenten; ook hier wordt de deskundigheid bevorderd door voornoemd trainingsprogramma.

15

*Wordt er vaker telefonisch toestemming gevraagd om te mogen landen? Zo ja, hoe wordt daar op gereageerd? (blz. 2).*

Ja, het komt incidenteel voor dat wegens urgentie telefonisch toestemming wordt gevraagd. Van geval tot geval wordt bekeken of hiervoor toestemming kan worden verleend. Valide argumenten daarvoor zijn meestal van humanitaire (hulpgoederen of spoedzendingen i.v.m. olierampen e.d.) of economische aard (bijvoorbeeld indien een staking van het vrachtverkeer over de weg de aanvoer naar fabrieken stillet). Niet schriftelijke aanvragen die geen urgentie hebben, worden afgewezen.

16

*Is er vrijdagmiddag 14 februari 1997 schriftelijk of telefonisch toestemming gegeven om te landen? Hoe gebeurt dat normaal gesproken? (blz. 2).*

17

*Op welke wijze wordt normaliter vastgelegd dat er toestemming is aangevraagd en eventueel is verleend? (blz. 2).*

Op vrijdagmiddag 14 februari 1997 is schriftelijk toestemming gegeven, in overeenstemming met de normale procedures. Wel is op 12 februari 1997 nog expliciet informatie gevraagd over de passagiers. De invalshoek van de Rijks Luchtvaart Dienst (RLD) was daarbij om na te gaan in welke categorie (vakantie, zakelijk, anderszins) de passagiers geplaatst konden worden. Daarop kwam het schriftelijke antwoord dat de passagiers afkomstig waren uit België en Singapore.

Door een medewerker van Turkmenistan Airlines werd op 14 februari 1997 telefonisch uitgelegd dat de passagiers gestrand waren bij hun pogingen vanuit Mekka terug te keren naar Europa (België, Frankrijk, Nederland), en dat zij al diverse dagen in Turkmenistan op de luchthaven verbleven en geen plaats op de gebruikelijke lijndiensten konden krijgen. Aangezien de chaotische taferelen bij vluchten vanuit Mekka bij de RLD bekend zijn, werd deze uitleg geaccepteerd en werd uit humanitaire overwegingen besloten deze vlucht toe te laten.

De normale procedure daarbij is, dat aanvragen voor chartervluchten minimaal 48 uur voor de vluchtuitvoering worden ingediend bij de RLD. De criteria voor toelating zijn vastgelegd in de Luchtvaartwet, Besluit ongeregeld vervoer.

Toestemming wordt schriftelijk aangevraagd en schriftelijk beantwoord, doorgaans per telex of per fax. Deze aanvragen en antwoorden worden in het archief opgeslagen.

18

*Toestemming om te landen moet schriftelijk zijn verleend en heeft een bepaald nummer. Indien de toestemming schriftelijk is verleend, wordt dan het nummer van de toestemming vermeld in het vluchtplan? Zo neen, waarom niet? (blz. 2).*

Toestemming voor vluchtuitvoering is een commerciële en luchtvaartpolitieke aangelegenheid waarbij tevens milieu- en veiligheidsaspecten worden beoordeeld.

Bij correspondentie over deze schriftelijk verleende toestemming wordt verwezen naar de datum van de berichten. Er wordt geen apart registratienummer aan toegevoegd. Ook wordt er geen verwijzing naar deze toestemming in het vluchtplan vermeld. Het vliegplan is een bericht aan luchtverkeersdiensten, waarin een luchtvaartmaatschappij of een particulier zijn voornemen tot het uitvoeren van een vlucht kenbaar maakt. Het betreft hier de veilige en ordentelijke afhandeling van de technische uitvoering van de vlucht door de Luchtverkeersbeveiliging (LVB). De inhoud van de vliegplannen (ca. 1500 per dag) is internationaal vastgesteld door de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Het merendeel wordt automatisch verwerkt door Eurocontrol in Brussel en uitsluitend beoordeeld op vliegveiligheidsaspecten (bakens, frequenties, vliegprocedures). Met het oog op de verkeersveiligheid achten de RLD en de LVB het niet wenselijk dat discussies over luchtvaartpolitieke toestemming in de lucht wordt gevoerd tussen piloten en verkeersleiders.

In het algemeen kan gesteld worden dat de luchtvaartmaatschappijen niet vliegen zonder de vereiste toestemming van de luchtvaartautoriteiten van een land. Het risico van zware repercussies (geen toestemming voor volgende vluchten) zijn voor een luchtvaartmaatschappij te groot. In de internationale luchtvaart is dit een bekend en belangrijk gegeven.

19

*Volgens de Turkmeense luchtvaartmaatschappij ging het om Mekka-gangers uit België en Frankrijk. Er zijn (bijna) dagelijks vluchten uit Dubai naar Parijs, Brussel en Amsterdam. Waarom is er geen nader onderzoek ingesteld en zijn er geen nadere vragen gesteld over de afwijkende vliegroute via Asjchabad in Turkmenistan?*

*Welke redenen lagen ten grondslag aan het oorspronkelijke besluit om een vliegtuig, beweerdelijk met Mekka-gangers afkomstig uit België en Frankrijk, in Nederland te laten landen?*

Zoals reeds aangegeven in het antwoord op vraag 16, zijn de chaotische taferelen bij vluchten van Mekka-gangers een bekend fenomeen. In en rond de Ramadanperiode is er veel vraag naar zo goedkoop mogelijk vervoer. Daarbij vliegen passagiers vaak via allerlei omwegen en tussenlandingen naar Mekka, aangezien rechtstreekse vluchten qua capaciteit niet toereikend zijn. In het algemeen wordt toestemming verleend voor die chartervluchten die voorzien in een vervoersbehoefte die niet door de lijndiensten kan worden geacomodeerd.

Nederland heeft in principe een liberale opvatting bij het nemen van luchtvaartpolitieke en economische beslissingen. Gezien de hierboven omschreven gang van zaken bij vluchten met pelgrims en de mondelinge toelichting van Turkmenistan Airlines speelden ook humanitaire aspecten een rol in deze zaak.

20

*Welke toezeggingen zijn gedaan door de Turkmeense autoriteiten om te voorkomen dat dergelijke incidenten zich in de toekomst weer zullen voordoen? (blz. 2).*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14.

21

*Op welke personen richt het strafrechtelijk onderzoek naar mensensmokkel zich? Is dit onderzoek inmiddels afgerond? Zo neen, wanneer is de afronding hiervan te verwachten? Zo ja, wat zijn de resultaten van bedoeld onderzoek? (pag. 2).*

Onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie loopt thans een strafrechtelijk onderzoek naar personen die mogelijk betrokken zijn bij mensensmokkel. Tot nu toe heeft dit onderzoek nog geen concrete resultaten opgeleverd. Evenmin is aan te geven wanneer het onderzoek zal kunnen worden afgerond.

22

*In het Lagebericht Schleuserkriminalität, dat door een Liaison-officier van de Koninklijke marechaussee in Duitsland is toegestuurd, wordt melding gemaakt van de aankomst in Frankfurt op 31 december 1996 van een charter uit Turkmenistan, met aan boord 89 Srilankaanse asielzoekers. Waarom bestond er geen aanleiding te veronderstellen dat een dergelijk incident zich in Nederland zou voordoen? Waarom is het bericht niet opgevat als een waarschuwing? Hebben zich in andere Europese landen vergelijkbare incidenten voorgedaan? (blz. 2).*

Aangezien Turkmenistan Airlines geen vaste lijndiensten onderhoudt op Schiphol en derhalve geen vaste landingsrechten heeft, bestond er geen aanleiding te veronderstellen dat in Nederland een soortgelijk incident zou plaatsvinden als in Duitsland op 31 december 1996. Bovendien bestond er op grond van de beschikbare informatie geen aanleiding de landings-toestemming te weigeren (zie het antwoord op de vragen 16, 17 en 19). Op 15 februari 1997 heeft zich nog een vergelijkbaar incident voorgedaan

op Londen Heathrow. Turkmenistan Airlines beschikte op dat moment echter wel over de benodigde landingsrechten voor Londen, waarop de maatschappij reguliere lijndiensten uitvoert.

De Duitse autoriteiten waren er op 16 februari 1997 van op de hoogte dat een vliegtuig met een onbekend aantal Tamils, komende vanuit Abu Dhabi, in Askhabad (Turkmenistan) was geland. Op de melding dat het vliegtuig was doorgevlogen naar Amsterdam is door hen geen actie ondernomen.

De liaison-officier van de Koninklijke Marechaussee is pas achteraf op de hoogte gebracht van de informatie die aan Duitse zijde bekend was over een mogelijke vlucht van Turkmenistan Airlines omstreeks 16 februari 1997 naar Duitsland of het Verenigd Koninkrijk. Wel heeft de liaison officier in zijn wekelijkse rapportage melding gemaakt van het eerdergenoemde incident van 31 december 1996, toen op de luchthaven van Frankfurt een vliegtuig met 89 passagiers van Srilankaanse nationaliteit landde, die allen asiel hebben aangevraagd.

23

*In welke situaties wordt de Rijksluchtvaartdienst geïnformeerd over de inhoud van de afschriften van het «Lagebericht Schleuserkriminalität»? Verdient het aanbeveling de Rijksluchtvaartdienst altijd in kennis te stellen van dergelijke afschriften, ook van soortgelijke berichten van andere landen? (blz. 3).*

Indien er concrete aanwijzingen zijn dat een luchtvaartmaatschappij die niet in lijndienst op Schiphol vliegt, zich schuldig maakt aan mensensmokkel en de verwachting bestaat dat deze maatschappij ook Nederland zal aandoen, wordt de RLD hiervan op de hoogte gesteld. Er zal nader worden bezien in hoeverre het zinvol is informatie over luchtvaartmaatschappijen in relatie tot mensensmokkel ook in andere gevallen ter beschikking te stellen aan de RLD.

24

*Is het mogelijk om aan grensbewakingsautoriteiten een meer gespecificeerde wekelijkse rapportage te vragen om op die manier sneller signalen op te vangen van mogelijke misbruiken? Kan deze uitwisseling van rapportages geregeld worden binnen een gezamenlijk overleg met de Europese partners? (blz. 2/3).*

In diverse internationale fora wordt reeds informatie uitgewisseld over mensensmokkel, al dan niet in relatie tot luchtvaartmaatschappijen en over gevallen van misbruik als hierbedoeld. Dat gebeurt niet wekelijks, maar uitsluitend indien specifieke gebeurtenissen of gesignaleerde trends daartoe aanleiding vormen. Zo heeft het Nederlandse voorzitterschap naar aanleiding van het voorval met het vliegtuig van Turkmenistan Airlines deze kwestie expliciet aan de orde gesteld in de EU-werkgroepen CIREFI en CIREA. Nederland zal voorstellen ook in het kader van Schengen te komen tot een meer structurele uitwisseling van dit soort informatie.

25

*Heeft een ambassademedewerker van H.M. Ambassade te Colombo onverwijld de Koninklijke Marechaussee op Schiphol op de hoogte gesteld van een gerucht dat een toestel van Turkmenistan Airlines met Srilankaanse inadmissibles aan boord op weg was naar Schiphol? Hoe laat wist deze medewerker dat er mogelijkere wijs een toestel met Srilankese inadmissibles op weg was naar Schiphol? Wat wist H.M. Ambassade te Colombo precies over deze aangelegenheid? (blz. 3).*



Pas op maandag 17 februari 1997 (en niet op zondag 16 februari, zoals abusievelijk vermeld in de brief van de Minister van Justitie en de Minister van Verkeer en Waterstaat aan uw Kamer van 26 februari 1997), ontving een medewerker van de Nederlandse ambassade te Colombo omstreeks 12.00 uur via een Britse collega de mededeling dat een groep Srilankaanse vreemdelingen richting West-Europa was vertrokken om mogelijk in Nederland asiel aan te vragen. De betrokken medewerker van de Nederlandse ambassade heeft daarop onmiddellijk contact opgenomen met de Koninklijke Marechaussee op Schiphol. Het vliegtuig van Turkmenistan Airlines was toen echter reeds in Amsterdam geland.

26

*Wat is de reden geweest dat de groep van 173 Tamils niet is opgesloten in het grenshospitium bij Amsterdam? (blz. 3).*

De asielaanvraag van de Tamils is volgens de gebruikelijke procedure in het aanmeldcentrum in behandeling genomen. Aangezien voor de Tamils op dat moment, in afwachting van de uitspraak van de Rechtseenheidskamer, geen reële verwijderingsmogelijkheden bestonden, werden onvoldoende gronden aanwezig geacht voor het opleggen van een vrijheidsontnemende maatregel. Zij zijn derhalve doorgeplaatst naar een OC. Overigens zou de capaciteit van het Grenshospitium niet toereikend geweest zijn om deze 173 personen te kunnen onderbrengen.

27

*Hoe lang heeft de groep Tamils in Turkmenistan verbleven? Hebben de Tamils eerst asiel in Turkmenistan gevraagd? Kan in dat geval Turkmenistan als land van eerder verblijf worden aangemerkt? Zo ja, zullen de betrokken Tamils met toepassing van de Wet veilige derde landen terug worden gestuurd naar Turkmenistan?*

*Wanneer wordt duidelijkheid verwacht over een eventuele weder-toelating van betrokkenen in Turkmenistan? Wat gebeurt er wanneer Turkmenistan inderdaad tot wedertoelating bereid is? (blz. 3).*

Voorzover bekend heeft de groep Tamils een nacht in een hotel in Askhabad (Turkmenistan) verbleven en is aldaar geen asiel aangevraagd. De duur van het verblijf in Turkmenistan is te kort geweest om dat land aan te kunnen merken als land van eerder verblijf in de zin van de Vreemdelingenwet. Bovendien is hierbij van belang dat betrokkenen de intentie hadden om door te reizen naar Nederland.

De Wet veilige derde landen is evenmin van toepassing, aangezien Turkmenistan niet is aangemerkt als veilig derde land als bedoeld in artikel 15, vierde lid Vreemdelingenwet. Overigens is van belang dat Turkmenistan Airlines reeds heeft toegezegd de betrokken Tamils op basis van de door Nederland gelegde claim te zullen terugvoeren naar de plaats waar betrokkenen hun reis met Turkmenistan Airlines hebben aangevangen. Dit is uiteraard niet aan de orde voordat de uitspraak is gedaan in de door betrokkenen gevraagde voorlopige voorzieningen.

28

*Welke gevolgen heeft de uitspraak van de Rechtseenheidskamer van 13 maart 1997, dat Tamils kunnen terugkeren naar Sri Lanka, voor de asielaanvraag van de groep van 173 Tamils en de groep van 21 Tamils? (blz. 3).*

Per brief van 3 december 1996 (TK 1996–1997, 19 637, nr. 228) is uw Kamer geïnformeerd over het beleid met betrekking tot toelating en terugkeer van uitgeprocedeerde Tamil-asielzoekers. Dit beleid is bevestigd door de uitspraak van de Rechtseenheidskamer van 13 maart 1997. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat Tamils kunnen worden teruggezonden naar

Sri Lanka, indien hun aanvragen om toelating als vluchteling worden afgewezen. Dat geldt derhalve ook voor de Tamils waar het hier om gaat. Wel dient nog gewacht te worden op de uitspraak van de rechter op de voorlopige voorziening die betrokkenen hebben gevraagd.

29

*Hoeveel uitgeprocedeerde Tamils, wier asielverzoek is afgewezen, verblijven in Nederland?*

*Hoeveel Tamil-asielzoekers zijn er uit de opvangcentra met onbekende bestemming vertrokken? Bestaat er een vermoeden waar zij verblijven, in Nederland of in het buitenland?*

*Hoeveel van hen verblijven in een AZC en hoeveel in een ROA-woning? Hoe wordt de terugkeer van deze uitgeprocedeerde asielzoekers voorbereid?*

*Een deel van de groep van 173 Tamil-asielzoekers blijkt inmiddels met onbekende bestemming te zijn vertrokken. Hoe groot is deze groep? Bestaat duidelijkheid waar deze asielzoekers terecht zijn gekomen? (blz. 3).*

Momenteel verblijven er 239 uitgeprocedeerde Sri Lankaanse asielzoekers in Nederland. Van hen verblijven er 152 in de centrale opvang en 87 in de decentrale opvang (ROA-woning). Over de periode 1994 tot en met 1996 is in 2686 gevallen na een controle op het laatstbekende adres vastgesteld dat de desbetreffende Sri Lankaanse asielzoeker met onbekende bestemming is vertrokken. Van deze personen kan niet met zekerheid worden gezegd of zij zich nog in Nederland bevinden, of dat zij zich naar elders hebben begeven. Van de groep van 173 Tamils zijn er inmiddels 119 met onbekende bestemming vertrokken. Hun huidige verblijfplaats is niet bekend.

Over de procedure ter verkrijging van reisdocumenten voor terug te zenden personen uit Sri Lanka vindt thans overleg plaats met de Sri Lankaanse autoriteiten; over het vervoer van terugkerende Sri Lankanen zijn reeds afspraken gemaakt met een luchtvaartmaatschappij.

30

*Hebben zich in de andere landen van de Europese Unie vergelijkbare incidenten voorgedaan? Zo ja, welke?*

*Welke gezamenlijke maatregelen zullen de landen van de Europese Unie treffen teneinde herhaling van dergelijke incidenten te voorkomen dan wel te verkleinen?*

*Heeft Nederland in het verleden via CIREA en CIREFI informatie gekregen over risicovluchten? (pag. 3).*

Zie de antwoorden op de vragen 22 en 24.

31

*Is het nader onderzoek naar de achtergronden van deze zaak reeds afgerond? Zo ja, wat is het resultaat daarvan? Zijn daarbij nieuwe feiten gevonden? (pag. 4).*

Neen. Gewacht wordt nog op de definitieve resultaten van een onderzoekscommissie van Turkmenistan Airlines. Duidelijk is wel dat dit onderzoek in volle gang is en inmiddels heeft geleid tot schorsing dan wel ontslag van het management van Turkmenistan Airlines in Abu Dhabi (Verenigde Arabische Emiraten). De vertegenwoordiging in Abu Dhabi was onder meer verantwoordelijk voor de verhuur van het vliegtuig aan de groep Tamils dat op 15 februari 1997 op Schiphol is geland. Dit vliegtuig werd gehuurd door een agentschap uit diezelfde plaats dat contacten zou onderhouden met Colombo.

Met betrekking tot de reisroute is vastgesteld dat het bewuste vliegtuig op 15 februari 1997 leeg is afgereisd vanuit Askhabad naar Abu Dhabi. Daar zijn de 173 Tamils aan boord gegaan en is het vliegtuig naar Askhabad gevlogen. De groep is daar van boord gegaan en heeft een nacht in Turkmenistan doorgebracht. De volgende dag is de groep weer aan boord gegaan en doorgereisd naar Amsterdam.

32

*Wat is tot op heden het resultaat van de afspraken met de luchtvaartmaatschappijen over de aanvoer van passagiers zonder geldige reispapieren?*

*Is de regering voornemens haar standpunt met betrekking tot het boetesysteem te wijzigen? Zo neen, waarom niet?*

*Geldt de afschriplicht van artikel 6 lid 2 Vreemdelingenwet niet voor buitenlandse vliegtuigmaatschappijen? Wat is daarvan de reden?*

*Geldt een eventueel boetesysteem voor buitenlandse vliegtuigmaatschappijen? Zo neen, wat is daarvan de reden?*

*Waarom zijn vervoerders die vreemdelingen binnen brengen aan de andere buitengrenzen van Nederland dan Schiphol vrijgesteld van de afschriplicht, als bedoeld in artikel 6 lid 2 Vreemdelingenwet? (blz. 4).*

Allereerst moet worden opgemerkt dat niet in alle gevallen kan worden vastgesteld met welke luchtvaartmaatschappij een inadmissible is aangevoerd. Voorzover dit wel het geval is, zijn gesprekken gevoerd met de aanvoerende luchtvaartmaatschappijen. Door deze gesprekken is aan hun kant meer aandacht ontstaan voor de problematiek van de aanvoer van inadmissibles. Dit heeft ertoe geleid dat de aanvoer van inadmissibles is verminderd (zie ook het antwoord op vraag 5). Het totale aantal inadmissibles bedroeg in 1995: 10 939 (waarvan 6632 asielzoekers en 4307 niet-asielzoekers). In 1996 betrof het 10 352 personen (waarvan 5618 asielzoekers en 4734 niet-asielzoekers). Bij de categorie niet-asielzoekers gaat het in verreweg de meeste gevallen om personen die niet of onjuist gedocumenteerd zijn. Een kleine minderheid werd om andere redenen aangemerkt als inadmissible.

Wat de KLM betreft moet worden geconstateerd dat er nog geen sprake is van afname van het totale aantal inadmissibles dat door deze luchtvaartmaatschappij is aangevoerd: in 1995 werden 5677 inadmissibles aangevoerd, tegen 5843 personen in 1996. Wel nam het aantal asielzoekers waarvan is vastgesteld dat zij met deze maatschappij zijn aangevoerd af van 2977 in 1995 tot 2744 in 1996. Bij de KLM is inmiddels per brief nogmaals aandacht gevraagd voor het tegengaan van de aanvoer van niet of onvoldoende gedocumenteerde vreemdelingen, voorzover dit in redelijkheid van een luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd.

Met het oog op het verder verminderen van de aanvoer van inadmissibles, alsmede het wegnemen van alle onduidelijkheid die met betrekking hiertoe zou kunnen bestaan, zijn alle luchtvaartmaatschappijen nog eens expliciet geïnformeerd over de actuele stand van zaken met betrekking tot de Nederlandse visumverplichtingen.

De regering staat overigens nog steeds op het standpunt dat het opleggen van boetes moet worden gezien als een ultimum remedium. Indien gesprekken met luchtvaartmaatschappijen evenwel niet het gewenste resultaat hebben, namelijk een afname van het aantal inadmissibles, zal waar mogelijk daadwerkelijk worden overgegaan tot het opleggen van boetes. Wel is gebleken dat de lagere regelgeving (Vreemdelingenbesluit, Voorschrift Vreemdelingen en de Richtlijnen voor de vervoerders) aanpassing behoeft om een meer effectieve aanpak

mogelijk te maken. Aan deze aanpassingen wordt thans gewerkt. Daarbij wordt ook de vraag betrokken of de strafmaat bij overtreding van artikel 6 Vreemdelingenwet aanpassing behoeft.

33

*Het door andere Europese landen gehanteerde boetesysteem zal betrokken worden bij het bestuderen van de vraag of het wettelijk sanctieinstrumentarium toereikend is om adequaat te kunnen reageren op dergelijk incidenten. Hoe effectief is dit boetesysteem in de andere landen? Behoort een dergelijk boetesysteem in Nederland niet al tot de mogelijkheden op grond van artikel 6, tweede lid van de Vreemdelingenwet? Wordt dit artikel ook daadwerkelijk toegepast? (blz. 4).*

Voor een overzicht van de ervaringen van ons omringende landen met het opleggen van boetes zij verwezen naar de antwoorden op de kamervragen van het lid van uw Kamer Rijpstra (VVD) van 4 april 1996 (kenmerk: 547961/96/DVB; bijgevoegd). Op basis van de bestaande wetgeving (artikel 6 juncto artikel 44 Vw) is het opleggen van boetes aan vervoerders inderdaad mogelijk. Tot op heden is dat niet gebeurd, zoals ook is gemeld in antwoorden op voornoemde Kamervragen van het lid Rijpstra (VVD). Hierbij zij evenwel ook verwezen naar het antwoord op vraag 32.

34

*Wat is de reden dat de Turkmeense luchtvaartmaatschappij geen geldboete is opgelegd voor de aanvoer van passagiers zonder geldige reispapieren? (blz. 4).*

De reden dat geen geldboete is opgelegd aan Turkmenistan Airlines voor de aanvoer van inadmissibles houdt verband met de bewijsvoering in deze zaak.

Alvorens tot vervolging te kunnen overgaan dient vast te staan dat de vervoerder niet aan zijn zorgplicht heeft voldaan. In de onderhavige zaak waren onvoldoende concrete aanwijzingen aanwezig die een dergelijke conclusie konden rechtvaardigen. De omstandigheid dat Turkmenistan Airlines Schiphol niet eerder had aangedaan en geen regelmatige luchtverbinding met deze luchthaven onderhoudt, heeft hierbij een rol gespeeld.

35

*Zijn er landen waar asielzoekers boetes moeten betalen wanneer zij zonder geldige reisdocumenten binnenkomen? Zo ja, in welke landen gebeurt dit? Hoe vaak wordt een dergelijke boete opgelegd? Hoe verhoudt het opleggen van een boete zich tot het Vluchtelingenverdrag? Wat gebeurt er wanneer deze opgelegde boetes niet worden voldaan?*

In de meeste Lid-Staten van de Europese Unie, maar ook in landen als de Verenigde Staten en Canada is illegale inreis (waaronder ook het inreizen zonder geldige reisdocumenten gerekend dient te worden) in het algemeen strafbaar gesteld. Het opleggen van een boete aan asielzoekers wegens het ontbreken van geldige reisdocumenten hoeft op zichzelf niet in strijd te zijn met het Vluchtelingenverdrag, zolang maar gewaarborgd is dat de aanvraag om toelating als vluchteling volgens de daarvoor geldende procedures behandeld wordt.

Dezerzijds zijn op dit moment evenwel geen landen bekend waar asielzoekers die zonder de juiste documenten binnenkomen, een boete wordt opgelegd.