

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

### 3261

Vragen van het lid **Roemer** (SP) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Justitie en van Buitenlandse Zaken over *ArkeFly vlucht OR361*. (Ingezonden 19 mei 2009)

1

Is het waar dat ArkeFly op 25 en 26 november 2008 een toestel heeft verhuurd aan de Britse autoriteiten<sup>1</sup> voor een zogenaamde «Ethnic Charter Flight» van Stansted naar Kingston (Jamaica) ten behoeve van de Britse immigratiedienst?<sup>2</sup> Zo nee, wat was dan de bestemming en het doel van de vlucht?

2

Is het waar dat er met deze ArkeFly vlucht 26 personen gedwongen zijn uitgezet en dat deze 26 personen werden begeleid door meer dan honderd bewakers/begeleiders? Zo nee, wat waren de juiste aantallen personen en wat was hun status?

3

Bevonden zich onder de zesentwintig personen die werden uitgezet ook personen met criminele antecedenten en/of terreurverdachten? Zo ja, kunt u, eventueel vertrouwelijk, inzicht geven in de samenstelling van de groep uitgezette personen?

4

Waren alle personen die werden uitgezet afkomstig uit

Groot-Brittannië of betrof het een gezamenlijke vlucht, in samenwerking met andere overheden? Zo ja, welke andere overheden waren bij deze vlucht betrokken en kunt u een overzicht geven van de uitgezette personen per betrokken overheid?

5

Betekent het onder het eigen (Nederlandse) vluchtnummer door ArkeFly uitvoeren van deze vlucht dat de Nederlandse autoriteiten verantwoordelijk zouden zijn geweest voor eventuele gebeurtenissen rond deze vlucht? Zo ja, bent u vooraf geïnformeerd door ArkeFly of de Britse autoriteiten over de aard van deze vlucht?

6

Waren de bewakers/begeleiders bewapend tijdens de vlucht? Zo ja, onder welke geweldsinstructie vielen zij tijdens de vlucht?

7

Is het waar dat er door de Britse autoriteiten een Nederlands toestel is gehuurd omdat Britse maatschappijen weigeren medewerking te verlenen aan «Ethnic Charter Flights»? Zo nee, wat was dan de reden om te kiezen voor een Nederlands toestel?

8

Hoe vaak is er een Nederlands toestel door de Britse autoriteiten gehuurd voor dergelijke vluchten, bij welke maatschappij zijn er toestellen

gehuurd, en wanneer hebben deze vluchten plaats gevonden?

9

Was het uw Inspectie Verkeer en Waterstaat bekend dat Arkefly op de bewuste datum twee van haar drie lange afstands-toestellen had verhuurd? Zo ja, waarom is dit niet gemeld in de onderzoeksrapportage?<sup>3</sup> Zo nee, waarom is het vluchtschema van Arkefly niet onderzocht?

10

Op welke datum is er door de Jamaicaanse autoriteiten een landingsvergunning verleend voor deze vlucht?

11

Deelt u de mening dat ArkeFly minstens 19 dagen van tevoren op de hoogte was van de problemen die zich in het vluchtschema zouden voordoen met betrekking tot vlucht OR 361? Zo nee, waarop baseert u uw mening?

12

Is het zo dat ArkeFly een afweging heeft gemaakt tussen de financiële opbrengsten van de verhuur van het toestel aan de Britse autoriteiten en de vertraging van de passagiers en dat er vooraf is gekozen voor het financiële gewin ten koste van de passagiers? Zo ja, wat is uw oordeel over deze manier van handelen? Zo

nee, hoe verklaart u dan deze handelswijze van ArkeFly?

<sup>1</sup> EénVandaag, 28 november 2008.

<sup>2</sup> ArkeFly vlucht OR361.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 700 XII, nr. 57.

## Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de ministers van Buitenlandse Zaken en van Justitie (ontvangen 15 juli 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2884

1  
Het betrof een vlucht naar Kingston, uitgevoerd als een Britse chartervlucht georganiseerd door de «UK Border Agency». De term «Ethnic Charter Flight» komt van Britse activisten die aandacht vragen voor dergelijke vluchten.

2  
ArkeFly heeft mij laten weten dat tijdens voornoemde chartervlucht op de route Stansted-Kingston in totaal 147 personen zijn vervoerd (onder wie 11 bemanningsleden) en op de route Kingston-Stansted in totaal 113 personen (onder wie 11 bemanningsleden). Wat betreft de status van de passagiers hebben de Britse autoriteiten laten weten dat het personen met een buitenlandse nationaliteit betrof van wie was vastgesteld dat zij geen wettelijke basis hadden om in Groot-Brittannië te blijven. Over aantallen personen en/of begeleiders wordt door de Britse overheid uit operationele overwegingen geen nadere informatie verstrekt.

3  
De Britse autoriteiten verstrekken geen informatie over de individuele passagiers. In algemene zin hebben zij mij laten weten dat het bij uitzettingen kan gaan om zaken als uitgeprocedeerde asielzoekers, mensen van wie het visum is verlopen en illegale immigranten. In alle gevallen hebben de «UK Border Agency» en/of de rechtbank bepaald dat het gaat om personen die geen rechtmatig verblijf (meer) hebben in Groot-Brittannië.

4  
Het betrof een chartervlucht die was georganiseerd door de UK Border Agency. Hierbij waren geen andere overheden betrokken.

5  
Het vluchtnummer op zich is niet bepalend voor de zeggenschap van de Nederlandse autoriteiten. Een Nederlands luchtvaartuig valt onder Nederlandse wetgeving, zoals de Wet luchtvaart en strafwetgeving. De gezagvoerder van een vlucht is te allen tijde verantwoordelijk voor een veilige vluchtuivoering. De vlucht vond plaats met een in Nederland geregistreerd vliegtuig en op basis van een AOC (Air Operative Certificate) die door de Nederlandse luchtvaartautoriteit (i.c. de Inspectie Verkeer en Waterstaat, verder «de Inspectie») is afgegeven. ArkeFly is op basis van haar AOC en het onderliggende OM (vluchthandboek) bevoegd vluchten als de onderhavige uit te voeren. Volgens Europese regelgeving moet de exploitant procedures vaststellen voor het vervoer van passagiers die niet tot het land kunnen worden toegelaten en personen die het land zijn uitgezet of onder arrest staan, teneinde de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden te garanderen. De gezagvoerder moet op de hoogte gesteld worden van het feit dat dergelijke personen aan boord zullen komen. Voor vluchten als de onderhavige geldt er internationaal (waaronder Europees) noch nationaal een plicht voor luchtvaartmaatschappijen om ook de desbetreffende luchtvaartautoriteiten vooraf (ook niet achteraf) te informeren. De Inspectie houdt door middel van periodieke audits en steekproefsgewijze inspecties toezicht op, voor zover hier van belang, de houders van een Nederlandse AOC, de bedrijven die het onderhoud van hun vliegtuigen verzorgen en hun boordpersoneel.

6  
Volgens informatie die ik van ArkeFly heb ontvangen waren de bewakers / begeleiders niet bewapend tijdens de vlucht.

7  
Het is niet ongebruikelijk dat de vliegbehoefte van een overheid via luchtvaartmakelaars («brokers») in de markt wordt uitgezet. Via dat systeem hebben de Britse autoriteiten gekozen om ArkeFly de vlucht uit te laten voeren. Er zijn, voor zover ik kan nagaan, geen aanwijzingen dat door United Kingdom Home Office is

gekozen voor een luchtvaartmaatschappij afkomstig uit een bepaald land.

8  
De Britse autoriteiten hebben aangegeven dat zij voor chartervluchten vanuit Groot-Brittannië gebruik maken van diverse maatschappijen, die zij contracteren via een transparante aanbestedingsprocedure. Overigens maakt ook de Nederlandse overheid in voorkomende gevallen bij uitzettingen gebruik van buitenlandse toestellen.

9  
De Inspectie heeft in het kader van haar onderzoek naar vlucht OR 361 het vluchtschema van ArkeFly van de dagen rondom 25 en 26 november 2008 opgevraagd. Uit dat schema blijkt, dat ArkeFly gedurende die periode drie lange afstandstoestellen (Boeing 767-300) voor vluchten heeft ingezet. De PH-AHQ (voor de onderhavige vluchten), de PH-AHX (o.m. Kopenhagen – Phuket) en de PH-AHY (Amsterdam – Cuba). Uit de door ArkeFly geleverde documentatie in het kader van het onderzoek bleek dat het betreffende toestel (PH-AHO) was verhuurd aan de Britse autoriteiten. Dit was echter niet relevant voor de beoordeling of ArkeFly de Verordening had nageleefd. De Verordening voorziet niet in regels over vlootplanning en verbiedt niet dat vluchten worden vertraagd dan wel geannuleerd. Daarbij komt, dat het in de commerciële luchtvaart niet ongebruikelijk is dat luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigen aan elkaar verhuren of inzetten voor andere vluchten. Ook andere regelgeving verzet zich niet tegen het vertragen of annuleren van vluchten dan wel tegen het uitlenen van luchtvaartuigen door luchtvaartmaatschappijen. Dit kan hooguit leiden tot een oordeel over het (vlucht)management van ArkeFly, maar leidt op zichzelf niet tot een actie.

10  
ArkeFly heeft op 24 november 2008 om 16:27 uur (AMS) via een tussenpersoon die overvlieg- en landingsrechten voor dergelijke vluchten organiseert de bevestiging ontvangen dat over Haïti gevlogen

mocht worden en op Jamaica mocht worden geland.

11

Van ArkeFly heb ik op dit punt de volgende informatie ontvangen. Op 7 november 2008 heeft ArkeFly de procedure in gang gezet om overvlieg- en landingsrechten op tijd in bezit te hebben. Op dat moment stond het vluchtschema van 26 november 2008 van deze vlucht echter nog niet vast. Op 24 november 2008 kreeg ArkeFly volgens eigen zeggen zekerheid dat de vlucht Stansted-Kingston-Stansted mocht worden uitgevoerd.

Ik constateer dat ArkeFly bewust de procedure is gestart voor de mogelijk voor de Britse autoriteiten uit te voeren vlucht. Daarmee stond echter nog niet vast dat dit tot problemen zou leiden met vlucht OR 361, aangezien ArkeFly het vluchtschema met betrekking tot die vlucht nog moest maken en nog de mogelijkheid had een ander toestel in te zetten of in te huren. Op grond van financiële en operationele overwegingen heeft ArkeFly er maandag 24 november 2008 voor gekozen dit niet te doen.

12

ArkeFly heeft hierover eerder het volgende laten weten: «Normaliter zorgt ArkeFly ervoor dat de passagiers hier geen hinder van ondervinden, door bijvoorbeeld een ander toestel uit de vloot in te zetten of door een ander toestel van een andere luchtvaartmaatschappij in te huren. Op maandag 24 november 2008 bleek echter dat deze oplossingen alleen mogelijk waren onder voorwaarden die voor ArkeFly financieel en operationeel niet verantwoord waren.»

De bedrijfseconomische afweging die ArkeFly hier heeft gemaakt, was zeer nadelig voor de passagiers, want leidde tot een vertraging van 15 uur. Zoals ik in het antwoord op vraag 9 reeds stelde, verbiedt de Verordening echter niet verhuur van toestellen en bewuste vertraging of annulering van vluchten. De Verordening ziet wel op verzorging en/of compensatie van passagiers in een dergelijk geval. Zoals de Inspectie heeft geconstateerd in haar onderzoek naar deze vlucht heeft ArkeFly wat deze vlucht betreft niet in strijd met de Verordening gehandeld. Ik verwijs u naar mijn brief van 10 maart 2009. Bij brief van 2 juni 2009 heb ik u geïnformeerd over de vraag van de

Inspecteur-generaal aan de Landsadvocaat en mijn verzoek aan eurocommissaris Tajani om nader advies over de interpretatie van de begrippen vertraging en annulering in de Verordening.

De Landsadvocaat heeft inmiddels de visie van de Inspectie bevestigd dat er bij deze vlucht sprake is geweest van vertraging en niet van annulering. De Landsadvocaat beschouwt het standpunt van de Inspectie als gangbare uitleg van het begrip annulering in de Europese regelgeving en de uitvoerpraktijk in andere lidstaten.

Verder overweegt de Landsadvocaat: «Zolang de (Europese) rechter niet definitief tot een ander oordeel is gekomen, is een redenering denkbaar waarbij 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. Of een dergelijke uitleg van het begrip «annulering» de toets door de (Europese) rechter zal kunnen doorstaan is onzeker.» De Landsadvocaat acht het verstandig te wachten tot de (Europese) rechtspraak is uitgekristalliseerd. Aangezien de Europese Commissie erop moet toezien dat de lidstaten de verordening goed uitvoeren, heb ik ook eurocommissaris Tajani om nader advies gevraagd over de interpretatie van de begrippen vertraging en annulering in de Verordening. Uiteindelijk moet het Europese Hof van Justitie zich uitspreken over de juiste uitleg van de Verordening wat betreft het doorslaggevende onderscheid tussen deze begrippen. Het Europese Hof van Justitie zal daar naar verwachting begin juli in een andere kwestie uitspraak over doen.