



Regeling van de Minister van Justitie en Veiligheid van 18 juni 2018, houdende de aanwijzing van risicovluchten en van luchtvaartterreinen, bestemd voor de landing van risicovluchten (Aanwijzingsregeling risicovluchten)

De Minister van Justitie en Veiligheid,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Gelet op artikel 37x, tweede en derde lid, van de Luchtvaartwet;

Besluit:

Artikel 1

1. Als risicovlucht zijn aangewezen de verkeersvluchten naar Nederland of met Nederland als tussenstation, rechtstreeks afkomstig van enig punt in:
 - a. Suriname;
 - b. Venezuela;
 - c. Curaçao;
 - d. Aruba;
 - e. Bonaire;
 - f. Sint Maarten.
2. Van het eerste lid zijn uitgezonderd de verkeersvluchten die in opdracht van Onze Minister van Defensie worden uitgevoerd.

Artikel 2

De luchthaven, genoemd in artikel 8.1, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart is aangewezen als luchtvaartterrein, bestemd voor de landing van risicovluchten.

Artikel 3

Deze regeling wordt aangehaald als: Aanwijzingsregeling risicovluchten.

Artikel 4

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2018.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 18 juni 2018

*De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus*



TOELICHTING

Algemeen gedeelte

Artikel 37x, eerste lid, van de Luchtvaartwet bevat een verbod om verkeersvluchten die op grond van het tweede lid zijn aangewezen als 'risicovlucht' te doen landen op een niet overeenkomstig het derde lid aangewezen luchtvaartterrein. De formulering dit verbod brengt met zich mee dat zolang er nog geen risicovluchten zijn aangewezen en luchtvaartterreinen waarop deze vluchten dienen te landen, er nog geen gedragingen zijn die op grond van het verbod niet zijn toegestaan. Met de onderhavige regeling wordt het verbod daarom van een concrete invulling voorzien. Daartoe worden alle verkeersvluchten die vallen onder het zogeheten '100%-controleregime' aangewezen als risicovlucht (artikel 1). Verder wordt de luchthaven Schiphol aangewezen als luchtvaartterrein, bestemd voor de landing van risicovluchten (artikel 2). Aldus wordt uitvoering gegeven aan het kabinetsbesluit van juni 2015 dat vluchten die vallen onder 100%-controleregime niet mogen landen op andere luchthavens dan Schiphol, aangezien op deze luchthavens onvoldoende personele en materiële voorzieningen aanwezig zijn voor een robuuste, veilige en menswaardige controle op en opsporing van drugsmokkel.

In 2003 zijn commerciële vluchten afkomstig uit Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Suriname en Venezuela onder het zogenaamde '100%-controleregime' geplaatst en daarmee aangewezen als vluchten met een sterk verhoogd risico op misbruik voor drugsmokkel. Drugsmokkel naar Nederland en Europa vanuit Zuid-Amerika is onverminderd een groot probleem, ook via de lucht. De ligging van het Caribisch deel van het Koninkrijk ten opzichte van de cocaïne producerende landen, de rechtstreekse vliegverbindingen en het feit dat er veel familie- toeristische en zakelijke banden zijn tussen beide Koninkrijksdelen vergemakkelijken smokkel van verdovende middelen in grote mate. Datzelfde geldt voor Suriname. Zelfs met intensieve controles aan beide kanten van de vlucht worden op Schiphol nog steeds drugskoeriers aangehouden en verdovende middelen verstoep in de vliegtuigen aangetroffen. De verwachting is daarom dat bij vermindering van de controles de smokkel weer zal toenemen. Dat geldt vooral voor Suriname, Curaçao en Aruba. Bonaire en Sint Maarten zijn een minder groot risico, maar van deze eilanden komen momenteel geen vluchten die niet ook Curaçao of Aruba aandoen. Bovendien moet geen verplaatsingseffect uitgelokt worden, aangezien er gemakkelijke verbindingen tussen de eilanden onderling zijn waar de controle op contrabande (vrijwel) afwezig is. Venezuela is een belangrijk doorvoerland voor zowel het Caribisch deel van het Koninkrijk als Suriname; wanneer die laatste wel en Venezuela niet onderdeel van het 100%-controleregime uit zouden maken zou er gemakkelijk een verplaatsingseffect kunnen optreden.

De aanwijzing als risicovlucht op grond van artikel 1 geldt uitsluitend voor verkeersvluchten. Verkeersvluchten zijn vluchten die vervoer door een luchtvaartmaatschappij ten doel hebben (art. 1, onderdeel i, van de Luchtvaartwet). Dit betekent dat de regeling niet van toepassing is op vluchten met privéjets, militaire luchtvaartuigen en andere niet door een luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen. Voor de beperking tot verkeersvluchten is gekozen omdat er geen reden is om te veronderstellen dat niet-verkeersvluchten een sterk verhoogd risico op drugsmokkel met zich meebrengen. Deze vluchten vallen dan ook niet onder het 100%-controleregime. Om dezelfde reden zijn verkeersvluchten in opdracht van het ministerie van Defensie in artikel 1, tweede lid, expliciet uitgezonderd van de aanwijzing als risicovlucht.

Op dit moment is de luchthaven Schiphol de enige luchthaven waarop de benodigde personele en materiële voorzieningen aanwezig zijn om risicovluchten te kunnen ontvangen. Om die reden wordt in artikel 2 alleen Schiphol aangewezen als luchthaven, bestemd voor de landing van risicovluchten. Aan de keuze van de regering om risicovluchten alleen toe te staan op Schiphol ligt een kosten-batenanalyse ten grondslag. Het alternatief voor de gekozen oplossing, te weten het toerusten van alle overige luchthavens die intercontinentale risicovluchten (kunnen) ontvangen met (controle)faciliteiten voor het uitvoeren van 100%-controles, zou van de overheid een structurele miljoeneninvestering in personeel en materieel vergen. Een dergelijke investering is in de optiek van de regering pas lonend als zij wordt gepleegd ten behoeve van luchthavens die op jaarbasis een substantieel aantal risicovluchten ontvangen. Op dit moment zijn er, afgezien van de luchthaven Schiphol, geen luchthavens die aan deze randvoorwaarde voldoen.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Dit artikel somt op welke verkeersvluchten zijn aangewezen als risicovlucht. Het gaat hierbij om de verkeersvluchten die in 2003 onder het zogeheten '100%-controleregime' zijn geplaatst. In het



algemeen deel van de toelichting is al toegelicht waarom juist deze verkeersvluchten onder dit regime zijn gebracht.

De aanwijzing als risicovlucht betreft uitsluitend verkeersvluchten die 'rechtstreeks' afkomstig zijn uit een van de in de onderdelen a tot en met f genoemde landen of grondgebieden. Dit betekent dat het voorlaatste punt op de route van de verkeersvlucht in een van deze landen of grondgebieden moet zijn gelegen. Een verkeersvlucht die, alvorens te landen in Nederland, eerst nog een punt aandoet dat niet is gelegen in een van deze landen of grondgebieden, is met andere woorden niet aangewezen als risicovlucht. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een verkeersvlucht die vanuit Sint Maarten naar Nederland vliegt en onderweg een tussenstop maakt op een Franse luchthaven. Het vereiste dat de verkeersvlucht 'rechtstreeks' afkomstig moet zijn uit een van de in de onderdelen a tot en met f genoemde landen of grondgebieden wil niet zeggen dat vluchten die via een tussenstop naar Nederland vliegen per definitie niet kunnen worden aangemerkt als risicovlucht. Bepalend is waar deze tussenstop wordt gemaakt. Wordt de tussenstop gemaakt in een van de in de onderdelen a tot en met f genoemde landen of grondgebieden, dan is de vlucht aangewezen als risicovlucht. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een vlucht afkomstig uit Aruba, Bonaire of Curaçao die onderweg naar Nederland eerst nog een tussenstop maakt in Sint Maarten. Een dergelijke vlucht is rechtstreeks afkomstig van enig punt in Sint Maarten in de zin van artikel 1.

Het 100%-controleregime geldt uitsluitend voor commerciële vluchten. In verband hiermee worden alleen 'verkeersvluchten' aangewezen als risicovlucht. Verkeersvluchten zijn vluchten die vervoer door een luchtvaartmaatschappij ten doel hebben (art. 1, onderdeel i, van de Luchtvaartwet). Vluchten met privévliegtuigen, militaire luchtvaartuigen, regeringsvliegtuigen en andere niet door een luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen vallen daarmee buiten de reikwijdte van de regeling. Daarnaast is in het tweede lid een specifieke uitzondering opgenomen voor verkeersvluchten die worden uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Defensie. Dit is gedaan omdat deze vluchten een overwegend militair karakter hebben en om die reden niet onder het 100%-controleregime vallen.

Artikel 2

Dit artikel wijst de luchthaven Schiphol aan als luchtvaartterrein, bestemd voor de landing van risicovluchten. In het algemeen deel van de toelichting is al uitgelegd waarom (alleen) deze luchthaven wordt aangewezen.

*De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus*