

Vergaderjaar 2005–2006

30 467

Vermeende CIA-vluchten met terreurverdachten via Nederland

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 maart 2006

De commissie voor Buitenlandse Zaken¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Buitenlandse Zaken naar aanleiding van de brief inzake vermeende CIA-vluchten met terreurverdachten via Nederland (kamerstuk 30 467, nr. 1).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 14 maart 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Haan

De adjunct-griffier van de commissie,
Van Toor

¹ Samenstelling:

Leden: De Haan (CDA), voorzitter, Koenders (PvdA), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), ondervoorzitter, Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Wilders (Groep Wilders), Van Baalen (VVD), Van As (LPF), Herben (LPF), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Duyvendak (GL), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Van Dijk (CDA), Nawijn (Groep Nawijn), Fierens (PvdA), Tjon-A-Ten (PvdA), Eijsink (PvdA), Van der Laan (D66), Hirsi Ali (VVD), Samsom (PvdA), Brinkel (CDA), Szabó (VVD), Jonker (CDA), Vacature (algemeen).

Piv. leden: Van Fessem (CDA), Dijkema (PvdA), Vos (GL), Arib (PvdA), De Wit (SP), Leerdam, (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Van Schijndel (VVD), Varela (LPF), Van den Brink (LPF), Haverkamp (CDA), Rambocus (CDA), Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Kant (SP), Eski (CDA), Çörüz (CDA), Wolfsen (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Waalkens (PvdA), Dittrich (D66), Snijder-Hazelhoff (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van Winsen (CDA), Veenendaal (VVD), Kortenhorst (CDA), Oplaat (VVD).

**Vragen van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken
aangaande vermeende CIA-vluchten met terreurverdachten via
Nederland (ingezonden 24 februari 2006).**

1

Van welke «omstreden» locaties heeft Nederland op verzoek van senator Marty satellietbeelden verstrekt?

Het betreft een verzoek van 29 november 2005 van de Speciaal Rapporteur van de Raad van Europa aan het EU Satellite Centre (EUSC) om op verschillende data gemaakte satellietbeelden van locaties in Polen en Roemenië ter beschikking te stellen. Het ging om plaatsen genoemd in een rapport van de non-gouvernementele organisatie «Human Rights Watch». Alhoewel dergelijke informatieverstrekking niet behoort tot de reguliere taken van het EUSC hebben de lidstaten – waaronder Nederland – gelet op het bijzondere karakter van het onderzoek ingestemd met een dergelijk verzoek. De betreffende beelden werden eind januari 2006 overgedragen en naar verwachting zal senator Marty in zijn eindrapport een nadere analyse hiervan geven.

2

Welke gemeenschappelijke aanpak voor de controle van de «kleine luchtvaart» wenst de regering te realiseren en met welke andere landen?

De bestaande controlemaatregelen van de verschillende betrokken overheidsdiensten ten aanzien van de «kleine luchtvaart» op de luchthavens Schiphol en Rotterdam stemmen overeen met internationale afspraken en de internationale praktijk (EU en mondiaal/ICAO). Naar de mening van de regering zijn de bestaande controlemaatregelen, zoals uiteengezet in de brief van de minister van Buitenlandse Zaken dd. 21 februari jl., voldoende. Uit luchtvaartpolitieke overwegingen is de regering geen voorstander van een éézijdige uitbreiding van de controlemogelijkheden en/of een aanscherping van het huidige controleregime. Gelet op het aantal betrokken landen in Europa en gelet op het onderzoek terzake vanuit de Raad van Europa, zouden eventuele aanpassingen in Europees verband besproken moeten worden..

3

Is door (welke?) Amerikaanse autoriteiten ooit (wanneer precies?) contact opgenomen (hoe precies?) met (welke?) Nederlandse autoriteiten over vluchten door het Nederlandse luchtruim en/of verzocht om toestemming voor tussenlandingen in Nederland waarbij het (o.a.) ging om vervoer van gevangenen? Hoe is daar van Nederlandse zijde op gereageerd? Door wie en wanneer? Wilt u de gevraagde gegevens overzichtelijk, zo mogelijk in tabelvorm en compleet verstrekken?

Voor zover in deze vraag met «vervoer van gevangenen» wordt bedoeld op personen die via Nederland zijn vervoerd onder de noemer van «extraordinary rendition», luidt het antwoord dat hiervoor geen aanwijzingen zijn en dat terzake door de Verenigde Staten geen contact is opgenomen met Nederland. Iets geheel anders is, dat het Uitleveringsverdrag tussen Nederland en de Verenigde Staten van Amerika voorziet in de mogelijkheid om de doortocht door het Nederlands grondgebied toe te staan van een persoon die door een derde Staat aan de Verenigde Staten van Amerika of door de Verenigde Staten van Amerika aan een derde staat wordt overgeleverd. De Verenigde Staten kunnen dan Nederland vragen om toestemming voor doorvoer. Een dergelijk verzoek heeft altijd betrekking op een persoon tegen wie een strafvervolging is ingesteld, die schuldig is bevonden aan het plegen van een strafbaar feit of die wordt gezocht met het oog op de tenuitvoerlegging van een door de commune

strafrechter opgelegde straf of maatregel welke vrijheidsbeneming met zich mede brengt. Een verzoek om doortocht wordt gedaan, hetzij langs diplomatieke weg, hetzij in rechtstreeks contact tussen het «Department of Justice» van de Verenigde Staten en het Ministerie van Justitie in Nederland. Afgaande op de cijfers van de afgelopen drie jaar, ontvangt Nederland jaarlijks van de Verenigde Staten tussen de 10 en 15 van zulke verzoeken. Nederland voert daarbij het beleid dat doortocht wordt toegestaan onder dezelfde omstandigheden waaronder een uitlevering wordt toegestaan.

4

Uit uw antwoorden aan de Secretaris Generaal (SG) van de Raad van Europa blijkt dat andere veiligheidsdiensten niet zonder toestemming van Nederlandse veiligheidsdiensten in Nederland mogen opereren. Zijn de AIVD of MIVD door Amerikaanse veiligheidsdiensten ingelicht over vervoer van gevangenen via Nederlands grondgebied, vliegvelden en/of luchtruim? Indien dit niet is gebeurd en de handelingen zouden wel hebben plaatsgevonden, wat zouden hiervan de implicaties zijn?

Voor vervoer van op onrechtmatige wijze gedetineerde terrorismeverdachten zijn geen aanwijzingen. De AIVD en de MIVD zijn door Amerikaanse veiligheidsdiensten niet ingelicht over vervoer van gevangenen via Nederlands grondgebied, vliegvelden en/of luchtruim.

Buitenlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten kunnen op Nederlands grondgebied alleen gelegitimeerd aan inlichtingen- en veiligheidsoperaties gerelateerde activiteiten ontplooiën indien hiervoor door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties of namens deze het hoofd van de AIVD toestemming is verleend en indien dit geschiedt onder supervisie en verantwoordelijkheid van de AIVD. Voor zover het zou gaan om activiteiten op plaatsen in gebruik bij het ministerie van Defensie is dit de minister van Defensie of namens deze de directeur van de MIVD. Indien medewerkers van bevriende diensten zich hieraan niet houden, zullen passende maatregelen tegen hen worden overwogen. Zo kunnen zij, net als vertegenwoordigers van andere buitenlandse inlichtingendiensten die ongeoorloofde activiteiten ontplooiën, zo nodig persona non grata of ongewenst vreemdeling worden verklaard.

5

In de antwoorden aan de SG van de Raad van Europa wordt gesproken van «certain immunities [that] may limit its scope to monitor law enforcement activity». Welke «immunities» worden hier bedoeld? Zouden deze van toepassing zijn op vervoer van gevangenen door de VS?

Zoals aangegeven is in de MvT van de Wet Internationale Misdrijven (TK 2001–2002, 28 337, 3, pp. 19–23) vloeien immuniteiten met name voort uit verdragen waarbij Nederland partij is geworden. Zo kunnen dergelijke immuniteiten gevonden worden in verdragen als de Weense Conventie inzake diplomatieke betrekkingen (1961), de Conventie inzake privileges en immuniteiten van de Verenigde Naties (1946) en de Conventie inzake privileges en immuniteiten van de gespecialiseerde organisaties (1947). Ook kunnen immuniteiten voortvloeien uit bilaterale verdragen, zoals een zetelovereenkomst met een internationale organisatie (bijvoorbeeld de Zetelovereenkomst met het Joegoslavië-tribunaal en de beroepskamer van het Rwanda-tribunaal) of een Status of Forces Agreement op grond waarvan buitenlandse strijdkrachten op Nederlands grondgebied actief zijn.

Of en zo ja welke immuniteiten er in een verdrag worden verleend, verschilt van geval tot geval. In Status of Forces Agreements bestaat vaak een voorrangsgeregeling voor strafrechtelijke jurisdictie over strafbare feiten

ten gunste van de zendstaat. In dit kader kunnen de autoriteiten van de gaststaat een verdachte in hechtenis nemen in afwachting van zijn overdracht aan de zendstaat (zie bijvoorbeeld art. VII lid 5 onder c van het NAVO SOFA).

Een andere variant die vaak in verdragen voorkomt is een verwijzing naar het Weens Verdrag inzake Diplomatieke Betrekkingen om zo de immunititeiten die voor geaccrediteerde diplomaten en/of technisch-administratief personeel worden verleend te laten gelden.

Soms wordt geen volledige, maar slechts functionele immuniteit overeengekomen. De uitgezondenen zijn dan slechts immuun voor handelen of nalaten tijdens de uitoefening van hun functie.

Het belang dat staten en dus ook Nederland bij immuniteitsverlening hebben is, mede doordat de verleende immunititeiten veelal wederkerig zijn, dat daardoor wordt verzekerd dat uitgezondenen hun functie ongestoord kunnen vervullen. Dat is echter geen «carte blanche» voor alle handelen. Bij ongewenst gedrag kunnen dergelijke personen «persona non grata» worden verklaard en dienen zij, nadat een redelijke termijn voor vertrek is gegeven, het land te verlaten. Eén en ander laat ook onverlet dat een verzoek tot opheffing van immuniteit kan worden gedaan of dat een verzoek tot uitlevering volgt als de persoon in kwestie, na te zijn uitgewezen, weer is teruggekeerd naar de zendstaat.

6

Hadden alle vluchten van de verdachte vliegtuigen (zoals vermeld in eerdere antwoorden op kamervragen en opgenomen in de WOB-lijst van NRC/Handelsblad) van tevoren slots om op Nederlandse luchthavens te landen? Indien van ad hoc toestemming sprake was, wie heeft dan toestemming verleend? Op grond van welke afspraak/verdrag is toestemming verleend: State Flight? Charter? Zakenvlucht? Calamiteit? Is de regering hierbij betrokken geweest? Is de Nederlandse regering benaderd om de genoemde vluchten mogelijk te maken? Indien de vluchten op basis van civiel gebruik zijn binnengekomen, kunt u aantonen dat het hier een civiele vlucht betrof en geen state aircraft (zie definitie in Verdrag van Chicago, art. 3c: use of aircraft)?

Naar het oordeel van de regering is vooralsnog geen sprake van het «verdacht» zijn van de betreffende vliegtuigen.

De Nederlandse regering is niet betrokken bij de operationele aspecten verbonden aan de uitgifte van «slots», en is niet vooraf benaderd om de vluchten in kwestie mogelijk te maken. Tussen Nederland en de VS bestaat een zogenaamd bilateraal «Open Skies Agreement», ondertekend in Den Haag dd. 14 oktober 1992. Op grond van dit verdrag bestaat een non-discriminatoire toelatingsbeleid (artikel 2).

Er bestaan twee categorieën «slots» die door verschillende instanties worden verleend, te weten:

- a. de zogenaamde «ATC-slots» (Air Traffic Control). Dit is het tijdstip waarop een gezagvoerder vanuit de verkeersleiding toestemming krijgt om van een luchtvaartterrein te vertrekken dan wel daarop te landen (of door een luchtruim te vliegen). Deze is gebaseerd op de operationele beschikbare capaciteit en wordt voorafgaand aan de vlucht verleend;
- b. de zogenaamde «slots» gebaseerd op beschikbare milieucapaciteit. Deze slots worden voor Schiphol uitgegeven door de slotcoördinator. De slotcoördinator is onafhankelijk in zijn handelen. Aanwijzing van de slotcoördinator vindt plaats door de Minister van Verkeer & Waterstaat.

De «slots» voor de «kleine luchtvaart» op de luchthaven Rotterdam worden door de exploitant van de luchthaven verleend. Als een aanvraag voor een «slot» wordt ingediend dan is de beschikbare milieucapaciteit doorslaggevend voor het al dan niet toestaan van een vlucht. Buiten de piekuren zijn op Schiphol voor de «kleine luchtvaart» (de categorie waartoe de vliegtuigen op de WOB-lijst behoren) geen «slots» noodzakelijk.

Beide categorieën «slots» worden verleend op basis van luchtvaart-operationele criteria. De aard van de vlucht is in dit kader niet relevant.

Artikel 3c van het Verdrag van Chicago geeft geen duidelijke invulling van het begrip «state flight». Vluchten die een staatshoofd aan boord hebben zijn niet slot-plichtig.

Gegevens over slots voor vluchten op basis van civiel gebruik berusten niet bij het ministerie van V&W en/of de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) maar bij de exploitant van de luchthaven.

7

Hadden de eigenaren van de verdachte vliegtuigen (zie WOB-lijst NRC/Handelsblad en antwoorden op eerdere kamervragen) slots voor de afgelopen 5 jaar en hebben zij slots voor dit gebruiksjaar voor de Nederlandse vliegvelden?

Naar het oordeel van de regering is vooralsnog geen sprake van het «verdacht» zijn van de betreffende vliegtuigen. Wat betreft het verkrijgen van slots zie het antwoord op vraag 6.

8

Hoe kan het dat bij een aantal van de vluchten van deze verdachte vliegtuigen de vluchtplannen ontbreken, zoals blijkt uit de volgende tekst uit de geWOBde tabel: «In deze lijst is per registratienummer aangegeven, of er in het aangegeven jaar een vluchtplan gevonden is en op welke dag er gevlogen is. De vluchtplannen zelf staan in het bijbehorende document. Als er geen vluchtplan gevonden is, wordt alleen het vertrek aangegeven. Onder elk vluchtplan wordt het volgende aangegeven: datum, tijdstip vertrek, vliegveld, bestemming, tijdstip aankomst.» Welke vluchten betrof dit?

Voor de Wob-tabel is uitgegaan van informatie waarover het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) beschikt.

Vluchten die over Nederland vliegen boven het «flight level 245» worden afgehandeld door Eurocontrol. Vluchtplannen van dergelijke vluchten worden niet aan LVNL ter beschikking gesteld, omdat LVNL aan deze vluchten geen luchtverkeersleiding geeft.

Het komt echter voor dat buitenlandse luchtverkeersleidingscentra abusievelijk LVNL vertrekgegevens sturen over deze vluchten. Dit is het geval geweest ten aanzien van de volgende vluchten:

N169KT: 14-09-2004, vertrek Koeweit, Koeweit 9.34 uur, bestemming Londen Stansted, GB;

N173S: 21-10-2000, vertrek Reykjavik, IJsland, 10.00 uur, bestemming: Frankfurt, Duitsland;

N1HC: 01-11-2002, vertrek Bratislava, Slowakije, 23.40 uur, bestemming: Tulsa int., VS.

9

Volgens de ICAO-regels moeten in het vluchtplan ook het aantal personen aan boord worden opgegeven. Hoe kan het dat u ontkent dat deze gegevens bekend zijn? Kunt u ons de uitgebreide vluchtplannen bekendmaken zoals ze door de Central Flow Management Unit van Eurocontrol zijn verzameld?

In elk vluchtplan dat verstuurd wordt staat alleen die informatie die nodig is om de primaire taak van het geven van luchtverkeersleiding te kunnen uitvoeren.

In het vluchtplan is aangegeven dat gegevens over het aantal personen aan boord volgens de ICAO-richtlijnen onder «supplementary information» valt. Deze informatie is niet verplicht en maakt geen deel uit van ATC flight plan messages. Dat is de reden dat de LVNL niet in het bezit is van deze informatie. De regering beschikt niet over de vluchtplannen zoals deze door Eurocontrol worden verzameld.

10

Gelden er voor het (transit)luchtverkeer ten aanzien van geboeide arrestanten specifieke regels in verband met hun veiligheid (bijvoorbeeld in noodgevallen, maar ook ten aanzien van kunnen ademen, WC-gebruik etcetera)? Welke zijn dit? Zo ja, is daaraan bij deze vluchten voldaan? Bent u bevoegd hierop te controleren in vliegtuigen die in andere landen geregistreerd staan? Kunnen Nederlandse diensten hierin ingrijpen? Zo ja, welke diensten en op basis van welke jurisdictie?

De internationaal geldende veiligheidsvoorschriften (o.a. de ICAO-regels) gelden voor alle passagiers aan boord. Er is geen specifiek geldend internationaal recht ten aanzien van de uitvoering van deze voorschriften, anders dan dat de gezagsvoerder tijdens de vlucht voor uitvoering hiervan verantwoordelijk is. Zoals reeds eerder aan de Kamer is medegedeeld is de Nederlandse regering niet op de hoogte van via Nederlands grondgebied verlopen CIA-vluchten met op onrechtmatige wijze gedetineerde terrorismeverdachten. Wat betreft de bevoegdheden van de verschillende diensten zij verwezen naar het antwoord op vraag 12.

11

Als gesproken wordt van «unlawful», aan welk recht wordt dan gerefereerd? Vallen gevangenen die onder VS-recht worden gegijzeld, gedetineerd of tegen hun wil vervoerd hieronder?

Waar in de antwoorden aan de SG RvE is gesproken over «unlawful detention» gaat het om een vorm van detentie die naar Nederlands recht zou worden gekwalificeerd als een wederrechtelijke vrijheidsberoving (d.w.z. zonder mogelijkheden om detentie en overdracht aan te vechten bij een onafhankelijke rechter, zonder bijstand van een onafhankelijke advocaat, zonder medeweten en toestemming van de autoriteiten in het land waar de detentie plaats vond).

12

Welke mogelijkheid heeft u om op te treden, indien door de inspectie of douane wordt geconstateerd dat zich in een vliegtuig gevangenen bevinden (in het vliegtuig geldt immers de jurisdictie van het land van registratie)? Op welke passende maatregelen doelt u in uw eerdere beantwoording? Kan de Koninklijke Marechaussee of de douane in het vliegtuig de identiteit van bemanning en passagiers vaststellen? Is gevangenschap onder een andere wet (van het land van registratie van het vliegtuig) een vermoeden van criminal offences op basis waarvan de Koninklijke Marechaussee kan ingrijpen? U meldt de SG van de Raad van Europa dat ook de Nederlandse politie kan worden ingeschakeld. Kan deze ingrijpen

indien de gevangenen het vliegtuig niet verlaten? U meldt dat als de gezagvoerder de deur opent of doet openen de vlucht beëindigd is. Betekent dit dat vanaf dat moment ook in het vliegtuig Nederlandse jurisdictie geldt? Kan de gezagvoerder gedwongen worden de deur te (laten) openen?

De Koninklijke Marechaussee heeft bevoegdheden op basis van het Wetboek van Strafvordering op het moment dat er sprake is van een verdenking van een strafbaar feit. De Douane en de Inspectie Verkeer en Waterstaat zouden op basis van het Wetboek van Strafvordering aangifte moeten doen bij de KMar, indien tijdens inspecties op basis van de inspectie-bevoegdheden van deze diensten het vermoeden zou bestaan dat er sprake is van een ernstig misdrijf. In casu betekent dit dat indien deze diensten het redelijk vermoeden zouden hebben dat er sprake is van wederrechtelijke vrijheidsberoving, ze dit zouden dienen te melden aan de Koninklijke Marechaussee. Op basis van de Vreemdelingenwet is de KMar bevoegd om de identiteit te controleren.

Gevangenschap onder een andere wet is in principe geen misdrijf of overtredding. Wel dient hierbij het internationale recht in acht te worden genomen. Wanneer een vliegtuig na de vlucht aan de grond staat en de vlucht beëindigd is, geldt de Nederlandse rechtsmacht ten volle. Wanneer het vliegtuig nog in vlucht is, geldt in principe de jurisdictie van de staat van registratie. Wanneer er echter een verdenking is van een strafbaar feit dat effect heeft in Nederland (hetzij op het grondgebied of luchtruim, hetzij doordat een Nederlander of ingezetene is betrokken als dader of slachtoffer) of wanneer uitoefening van jurisdictie voor Nederland nodig is om aan volkenrechtelijke multilaterale verplichtingen te kunnen voldoen, geldt dat Nederland rechtsmacht heeft. De gezagvoerder kan dan op basis van Nederlandse wetgeving en internationaal recht gedwongen worden mee te werken.

13

Zijn de naar aanleiding van het WOB-verzoek en de eerdere kamervragen genoemde vluchten door de inspectiediensten, douane en/of de Koninklijke Marechaussee gecontroleerd? Zo ja, zijn daarbij constatering en gedaan die duiden op vervoer van gevangenen? Zo neen. Waarom zijn ze niet gecontroleerd? Waarom kan «de regering op grond van geldende regelgeving geen uitspraken doen over specifieke controles»? (Zie het antwoord van de minister van Buitenlandse Zaken op schriftelijke vragen van het lid Karimi) (Aanhangsel der Handelingen II, vergaderjaar 204–2005, nr. 934).

De in het WOB-verzoek en eerdere kamervragen genoemde vluchten zijn niet door de Koninklijke Marechaussee of de Inspectie V&W gecontroleerd. Evenmin zijn naar aanleiding van het WOB-verzoek en de eerdere Kamervragen specifieke controles uitgevoerd. Overigens is het niet mogelijk vluchten ex post facto te controleren.

De douane mag op grond van zijn geheimhoudingsplicht uit de Algemene wet inzake rijksbelastingen geen informatie verstrekken over individuele controles zonder ontheffing van de Staatssecretaris van Financiën. In beginsel moet degene die in het kader van de douanewetgeving wordt gecontroleerd immers kunnen vertrouwen dat de over hem bekende gegevens niet verder worden bekend gemaakt. Dit lijdt echter uitzondering indien er sprake is van ernstige misdrijven. Zo wordt de KMar gewaarschuwd indien zich aanwijzingen zouden aandienen van ernstige misdrijven als wederrechtelijke vrijheidsberoving.

14

Is er enige aanwijzing bij de MIVD of elders dat door, al dan niet militaire, vliegtuigen waarmee gedetineerden zijn vervoerd, gebruik is gemaakt van Nederlandse militaire vliegvelden? Is het mogelijk dat in militaire vliegtuigen van NAVO-bondgenoten die gebruik hebben gemaakt van het Nederlandse luchtruim of Nederlandse civiele of militaire vliegvelden, niet-militairen tegen hun wil worden vervoerd? Moet dit gemeld worden aan de Nederlandse autoriteiten of de MIVD?

De MIVD heeft geen aanwijzingen dat door, al dan niet militaire, vliegtuigen onrechtmatig gedetineerde terrorismeverdachten zijn vervoerd met gebruikmaking van Nederlandse militaire vliegvelden. NAVO-bondgenoten hebben geen meldingsplicht dat in militaire vliegtuigen die gebruik hebben gemaakt van het Nederlandse luchtruim of Nederlandse civiele of militaire vliegvelden, niet-militairen tegen hun wil worden vervoerd. Het NAVO SOFA dat NAVO-landen onderling hebben gesloten over immuniteiten en privileges van uitgezonden personeel verplicht evenwel tot naleving van het in het gastland geldende recht.

15

Bent u bij de Amerikaanse autoriteiten en inlichtingendiensten nagegaan of er sprake is geweest van vervoer van gevangenen via Nederlands luchtruim en Nederlandse luchthavens zonder dat van een beroep op uitleveringsverdragen sprake was? Is geantwoord dat in deze vluchten geen gedetineerden zitten, los van de vraag met welk oogmerk deze gevangenen zijn vervoerd?

Zowel in contacten van de Nederlandse ambassade te Washington met Amerikaanse functionarissen als van Nederlandse functionarissen met de Amerikaanse ambassade te Den Haag zijn herhaaldelijk de grote Nederlandse zorgen overgebracht omtrent geruchten over het bestaan van geheime gevangenschappen en gevangenvluchten in het kader van «extraordinary rendition». Daarnaast is meer concreet gevraagd te reageren op berichten dat via Nederland vluchten zouden zijn uitgevoerd zonder medeweten of toestemming van de regering. In de Amerikaanse reacties werd verwezen naar de verklaringen van Secretary of State Rice waarover de Kamer op 23 december 2005 werd bericht. Meer in het algemeen werd in de reacties aangegeven dat de VS uit principe nooit uitspraken doet over geheime operaties, in ontkennende noch in bevestigende zin.

16

Welke mogelijkheden bestaan er nu reeds om (bijvoorbeeld in het kader van terrorismebestrijding) de gegevens van bemanning en passagiers op te vragen bij de gezagvoerder of maatschappij van vliegtuigen die gebruik maken van het Nederlandse luchtruim of luchthavens? Welke mogelijkheden heeft Nederland om hiervoor nadere regels te stellen?

De Vreemdelingenwet 2000 (Vw2000) bepaalt dat, in het kader van de grensbewaking, de gezagvoerder van een vliegtuig verplicht is om direct na aankomst in Nederland aan de ambtenaar belast met de grensbewaking, een bemannings- en passagierslijst te verstrekken. Dit betreft evenwel gevallen waarin men beoogt in te reizen.

Voorts kent de Vw2000 een bepaling die vervoerders verplicht om een afschrift te maken van het op de vreemdeling betrekking hebbende document voor grensoverschrijding, indien de vervoerder de vreemdeling rechtstreeks dan wel na transfer of transit naar Nederland vervoert vanaf een luchthaven die is aangewezen bij ministeriële regeling.

Het stellen van nadere regels zal worden onderzocht in het kader van het plan van aanpak verbetering grensbewaking dat op 3 februari jongstleden aan uw Kamer is toegezonden.

Voor overvluchten geldt dat de luchtverkeersleiding bij de opsteller van het vluchtplan nadere informatie over (aantallen) inzittenden en lading kan opvragen in het kader van een «search and rescue»-procedure.

17

«Er is geen duidelijke correlatie tussen vermeende transporten van gedetineerden en concrete data van vluchten van toestellen die in Nederland waren» schrijft u in uw brief van 21 februari jl. Uit gegevens van faa.gov blijkt echter dat vluchtplannen van de N829 MG en de n85VM wel degelijk overeenkomen met data waarop terrorismeverdachten zijn vervoerd. Hoe verklaart u dit?

De regering handhaaft de stelling dat er geen duidelijke correlatie is, aangezien de data waarop door de betreffende toestellen vluchten met terrorismeverdachten zouden zijn gemaakt, niet de data zijn waarop de toestellen met de betreffende registratienummers in Nederland waren.

18

Kan alle gegeven informatie in de beide brieven van 21 februari jl. en die van 23 februari jl. over «op onrechtmatige wijze gedetineerde terrorismeverdachten», «wederrechtelijke gedetineerden», «wederrechtelijk transport» en «wederrechtelijke vrijheidsberoving», alsnog ook verstrekt worden voor die gevallen waarbij sprake is van «op rechtmatige wijze gedetineerde verdachten», «niet-wederrechtelijke gedetineerden», «niet-wederrechtelijk transport» en «niet-wederrechtelijke vrijheidsberoving»?

De vragen van de Kamer richtten zich op op onrechtmatige wijze gedetineerde terrorismeverdachten die zonder toestemming of medeweten van de Nederlandse regering via Nederlands grondgebied zouden zijn vervoerd. Bij de beantwoording is derhalve nadrukkelijk niet ingegaan op de reguliere doortocht of uitlevering van gedetineerden naar of vanuit de VS, waarvoor langs diplomatieke kanalen toestemming dient te worden gevraagd en ook is gevraagd. Voor het overige wordt verwezen naar het antwoord op vraag 3.

19

Hebt u kennis genomen van het artikel «US military planes criss-cross Europe using bogus call sign» (Sunday Times, 19 februari 2006), waaruit blijkt dat het gebruik van valse meldingen bij de luchtverkeersleiding door Amerikaanse vliegtuigen, waaronder een vliegtuig dat voor de CIA een van terrorisme verdachte gevangene vervoerde, een voorkomende praktijk is?

De regering heeft kennis genomen van het artikel. In de praktijk zijn «call signs» soms – maar zeker niet altijd – gelijk aan registratienummers. Gezagvoerders genieten op dit punt grote vrijheid. Het artikel bevat geen concrete aanwijzingen dat sprake zou zijn geweest van transporten van onrechtmatig gedetineerde terrorismeverdachten. Het betreft hier voorts geen vluchten die via Nederlands grondgebied zouden zijn verlopen. Het is derhalve voor de regering niet goed mogelijk een feitelijk oordeel over de juistheid van de beweringen in het artikel kan geven. Zie voorts de antwoorden op de vragen 20 en 21.

20

Zijn er bij de Nederlandse luchtvaartautoriteiten gedurende de laatste vijf jaar feiten geconstateerd van valse meldingen door piloten aan de Neder-

*landse luchtverkeerleiding? Zo ja, wat wordt met deze constatering
gedaan? Zijn daartoe procedures?*

In de luchtvaart wordt gebruik gemaakt van een «call sign» in vlucht-plannen. Op het moment dat de gezagvoerder een ander «call sign» gebruikt dan in het vluchtplan staat, neemt de luchtverkeersleider contact op met de gezagvoerder om deze fout te herstellen. Dit kan bij elke vlucht voorkomen. Er is geen indicatie dat er sprake zou zijn van valse meldingen.

21

Zijn er bij de Nederlandse luchtvaartautoriteiten gevallen bekend van veranderde status of aard van de vlucht tijdens de vlucht? Kunt u daarvan een zo volledig mogelijk overzicht geven?

In slechts beperkte omstandigheden kan de aard van een vlucht tijdens de vlucht veranderd worden. Hierbij valt te denken aan een passagier die dringend medische verzorging nodig heeft. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld ook tijdens optredend brandstofgebrek of een technische tekortkoming. In beginsel kan dit bij elke vlucht optreden en kan dit aanleiding zijn om voorrang te verzoeken tijdens de landingsprocedure. Statuswijzigingen vanwege bijvoorbeeld medische of technische noodgevallen komen regelmatig voor. Dergelijke situaties zijn voor de LVNL daarmee geen bijzonderheid. Er bestaat geen verplichting voor de LVNL om de statuswijzigingen te registreren en te bewaren.

22

*Bieden valse meldingen u de gelegenheid piloten en/of vliegtuig-
maatschappijen die deze valse meldingen doen, te weren uit Nederland?
Zo ja, maakt u van die mogelijkheid gebruik? Indien neen, waarom niet?*

Zie de antwoorden op vragen 20 en 21.

23

Heeft de Koninklijke Marechaussee de afgelopen vijf jaar gebruik gemaakt van de bevoegdheid bemanning en passagiers te controleren op verdenking van strafbare feiten? Zo ja, kunt u een overzicht geven van de aard en het aantal gevallen en het resultaat van eventuele controles?

De KMar heeft geen controlerende bevoegdheden ten aanzien van bemanning en/of passagiers. De Douane en Inspectie hebben controlerende bevoegdheden. De KMar kan, op aangeven van Douane of Inspectie, bij verdenking van strafbare feiten, optreden op basis van haar strafvorderlijke bevoegdheden. Hier is de afgelopen 5 jaar regulier gebruik van gemaakt bijvoorbeeld in gevallen van zich misdragende passagiers en gevallen van bemanningen die handelen in strijd met wet- en regelgeving.

24

Acht u eventueel gebruik door de CIA van Nederlands luchtruim ten bate van het netwerk van geheime gevangenis onverenigbaar met de belangen die de Nederlandse diensten hebben te beantwoorden (zie pagina 2 van de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 23 februari 2006)? Indien neen, waarom niet?

Ja.

25

Acht u het uitgesloten dat contactpersonen van de AIVD over kennis beschikken van het eventuele gebruik door de CIA van het Nederlands luchtruim? Indien neen, wat wisten zij en sinds wanneer wisten zij dat?

De AIVD beschikt niet over kennis dat de CIA voor het vermeende transport van gedetineerde terrorismeverdachten gebruik heeft gemaakt van het Nederlandse luchtruim.

26

Acht u het wenselijk, in het licht van de schending van het internationale recht, de regels van het luchtvaartverkeer te veranderen op zodanig wijze dat de Nederlandse autoriteiten de wettelijke mogelijkheid krijgen een verdacht toestel te doorzoeken? Zo ja, is een dergelijk recht te realiseren en op welke termijn? Indien neen, waarom niet?

Naar de mening van de regering zijn de bestaande controlemaatregelen van de verschillende betrokken overheidsdiensten ten aanzien van de «kleine luchtvaart» op de luchthavens Schiphol en Rotterdam, zoals uiteengezet in de brief van de minister van Buitenlandse Zaken dd. 21 februari jl, voldoende. Zie ook het antwoord op vraag 2.

27

Eigent de Amerikaanse regering, o.a. door middel van het Bybee memo uit augustus 2002, zich wel degelijk het recht toe om verhoormethoden te gebruiken die in feite niet in overeenstemming zijn met het internationale recht? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot uw antwoord d.d. 17 februari 2006 op vraag 7 van de schriftelijke vragen van de leden Van Velzen en Van Bommel? Indien neen, waarom niet?

Het memo waarnaar de vraag verwijst betreft een intern VS-document, dat tot doel had het Witte Huis te informeren over de verplichtingen van de Verenigde Staten onder het VN-anti-folterverdrag in de context van de toegepaste verhoormethoden buiten de VS. Een van de conclusies van dit memo was: «We further conclude that certain acts may be cruel, inhuman, or degrading, but still not produce pain and suffering of the requisite intensity to fall within Section 2340A's proscription against torture». Het Nederlands standpunt hierover is helder: ook verhoormethoden die leiden tot wrede, onmenselijke of vernederende behandeling zijn in strijd met het internationale recht. Sindsdien heeft de Amerikaanse regering haar beleid aangepast. Zoals aangegeven in antwoord op de vragen van de leden van Velzen en Van Bommel, heeft Minister Rice tijdens haar bezoek aan Europa in december 2005 aangegeven dat de VS, naast foltering, ook wrede, onmenselijke en vernederende behandeling niet toestaan. Voorts is eind december 2005 op initiatief van senator McCain, de VS-wetgeving op dit punt hiermee in overeenstemming gebracht.

28

Moet in het vluchtplan van toestellen die voornemens zijn in Nederland te landen en behoren tot de kleine luchtvaart, aanduidingen aan de luchtverkeersleiding worden gegeven over de status of de aard van de vlucht? Zo ja, wat voor soort aanduidingen zijn dat?

In elk vluchtplan dient de «type of flight» te worden aangegeven. De «type of flight» wordt aangeduid d.m.v. een letter:

- S: scheduled air service
- N: non-scheduled air transport operation
- G: general aviation
- M: military
- X: other than any of the categories above; and specify the category in plain language.

Als een «X» is aangegeven, wordt dit verder gespecificeerd in het vluchtplan. De volgende afkortingen kunnen worden vermeld:

- EMER: for flights in a state of emergency
- HUM: for flights operating for humanitarian reasons

- HOSP: for medical flights specifically declared by the medical authorities
- SAR: for flights engaged in search and rescue missions
- HEAD: for flights with «Head of State» status
- STATE: for flights requiring priority for other reasons than above
- PROTECTED: for flights which are security sensitive, for use in flight plans which should only be available to those who need to know.

29

In zijn brief van 21 februari 2006 stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «De hoofdregel is dat zolang een vliegtuig nog in vlucht is, de jurisdictie van het land van registratie geldt. De vlucht is in principe pas beëindigd als de gezagvoerder de deur van het toestel heeft geopend of doet openen om daarmee goederen of personen van boord te laten gaan (verdrag van Tokyo).» Betekent dit dat als de deuren dicht blijven (en er bijvoorbeeld alleen wordt bijgetankt) er geen Nederlandse jurisdictie geldt, en dat Justitie dan geen onderzoek en vervolging kan instellen, ook al is er wel sprake van strafbare feiten?

Zie het antwoord op vraag 12.

30

In zijn brief van 21 februari 2006 stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «Zo controleert de Koninklijke Marechaussee de identiteit van de bemanning en passagiers bij het passeren van de grenscontrolepost en is zij bevoegd bij concrete verdenking van een strafbaar feit een opsporingsonderzoek in te stellen.» Als de grenspost niet gepasseerd wordt, wordt er dan ook niet gecontroleerd? Of kan controle ook vóór de grenscontrole plaatsvinden, bijvoorbeeld op de landingsbaan, taxibaan of parkeerplaats? Wanneer bestaat er concrete verdenking van een strafbaar feit? Waaruit bestaat zo'n opsporingsonderzoek doorgaans, en waar kan het uit bestaan?

De controle of weigering van toegang kan op verscheidene momenten plaatsvinden, en in ieder geval zolang een vreemdeling zich op of nabij een grensdoorlaatpost bevindt of zolang een relatie met in- of uitreis te leggen is. Een haven(terrein) of luchthaven(terrein) wordt hierbij in zijn geheel beschouwd als grensdoorlaatpost. Concreet houdt dit bijvoorbeeld in dat een persoon zowel aan een vaste controlebalie als aan een zogeheten «gate», op een schip of aan de kade kan worden gecontroleerd. Indien een bemanningslid of een passagier in transit is (en dus het Schengen-gebied niet in- of uitreist) wordt er in principe niet gecontroleerd. Dit is vastgelegd in het Verdrag van Chicago.

Er is sprake van een uit feiten en omstandigheden voortvloeiend vermoeden van een strafbaar feit, indien er sprake is van feiten of omstandigheden die erop duiden dat inbreuk is gepleegd op de geldende wet- en regelgeving dan wel individuele rechten van mensen, zoals omschreven in internationale verdragen. Een opsporingsonderzoek zal bestaan uit de handelingen en bevoegdheden zoals beschreven in titel 2 van het wetboek van strafvordering.

31

In zijn brief van 21 februari 2006 stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «Indien bij inspecties van bovengenoemde diensten (douane en Inspectie Verkeer en Waterstaat) zou worden geconstateerd dat er sprake is van wederrechtelijke vrijheidsberoving, dan zouden uiteraard passende maatregelen worden genomen. (OM onderzoek)» Kunnen douane en Inspectie worden ingezet om specifiek deze en andere strafbare feiten op te sporen?

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 12.

32

In zijn brief van 21 februari 2006 stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «De regering zal andere landen contacteren om te bezien of en hoe een gemeenschappelijke aanpak gerealiseerd kan worden.» Wat voor gemeenschappelijke aanpak heeft u voor ogen? Heeft u contact gehad met andere regeringen van lidstaten over de beantwoording van de vragen van de Raad van Europa?

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2. Over de wijze van beantwoording van de vragen van de Raad van Europa is niet overlegd met andere regeringen.

33

In zijn brief van 21 februari 2006 inzake de beantwoording van vragen van de SG van de Raad van Europa stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «In principle, it is only with permission from the Dutch service in question that covert activities may take place on Dutch territory (...). All activities of foreign agencies on Dutch territory that do not meet these conditions are clandestine and regarded in principle as unwanted interference by foreign powers and a potential threat to state security.» Betekent dit dat als de VS daadwerkelijk geheime operaties heeft uitgevoerd op Nederlands grondgebied, dat met medeweten van Nederlandse inlichtingendiensten is gebeurd? Wat doet de Nederlandse regering als blijkt dat dat zonder medeweten van Nederlandse inlichtingendiensten is gebeurd en de operaties dus clandestien waren en een ongewenste inmenging en potentiële bedreiging van de staatsveiligheid?

Zie het antwoord op vraag 4.

34

In zijn brief van 23 februari 2006 inzake het rapport van de Raad van Europa stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «De Nederlandse regering heeft de VS autoriteiten niet om informatie verzocht over het wel of niet bestaan van geheime detentiecentra in Europa.» Waarom niet? Waarom heeft regering dat niet nagevraagd terwijl er maatschappelijke beroering over was?

Er is in internationale berichtgeving nooit sprake geweest van geheime detentiecentra op Nederlands grondgebied, en zoals meermalen aangegeven, beschikt de Nederlandse regering over geen enkele concrete aanwijzing voor het bestaan van dergelijke centra in Nederland. Derhalve heeft Nederland zich aangesloten bij de vragen die in Europees verband terzake werden gesteld, maar niet separaat geïnformeerd naar vermeende detentiecentra in Nederland. Zoals in het antwoord op vraag 15 werd aangegeven is de Amerikaanse autoriteiten wel specifiek gevraagd te reageren op berichten omtrent vermeende CIA-vluchten met onrechtmatig gedetineerde terrorismeverdachten, omdat Nederlandse luchthavens wel genoemd werden.

35

In zijn brief van 23 februari 2006 inzake het rapport van de Raad van Europa stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «Naar aanleiding van onbevestigde berichten (...) heeft de Nederlandse regering de Amerikaanse Ambassade in Den Haag eind november 2005 uitgenodigd hierop te reageren.» Heeft u daarbij niet concreet gevraagd naar het bestaan van geheime detentie centra en rendition flights? Zo nee, waarom niet?

Voor het antwoord op deze vraag zij verwezen naar de antwoorden op de vragen 15 en 34.

In zijn brief van 23 februari 2006 inzake het rapport van de Raad van Europa stelt de minister van Buitenlandse Zaken: «In een reactie werd verwezen naar de ook in de internationale pers gerapporteerde algemene verzekeringen van Secretary of State Rice terzake.» Wat heeft de minister van Buitenlandse Zaken exact besproken met mevrouw Rice? Heeft mevrouw Rice expliciet ontkend dat er rendition flights hebben plaatsgevonden via Nederlands grondgebied en/of Nederlands luchtruim? Heeft mevrouw Rice expliciet ontkend dat er geheime detentiecentra bestaan in Europa?

Voor de ontkenningen van mevrouw Rice van het bestaan van vluchten met het oogmerk terrorismeverdachten aan marteling te onderwerpen wordt verwezen naar de brief van de minister van Buitenlandse Zaken aan de Kamer van 23 december jl. Hierin werd verslag gedaan van de gesprekken van de Europese ministers van Buitenlandse Zaken in Brussel met SoS Rice en van eigen bilaterale contacten. SoS Rice heeft het gebruik van het instrument van «renditions» als zodanig niet ontkend. Amerikaanse autoriteiten hebben in die contacten het bestaan van geheime detentiecentra niet expliciet willen ontkennen noch bevestigen.

Toegevoegde vragen van het lid Karimi (GroenLinks) aan de ministers van Buitenlandse zaken en van Justitie over een informele overeenkomst tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie over transit faciliteiten. (Ingezonden 2 maart 2006)

1

Bent u bekend met de bijeenkomst op 22 januari 2003 in Athene tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten op het terrein van Justitie en Binnenlandse Zaken, in het kader van de New Transatlantic Agenda¹ en de afspraken die daar zijn gemaakt?

Ja. Zoals bij dergelijke informele bijeenkomsten gebruikelijk is, werd de Europese Unie vertegenwoordigd door twee opeenvolgende Voorzitterschappen (in casu Griekenland en Italië), het Raadssecretariaat en de Commissie. Achteraf ontvingen alle lidstaten daarvan een verslag.

2

Waarom wilde de VS toen meer gebruik maken van Europese transit faciliteiten?²

De intentie-verklaringen voor intensievere samenwerking tussen de EU en de VS, waarvan in het document onder referte verslag wordt gedaan, pasten in het kader van de algemene intensivering van de Europese samenwerking op het gebied van justitie en binnenlandse zaken. Mogelijke transitfaciliteiten vormden slechts een klein onderdeel van een veel bredere voorgenomen samenwerking op het gebied van grenscontroles en migratiemanagement. Zij hadden betrekking op de terugkeer en uitzetting van niet rechtmatig verblijvende vreemdelingen en geenszins – zo werd onlangs in een persverklaring van het Raadssecretariaat naar aanleiding van een artikel in de Daily Telegraph van 11 december 2005 nog eens bevestigd – op het fenomeen «extraordinary renditions».

3

Wat werd er exact verstaan onder «criminal/inadmissible aliens»? Kunnen dit ook zijn: verdachten van terrorisme, opstandelingen in Irak, opstandelingen in Afghanistan die van over de grens met Pakistan komen, of personen die in een ander land dan hun vaderland worden opgepakt?

¹ Stuk nummer 5762/03 JAI20 USA 5 van de Raad van de Europese Unie.

² In paragraaf 4.1 van het betreffende stuk (conclusions) staat: «Both sides agreed on the areas where cooperation could be improved i.a. (...) increased use of European transit facilities to support the return of criminal/inadmissible aliens (...).»

Alhoewel tijdens de onder 1 genoemde bijeenkomst eveneens werd gesproken over intensivering van de samenwerking in de strijd tegen het terrorisme, werd het voornemen tot samenwerking bij de terugkeer van «criminal/inadmissible aliens» expliciet geuit in de context van samenwerking op het gebied van grenscontroles en migratie management en niet in de in uw vraag gesuggereerde zin. De term ziet in dit verband dan ook enkel op personen die worden uitgezet op vreemdelingrechtelijke gronden.

4

Wilt u uw antwoorden uiterlijk 8 maart aan de Kamer zenden, zodat ze aan de orde kunnen komen bij het aanstaande debat over de vermeende CIA-vluchten?

In mijn brief van 6 maart jl. heb ik u verzocht om uitstel in verband met noodzaak van interdepartementale afstemming van deze en een aantal andere vragen die ten behoeve van het inmiddels op 16 maart a.s. voorziene debat over deze kwestie werden gesteld. Desalniettemin streef ik ernaar uw vragen met het oog daarop zo spoedig mogelijk te beantwoorden.