

Vergaderjaar 2011–2012

32 317

JBZ-Raad

Nr. 111

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR IMMIGRATIE, INTEGRATIE EN ASIEL

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 maart 2012

Hiermee informeer ik u, zoals eerder toegezegd aan de beide kamers der Staten-Generaal¹, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de staatssecretaris en de minister van Veiligheid en Justitie, de minister van Defensie, de staatssecretaris van Financiën, alsmede de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over het kabinetsstandpunt inzake het gebruik van passagiersgegevens in het kader van de vernieuwing van het grensbeheer².

¹ Kamerstukken I 32 317, AV, blz. 9; Kamerstukken II 2010/2011, 3 536 (Aanhangsel van de Handelingen 2010/2011, 3536; . Kamerstukken II 2011/2012, 33 000 VII, nr. 6, blz. 65 (vraag nr. 201).

² «Grensbeheer» wordt hier bedoeld als verzamelbegrip voor de taken van de bij de grenspassage betrokken overheidsdiensten. Het gaat hier vooral om de taken van de Douane, de Koninklijke marechaussee (Marechaussee) en de Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND). Daarnaast heeft de Algemene De Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) ten aanzien van passagiersgegevens bij de uitvoering van zijn taak, dan wel ter ondersteuning van een goede taakuitvoering, bevoegdheden op grond van de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 2002.

³ Zie Kamerstukken I 2010/2011, 31 936 (Luchtvaartnota) en de daar genoemde groeiprognozes.

⁴ Een recente schatting stelde dat direct en indirect aan Schiphol gerelateerde bedrijvigheid naar schatting 290 000 banen oplevert en in totaal een toegevoegde waarde van € 26 miljard aan de Nederlandse economie vormt; rapport van McKinsey & Company en The Boston Consulting Group dat in maart 2011 is gepubliceerd in opdracht van Schiphol Group en KLM.

⁵ Met het oog op de grenscontrole t.a.v. derdelanders die vereist is op basis van art. 7 van de Schengengrenscodice alsmede de douanecontrole.

1. Inleiding

Er is de afgelopen jaren sprake van een structurele toename van het internationale personenvervoer via de lucht. Ondanks de economische situatie, zal het aantal passagiers dat via de lucht Nederland binnenkomt, de komende 10 à 15 jaar naar verwachting verder doorgroeien.³ Dit zal er zonder maatregelen toe leiden dat de gemiddelde wachttijden voor passagiers op de luchthaven oplopen. Om het economisch belang van Nederland⁴ bij een vlotte en klantgerichte afhandeling van passagiers te garanderen en tegelijkertijd het gewenste niveau van grenstoezicht, douanetoezicht en de (nationale) veiligheid te waarborgen, wil het kabinet passende maatregelen treffen om een efficiënter en een meer informatiegestuurd buitengrensbeheer te bewerkstelligen.

Geautomatiseerde verwerking van passagiersgegevens voorafgaand aan de grenspassage biedt de mogelijkheid sneller, nauwkeuriger en gerichtere controles uit te voeren. Indien de gegevens van passagiers die de grens willen passeren tijdig, voorafgaand aan de grenspassage, worden aangeleverd, wordt het mogelijk om het overgrote deel van de passagiers vlot te laten doorstromen. Dit kan, omdat zij na de voorafgaande geautomatiseerde verwerking dan bij de feitelijke grenspassage niet of slechts aan een korte controle⁵ hoeven te worden onderworpen. Daardoor kunnen zij snel en met een zo gering mogelijke inperking van hun persoonlijke levenssfeer de grens passeren. Daarnaast zal de passagier in de toekomst ook meer gebruik kunnen maken van zelfbediening via een

automatische grenspassagepoort voor de controle van het document voor grensoverschrijding.

Uit analyses van het proces van grenspassage¹ is gebleken dat alle bij de grenspassage betrokken overheidsdiensten, zoals de Koninklijke Marechaussee, de Douane, de Algemene Inlichtingen en Veiligheidsdienst (AIVD) en de Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND) effectiever, efficiënter en meer in onderlinge afstemming kunnen werken als zij reeds vóór de feitelijke grenspassage van passagiers kunnen beschikken over de gegevens van de desbetreffende reis en hun reisdocumenten. Dit is de afgelopen periode ook gedeeltelijk in de praktijk getest met het zogenoemde API-project (API= *Advance Passenger Information*). Sinds 2009 wordt binnen dit project in het grenstoezicht op Schiphol op kleine schaal gewerkt met de verwerking van een beperkte set van passagiersgegevens afkomstig van de KLM binnen de kaders van de Vreemdelingenwet 2000² en de Wet bescherming persoonsgegevens.³ Op basis daarvan is geconcludeerd dat met behulp van deze voor aankomst verkregen passagiersgegevens een vlotte grenspassage in combinatie met effectief grenstoezicht in het kader van de vreemdelingenwetgeving mogelijk is.

¹ Rapport van 24 september 2007, Kamerstukken II 2007/2008, 30 176 nr. 16, met bijlage (Rapport van de werkgroep Organisatie Passagierscontrole Schiphol, onder leiding van Dr. R. Gerritse).

² De wettelijke kaders zijn opgenomen in de Vreemdelingenwet 2000 (artikel 4 lid 3), het Vreemdelingenbesluit 2000 (artikelen 2.2a, 2.2b en 2.2c) en het Voorschrift Vreemdelingen 2000 (artikel 2.1a). Zie voor gebruik API-gegevens in de praktijk: Rapportage Vreemdelingenketen periode januari – juni 2011, blz. 8/12 (bijlage bij kamerstukken II 2011/2012, 19 637 nr. 1473).

³ Rapportage Vreemdelingenketen periode januari – juni 2011, blz. 8/12 (bijlage bij kamerstukken II 2011/2012, 19 637 nr. 1473).

⁴ Zie beantwoording Kamervragen Schouw over de rechtsgrondslag van het gebruik PNR gegevens in Nederland, Aanhangsel Handelingen II 2011/2012, nr. 909.

⁵ Bijlage bij Kamerstukken II 2008/2009, 30 315, nr. 8 (kaderdocument Grenstoezicht).

⁶ Hiermee wordt aangesloten bij het rapport iOverheid van de WRR, die over digitale verwerking van persoonsgegevens adviseerde om de verschillende in het geding zijnde beginselen te benoemen en te onderscheiden. Hierbij werd allereerst op stuwende beginselen gewezen, zoals veiligheids-, efficiëntie- en effectiviteitsoverwegingen. Daarnaast gaat het om verankerende beginselen, zoals privacy en keuzevrijheid van de burger. Tot slot identificeerde de WRR procesmatige beginselen, zoals het waarborgen van transparantie en accountability. Het kabinet heeft aangegeven dat het expliciet maken van de afweging tussen de verschillende beginselen vooral van belang is indien sprake is van preventief beleid op basis van persoonsgegevens (Kabinetsreactie op WRR-Rapport iOverheid: «de rol van de overheid in de iSamenleving», blz. 7).

⁷ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, COM(2011)32. Zie kamerstukken I 2010/2011, 32 669.

⁸ Kamerstukken II 2011/2012, 32 317 nr. 107.

De Douane voert thans zijn taken al uit op basis van vooraf beschikbare passagiersgegevens op basis van bestaande bevoegdheden. De Douane heeft nu gedeeltelijk toegang tot het reserveringssysteem van één luchtvaartmaatschappij en analyseert uit dat systeem gegevens van vooraf geselecteerde vluchten op risico-indicaties. Op grond van deze risico-indicaties worden personen geselecteerd en, indien daarvoor aanleiding is, aan een uitgebreide bagagecontrole onderworpen.⁴ Het kabinet wil deze informatiegestuurde werkwijze, die ook in toeneemende mate in andere landen wordt toegepast ter verwerking van grote passagiersstromen, breder mogelijk maken voor de uitvoering van de grenscontroletaken. De grensautoriteiten kunnen zich dan richten op passagiers en bagage die op basis van een objectieve risico-indicatie aan een uitgebreide controle moeten worden onderworpen.

In aansluiting op de kaders zoals geschetst door het vorige kabinet⁵, wil dit kabinet met behulp van wetgeving en het voorbereiden van uitvoeringsmaatregelen deze informatiegestuurde werkwijze verder uitwerken. Deze werkwijze voorziet in geautomatiseerde en digitale verwerking van persoonsgegevens. In verband daarmee zal bij de verdere ontwikkeling van het beleid worden aangegeven hoe de verschillende doelstellingen tegemoetkomen aan dan wel worden afgewogen tegen belangen van passagiers.⁶ Op de uitwerking van het beleid zal hieronder worden ingegaan. Voor wat betreft het specifieke gebruik van passagiersgegevens voor wetshandhaving binnen het kader het voorstel voor een EU-richtlijn inzake het gebruik van als «PNR» (passenger name records) aangeduide gegevens⁷, verwijs ik naar de brief ter zake van de minister van Veiligheid en Justitie, mede namens ondergetekende, van 29 februari jl. aan de voorzitter van de Tweede Kamer⁸.

2. Nieuwe wetgeving inzake passagiersgegevens

Het stelselmatige gebruik van passagiersgegevens door de Koninklijke Marechaussee voor andere grenstoezichtstaken dan het tegengaan van illegale immigratie of het uitwisselen van gegevens tussen de betrokken diensten met het oog op gecoördineerd optreden, is op basis van de huidige wetgeving slechts beperkt mogelijk. Om die reden zal het kabinet een wetsvoorstel voorbereiden. In dat wetsvoorstel wordt in aanvulling op reeds bestaande bevoegdheden de gewenste regulering vastgelegd van

het verzamelen, gebruik en zo nodig (beperkt) uitwisselen van resultaten van analyses van passagiersgegevens bij het grensbeheer.

Bij dat wetsvoorstel zal rekening worden gehouden met toepasselijke, reeds vastgestelde, internationale verplichtingen en Europese regelgeving. Voor passagiersgerelateerde gegevens worden in geldende en in nieuw voorgestelde Europese regelgeving alsmede in internationale regelingen verschillende aanduidingen gehanteerd (zie hiervoor de bijlage bij deze brief).

Voor de *luchtvaartsector* zal bij de vormgeving van het wetsvoorstel met name ook richtlijn 2004/82/EG in acht worden genomen. Deze richtlijn heeft tot doel de grenscontroles te verbeteren en de illegale immigratie te bestrijden door erin te voorzien dat vervoerders de passagiersgegevens vooraf aan de bevoegde nationale autoriteiten verstrekken (API). Deze richtlijn laat ruimte voor bredere toepassing dan thans in artikel 4, derde lid, van de Vreemdelingenwet 2000 is vastgelegd.

Deze ruimte zal in het wetsvoorstel worden benut.¹

Voor de *scheepvaart* gelden, onder meer, verplichtingen inzake het verstrekken van bemannings- en passagiersgegevens ingevolge het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (het zogenoemde FAL-verdrag) en ingevolge de Schengengrenscore. Deze zijn kaderstellend voor wetgeving inzake het gebruik van passagiersgegevens voor het grensbeheer bij de zeehavens.

Binnen deze kaders zal ter beperking van de administratieve lasten bij de beoogde regelgeving inzake de levering van passagiersgegevens aan de overheid, zoveel mogelijk worden aangesloten bij de bedrijfsprocessen van de vervoerders.

Gegeven de mogelijke effecten voor de persoonlijke levenssfeer, wordt het wetsvoorstel onderworpen aan een privacy-effectbeoordeling. Verder zal worden nagegaan of het wetsvoorstel een specifieke evaluatiebepaling zal moeten bevatten. Of een horizonbepaling – die de wet een tijdelijk karakter geeft – in het wetsvoorstel moet worden opgenomen, is mede afhankelijk van mate en aard van de inmenging in de rechten op bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van persoonsgegevens, en daarnaast van de investeringen die met de voorgenomen maatregelen zijn gemoeid. Dit zal nader worden onderzocht.

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel zal ook rekening moeten worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen op het vlak van Europese regelgeving. Met name zij hier verwezen naar de recente mededeling van de Europese Commissie inzake «Slimme Grenzen».² De verwachting is dat de voorstellen in het vervolg op die mededeling een belangrijk kader vormen voor de beoogde versnelling van de doorstroming van passagiers, omdat het, met name, de grenspassage van bepaalde groepen derde landers binnen de totale passagiersstroom verder kan versnellen. Alle nationale initiatieven zullen waar mogelijk worden voorbereid in samenhang met de Europese voorstellen op dit gebied. Implementatie van het hiervoor bedoelde voorstel voor een richtlijn inzake het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor wetshandhavingsdoeleinden (EU-PNR) zal evenwel, gegeven de stand van de besluitvorming over het desbetreffende voorstel, geen deel uitmaken van het hiervoor bedoelde wetsvoorstel.

3. Gezamenlijke infrastructuur en organisatie in het grensbeheer

Ter voorbereiding van de invoering van de nieuwe *wetgeving* worden verschillende *feitelijke* maatregelen getroffen. Het gaat daarbij om:

- de ontwikkeling van een centraal systeem van informatievoorziening,

¹ Het gaat bij deze bredere toepassing om het gebruik van API-gegevens.

² Kamerstukken II 2011/2012, 22 112.

- de inrichting van een georganiseerd samenwerkingsverband tussen de verschillende betrokken diensten,
- de ontwikkeling van nieuwe technologische middelen.

Het centraal systeem van informatievoorziening

Allereerst wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een gezamenlijk informatievoorzieningsstelsel, genaamd PARDEX (*Passenger Related data Exchange*). Dit is beoogd als het enige verwerkingssysteem van passagiersgerelateerde gegevens ten behoeve van de samenwerkende overheidsorganisaties op basis van het *single window* principe. Dat betekent één loket voor aanlevering van gegevens door de vervoerder ten behoeve van meervoudig (gereguleerd) gebruik door de overheid. Elke overheidsorganisatie zal vervolgens vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid de voor dat doel gereede (deel)verzameling van gegevens analyseren. De treffers die voortkomen uit de verwerking, kunnen worden uitgewisseld, waardoor meerwaarde gecreëerd kan worden met het oog op gecoördineerde interventies van de grensautoriteiten.

Georganiseerd samenwerkingsverband

Ter uitvoering van de in 2007 gedane aanbevelingen in het rapport van de werkgroep Organisatie Passagierscontrole Schiphol¹, zal een Nationaal informatie- en analysecentrum grensbeheer (NIAG) worden ingericht. Dit zal uitvoering geven aan het centraal ontvangen van passagiersgegevens en – binnen de wettelijke kaders – verwerken en uitwisselen van de gegevens. Daarmee zal ook gecoördineerd optreden van de diensten jegens passagiers beter mogelijk worden. Het centrum zal gefaseerd worden ingericht waarbij de verschillende deelnemende diensten op grond van hun eigen bevoegdheid toegang krijgen en analyses zullen uitvoeren. De meerwaarde van het gezamenlijke analysecentrum is dat de diensten op basis van de uitkomsten van de analyseprocessen, een overzicht van risico's en een gecoördineerde interventiestrategie ontwikkelen. In het samenwerkingsverband zal, mede voortbouwend op de operationele ervaringen van de Koninklijke Marechaussee en de Douane, ook gebruik gemaakt worden van informatie van de internationale liaison netwerken van de betrokken diensten zoals de AIVD en IND. Het NIAG zal, behalve ten aanzien van Schiphol, ook het informatie- en analyseproces voor de andere Nederlandse luchthavens gaan uitvoeren en, uiteindelijk, ook de zeehavens, waarmee de integratie met de maritieme dimensie van het buitengrensbeheer tot stand wordt gebracht. Vanuit de grenscontrolerende overheidsinstanties zullen medewerkers binnen het centrum worden gestationeerd die met het oog op de wettelijke taken en bevoegdheden van de diensten gegevens mogen verwerken in verband met de vergelijking met opsporingsbestanden en risicoanalyses.

Nieuwe technologische middelen

In samenhang met de hiervoor bedoelde maatregelen zijn nieuwe technologische middelen nodig voor de grootschalige verwerking van passagiersgegevens, waaraan ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer hoge eisen worden gesteld. In het ontwerpstadium zal bij deze technologie rekening worden gehouden met de mogelijkheden van zogenoemde *Privacy Enhancing Technology*; geautomatiseerde verwerking van de gegevens wordt zodanig ingericht en begrensd, dat gegarandeerd wordt dat de data op het goede moment bij de geautoriseerde instantie terecht komen.² Er zal in het informatiesysteem worden voorzien in de effectivering van wettelijke waarborgen ten aanzien van de opslag van de gegevens, de toegang door instanties, het gebruik voor de

¹ Kamerstukken II 2007/2008, 30 176 nr. 16.

² Zie voor een aankondiging van deze maatregelen: Kamerstukken II 2010/2011, 32 761, nr. 1, blz. 2 (Notitie privacybeleid).

in de wetgeving verankerde doeleinden en de registratie van dat gebruik, alsmede de tijdige vernietiging.

4. Verantwoordelijkheidsverdeling

De ministeriële verantwoordelijkheid voor de betrokken diensten en overheidstaken blijft ongewijzigd bij de afzonderlijke ministers berusten. De minister van Financiën blijft verantwoordelijk voor het optreden van de Douane, onder andere bij het voorkomen en aanpakken van smokkel en invoer van illegale goederen, de minister voor Immigratie, Integratie en Asiel blijft verantwoordelijk voor het grenstoezicht en de bestrijding van illegale migratie door de Marechaussee en de Zeehavenpolitie en de minister van Veiligheid en Justitie houdt zijn verantwoordelijkheid voor de criminaliteitsbestrijding door deze diensten en de terrorismebestrijding. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties houdt zijn verantwoordelijkheid voor de AIVD in het kader van de nationale veiligheid en heeft daarnaast een algemeen toetsende rol vanuit diens systeemverantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de aansturing van grote ICT projecten en is in dit kader verantwoordelijk voor de realisatie, de borging, het onderhoud en het verder ontwikkelen en toepassen van de rijksbrede architectuur.

De minister van Infrastructuur en Milieu draagt voorts verantwoordelijkheid ten aanzien van de luchtvaart en de scheepvaart. De minister van Defensie blijft ten slotte, als beheersverantwoordelijke, verantwoordelijkheid dragen voor de vaststelling van de mate van gereedheid, de omvang en de samenstelling van de Marechaussee.

Gelet op zijn centrale verantwoordelijkheid inzake de grenscontroles, zal de minister voor Immigratie, Integratie en Asiel de benodigde wetgeving, de centrale informatievoorziening en de beoogde samenwerkingsorganisatie onder zijn verantwoordelijkheid laten voorbereiden.

5. Financieel kader

In het regeerakkoord¹ zijn tot en met 2014 middelen gereserveerd voor de inrichting (ontwikkeling en invoering) van een gezamenlijke informatievoorziening (PARDEX) als onderdeel van het beoogde samenwerkingsverband (NIAG), alsmede de exploitatiekosten daarvan vanaf 2014. Voor 2012 is een bijdrage uit het Europees Buitengrenzenfonds gereserveerd voor het realiseren van PARDEX en het voorbereiden van het opzetten van het NIAG en voor 2013 wordt eveneens rekening gehouden met de mogelijkheid van co-financiering vanuit dit fonds. De middelen uit het Regeerakkoord en het Europees Buitengrenzenfonds tezamen vormen het (taakstellende) financiële kader voor de voorbereiding en invoering van de in deze beleidsbrief aangekondigde nieuwe wetgeving.

6. Planning

De planning van het kabinet is erop gericht een voorontwerp van de nieuwe wetgeving, na de uitvoering van een privacy-effectbeoordeling, dit voorjaar voor advies voor te leggen aan het College bescherming persoonsgegevens. Het wetsvoorstel zal dan naar verwachting in het najaar bij de Tweede Kamer kunnen worden ingediend.

De minister voor Immigratie, Integratie en Asiel,
G. B. M. Leers

¹ Kamerstukken II 2010/2011, 32 417, nr. 15, blz. 60.

De betekenis van het begrip passagiersgegevens in internationale regelingen en Europese regelgeving

Advance Passenger Information (API)

In 2010 zijn door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de Wereld Douane Organisatie (WCO), beiden VN-organisaties, in samenwerking met de Internationale branchevereniging van luchtvaartmaatschappijen (IATA), herziene richtsnoeren vastgesteld voor API.

Deze richtsnoeren - *Guidelines on advance passenger information (API)* – rekenen tot API-gegevens: een deel van de vluchtgegevens uit het «departure control systeem» (DCS) van de luchtvaartmaatschappijen, de gegevens van individuele passagiers uit de machineleesbare zone van het reisdocument, alsmede gegevens over zitplaats- en bagage-informatie. Deze set kan handmatig worden aangevuld met onder andere gegevens over visa. Volgens deze richtsnoeren kan een *API record* een set van maximaal 39 gegevens bevatten (afhankelijk van landspecifieke wetgeving).

De standaard API-set wordt in deze richtsnoeren beschouwd als de aanbevolen maximale gegevensset die door de vervoerder ter zake van een inkomende of uitgaande vlucht aan de grensautoriteiten moet worden verstrekt.

Voor de EU-lidstaten is op dit moment richtlijn 2004/82/EG van toepassing. Deze richtlijn ziet toe op de verplichting van luchtvaartmaatschappijen om aan de grensautoriteiten vooraf passagier- en bemanningsgegevens te verstrekken. Het gaat daarbij ten minste om de gegevens van de desbetreffende in- en uitgaande vlucht, aangevuld met de gegevens van een deel van de machineleesbare zone van het reisdocument van de passagiers die zij vervoeren.

De richtlijn laat lidstaten vrij te bepalen dat vervoerders bijkomende gegevens moeten verstrekken. Hoewel richtlijn 2004/82/EG het begrip Advance Passenger Information als zodanig geheel niet noemt – de Engelse tekst spreekt over «advance passenger data», worden deze gegevens wel als «API-gegevens» aangeduid.

Passenger Name Records (PNR)

Thans is bij de Raad van de Europese Unie en het Europees Parlement aanhangig een voorstel voor een richtlijn betreffende het gebruik van «persoonsgegevens van passagiers» voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit (EU-PNR richtlijn)¹. Deze gegevens betreffen gegevens uit het reserveringssysteem van de vervoerder, de zogenoemde Passenger Name Records (PNR). Het gaat hierbij om die gegevens die de passagier direct, of indirect (bijvoorbeeld via een reisbureau) aan de luchtvaartmaatschappij heeft verstrekt om een reservering te kunnen maken en de gewenste extra service te kunnen verstrekken. Een PNR kan de volgende elementen bevatten: naam, eventuele medepassagiers, volledige reisroute, eventueel het reisbureau, betaalwijze, eventuele contactgegevens, eventueel een voorkeur zitplaats en voor zover al verzameld, de vooraf verkregen API gegevens. Luchtvaartmaatschappijen worden niet verplicht om meer gegevens in de PNR te verzamelen dan die zij voor hun eigen doeleinden nodig hebben. De PNR-dataset is opgenomen in de bijlage bij de Guidelines on Passenger Name Record (PNR) van de International Civil Aviation Organization (ICAO), documentnummer 9944. Deze lijst komt overeen met de lijst van PNR-gegevens die is opgenomen in het voorstel voor de EU-PNR richtlijn.

¹ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, COM(2011)32. Zie kamerstukken I 2010/2011, 32 669.

Passagiersgegevens in de maritieme sector

Voor de zeevaart is andere regelgeving over passagiersgegevens van kracht. In bijlage VI, onderdeel 3, bij de Schengengrenscodex is bepaald dat aan de bevoegde autoriteiten gegevens over de bemanning en eventuele passagiers die zich aan boord van het schip bevinden, worden verstrekt. Voor wat betreft de soort gegevens geldt het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (het zogenoemde FAL-verdrag) van de Internationale Maritieme organisatie (IMO). Bij dit verdrag zijn formulieren vastgesteld voor de bemanningslijst en de passagierslijst. Volgens deze formulieren worden daarin de gegevens van het schip, de reisgegevens en gegevens van bemanning respectievelijk de passagiers opgenomen (naam, nationaliteit, soort en nummer reisdocument). Deze gegevensset is bindend ingevolge richtlijn 2010/65/EU.¹ Voor cruiseschepen geeft punt 3.2.4. van bijlage VI bij de Schengengrenscodex specifieke regels voor het verstrekken van gegevens van de bemanningsleden en de passagiers (naam, geboortedatum, nationaliteit; nummer en soort reisdocument en, indien van toepassing, nummer van het visum).

¹ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU 2010/65/EU).