

Van: 5.1.2.e
Aan:

Onderwerp: verslag WG MoU KLM/Staat 12 december 2019
Datum: maandag 6 januari 2020 12:15:27
Bijlagen: [concept verslag 12122019.doc](#)

Beste allen, in de eerste plaats mijn beste wensen voor jullie voor 2020.
Bijgevoegd het concept-verslag van de WG van 12 december jl,
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Afdeling Asiel en Bescherming
Directie Strategisch Uitvoeringsadvies
Immigratie-en Naturalisatiedienst

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

5.1.2.e

Verslag werkgroepoverleg MoU KLM/Staat (CONCEPT)

12 december 2019
IND-Grenskantoor Schiphol

Aanwezig:

5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (KLM), 5.1.2.e (ECID), 5.1.2.e (IND, voorzitter), 5.1.2.e (OM), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND), 5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (J&V) en 5.1.2.e (IND, secretaris)

Afwezig:

5.1.2.e (BZ), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (KMar), 5.1.2.e (IND)

Buiten reikwijdte verzoek



Buiten reikwijdte verzoek

Wjsg

buiten reikwijdte verzoek

Volgende vergaderdata 2020

Donderdag, 19 maart, 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol
Donderdag, 11 juni, van 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol
Donderdag, 17 september, van 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol
Donderdag, 10 december, van 10.00 tot 11.30 uur, IND Grenskantoor, Schiphol

Actiepuntenlijst

buiten reikwijdte verzoek

buiten reikwijdte verzoek

Van: 5.1.2.e
Aan:
Onderwerp: FW: terugkoppeling weekstart Europa / actiepunt MoU's
Datum: donderdag 14 mei 2020 09:57:55
Bijlagen: image001.png

Hoi 5.1.2.e

Zie ook deze email van 5.1.2.e aan mij (jij staat er niet bij). Volgens mij met al die ontwikkelingen, zou het goed zijn als er een overzichtelijk email of nota komt met de stand van zaken t.a.v. luma' s die boetes niet betalen (dit blijkt dus toch iets genuanceerder te liggen), hofzaak, en evt mogelijkheid om voor het Belgisch model te gaan. Wellicht kan IND daar een aanzet toe doen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 09:24

Aan: 5.1.2.e

CC: 5.1.2.e

Onderwerp: terugkoppeling weekstart Europa / actiepunt MoU's

Goedemorgen 5.1.2.
Alles wel? Ik ke anmorgen onderstaande terugkoppeling tegen in het verslag van de weekstart met jouw naam erbij:

- *Vliegverkeer: follow-up van discussie vorige week. Sommige luchtvaartmaatschappijen schijnen structureel hun boetes niet te betalen. Dit beeld wordt niet door iedereen herkend. NL heeft MoU met KLM, vraag is of andere maatschappijen ook dergelijk MoU willen hebben. Veranderingen in luchtvaart vanwege COVID-19 kunnen een kans bieden op betere beheersing migratie via vliegverkeer.*
- o *Actie: 5.1.2.e gaat casuïstiek 5.1.5 na en of er nog naar anderen maatschappijen wordt gekeken voor een MoU.*

Wellicht is het goed om hier even contact over op te nemen met 5.1.2.e. Er lopen op dit moment een aantal hoger beroep zaken bij het Hof Amsterdam inzake boetebeleid en mogelijke MoU's met andere maatschappijen. Misschien is het goed om die uitspraak / die zaak (waar 5.1.2.e en ik nog voor een getuigenverhoor worden opgeroepen) even af te wachten voordat we nieuwe dingen voor de toekomst gaan bezien op dit vlak. Tevens heeft er recent een gesprek plaatsgevonden met 5.1.5 over een mogelijk MoU en wordt er samen met het OM gekeken naar mogelijke andere vormen van MoU's dan de huidige die er momenteel met de KLM is. Ook is er aan verschillende maatschappijen een uitnodiging uitgegaan tot inleidende gesprekken over MoU's maar daar is niet altijd op gereageerd door de maatschappijen. Overigens ligt de bewering dat maatschappijen structureel hun boetes niet betalen iets genuanceerder dan bovenstaande doet vermoeden. Als er pv opgemaakt is gaat de zaak over naar het OM; zij beslissen sowieso of zij boete opleggen en vervolgen. Maatschappijen kiezen er vaak voor om hierover te procederen omdat de ervaring heeft geleerd dat boetes nog wel eens gematigd worden door de rechter.

Er speelt best veel op dit gebied en ik denk dat het verstandig is nauw met de IND te blijven communiceren op dit vlak in verband met de verantwoordelijkheid van 5.1.2.e als voorzitter van de stuurgroep MoU met KLM en alle partijen die daarbij betrokken zijn.

Groet

5.1.2.e
Best regards,

5,1.2.e

Immigration Liaison Office & Border Office
Services Department
Immigration and Naturalisation Service
Ministry of Security and Justice

Immigration Liaison Office
Turfmarkt 147 | 2511 DP | Den Haag
PO BX: 16275 | 2500 BG | Den Haag
Borderoffice
Vertrekpassage 264 | 1118 AW | Luchthaven Schiphol

5.1.2.e

website: <http://www.ind.nl>

**Due to the number of emails I receive I read the ones sent to me cc only once a day
If the message is urgent, please send it again directly**

Balancing Security and Mobility



**EUROPEAN UNION
Internal Security Fund**

Van: 5.1.2.e
Aan:
Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf
Datum: donderdag 14 mei 2020 10:04:32

Hoi 5.1.2.e

Dank voor de info. Voor de volledigheid zou het nuttig om zijn om te weten hoe het zit met de daadwerkelijke betalingen. Als je dat kunt navragen, graag.

Is er daarnaast nog enig zicht op wanneer uitspraak volgt t.a.v. de zaak?

Heb ook al aan 5.1.2.e aangegeven. Wellicht nuttig als er een korte nota komt met de juiste informatie en vooruitzicht t.a.v. boetes en luma's richting DGM. Dit onderwerp blijft terugkomen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 14 mei 2020 08:37

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e, even voor de duidelijkheid ieder luma kan een gesprek aangaan met de IND om een MoU te bespreken. Echter 5.1.5 heeft nooit contact gezocht. Nav de conferenties is er wel contact geweest met 5.1.5 maar hebben ze hebben gemaild toch geen interesse te hebben. Ze spannen een zaak aan omdat ze vinden dat er sprake is van rechtsongelijkheid en dat ze ook MoU willen. Ze ontkennen inderdaad dat ze in het verleden gesprekken hebben gehad, maar mailwisselingen etc zijn nu overlegd. Dit komt mss ook doordat er nu andere personen werken voor 5.1.5 en ze geen notie hebben van verleden. In een nota aan SvJ zijn ooit een aantal criteria voor een MoU neergelegd zoals een min. aantal boetes per jaar gerelateerd aan vervalsde/valse documenten, vliegen van airports met migratiedruk, trainingen, boetes betaald hebben. Daar wordt het verzoek van een luma tegen afgezet. Immers het idee van een MoU was om illegale migratie tegen te gaan. Echter te overwegen valt over te gaan tot het Belgische model, waarbij er altijd een boete wordt opgelegd maar deze is lager als een luma goed presteert. Deze loopt op als er meer pvs worden opgemaakt en kan weer opgezegd worden als een luma het te bont maakt. Een voorwaarde blijft trainingen en alle boetes betaald hebben. Dit idee is nu besproken met het OM. België heeft met 33 luma een MoU. Dit model is veel minder intensief dan dat met KLM. De 3 luma zullen hangende de beroepszaak bij het Hof de boetes waar de zaak omdraait niet betalen. Het OM doet de strafvervolging van de schendingen art.4 zaken en over het daadwerkelijk betalen van de boetes hoor ik nooit iets. Als je wil kan ik dit navragen bij het OM. Als jullie meer vragen hebben, hoor ik het graag.

Gr 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 17:29

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Dag 5.1.2.e

Exact hetzelfde vroeg ik mij af bij onderstaande mails: op basis van wat weigeren de luma's hun boetes te betalen? Kunnen zij alsnog gedwongen worden?

Zoals ik het begrijp van 5.1.2.e hebben de luma's in het verleden wel degelijk een aanbod gehad (conferenties en gesprekken hebben plaatsgevonden), maar zijn zij daar niet op ingegaan. Nu ontkennen zij dat ze een aanbod hebben gehad en hebben ze een zaak aangespannen. Geef ik het zo goed weer 5.1.2.e

En helemaal eens met jouw laatste vraag 5.1.2.e waarom niet alsnog een MoU aanbieden, als ze het zo graag willen?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 14:52

Aan: 5.1.2.e

5.1.2.e

Onderwerp: FW: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e

Ik begrijp dus dat de luma's in kwestie hun boetes niet betalen totdat er een uitspraak van het hof komt. Vraag is of dit juridisch ook zo moet zijn. Kunnen ze blijven wachten of tot uitspraak Hof of kunnen we ze dwingen om eerder te betalen?. Hoe lang loop deze zaak overigens?

Begrijp ik het goed dat de Luma's een MoU willen, maar de IND dit weigert omdat zij in het verleden niet in zijn gegaan op de uitnodiging hiervoor?

Daarnaast begrijp ik heel goed dat aan een MoU niet alleen lusten, maar ook een inspanningsverplichting is, namelijk dat de luma zijn personeel moet trainen, alle openstaande boetes moet betalen etc. Maar wat ik nog niet helemaal begrijp is: waarom kunnen we onder deze voorwaarden alsnog niet in gesprek met de luma's die dat willen.

Voor 5.1.5 zou je dan nog moeten bezien of aanvullende eisen t.a.v. terugkeer opportuun lijkt.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 14:34

Aan: 5.1.2.e

5.1.2.e

CC: 5.1.2.e

5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e, nav onderstaande mail van 5.1.2.e en in aanvulling op mail van 5.1.2.e over dit onderwerp, hierbij wat aanvullingen.

- rechtszaak Hof betreft 5.1.5

-er waren conferencies in 2008 en 2013 om luma voor te lichten over MoU. Er zijn gesprekken geweest met vele luma waaronder 5.1.5 maar alle luma zijn afgehaakt. (Alle luma weten dat ze ons kunnen benaderen met MoU gesprek. Ik heb afgelopen jaren meerdere gesprekken gevoerd). Correspondentie hierover was bewaard door mijn voorgangers op dit dossier en is tbv Beroepszaak Hof Amsterdam doorgestuurd aan het OM. Waaronder mailwisselingen met 5.1.5 Zij waren ook bij conferenties.

- KLM heeft 35 milj pax per jaar en vliegt van vele AirPorts met migratiedruk en is dus niet te vgl met 5.1.5 etc. Indien MoU voor andere luma dan naar andere vorm kijken bijv het Belgische model. Dit hebben 5.1.2.e en ik onlangs besproken met OM lid vd WG KLM MoU en die ging het intern bespreken. Ik kan je over dit model bijpraten. Wat iig geldt is dat eerst usp Hof in deze afgewacht moet worden omdat deze zeer bepalend zal zijn hieromtrent.

Tenslotte vind ik dat een MoU niet enkel aangeboden kan worden omdat 5.1.5 niet meewerkt. Dit geeft scheve ogen bij andere luma, er zijn verder eisen aan een MoU zoals trainingen, weinig pv's, informatie uitwisseling en alle openstaande boetes moeten betaald zijn. verder ook afh van type routes. Als niet meewerken beloond wordt met MoU kan dit reden zijn voor andere landen ook niet mee te werken. De winstmarges zijn klein voor luma, dus er is veel aan gelegen om minder boetes te betalen.

Als jullie vragen hebben, hoor ik het graag, groet 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e

Datum: dinsdag 12 mei 2020 5:51 PM

Aan: 5.1.2.e

Kopie: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Daf 5.1.2.e

Dank nog voor je mail en nota. Wat ik heb begrepen van 5.1.2.e is dat 5.1.5 een zaak hebben aangespannen. Zij vinden dat zij ook een MoU moeten krijgen. Momenteel heeft alleen KLM dat met de NLse staat. Zolang deze zaak loopt, betalen zij hun boetes niet.

5.1.2.e heeft mij ook verteld dat in 2011 en 2013 conferenties hebben plaatsgevonden voor luma's om het te hebben over een evt. MoU.

5.1.5 ontkennen dat ze in het verleden een aanbod hebben gehad om een MoU af te sluiten, maar 5.1.2.e heeft hier alle documentatie van bewaard. Dus als ik 10.2.e goed begrijp, heeft 5.1.5 wel degelijk een aanbod gehad in het verleden. @

5.1.2.e kun je mij hier zo nodig op aanvullen? Dank!
e vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 11 mei 2020 15:54

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e

Fyi: Vandaag heeft 5.1.2.e weer een en ander gezegd over terugvoerplicht en luma's tijdens weekopeing. Hij zei dat mogelijk 5.1.5 geïnteresseerd is in een MoU met NL. Mogelijk dat dit een opening biedt voor meer samenwerking op terugkeer. Hij zij ook dat (info van de IND? Niet echt duidelijk), dat we dat hebben geweigerd. Volgens mij hoe je hier niet meteen iets mee, maar wel nuttig om bij 5.1.2.e te vragen hoe het ziet met 5.1.5 en verzoek om een MoU. Als ze inderdaad geïnteresseerd zijn, zou je kunnen bespreken hoe de samenwerking er uit kan zien. Maar twijfel eerlijk gezegd of dit nieuws echt bestaat.

Ik heb aangegeven dat voor zover ik weet NL open staat voor MoU ook met andere luma's , maar dat de praktijk is dat ze niet echt geïnteresserd zijn. Ze moeten namelijk ook iets doen: investeren in training van personeel etc.

Ten slotte: 5.1.2.e wees vooral ook naar het moment: alles is nu anders en langzaam opengaan/opstarten kan ook openingen bieden voor NL belangen op terugkeer. Wellciht ook nuttig voor jou, zie bijlage. Ik heb een tijd terug een nota geschreven over luma's en medewerking aan terugkeer. ER was toen ook het gerucht dat luma's niet zouden meewerken, en of we de luma's hierop kunnen bestraffen. Conclusie was: medewerking luma's is inprincipe ok, landen van herkomst doen moeilijk.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan:
Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf
Datum: maandag 25 mei 2020 12:00:44

Hoi 5.1.2.e ik zal deze week een mail sturen aan 5.1.2.e de vraag over de boetes heb ik uitstaan bij het OM, maar nog geen reactie, ik zal rappeleren en anders volgt die info later. Fijn dat het in een mail kan, groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 25 mei 2020 11:38
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Nota terugvoerplicht.pdf
Dag 5.1.2.e

Op onderstaande zou ik nog terugkomen, ik heb het afgestemd met mijn leidinggevende.
Een mail aan 5.1.2.e -van bijv. jouw afdelingshoofd IND- met DMB en DT&V afgestemd is voldoende. Het gaat er om dat 5.1.2.e geïnformeerd wordt over o.a.
-wat is de stand van zaken wat betreft wel/niet betalen van de boetes; hoe werkt het met boete aanvechten;
-welke luma's hebben een zaak aangespannen, waar gaat die zaak over; waarom betalen luma's boetes niet zolang de zaak loopt, kunnen ze daartoe gedwongen worden of niet?
-kunnen luma's nu wel/niet een MoU afsluiten, wat zijn daarvoor de voorwaarden etc.
Wat als een luma nu een MoU wil, kan dat dan? Waarom wel/niet?
-Wat houdt het Belgische model in?
Zou dat deze week lukken? Dank!
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 15 mei 2020 09:25
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf
Hoi 5.1.2.e ik heb nog even nagedacht over de nota-vorm. Van wie aan wie is de nota dan? De nota gaat altijd vanuit 5.1.2.e Is het niet handiger dat ik een overleg in plan met 5.1.2.e? Of hem uitvoerige mail stuur met stukken. Het kopje onderwerp in de mail luidt → terugvoerplicht, daar houdt de DT&V zich mee bezig in het kader van "verhaal kosten vervoerder". Heeft 5.1.2.e ook contact met de DT&V? Ik heb de cijfers bij het OM opgevraagd van de boetebetalingen.
Ik hoor het graag, groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 16:42
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf
Dag 5.1.2.e

Vandaag heb ik 5.1.2.e gesproken. Het lijkt ons inderdaad goed als er een nota komt met daarin een overzicht van: wat is de stand van zaken wat betreft wel/niet betalen van de boetes, welke luma's hebben een zaak aangespannen, waar gaat die zaak over, kunnen luma's nu wel/niet een MoU afsluiten, wat zijn daarvoor de voorwaarden etc. 5.1.2.e 5.1.2.e is hier meerdere malen over begonnen, daarom is het fijn als hij alle info in een nota krijgt aangeboden, zodat we evt. misverstanden uit de wereld kunnen helpen en uit kunnen gaan van de juiste info.

We willen de IND vragen een voorzet te doen, wij lezen/denken uiteraard graag mee.
Groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 10:09

Aan: 5.1.2.e

5.1.2.e

Onderwerp: RE: Nota terugvoerplicht.pdf

Hoi 5.1.2.e, ik vraag het na bij het OM. Ik verwacht dat de usp Hof pas eind van dit jaar komt. Ik kan dit ook navragen bij het OM. Als ik info heb kan ik nota opstellen tbv DGM en/of diegene dit in portefeuille heeft bellen om bij te praten? Gr 5.1.2.e

beoordeeld in document 13

Reeds eerder beoordeeld in nr. 13

Reeds eerder beoordeeld in nr. 13

Van: 5.1.2.e
Aan:
Cc:
Onderwerp: informatie over mogelijkheid van afsluiten MoU met luchtvaartmaatschappijen en zaak Gerechtshof Amsterdam
Datum: dinsdag 26 mei 2020 17:15:56
Bijlagen: Paraaf [] en min IA.PDF
 Hoofdlijnen standaard MoU België.docx
 PAK-NL.docx

Beste 5.1.2.e op verzoek van 5.1.2.e informeer ik jou over de beroepszaak bij het Gerechtshof Amsterdam en over de mogelijkheid van het afsluiten van een MoU door andere luchtvaartmaatschappijen(luma)dan KLM. Het MoU met KLM is in 2000 afgesloten met het doel illegale migratie tegen te gaan. Het wordt per 1 januari as voor de 7^e keer met 3 jaar verlengd. Het hebben van alleen een MoU met homecarrier KLM staat onder druk, omdat de Staat beticht wordt van het voortrekken van KLM, dus een samenwerking in de vorm van een MoU met andere luma is gewenst. Een MoU zal luma stimuleren meer aan training te doen en zich (nog) meer in te zetten op het checken van niet of onjuist gedocumenteerde passagiers richting Nederland (zorgplicht).

1. Beroepszaak Gerechtshof Amsterdam

5.1.5 zijn in 2019 in beroep gegaan bij het Gerechtshof Amsterdam. Het gaat om een drietal strafzaken van de Staat tegen bovengenoemde maatschappijen in verband met overtreding van art. 4, lid1, Vw (aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde passagiers). Deze luma stellen dat KLM wordt voorgetrokken aangezien de Staat met KLM een MoU heeft waardoor een overtreding van art. 4 Vw niet direct tot een boete leidt. Daarbij is ook aangevoerd dat zij nooit in de gelegenheid zijn gesteld om een soortgelijk MoU af te sluiten. Op verzoek van het Hof heb ik in oktober jl schriftelijk vragen beantwoord en onder meer informatie verstrekt over de twee conferenties die gehouden zijn in 2009 en 2013 om alle op Schiphol vliegende luma op de hoogte te stellen van vervoerdersverplichtingen en de mogelijkheid van een MoU. In de zitting van het Hof van 30 oktober jl. vraagt het Hof om meer informatie zoals de concrete uitnodigingen voor de conferenties voor 5.1.5. Ze vraagt tevens om presentielijsten en afschriften van overleggen over een MoU met deze maatschappijen. Informatie hierover heb ik via het OM verzonden. Alle luma vliegend op Schiphol waren uitgenodigd. 5.1.5 heeft aan de conferentie deelgenomen met 2 personen. 5.1.5 had daarna desgevraagd per mail meegedeeld dat zij niet geïnteresseerd is in een MoU. Na de eerste conferentie is veelvuldig overleg en contact geweest met 5.1.5 over een MoU. Uiteindelijk heeft 5.1.5 niet meer gereageerd op vragen of zij nog geïnteresseerd is. 5.1.5 heeft niet gereageerd op de uitnodigingen van de conferenties. Tijdens de zitting van 30 oktober jl zijn 5.1.2.e (voorzitter werkgroep MoU KLM/Staat) en ik (secretaris)opgeroepen om als getuige te worden gehoord bij de volgende zitting op 28 januari as. Deze zitting is uitgesteld en wij zijn nog steeds niet gehoord waarschijnlijk vanwege uitstel door de corona crisis. De uiteindelijke uitspraak in deze zaak is van mogelijk belang voor het MoU met KLM maar zeker voor de mogelijkheid/noodzaak van een MoU met andere luma.

2. Gesprekken met andere luma over een MoU

Bijgevoegd tref je de geaccordeerde nota aan uit 2012 met geformaliseerde voorwaarden voor een MoU met andere maatschappijen dan KLM. Met de volgende luma zijn onderhandelingen geweest over een MoU:

5.1.5

5.1.5. De contacten met het merendeel van deze luma vonden plaats naar aanleiding van een conferentie op 7 mei 2009 georganiseerd door de IND met als doel luma te informeren over het doel en de inhoud van een MoU met de Nederlandse Staat inzake de zorgplicht. De meer recente overleggen met 5.1.5

5.1.5 vonden plaats op initiatief van de luma zelf. Deze luma kwamen samen met de IND tot de conclusie dat een MoU voor hen niet interessant is. Met hen was ook samenwerking met KMar (delen info), gebruik netwerk van ILOŚ en

deelname trainingen besproken. Na een informatief gesprek reageerden de maatschappijen niet meer of gaven aan geen interesse te hebben. Begin dit jaar vond een gesprek met 5.1.5 plaats over een MoU. Aan hen is meegedeeld dat er geen verdere afspraken gemaakt kunnen worden tot dat er een uitspraak is van het Hof van Amsterdam.

Recentelijk hebben 5.1.2.e het OM (wg lid MoU KLM) en ik gesproken over vormen van een MoU met andere luma vanwege:

- de op handen zijnde uitspraak van het Hof Amsterdam;
- verzoeken van andere luma om een MoU;
- druk op het OM tijdens zittingen waar wordt verteld dat een MoU voor iedere luma mogelijk is, maar in de praktijk toch lastig is, omdat kleinere luma niet aan het vereiste minimum aantal transacties komen om een MoU aan te gaan. We hebben hierbij de volgende uitgangspunten voor een onderzoek naar vormen van een MoU gehanteerd:
- inhoud uitspraak Hof Amsterdam
- KLM is niet te vergelijken met andere luma qua passagiersaantallen(33 miljoen pax/pj) en grote aantallen risicoluchthavens waar ze vandaan vliegt naar Amsterdam, dus een overweging is om met KLM het huidige MoU te verlengen dat per 1 jan 2021 afloopt
- MoU's met meerdere luma moeten veel minder arbeidsintensief zijn dan het MoU met KLM.

In het gesprek zijn verschillende ideeën de revue gepasseerd, zoals een bepaald percentage pv's niet beboeten afhankelijk van het aantal passagiers/vluchten per jaar, een drempel inbouwen voor het beboeten van aantallen pv's of een trapsgewijs boetesysteem zoals het Belgische model. België heeft momenteel een MoU met 31 luma. Bijgesloten in het kort de uitgangspunten van het standaard MoU van België. Het OM bespreekt momenteel intern de mogelijkheid van aanpassingen in de strafvordering van art. 4 zaken/andere MoU's met oa OM-coördinator Schiphol- zaken.

3. Betalen boetes door luma

Het OM houdt een overzicht bij of er luma zijn die structureel geen transacties betalen. Wanneer dat het geval is, worden er in het daaropvolgende jaar geen transacties aangeboden maar wordt de luma direct gedagvaard. In zo'n geval dient er pas betaald te worden nadat de uitspraak onherroepelijk is geworden.

De executie van een door de rechter opgelegde geldboete loopt net als bij transacties ook via het CJIB. Wanneer een transactie niet wordt betaald, krijgt het OM de zaak teruggemeld van het CJIB (die incasseert). Of er sprake is van maatschappijen die structureel niet betalen wordt nog nagegaan maar was bij de officier waar ik contact mee heb niet bekend. Van de transacties uit 2018 zijn er steeksproefsgewijs 15 gecontroleerd en die zijn allemaal betaald. Ik zal je concretere informatie nasturen zodra ik die van het OM ontvang.

Als je nog vragen hebt over bovenstaande, bel mij gerust,

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Directie Strategisch Uitvoeringsadvies
Immigratie-en Naturalisatiedienst
Rijnstraat 8
Den Haag

5.1.2.e

1 5.1.2.e 10.01.12
2 Min I&A

60289 15.1



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

18/1

5.1.2.e 9/11

Aan Van

De minister voor I&A

5.1.2.e

DMB TR&N

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

16 januari 2012

Kenmerk

2012-0000028633

Bijlagen

1

nota

Memoranda Understanding andere luchtvaartmaatschappijen KLM

Aanleiding/probleemstelling

In de achterliggende nota van de IND wordt voorgesteld om met meerdere luchtvaartmaatschappijen dan alleen de KLM een MoU af te sluiten met als doel het tegengaan van illegale immigratie. Aanleiding hiervoor is een uitspraak van de rechtbank Amsterdam in 2008 waarin staat dat vanuit het oogpunt van een gelijkwaardige behandeling ook andere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid moet worden geboden om een samenwerkingsverband met de Nederlandse overheid aan te gaan.

Advies/actie

Gaarne adviseer ik u akkoord te gaan met de nota.

Toelichting

Zie bijgevoegde nota van de IND.

Opmerking: 5.1.2.e

Bijgevoegde nota van de IND zegt samengevat:
-I.v.m. gelijkwaardige behandeling mogen luchtvaartmaatschappijen die ongedocumenteerde vreemdelingen vervoeren en zich dus niet aan de Vreemdelingenwet houden, nu niet beboet worden.
-Oplossing is, in navolging van de KLM, met hen een MoU af te sluiten.
-Nadeel is dat zo'n MoU voor de IND een forse belasting in personele inzet betekent (wordt in de nota niet uitgewerkt).
-Om onnodige MoU's te voorkomen, zijn drie criteria opgesteld.
-Een alternatief, waar de nota evenmin op ingaat, is helemaal geen MoU's, dus ook niet met de KLM. Er is dan geen sprake meer van ongelijke behandeling.
-Voorwaarde is wel dat de goede samenwerking met de KLM kan worden voortgezet.

Mogelijk wilt u e.e.a. bespreken met 5.1.2.e en 5.1.2.e

1) acc. met criteria
2) groep t.z.t. 4fo over vervolg gesprekken met!

! wilt mij goed advies + antw. op openstaande vragen.

201220110001

Aan: De minister voor Immigratie, Integratie en Asiel

Visie vooraf:

5.1.2.e

5.1.2.e

oec. met voorstel

nota

Onderwerp: Memoranda of Understanding met andere luchtvaartmaatschappijen dan KLM

Stafdirectie
Uitvoeringsbeleid

Afdeling Uitvoeringsbeleid
ATT&T

Dr. H. Colijnlaan 341
2283 XL Rijswijk
Postbus 5800
2280 HV Rijswijk

Infolijn 0900 1234561
(€ 0,10 p.m. op werkdagen van
9.00 tot 17.00 uur)

www.ind.nl

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

23 december 2011

Onze referentie

INDUIT11- 2940 (AUB)

Conciplient

5.1.2.e

Bijlagen

2

- Lijst met in een MoU geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen met recente cijfers van ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen;
- Tekst Memorandum of Understanding.

Afzender

5.1.2.e

23/12

1. Inleiding

Op 1 april 2000 is een Memorandum of Understanding (MoU) tussen de Staat der Nederlanden en de KLM in werking getreden. Het MoU is bedoeld als uitwerking van artikel 4 van de Vreemdelingenwet 2000 (Vw2000). In dat artikel is een wettelijke verplichting voor vervoerders neergelegd om alle nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat vreemdelingen niet of onjuist gedocumenteerd Nederland binnenreizen. In mei 2008 heeft de rechtbank Amsterdam geconcludeerd¹ dat de Staat der Nederlanden verplicht is om ook met andere luchtvaartmaatschappijen tot afspraken te komen om naleving van artikel 4 van de Vw2000 te verbeteren. Hiertoe is door de IND één conferentie georganiseerd voor andere luchtvaartmaatschappijen in 2009. In afwachting van de beslissing van de Nederlandse Staat of een luchtvaartmaatschappij al dan niet in aanmerking komt voor een MoU, heeft het Openbaar Ministerie (OM) besloten om vervolg van deze maatschappijen tijdelijk uit te stellen.

In deze nota wordt voorgesteld om onder bepaalde voorwaarden met enkele luchtvaartmaatschappijen een vergelijkbaar MoU af te sluiten. Deze nota is op ambtelijk niveau afgestemd met KMar, CZW en DMB.

2. Beslispunten

Ik verzoek u in te stemmen met:

1. de onder punt 4 geformuleerde cumulatieve voorwaarden waaraan luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen om aanspraak te kunnen maken op een Memorandum of Understanding met de Nederlandse Staat;
2. de tekst van bijgevoegde nieuwe Memorandum of Understanding, zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze nota;
3. het aanbieden van een vast aanspreekpunt voor luchtvaartmaatschappijen binnen de overheid en deelname aan een jaarlijkse conferentie door luchtvaartmaatschappijen die conform de voorwaarden onder 1 niet in aanmerking komen voor een Memorandum of Understanding;

5.1.2.e

fs/1

¹ Beslissing van de rechter/beroep op het gelijkheidsbeginsel Zaaknr.: LJN: BD2522 van 27-05-2008

3. MoU met de KLM en zorgplicht luchtvaartmaatschappijen

Het MoU dat op 1 april 2000 door de Staat der Nederlanden met KLM is getekend, had aanvankelijk een geldigheidsduur van drie jaar. De geldigheidsduur van het MoU is drie keer verlengd. De derde verlenging geldt tot 1 januari 2012. Recent is een nieuw verlengingsvoorstel aan u voorgelegd.

Doel van het MoU was en is de aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen naar Nederland terug te dringen. Door middel van het MoU vraagt de Nederlandse Staat een extra inspanning aan de KLM om te voorkomen dat niet of onjuist gedocumenteerden aan boord gaan. In ruil voor die extra inspanningen wordt de KLM niet beboet voor de aanvoer van niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen zolang dat binnen het afgesproken quotum van 312 per kwartaal blijft. Sinds het MoU met de KLM in werking is getreden is de aanvoer van KLM van niet of onjuist gedocumenteerden met 92% afgenomen.

Overigens geldt er voor alle vervoerders een wettelijke verplichting om alles in het werk te stellen om te voorkomen dat vreemdelingen niet of onjuist gedocumenteerd Nederland binnenreizen. Luchtvaartmaatschappijen moeten zich immers op grond van artikel 4 Vw2000 houden aan de zorgplicht, die de verplichting met zich meebrengt om alle nodige maatregelen te nemen en toezicht te houden om te voorkomen dat aan vreemdelingen de toegang wordt geweigerd. Het MoU is een nadere invulling van de regelgeving. Op grond van artikel 108 Vw2000 is een vervoerder strafbaar indien hij de zorgplicht onvoldoende naleeft. De door het OM op te leggen boetes kunnen variëren van €3.000 tot €6.000. De reden dat er alleen met de KLM een MoU is afgesloten en niet met andere luchtvervoerders is omdat de KLM destijds veel niet of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen op Schiphol aanvoerde. Als 'homecarrier' voert KLM verreweg de meeste vluchten naar Schiphol uit. Daarnaast vliegt KLM vanuit veel luchthavens die gelden als risicoluchthavens voor illegale immigratie. Hiermee is de druk die de KLM ervaart veel hoger dan de druk op andere maatschappijen. De positie van de KLM is derhalve niet gelijk aan die van andere luchtvaartmaatschappijen.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Rechtbank Amsterdam van mei 2008 en de beslissing van het OM om naar aanleiding hiervan niet langer andere luchtvaartmaatschappijen te beboeten indien zij vreemdelingen vervoeren met onjuiste documentatie, heeft de IND in mei 2009 een conferentie georganiseerd. Tijdens de conferentie met geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen is gesproken over de zorgplicht die zij hebben ten aanzien van de Nederlandse overheid en ook is de achtergrond van het MoU met de KLM toegelicht. Vervolgens hebben alle luchtvaartmaatschappijen van de conferentie de mogelijkheid gekregen om middels een officiële reactie te laten weten of zij ook geïnteresseerd zijn in een dergelijk MoU. Na individuele vervolgesprekken met de luchtvaartmaatschappijen en onderzoek naar de type vluchten (intra of extra Schengen?) en nationaliteiten van reizigers (risicolanden?) is de behoefte vanuit de luchtvaartmaatschappijen duidelijk in beeld.

4. MoU met andere luchtvaartmaatschappijen

4.1 Voorwaarden Memorandum of Understanding

Een Memorandum of Understanding (MoU) met een luchtvaartmaatschappij wordt afgesloten met het oog op de bestrijding van illegale migratie. Na bestudering van relevante kwantitatieve en kwalitatieve gegevens van geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen worden de volgende cumulatieve voorwaarden voorgesteld:

- voorwaarde 1: de aanvoer van ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen welke te verwijten is aan de betreffende

luchtvaartmaatschappij moet substantieel zijn, en moet minimaal 10 zaken op jaarbasis betreffen; en

- voorwaarde 2: de aard van de aanvoer van ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen heeft betrekking op vreemdelingen met valse of vervalste documenten; en
- voorwaarde 3: de luchtvaartmaatschappij moet vluchten uitvoeren van buiten het Schengengebied naar Schiphol.

Toelichting voorwaarden:

Ad 1. Gelet op de cijfers van 2007 tot en met 2011 (bijlage 1) van aangevoerde ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen van de geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen zouden 5.1.5

5.1.5 in aanmerking komen voor een MoU. De voorgestelde grens van 10 zaken of meer is gebaseerd op ervaringsgegevens van de IND.

Ad 2. De aard van de aanvoer van ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen wordt bijgehouden door de Koninklijke Marechaussee (KMar) en is opgedeeld in vier categorieën. Vooral de aanvoer van vreemdelingen met valse of vervalste reisdocumenten, de zogenaamde "categorie 3-zaken" uit het MoU met de KLM, zijn voor de overheid van belang omdat vooral deze groep het grootste risico vormt ten aanzien van illegale migratie. Gelet op de cijfers van 2007 tot en met 2011 zouden op grond van voorwaarde 2 de luchtvaartmaatschappijen 5.1.5 in aanmerking komen voor een MoU.

Ad 3. Omdat controle en beboeting op het nalaten van de zorgplicht enkel geldt voor vluchten die zijn vertrokken van buiten het Schengengebied, zijn alleen extra-Schengen vluchten voor de overheid interessant. Gelet op de huidige vluchtschema's van de geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen⁴, voldoen de luchtvaartmaatschappijen, 5.1.5

5.1.5 aan voorwaarde 3.

Indien u instemt met de hierboven genoemde voorwaarden, komen op dit moment de volgende drie luchtvaartmaatschappijen in aanmerking voor een MoU omdat zij voldoen aan alle drie de voorwaarden: 5.1.5

5.1.5. Overwogen kan worden om ook aan een vierde luchtvaartmaatschappij, 5.1.5, een MoU aan te bieden, gelet op de totale aantallen onjuist gedocumenteerde vreemdelingen die zij vervoeren en die aan de grens geweigerd worden.

² Laatste stand van zaken: 5.1.5 zal op korte termijn worden toegevoegd aan het MoU met de KLM. Om die reden komt 5.1.5 niet meer voor in de uiteindelijke lijst met overige luchtvaartmaatschappijen waarmee een MoU zou kunnen worden afgesloten. Zie hiervoor de recente nota met kenmerk INDUIT11-3440 die u hierover is gestuurd.

³ 5.1.5 is in oktober 2011 als luchtvaartmaatschappij opgehouden te bestaan (een gedeelte van de vloot is overgenomen door KLM). Om die reden komt 5.1.5 niet meer voor in de lijst.

⁴ 5.1.5 is recent failliet gegaan. Om die reden komt 5.1.5 niet meer voor in de lijst.

⁵ 5.1.5 voldoet aan twee van de drie gestelde voorwaarden (substantiële aanvoer en extra-Schengen vluchten). Het betreft vooral vreemdelingen met een verlopen reisdocument of visum of zonder, dan wel geen juist visum (de zogenaamde "categorie 1-zaken"). Dit type aanvoer zou voor de luchtvaartmaatschappij eenvoudiger te herkennen moeten zijn, en zou bijvoorbeeld ook door intensivering van training opgelost kunnen worden in plaats van een MoU.

4.2 Tekst Memorandum of Understanding

Voor de thans voorliggende concepttekst is het huidige MoU tussen KLM en de Nederlandse Staat als basis gekozen. Daarnaast is een vergelijking gemaakt met MoU's die ons omringende staten hebben gesloten met luchtvaartmaatschappijen (waaronder België). Het is van belang om voor ogen te houden, dat bij het aanbieden van een MoU aan een luchtvaartmaatschappij zowel de Staat als de luchtvaartmaatschappij hierbij profijt moeten hebben. Het belang van de Staat is gelegen in het terugdringen van illegale migratie via het luchtverkeer, terwijl het belang van de luchtvaartmaatschappij is gelegen in vermindering van het aantal opgelegde boetes op grond van artikel 4 Vw2000 en sanctieverlichting bij de opgelegde boetes.

Gelet op de afwijkende positie van de KLM en de arbeidsintensiviteit⁶ van het MoU met de KLM, is het niet proportioneel om dezelfde soort overeenkomst en mate van samenwerking aan andere luchtvaartmaatschappijen aan te bieden. Om toch tegemoet te komen aan de grieven van de luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot het gelijkheidsbeginsel, en deze maatschappijen te ondersteunen in de preventieve maatregelen die zij ondernemen, is het wenselijk om met hen een lichtere vorm van samenwerking aan te gaan. Voorgesteld wordt om de implementatie van nieuwe MoU's op een andere wijze in te richten, die minder arbeidsintensief is voor de overheidsorganisatie. Dit komt tot uitdrukking in een andere tekst van bijgevoegd concept MoU (bijlage 2) vergeleken met de tekst van het huidige MoU met de KLM. In bijgevoegd concept zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- kwantitatieve afspraken over aangevoerde ongedocumenteerde of onjuist gedocumenteerde vreemdelingen;
- toepassing van een getrappt boetesysteem voor de luchtvaartmaatschappij;
- verplichting tot intensieve informatie-uitwisseling;
- trainingen aan de hand van de 'train- the trainer' methode in Nederland georganiseerd door de KMar, of op locatie door liaisons;
- oprichting van een werkgroep ter implementatie van het MoU die éénmaal per jaar bijeenkomt. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) neemt niet deel aan de werkgroep, omdat de betrokkenheid van BZ vooral gericht was op onjuiste visa, wat nu niet meer de hoofdcategorie is.

Voorts verwijst ik u naar de tekst van het concept MoU zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze nota.

Ten aanzien van het boetesysteem geef ik u het volgende mee. Een MoU hoeft niet per definitie te betekenen dat er geen beboeting plaatsvindt. In het MoU met de KLM is gekozen voor een quotum waarbinnen geen beboeting plaatsvindt maar ten aanzien van de andere maatschappijen is gekozen voor een getrappt systeem, waarbij over de invulling hiervan nog een keuze moet worden gemaakt i.o.m. de betrokken partijen. Gedacht kan worden enerzijds aan de mogelijkheid om de eerste trap van het boetesysteem op 0 euro te laten beginnen. Een andere mogelijkheid is om de eerste trap van het boetesysteem een laag bedrag te laten zijn. Het uiteindelijke doel is dat de luchtvaartmaatschappij een prikkel blijft houden om te investeren in de zorgplicht, maar wel een duidelijk voordeel ziet ten opzichte van de huidige situatie.

extra info
opgenomen
n.a.v. vliegen

5.12e

⁶ Het MoU met KLM is met de bijbehorende uitgebreide overlegstructuur erg arbeidsintensief en vergt van de betrokken overheidsorganisaties IND, KMar en BZ veel capaciteit.

De tekst van het bijgevoegde MoU is nog niet finaal afgestemd met het OM, eerdere concept teksten zijn wel besproken. De vertegenwoordiger van het OM heeft de voorkeur uitgesproken eerst uw standpunt te vernemen bij de tekst van het MoU. Mocht uit vervolgbesprekingen met het OM blijken dat de tekst van het MoU nog verder aangepast moet worden, zal ik de eventuele wijzigingsvoorstellen aan u voorleggen.

4.3 Vast aanspreekpunt en jaarlijkse conferentie

Indien u instemt met het hanteren van de voorwaarden zoals hierboven beschreven zullen vermoedelijk alleen 5.1.5 en mogelijk 5.1.5 in aanmerking komen voor een MoU met de Staat.

Omdat ook het terugdringen van illegale migratie via het luchtverkeer van andere (geïnteresseerde) luchtvaartmaatschappijen in het belang is van de Nederlandse overheid wordt voorgesteld om een vast aanspreekpunt aan te wijzen voor deze luchtvaartmaatschappijen. Omdat de vragen van de luchtvaartmaatschappijen vooral zien op de praktische implementatie van de zorgplicht conform artikel 4 Vw2000, wordt voorgesteld om dit aanspreekpunt bij het grenskantoor van de IND op Schiphol te beleggen. Voor vragen van luchtvaartmaatschappijen over individuele zaken blijft "Bureau artikel 4" van de KMar, het meest aangewezen aanspreekpunt.

Gelet op de vele positieve reacties van luchtvaartmaatschappijen na de conferentie van 2009 en de behoefte om draagvlak te behouden bij luchtvaartmaatschappijen voor inzet om illegale migratie tegen te gaan, wordt voorgesteld om een dergelijke conferentie jaarlijks te organiseren. De IND zal samen met de KMar deze conferentie organiseren. Tijdens deze conferentie zal voorlichting worden gegeven over de stand van zaken van de relevante wet- en regelgeving en de uitvoeringspraktijk.

5. Vervolgstappen

Indien u instemt met alle drie de hierboven onder punt 2 genoemde beslispunten, stel ik voor dat de IND alle eerder geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen benadert voor een vervolggelbesprek om te bezien of ze nog steeds interesse hebben in een MoU en om aan de hand van de meest recente cijfers te beoordeelen of ze aan de voorwaarden voldoen. Indien ze niet aan de voorwaarden voldoen zal de IND de luchtvaartmaatschappij informeren over de vaste aanspreekpunten en het voornemen voor een jaarlijkse conferentie. Ook zal de IND de betreffende luchtvaartmaatschappij wijzen op de activiteiten van de IND Immigration Liaisons Officers (ILO's) in diverse landen, waarbij ook regelmatig trainingen voor medewerkers van luchtvaartmaatschappijen wordt georganiseerd. In de besprekingen met de luchtvaartmaatschappijen zal een goede uitvoering van de afschriftplicht betrokken worden bij de onderhandelingen over een MoU.


5.1.2.e

In een latere fase -na de onderhandelingen met de onder 4.1 genoemde luchtvaartmaatschappijen- zou een MoU ook aan andere luchtvaartmaatschappijen kunnen worden aangeboden die niet betrokken waren bij de conferentie in 2009. Dezelfde voorwaarden blijven dan van toepassing op deze luchtvaartmaatschappijen. Bij deze tweede fase zou dan ook gekeken kunnen worden naar de absolute aantallen van vreemdelingen die door de luchtvaartmaatschappijen zijn vervoerd en geweigerd aan de grens, in plaats van alleen naar de aantallen die daadwerkelijk de luchtvaartmaatschappij toe te rekenen zijn (de zogenaamde "verwijtbare zaken").