



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 15 maart 2018
(OR. en)

12756/1/02
REV 1 DCL 1

SCH-EVAL 24
FRONT 111
COMIX 562

DERUBRICERING

van document:	12756/1/02 REV 1 RESTREINT UE
d.d.:	16 oktober 2002
nieuwe status:	Publiek

Betreft:	Verslag over de Schengenevaluatie van de Benelux-landen - Zeegrenzen België/Nederland
----------	--

Hierbij gaat voor de delegaties de gederubriceerde versie van bovengenoemd document.

De tekst van dit document is identiek aan die van de voorgaande versie.



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 16 oktober 2002 (23.04)
(OR. en)**

**12756/1/02
REV 1**

RESTREINT UE

**SCH-EVAL 24
FRONT 111
COMIX 562**

VERSLAG

van:	de Beoordelingscommissie
aan:	de Groep Schengenevaluatie
Betreft:	Verslag over de Schengenevaluatie van de Benelux-landen - Zeegrenzen België/Nederland

Samenvatting

1. Inleiding en algemene opmerkingen
2. Overzicht van bezoeken - lijst van deskundigen van de beoordelingscommissie
3. Bezoeken aan havens

3.1 België

3.1.1 Zeehaven Oostende

- 3.1.1.1 Presentatie
- 3.1.1.2 Opmerkingen over de locatie
- 3.1.1.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie
- 3.1.1.4 Opmerkingen van België over de locatie

3.1.2 Haven van Antwerpen

- 3.1.2.1 Presentatie
- 3.1.2.2 Opmerkingen over de locatie
- 3.1.2.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie
- 3.1.2.4 Opmerkingen van België over de locatie

3.1.3 Algemene opmerkingen, conclusies en aanbevelingen voor de Belgische zeegrens

3.1.4 Algemene opmerkingen van België over zijn zeegrens

3.2 Nederland

3.2.1 Haven van Rotterdam

- 3.2.1.1 Presentatie
- 3.2.1.2 Opmerkingen over de locatie
- 3.2.1.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie
- 3.2.1.4 Opmerkingen van Nederland over de locatie

3.2.2 Hoek van Holland en Europoort

- 3.2.2.1 Presentatie
- 3.2.2.2 Opmerkingen over de locaties
- 3.2.2.3 Conclusies en aanbevelingen over de locaties
- 3.2.2.4 Opmerkingen van Nederland over de locaties

3.2.3 Amsterdam-IJmond

- 3.2.3.1 Presentatie
- 3.2.3.2 Opmerkingen over de locatie
- 3.2.3.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie
- 3.2.3.4 Opmerkingen van Nederland over de locatie

3.2.4 Algemene opmerkingen, conclusies en aanbevelingen voor de Nederlandse zeegrens

3.2.5 Algemene opmerkingen van Nederland over zijn zeegrens

1. INLEIDING EN ALGEMENE OPMERKINGEN

Overeenkomstig het door de Raad aangenomen evaluatieprogramma (8881/01 SCH-EVAL 17 COMIX 371) zijn de havens van Nederland en België bezocht door een commissie van deskundigen, die de toepassing van het Schengenacquis in deze havens heeft beoordeeld. De bezoeken waren gebaseerd op het mandaat van de Groep Schengenevaluatie (&).

In België respectievelijk Nederland werden de volgende havens bezocht:

- België: de havens van Oostende en Antwerpen
Samen met de havens van Zeebrugge, Nieuwpoort Gent en Blankenberge vormen deze havens de officiële maritieme grensdoorlaatposten van België, dat een kustlijn van 65 kilometer heeft.
- Nederland: de havens van Rotterdam, Europoort, Hoek van Holland en Amsterdam-IJmond. De Nederlandse kustlijn is in totaal zo'n 330 kilometer lang.
Het totaal aantal maritieme grensdoorlaatposten in Nederland is 11, waarvan er 10 door de Koninklijke Marechaussee worden gecontroleerd.

De beoordelingscommissie bedankt de Belgische en de Nederlandse autoriteiten voor de betoonde gastvrijheid gedurende de bezoeken, en meer in het bijzonder voor hun openheid en de goede samenwerking.

2. OVERZICHT VAN BEZOEKEN - LIJST VAN DESKUNDIGEN VAN DE BEOORDELINGSCOMMISSIE

De kalender van de inspectiebezoeken was als volgt

België:

- Haven van Oostende: 2 september 2002
- Haven van Antwerpen: 3 september 2002

Nederland:

- Haven van Rotterdam: 4 september 2002
- Hoek van Holland en Europoort 5 september 2002
- Haven van Amsterdam: 5 september 2002

De beoordelingscommissie bestond uit de volgende deskundigen:

Birgitte Buch, hoofddeskundige, Hans Lykke (Denemarken), Thomas Przybyla (Duitsland), Dimitrios Tsiadis (Griekenland), Julio Vijande Rivera en Julio Serrano Checa (Spanje), Hervé Marce en Col Masselin (Frankrijk), Guiseppe Annicchiarico (Italië), Maartje Craemer (Nederland - heeft uitsluitend aan de bezoeken in België deelgenomen), Knut Jensen (Noorwegen), Maria Fatima Grilo (Portugal), Olli Kunnula (Finland), Henry Nilsson (Zweden), Monika Mosshammer, Dafni Gogou en Paloma Alvarez Hidalgo (Commissie), Erwin Buysens (SG Raad EU).

3. BEZOEKEN AAN HAVENS

3.1 BELGIË

3.1.1 Zeehaven Oostende

Datum: 2 september 2002

3.1.1.1 Presentatie

a) Locatie

De haven van Oostende is, wat passagiersvervoer in 2002 betreft, de op één na grootste haven van België; de in Oostende aanwezige veerdiensten en ro-ro-lijnen onderhouden uitsluitend verbindingen met het UK. Door zijn ligging trekt de haven personen aan die illegaal naar het UK willen immigreren.

De haven beschikt over de volgende terminals: de Hoverspeed-terminal, waar snelle veerverbindingen en cruises worden afgehandeld, de Transeuropa Ramsgate Terminal voor ro-ro-verkeer, de diepwaterkaai, de treinterminal De Bolle, en de Ferryways Terminal waar het ro-ro-verkeer richting Ipswich en Killingholme wordt afgehandeld. Deze terminals vallen onder het gezag van de havenautoriteit, een autonome gemeentelijke dienst. De drie jachthavens en de vishaven waarover Oostende eveneens beschikt, vallen onder het gezag van de gemeente Oostende.

Over de afgelopen 7 maanden is het ro-ro-verkeer toegenomen (+34.4%), maar is het veerbotenverkeer aanzienlijk teruggelopen (-54,4%). Deze afname is het gevolg van de beslissing van Hoverspeed om gedurende de wintermaanden de veerdienst te staken. In 2001 meerden in de haven 10 cruiseschepen aan, maar de havenautoriteiten verwachten voor de komende jaren een toename.

In 2001 bedroeg het totaal aantal (aankomende en vertrekkende) passagiers 693.578. Per dag varen er 30 veerboten in of uit.

Momenteel wordt de Hoverspeed-terminal verbouwd om onderdak te kunnen bieden aan de burelen van de Scheepvaartpolitie. Deze werkzaamheden moeten eind 2002 zijn voltooid. Na het geplande vertrek van de marine uit het havengebied, zullen de jachthaven en de ro-ro-terminal worden uitgebreid.

b) Bevoegde autoriteiten

Alle grenscontrole- en grensbewakingstaken van de politie vallen onder de verantwoordelijkheid van de Directie van de politie van de Verbindingswegen van de Federale politie. De "Scheepvaartpolitie - Police de la Navigation" (SPN) is een gespecialiseerde dienst van deze directie en is verantwoordelijk voor alle grenscontrole- en grensbewakingstaken langs de blauwe grens.

De grenscontrole in de haven van Oostende is dan ook een taak van de Scheepvaartpolitie Oostende, de zogenaamde SPNO.

3.1.1.2 Opmerkingen over de locatie

a) Infrastructuur en uitrusting

Hoverspeed-terminal:

Voetgangers: Er is één controlehokje met twee werkstations voor vertrekkend verkeer en één controlehokje met twee werkstations voor aankomend verkeer. De rijen arriverende passagiers worden verdeeld in twee rijen: één voor "EU/EEA/CH"-paspoorten en één voor alle overige nationaliteiten.

Een gang loopt van het controlepunt voor vertrekkende passagiers naar de gate. Deze gang wordt ook gebruikt door de aankomende passagiers die nog niet langs de inreiscontrole zijn gekomen. Er is dus geen strikte scheiding van aankomende en vertrekkende passagiers. De gang wordt in tweeën gedeeld met een koord, en in de buurt van het controlehokje door een gemakkelijk verplaatsbare, één meter hoge houten afscheiding. Dankzij de verschillende vertrek- en aankomsttijden van de veerboten, zouden arriverende passagiers de inreiscontrole kunnen omzeilen door over de afscheiding te klimmen en het Schengengebied te betreden langs het controlehokje voor vertrekkende passagiers, dat onbemand is wanneer er geen veerboot vertrekt. De havenautoriteit verklaarde echter dat de vertrekzone gesloten is wanneer er geen vertrekkende passagiers moeten instappen.

Ook is een deur die toegang geeft tot de pier waar de cruiseschepen afmeren, slechts beveiligd met secundaire sloten onderaan de deur, maar de deur zelf kan niet op slot. Aankomende passagiers zouden de inreiscontrole dus kunnen omzeilen, al is het controlehokje is wel zo geplaatst dat deze deur in het oog kan worden gehouden.

Voertuigen: Er zijn twee controlehokjes met vier werkstations voor vertrekkend verkeer, en één controlehokje met twee werkstations voor aankomend verkeer. Rijstroken voor arriverende auto's zijn er met het opschrift "EU, EEA, CH" en "Non-EU + All passports, EU, EEA and CH".

De controlehokjes voor inreiscontroles zijn zo gebouwd dat de controlerende ambtenaar de arrivinge auto's kan zien komen terwijl de ambtenaar vanuit de controlehokjes voor uitreis de vertrekkende auto's niet kan zien komen omdat deze controlehokjes direct naast die van de maatschappij liggen.

De controlehokjes zijn als volgt uitgerust: stempels, draagbare UV-lampen met spots, Retro-Check Compact-apparaten, vergrootglazen, en SIS-terminals met gelijktijdige toegang tot zowel het SIS als het nationale register van gezochte personen. Het SIS-systeem kan maximaal 15 bevragingen op naam tegelijk verwerken. In een controlehokje met twee werkstations is echter maar één terminal beschikbaar. Apparatuur voor het lezen van machineleesbare paspoorten is in het controlehokje niet aanwezig.

De tweedelijnscontrole vindt plaats in het gebouw van de Hoverspeed-terminal. Voor deze controle kan gebruik gemaakt worden van een (documenten-)scanner, een Retro-Check Compact, een inspectiekit, internettoegang tot de website van de Vreemdelingendienst, interne mailsystemen, ENSOR en het Gemeenschappelijk Handboek (versie 1996). Na het bezoek kreeg de commissie te horen dat de beambten geen toegang hebben tot een elektronische versie van het Gemeenschappelijk Handboek, maar de beambten schenen zich niet te realiseren dat deze bestond. Visa die aan de grens worden afgegeven, worden bewaard in een safe in dit kantoor. Er zijn nooit meer dan 25 visumstickers tegelijk beschikbaar. In het kantoor bevindt zich verder geen voorraad visumstickers.

Tot de bouwwerkzaamheden in de Hoverspeed-terminal voltooid zullen zijn, bevindt zich een derde kantoor waar valse en vervalste documenten worden onderzocht in het stadscentrum, op het plaatselijke politiebureau. De uitrusting van dat bureau bestaat uit een Waldmannbox, VSC 1, documentatie van authentieke EU-documenten en documentatie over vervalste EU-documenten. Dit kantoor is tevens verantwoordelijk voor de administratieve follow-up van de dossiers.

Het terrein van de Hoverspeed-terminal is afgezet met een hek. Ten tijde van het bezoek was er geen cameratoezicht.

Transeuropa Ramsgate-terminal:

In de Transeuropa-terminal bevinden zich drie nieuwe controlehokjes. Een controlehokje met twee werkstations is geïnstalleerd op dezelfde hoogte als een vrachtwagencabine. Dit controlehokje bevat eveneens de bovenbeschreven uitrusting, met dien verstande dat beide werkstations wel beschikken over een SIS-terminal.

Er zijn (op de begane grond) al twee extra controlehokjes geïnstalleerd, vooruitlopend op het toekomstige passagiersvervoer door de Transeuropa Ferry Company. Deze controlehokjes zijn momenteel niet in gebruik en bevatten dus ook geen uitrusting.

De terminal is omgeven door een hek van ongeveer 2 meter hoog. Dit hek is grotendeels versterkt met prikkeldraad, dat vooral bedoeld is om te voorkomen dat onbevoegden zich toegang verschaffen tot dit gebied. De versterking is echter inconsistent; zo is het tijdelijke hek langs de spoorbaan (van het soort dat gebruikt wordt op bouwplaatsen), niet versterkt met prikkeldraad, zodat men hier makkelijker overheen kan klimmen.

Ferryways terminal:

Vrachtwagens worden bij uitreis onderworpen aan een veiligheidscontrole met CO2-meters. Verderop worden er foto's genomen van de gehele vrachtwagen (inclusief het dak) om de toestand ondubbelzinnig vast te leggen. Nadat de aanhanger is gefotografeerd, worden de foto's onmiddellijk doorgestuurd naar het UK-kantoor van de Ferryways Company. Deze procedure dient vooral om bewijsmateriaal te kunnen voorleggen als er tegen de Ferryways Company claims worden ingebracht. De scheepvaartonderneming controleert niet systematisch bij inreis. De vrachtwagens worden alleen gecontroleerd wanneer de chauffeur daarom verzoekt.

Vracht (zonder begeleiding) wordt gestald op een omheind terrein dat de Ferryways Company constant laat bewaken door wachters met honden. Binnenkort zal er op het hele terrein videobewaking worden geïnstalleerd. Het hek is circa 2 meter hoog.

In deze terminal bevindt zich geen infrastructuur voor grenscontroles, en de beambten moeten zich voor de nodige controles naar het terrein begeven.

De commissie kreeg informatie over OPTICS, een gesloten TV-circuit (CCTV) voor de bewaking van het haven terrein met een nieuw computersysteem dat 56 camera's en 10 monitoren onderling verbindt.

Wat technische hulpmiddelen betreft, heeft de SPN momenteel de beschikking over:

- DKL-scanners (2 in getal – geen eigendom van de SPN maar van de Vreemdelingendienst, die ze aan de politie ter beschikking stelt);
- bioradar BR402 (besteld en binnenkort verwacht);
 - endoscopische camera ("Snake Eye");
- nachtzichtapparatuur:
 - 1 warmtecamera "Thales-Sophie";
 - "Thales-Lucie" restlichtversterkers (6 basislenzen, 6 extra lenzen 4x4 en 1 extra lens x6);
- 1 drugsdetector "Sabre 2000";
- Er wordt gebruik gemaakt van de mobiele röntgenscanners van de Dienst Douane en Accijnzen (...gezamenlijk).

De begroting voor de aankoop van een mobiele röntgenscanner in 2003 is goedgekeurd en het geld hiervoor is gereserveerd.

De commissie kreeg te horen dat de UK-immigratiedienst binnenkort één of meer hartslag-detectoren en passieve mm wave-camera's voor de Belgische zeehavens zal aanschaffen.

Conclusies:

De commissie is, gelet op de hoeveelheid verkeer, tevreden met de infrastructuur en de uitrusting. In vergelijking met het bezoek van 1996 zijn er belangrijke investeringen gedaan in de infrastructuur van de haven (bv. nieuwe controlehokjes) en in de uitrusting. De eerstelijns-uitrusting is voldoende. Tweedelijnsuitrusting is in de Hoverspeed-terminal slechts beperkt aanwezig, maar hierin zal verandering komen zodra de politie haar nieuwe burelen in de terminal zal hebben betrokken. De commissie adviseert eveneens apparatuur aan te schaffen voor het lezen van machineleesbare paspoorten om de controle van arriverende en vertrekkende passagiers te vergemakkelijken. Tevens merkt de commissie op dat, zodra het OPTICS-systeem operationeel is, dit een belangrijk werktuig zou kunnen vormen bij de bestrijding van illegale immigratie.

Met het oog op illegale immigratie blijft de omheining van de terminals, met name die van de Transeuropa Ramsgate Terminal, een gevoelig punt.

Betwijfeld moet worden of de bestaande controlehokjes een toename van het passagiers-verkeer zullen kunnen verwerken. Verder wordt geadviseerd alle werkstations te voorzien van een SIS-terminal.

b) Procedures voor de grenscontrole

Vanwege de veerdiensten naar het UK spelen, met name gedurende de zomermaanden, de uitreis-controles in de haven van Oostende een belangrijke rol. Een van de doelstellingen voor de nabije toekomst is derhalve de ontwikkeling van een hechtere samenwerking met de Britse autoriteiten voor een uitwisseling van ervaring en informatie, die uiteindelijk zou moeten leiden tot de ondertekening van een memorandum van overeenstemming.

- Hoverspeed terminal

* Voertuigen:

Bij uitreis passeren auto's twee controles; de eerste door de vervoersonderneming, de tweede door de SPNO. De controles door de vervoersonderneming vinden plaats overeenkomstig de UK-wetgeving (Carriers Liability Act). Om sancties door de Britse autoriteiten te vermijden, controleert het personeel van de scheepvaartmaatschappij zowel tickets en paspoorten als de bagageruimtes van auto's.

De commissie merkt op dat de dienstdoende beamtten goed zijn opgeleid, en goed op de hoogte zijn met de Schengenprocedures. De controle was grondig, maar de passagiers werden hoffelijk bejegend.

* Voetgangers

De uitreiscontroles worden uitgevoerd door de scheepvaartmaatschappij en de politie op de hierboven beschreven manier.

De commissie merkte op dat het paspoort van een passagier uit Nieuw-Zeeland niet werd afgestempeld.

Buspassagiers dienen de bus te verlaten en worden als voetgangers gecontroleerd.

De inreiscontrole bestaat over het algemeen uit een identiteitscontrole en, voor onderdanen van derde landen, raadpleging van het SIS en afstempeling van het paspoort.

- Transeuropa Ramsgate Terminal

Het controlehokje is 24 uur per etmaal bemand. Overdag hebben er twee of drie beamtten dienst: 's nachts is dat er slechts één. De commissie heeft geen controleprocedures kunnen observeren omdat er tijdens het bezoek geen vrachtwagens vertrokken of aankwamen.

- Ferryways Terminal

Deze terminal wordt meest gebruikt voor het vervoer van vracht zonder begeleiding, waarbij vrachtwagenchauffeurs het terrein verlaten nadat zij de vracht hebben afgeleverd. Maximaal 12 vrachtwagenchauffeurs mogen hun vracht afleveren. Zij worden bij vertrek van het schip aan de poort gecontroleerd.

De vracht wordt door de scheepvaartmaatschappij gecontroleerd (zie infrastructuur en uitrusting). Er zijn uitsluitend politiebeambten in de terminal aanwezig wanneer de hierboven beschreven controles plaatsvinden.

- **Vissersboten**

De commissie kreeg te horen dat het aantal vissersboten dat uitsluitend in de kustwateren opereert, afneemt. Er is geen speciale procedure of controle.

- **Pleziervaartuigen**

Kapiteins van pleziervaartuigen moeten een standaardformulier invullen ("Controleformulier Schengen Plezierhavens België") dat in een brievenbus moet worden gedaan die door de havenmeester wordt geleegd. De jachthaven wordt elke dag gecontroleerd door hetzelfde team van politiebeambten, zodat veranderingen in het verkeer kunnen worden opgemerkt. De beamten krijgen aanvullende informatie van de plaatselijke autoriteiten, d.w.z. de havenmeesters. De deskundigen werd verteld dat er steeds meer illegale migranten zijn die pleziervaartuigen gebruiken om het UK te bereiken.

- **Visumafgifte**

Visumafgifte is slechts mogelijk na raadpleging van de centrale overheid in Brussel. Eén speciaal hiertoe opgeleide ambtenaar is hiervoor verantwoordelijk ¹. Collectieve visa voor zeelieden worden afgegeven in de vorm van een lijst. Zeelieden die in het bezit zijn van een zeemansboekje moeten een transitvisum hebben indien hun land onder het visumregime valt.

- **Toegang tot de wal voor zeelieden**

Bemanningsleden die willen passagieren, beschikken over geen enkel document (paspoort of zeemansboekje). Het blijft voor de beoordelingscommissie onduidelijk of deze praktijk verenigbaar is met bepaling 6.5.2 van deel II van het Gemeenschappelijk Handboek. De beoordelingscommissie wenst dat deze kwestie door de bevoegde Raadsgroep wordt uitgezocht.

c) Bewaking van de blauwe grens

Er wordt gebruik gemaakt van de vliegtuigen en / of helikopters van de federale politie, de *BMM* (*Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee*) en zonodig kan het leger luchtsteun bieden.

¹ De Belgische autoriteiten informeerden de beoordelingscommissie na het bezoek dat er altijd, 24 uur per dag, een beampte aanwezig is voor de afgifte van visa.

De zeevloot bestaat momenteel uit 3 RIB's (Rigid Inflatable Boats) en 2 klassieke patrouilleboten. Eén patrouilleboot is 24 uur per etmaal beschikbaar, terwijl de andere tussen 8.00 en 20.00 uur opereert. Eén van deze boten zal binnenkort worden vervangen.

- De SPN gebruikt (huurt) ook 5 patrouille- en surveillanceboten van de Administratie Waterwegen en Zeewezen en een RIB van het Bestuur Waters en Bossen.
- Controle van het zeegrensverkeer vindt, behalve door de SPN met eigen apparatuur, ook plaats door de Vessel Traffic Service(s) van de haven (met radar en videocamera's), en door verschillende radarobservatiestations van de marine. De SPN heeft niet direct toegang tot de radarinformatie, maar heeft wel wettelijk het recht de VTS-informatie te gebruiken, bepaalde beelden op te vragen voor analyse (op tape), ...enz. De SPN kan zonodig zelfs eigen personeel stationeren op de radarstations, en is van plan dat op permanente basis te doen.

d) Personeel en opleiding:

Het totaal aantal medewerkers van de Scheepvaartpolitie bedraagt 396.

Het totaal aantal SPN-beambten in Oostende bedraagt 83 (2 hoge officieren, 19 hoofdinspecteurs, 59 politieagenten, en 3 man burgerpersoneel) aan wie de volgende taken zijn toegewezen:

- grenscontrole in de terminals van Hoverspeed, Ferryways, European Ferries, de jachthaven, de cruiseschepen en de vissersboten;
- ordehandhaving;
- bestrijding van mensenhandel;
- aanhouding van illegalen en verstekelingen;
- transport van illegalen naar de luchthaven Zaventem.

De SPNO kan zonodig door de lokale politie worden bijgestaan, vooral als het gaat om wetshandhaving.

Slechts op twee plaatsen is 24 uur per etmaal grenscontrolepersoneel aanwezig; bij de zogenaamde "tweedelijscontrole", en in het controlehokje in de Transeuropa Ramsgate Terminal.

Alle overige controleposten zijn alleen bemand als er schepen arriveren of vertrekken. Hiertoe zijn 6 beamtten beschikbaar. Gedurende spitsuren, van 13.00 tot 15.00 uur, overlappen de ochtend- en de middagploeg elkaar, wat betekent dat er dan 12 beamtten tegelijk aanwezig zijn .

Tijdens het bezoek waren er bij de Hoverspeed-terminal drie beamtten bij de inreiscontrole en drie bij de uitreiscontrole voor voertuigen; vier beamtten waren in de terminal zelf aanwezig voor de controle op voetgangers.

Op het lokale politiebureau hielden vier politiebeamtten zich bezig met onderzoek en inlichtingenwerk; zonodig konden zij hun collega's in de haven ondersteunen.

Conclusies:

De beoordelingscommissie is van mening dat de huidige personeelssterkte volstaat. Benadrukt wordt evenwel dat dit aantal geen flexibele reactie toelaat op onvoorziene omstandigheden, zoals een toevloed van verdachte documenten, of een toename in verkeer, in onbevoegde betredingen van het terrein, of in transporten naar de luchthaven.

e) Opleiding:

Alle beamtten van de Scheepvaartpolitie krijgen een basispolitieopleiding. Na de basisopleiding moeten zij het functionele opleidingsprogramma voor grensbewaking volgen. De commissie kreeg te horen dat na de reorganisatie van de grenspolitie beamtten een opleiding van 500 uur in maritieme grenscontrole zullen krijgen.

Na de functionele opleiding krijgen de beamtten gedurende vier dagen per jaar een vervolgopleiding.

f) Samenwerking tussen de verschillende onderdelen en diensten

De commissie kreeg te horen dat de samenwerking van de SPNO met douane, de havenautoriteit en privé-ondernemingen goed verloopt. Eén voorbeeld van deze samenwerking is het gemeenschappelijk gebruik van de röntgenscanners van de douane. Er bestaat evenwel geen schriftelijke overeenkomst over de samenwerking tussen de verschillende autoriteiten die in de haven actief zijn. De commissie beveelt de voor de haven verantwoordelijke autoriteiten aan dat zij regelmatig samen vergaderen.

Het bleef voor de commissie onduidelijk hoe de betrokken autoriteiten de vergaring van inlichtingen en de uitwisseling van informatie onderling hebben geregeld.

g) EISICS (Europees Inlichtingensysteem voor personencontrole in de zeehavens)

EISICS wordt niet gebruikt door de SPNO omdat er in beginsel geen schepen van EISICS-partners in- of uitvaren.

3.1.1.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie

Zoals andere Kanaalhavens wordt ook Oostende geconfronteerd met een uitwaartse migratiedruk richting Verenigd Koninkrijk. Deze speciale situatie dwingt de autoriteiten zich te concentreren op de uitreiscontroles, en belangrijke maatregelen te nemen ter beveiliging van de terreinen van de veerterminals.

In dit verband is er voortdurend sprake van investeringen die de haven in staat moeten stellen deze migratiedruk te kunnen verwerken; zo zal bijvoorbeeld het OPTICS-systeem naar verwachting in 2003 operationeel zijn.

De beoordelingscommissie merkt op dat de havenautoriteiten en de politiediensten sinds het bezoek van 1996 aanzienlijke inspanningen hebben geleverd ten aanzien van zowel infrastructuur als personeel. Deze inspanningen hebben geresulteerd in een grenscontrole die aan de Schengenvereisten voldoet. De commissie is evenwel van mening dat het aantal medewerkers dat bij de eigenlijke grenscontroles betrokken is verdere aandacht verdient, wil de voortdurende toename van de illegale immigratie doeltreffend kunnen worden bestreden. De commissie adviseert dan ook om de toename in technische ondersteuning vergezeld te doen gaan van een toename in mankracht.

De beoordelingscommissie adviseert tevens:

- apparatuur voor het lezen van machineleesbare paspoorten aan te schaffen;
- de Transeuropa Ramsgate terminal beter te omheinen;
- alle werkstations te voorzien van SIS-terminals;
- de voor de haven verantwoordelijke autoriteiten regelmatig bijeen te laten komen;
- de grenscontrole-autoriteiten hecht te laten samenwerken met de privé-ondernemingen die bepaalde delen van het havengebied bewaken;
- het Gemeenschappelijk Handboek beschikbaar te stellen overal waar grenscontroles plaatsvinden.

3.1.1.4 Opmerkingen van België over de locatie

Geen.

3.1.2 haven van Antwerpen

Datum: 3 september 2002

3.1.2.1 Presentatie

a) Locatie

De haven van Antwerpen is in belang de vierde *mainport* ter wereld en de tweede in Europa, na Rotterdam. Het is een binnenhaven die gelegen is aan de Schelde, met een totale oppervlakte van 13.455 ha, waarvan 7655 ha in gebruik is op de rechteroever van de Schelde en 5800 ha thans tot ontwikkeling wordt gebracht op de linkeroever. De totale lengte van de kaden bedraagt 127,2 km, er is een spoorwegnet van 960 km, een wegennet van 276,5 km en opslagterreinen van in totaal 480 ha.

Het totale volume van de in 2001 afgehandelde vracht beliep 130.050.413 ton. Antwerpen heeft twee dokkencomplexen, een op elke Scheldeoever. Deze dokken zijn toegankelijk via zeesluizen. De meeste terminals bevinden zich in de dokken.

De haven heeft het op een na grootste petrochemische complex ter wereld en is de grootste haven in Europa voor fruit, staal en bosbouwproducten. In de afgelopen jaren is het containerverkeer aanzienlijk gegroeid; in 2001 ging het in totaal om 46.409.921 ton.

Elk jaar doen 17.000 schepen de Antwerpse haven aan. Er worden 300 lijnvaartdiensten onderhouden naar 800 bestemmingen. Dagelijks zijn er verbindingen met 50 verschillende havens. De meeste schepen zijn schepen voor het vervoer van stukgoed (6711 in 2000), containerschepen (2469) en tankers (2666). Er zijn geen veerboot- of visserijactiviteiten. In de periode januari - augustus 2002 deden slechts negen cruiseschepen de haven aan. In het stadscentrum wordt thans een nieuwe cruiseterminal gebouwd.

b) Bevoegde autoriteiten

De grenscontroles in de haven van Antwerpen worden uitgevoerd door de Scheepvaartpolitie Antwerpen, de zogenaamde "SPNA".

RESTREINT UE

3.1.2.2. Opmerkingen over de locatie

a) Infrastructuur:

Er zijn geen veerboot- of cruiseterminals in de haven van Antwerpen. De containerterminals zijn allemaal omheind en worden zowel intern als extern bewaakt door bewakingsfirma's. De aankomst van vracht en vrachtwagens wordt van tevoren aangekondigd. Toegang tot de terminal is alleen mogelijk met een van tevoren ontvangen code. Chemische bedrijven zijn ook omheind, doch de terreinen voor de opslag van bulkgoed en staal zijn dit niet; deze zijn toegankelijk via openbare wegen, die het gehele havengebied bestrijken (276,5 km).

De grenscontroles worden uitgevoerd bij de zogenaamde "grensdoorlaatpost" vlakbij de grootste sluis. Deze post is verantwoordelijk voor de grenscontrole van zeelieden en passagiers en voor de afgifte van visa. Deze taken worden uitgevoerd aan een en dezelfde balie. Er is slechts één balie, doch dit lijkt voor deze post voldoende, gezien het geringe aantal personen dat moet worden gecontroleerd.

b) Uitrusting

Bij de grensdoorlaatpost zijn twee SIS-terminals, een Waldmannbox, UV-lampen met spotlights, retroviewers, lopen en een scanner. Wanneer een document een verdachte indruk maakt, wordt het naar Brussel gezonden voor een meer gedegen analyse.

Stempels worden door iedereen gebruikt; niemand heeft een eigen stempel. Het personeel heeft toegang tot het APICS (Antwerp Port Information and Control System) en tot de website van Binnenlandse Zaken. Thans wordt een speciaal programma ontwikkeld om de bestanden van schepen die de haven aandoen, te automatiseren, met inbegrip van informatie over aan en van boord gaande bemanningsleden. De commissie werd meegedeeld dat dit systeem binnen een maand operationeel zou zijn in Antwerpen, waar het zou worden getest. Indien dit met succes verloopt, zal het systeem worden uitgebreid naar andere Belgische havens. Het is niet de bedoeling het nieuwe systeem aan het SIS te koppelen, hoewel dit volgens de commissie de doeltreffendheid van het systeem wel zou vergroten. Momenteel worden verschillende formulieren van verschillende kleur gebruikt voor het verlenen van toestemming tot van of aan boord gaan.

Het Gemeenschappelijk Handboek was in dit kantoor beschikbaar, hoewel de papieren versie oud was (een deel van 1996 en een deel van 1998) en zou moeten worden bijgewerkt. De functionarissen hebben evenwel toegang tot een elektronische bijgewerkte versie van het Gemeenschappelijk Handboek.

RESTREINT UE

De commissie kon met een patrouille mee, die een gedetailleerde controle van de bemanning uitvoerde bij aankomst van hun schip. De patrouillerende functionarissen waren uitgerust met een kit voor het opsporen van valse en vervalste documenten, bestaande uit een UV-lamp, een loep en een retroviewer. Zij hebben geen rechtstreekse toegang tot het SIS, aangezien zij geen draagbare SIS-terminals, of SIS-terminals in hun wagen hebben. De patrouilles kunnen gebruik maken van honden om op schepen naar illegale immigranten te speuren.

De Antwerpse politie heeft één patrouilleboot, huurt nog eens drie patrouilleboten van de Vlaamse regering en heeft één RIB. Indien nodig kunnen zij drie snelle RIB's, nachtzichtapparatuur, een drugsdetector, een warmtecamera en een DKL-scanner alsook een bioradar opvragen, die op centraal niveau beschikbaar is.

Aanbeveling: De commissie beveelt aan de patrouilles uit te rusten met een draagbare SIS-terminal en/of deze terminals in auto's te installeren. Wanneer elke functionaris van de grensdoorlaatpost over een eigen stempel beschikt, kan gemakkelijker worden nagegaan wie een dossier heeft behandeld. Tenslotte beveelt de commissie aan het nieuwe computersysteem voor van en aan boord gaande personen aan het SIS te koppelen.

c) Procedures voor de grenscontrole:

- vrachtschepen

De Scheepvaart- en grenspolitie voert administratieve controles uit op elk bemanningslid en elke passagier van vrachtschepen die in de haven van Antwerpen aankomen. Toen de groep de Schengengrensdoorlaatpost bezocht, waren vier functionarissen bezig met de uitvoering van administratieve controles. Deze controles bestaan uit het volgende: controleren van de lijst van bemanningsleden die de rederij of de kapitein van het schip van tevoren of ten hoogste zes uur na aankomst per fax toezendt aan de hand van het SIS. Maximaal vijftien namen kunnen tegelijkertijd in het SIS worden ingevoerd en worden geraadpleegd. Bovendien worden de lijsten gecheckt in het APICS, dat een plaatselijk systeem is van de Antwerpse havenautoriteiten. Het bevat diverse informatie over het schip en de geschiedenis ervan. Wanneer er passagiers aan boord van een vrachtschip zijn, worden zij aan boord aan een fysieke controle onderworpen.

RESTREINT UE

Wanneer er verdenkingen rijzen, vindt een fysieke controle plaats of zelfs een diepgaande controle gebaseerd op een risicoanalyse. De fysieke controle houdt in dat een functionaris aan boord gaat en de bemanningslijsten controleert aan de hand van de paspoorten en de gezichten van alle bemanningsleden. Na de controle worden de bemanningslijsten afgestempeld. Gedurende een controle aan boord mogen de bemanningsleden niet aan wal gaan. Bemanningsleden die gecontroleerd zijn, ontvangen een bepaald formulier, waarna zij aan boord aan het werk kunnen gaan terwijl de controle wordt voortgezet.

De commissie werd meegedeeld dat ernaar wordt gestreefd per jaar ongeveer 6000 fysieke controles aan boord uit te voeren.

Elk bemanningslid dat van of aan boord gaat moet via de grensdoorlaatpost om gecontroleerd te worden.

Het is bemanningsleden toegestaan hun recht op walverlof uit te oefenen zonder documenten (paspoort of zeemansboekje) bij zich te hebben (zie ook Oostende). Gezien bepaling 6.5.2 van deel II van het Gemeenschappelijk Handboek is het voor de commissie nog niet duidelijk of deze praktijk verenigbaar is met deze bepaling. De commissie wenst dat dit punt wordt onderzocht door de bevoegde groep van de Raad.

De commissie werd meegedeeld dat wanneer een bemanningslid geen geldig document heeft, er twee oplossingen mogelijk zijn: ofwel krijgt de betrokkene toestemming naar zijn diplomatieke vertegenwoordiging in Brussel te gaan nadat hij een bankgarantie van 5000 euro heeft gedeponneerd, ofwel wordt een laissez passer afgegeven dat geldig is voor de doorgangslanden. Dit document wordt afgegeven met een fiscale zegel (waarde 20 euro) doch zonder visumsticker. De vraag rijst of een visum wordt afgegeven zonder dat dit in het laissez passer wordt geplakt ¹.

¹ De Belgische autoriteiten lichtten toe dat in overeenstemming met artikel 12, lid 1, van het Koninklijk Besluit van 8.10.1981 een bemanningslid dat niet in het bezit is van een geldig document, geen visum nodig heeft en voldoet aan alle voorwaarden en eisen van artikel 12, lid 1, de mogelijkheid kan worden gegeven om zich naar zijn diplomatieke vertegenwoordiging in Brussel te begeven teneinde een nieuw reisdocument te verkrijgen via de afgifte van een "Bijzonder Doorlaatbewijs" dat beperkt is tot België (speciaal laissez passer). Voorafgaand aan de afgifte door de SPN van dit "Bijzonder Doorlaatbewijs" moet de betrokken scheepsagent borg staan voor alle mogelijke uitgaven door ondertekening van de "Verbintenis tot tenlasteneming voor de Scheepvaartpolitie".

De Belgische autoriteiten maakten melding van enkele geïsoleerde gevallen van verdwijning van bemanningsleden (20 in 2001). De Belgische wetgeving voorziet niet in straffen in geval van verdwijning van een bemanningslid. De commissie werd ervan in kennis gesteld dat deze kwestie bij de komende herziening van de nationale wetgeving zal worden geregeld.

- verstekelingen/illegale immigranten

De kapitein stelt de autoriteiten in kennis van de aanwezigheid van een verstekeling. Een apart formulier wordt ingevuld overeenkomstig het FAL-verdrag van de IMO. Indien de verstekeling asiel wenst aan te vragen, wordt hij naar de Dienst Vreemdelingenzaken in Brussel gebracht. Als de beschikking negatief uitvalt, wordt de verstekeling naar huis gestuurd, hetzij per vliegtuig, hetzij met een schip van de maatschappij die hem naar België heeft gebracht. In dat geval staat de kapitein in voor zijn veiligheid.

Indien een verstekeling na de kennisgeving door de kapitein van het schip verdwijnt, krijgt de rederij een boete van 3.750 euro.

De Commissie werd meegedeeld dat verstekelingen aan boord onder toezicht van de politie blijven staan.

Illegale migranten die in het havengebied worden opgespoord, worden aan de lokale Antwerpse politie overgedragen.

- visumafgifte

Aan de grens worden ongeveer 7.000 visa afgegeven. Zij worden met de hand ingevuld. Alle afgegeven visa bevatten een sticker en een fiscale zegel. Voor vijf tot maximaal 50 personen, al dan niet van dezelfde nationaliteit, kunnen collectieve visa worden afgegeven.

Aanbeveling: Gezien het grote aantal visa dat wordt afgegeven, wordt aanbevolen ze elektronisch in te vullen.

d) Personeel en opleiding

Sinds de recente reorganisatie van de politie in België is de Scheepvaartpolitie verantwoordelijk voor de grenscontroles in de haven van Antwerpen. Het aantal politiefunctionarissen dat grenscontroles uitvoert, is gestegen van 60 in 1996 tot 147 in 2002.

RESTREINT UE

De taken van de Scheepvaartpolitie zijn als volgt:

- scheepvaartpolitietaken
- grenspolitietaken
- politietaken in de haven van Antwerpen
- gemeenschapspolitietaken in het havengebied.

Er zijn 3 grote afdelingen: de permanente diensten die ook aan de haven gerelateerde politietaken vervullen (100 functionarissen), de opsporingsdienst (20 functionarissen) en het linkeroeverteam (10 functionarissen), die worden geleid door commissarissen en adjunct-commissarissen, en worden ondersteund door negen man burgerpersoneel.

- De permanente diensten houden zich voornamelijk bezig met grenscontroles, toezicht, de inzet van interventieteams en rivierpolitietaken. Deze activiteiten worden 24 uur per dag, zeven dagen per week uitgevoerd.
- Het bureau grenscontrole is permanent bemand met één dispatcher en één à drie functionarissen, afhankelijk van het tijdstip.
- Het toezicht wordt permanent uitgeoefend door een team dat bestaat uit twee gespecialiseerde functionarissen. De enige taak van dit team is de uitvoering van gedetailleerde en grondige controles aan boord van schepen. De bedoeling is dat per dienst van acht uur zes schepen worden gecontroleerd (6.570 per jaar).
- De grenscontroles aan boord van schepen worden voornamelijk uitgevoerd door drie interventieteams die elk uit twee politiefunctionarissen bestaan. De interventieteams zorgen voor alle interventies, zij houden toezicht en houden illegale immigranten aan tijdens patrouilles in de haven, verlenen bijstand aan het surveillanceteam indien nodig, voeren soms gedetailleerde controles aan boord van schepen uit en verlenen bijstand bij de uitvoering van grondige controles van schepen. Zonodig kunnen de interventieteams bijstand krijgen van andere functionarissen van de SPNA.
- De rivierpolitie heeft een team bestaande uit twee of drie gespecialiseerde politiefunctionarissen. Deze patrouilleren in de haven en op de rivier, houden toezicht, verlenen zonodig het surveillanceteam bijstand, voeren gedetailleerde controles aan boord van schepen uit en verlenen bijstand bij de uitvoering van grondige controles van schepen.

Conclusie

De commissie is van mening dat het aantal personeelsleden in de haven van de Antwerpen voldoende is voor de uitvoering van de grenscontroles overeenkomstig de Schengennormen, rekening houdend met de aard van het verkeer. Als gevolg van de omvang van de haven en de verscheidenheid aan taken hebben de politiefunctionarissen evenwel te maken met een grote werkdruk.

e) Samenwerking tussen de verschillende onderdelen en diensten:

De commissie werd meegedeeld dat net als in Oostende de samenwerking tussen de verschillende betrokken autoriteiten goed was. Ook in Antwerpen kon de SPN gebruikmaken van de röntgen-apparatuur van de douane. Voorts komen de havenautoriteiten van Antwerpen, Rotterdam, Hamburg en Bremen één of twee keer per jaar bijeen.

f) Bewaking van de blauwe grens:

De Scheepvaartpolitie in Antwerpen heeft geen verantwoordelijkheid op volle zee, uitsluitend op de rivier en in de haven. Er zijn twintig radarinstallaties langs de Schelde en de dokken. Ook is er een aantal surveillancecamera's.

Particuliere bedrijven in het rivier/havengebied beschikken over een gesloten tv-circuit en bewakers en worden nauw betrokken bij veiligheidsaangelegenheden betreffende de haven en de rivier. Op beveiligingsgebied werken zij samen met de politie.

Conclusie:

De commissie merkte op dat het haven/riviergebied zeer groot is en derhalve onmogelijk volledig kan worden afgesloten; wel zijn een aantal kritieke gebieden omheind en deze kunnen tot op zekere hoogte als "veilig" worden beschouwd. Deze situatie zou kunnen worden verbeterd wanneer de politie de beveiligingsmethoden verder ontwikkelt, met inbegrip van een intensievere uitwisseling van inlichtingen met de plaatselijke autoriteiten, zoals de douane, en het inzetten van mobiele patrouilles al naargelang de risicoanalyse.

RESTREINT UE

g) EISICS (Europees Inlichtingsstelsel voor personencontrole in de zeehavens)

EISICS maakt integrerend deel uit van de procedure voor grenscontroles in de haven van Antwerpen. Dit blijkt uit het hoge aantal mededelingen dat naar andere bij het EISICS aangesloten havens wordt verstuurd. De autoriteiten deelden de commissie mee dat het EISICS de controle vergemakkelijkt en de politie voorziet van een aanzienlijke hoeveelheid belangrijke informatie die kan worden gebruikt voor het maken van een risicoanalyse. De autoriteiten deelden de commissie mee dat de doeltreffendheid van het systeem aanzienlijk zou toenemen indien het wordt geautomatiseerd.

3.1.2.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie

De Antwerpse haven wordt niet geconfronteerd met een hoge migratiedruk, aangezien er geen veerbootverbindingen zijn met niet-Schengenlanden. Het personeelsbestand is gegroeid sinds de vorige inspectie in 1996 en er zijn of worden nieuwe elektronische systemen ontwikkeld. De commissie was verheugd dat de interactie tussen de elektronische systemen heeft geleid tot een doeltreffend gebruik van de arbeidskrachten die de fysieke controles aan boord van een groot aantal schepen uitvoeren op basis van risicoanalyse. De commissie concludeert derhalve dat de Antwerpse haven aan de Schengeneisen voldoet.

De commissie is ingenomen met het feit dat de verantwoordelijke plaatselijke autoriteiten regelmatig bijeenkomen en geeft in overweging de structuur van deze samenwerking te formaliseren.

Teneinde de doeltreffendheid van de controles verder te vergroten, beveelt de Commissie aan dat:

- draagbare SIS-computers worden aangeschaft en/of SIS-computers in auto's worden geïnstalleerd,
- het nieuwe systeem voor van en aan boord gaande personen aan het SIS wordt gekoppeld,
- het EISICS wordt geautomatiseerd,
- visumstickers elektronisch worden afgegeven,
- het aantal personeelsleden periodiek wordt geëvalueerd, rekening houdend met het verkeer.

3.1.2.4 Opmerkingen van België over de locatie

geen

RESTREINT UE

3.1.3. Algemene opmerkingen, conclusies en aanbevelingen voor de Belgische zeegrens

Op basis van de inspecties in Oostende en Antwerpen heeft de commissie de indruk dat de controle van de zeegrens in België in het algemeen wordt uitgevoerd in overeenstemming met de Schengenvoorschriften.

Er zijn evenwel een aantal minder belangrijke punten, die zouden moeten worden gecorrigeerd of verbeterd. In dit verband zij verwezen naar de opmerkingen over de onderscheiden havens. Hierbij dient men voor ogen te houden dat de situering van de Belgische kustlijn illegale migranten aantrekt die proberen het UK te bereiken en dat controle in dit opzicht een zaak is van de grenscontroleautoriteiten. De commissie acht het positief dat een toekomstige herziening van de wetgeving strafbepalingen omvat met betrekking tot de verdwijning van bemanningsleden.

Met name verheugt het de commissie dat er computerprogramma's zijn ingevoerd voor de opstelling van risicoanalyse aan de hand waarvan fysieke controles op vrachtschepen worden uitgevoerd en zij steunt het algemene gebruik van dergelijke programma's.

De commissie is ook ingenomen met het feit dat het mogelijk is de namen van maximaal 15 personen tegelijk in te voeren wanneer in het NSIS en de relevante nationale registers wordt gezocht. Deze functie bespaart tijd, met name in het geval van administratieve controles van bemannings- en passagierslijsten.

De commissie is van mening dat elektronische documentlezers moeten worden ingevoerd bij alle grensdoorlaatposten die controles op veerboten uitvoeren. Uit de algemene ervaring - met inbegrip van de ervaring met de inspecties van de Belgische havens - is gebleken dat het zo goed als onmogelijk is de Schengenvoorschriften betreffende controles in het SIS naar de letter toe te passen wanneer de controles worden uitgevoerd door middel van het handmatig invoeren van persoonsgegevens in de computer.

Tenslotte wijst de commissie erop dat aandacht moet worden geschonken aan de procedures voor de controle op pleziervaartuigen.

3.1.4 Algemene opmerkingen van België over zijn zeegrens

3.2. NEDERLAND

3.2.1. Haven van Rotterdam

Datum: 4 september 2002

3.2.1.1. Presentatie

a) Locatie

De haven van Rotterdam is de grootste haven ter wereld; per jaar gaat er 320.000.000 ton vracht om. De haven beslaat een gebied van 40 km van het stadscentrum tot aan de Noordzee. De haven en het industriegebied strekken zich uit over een totale oppervlakte van 10.500 ha, waarvan 5.500 door water in beslag wordt genomen. Circa 35.000 schepen doen jaarlijks Rotterdam aan, waarvan er 25.000 onder de verantwoordelijkheid van de zeehavenpolitie vallen. In 2001 deden 5 cruiseschepen, die alle afkomstig waren uit de Schengenstaten, Rotterdam aan. Rotterdam is de belangrijkste haven van Europa voor olie en chemicaliën, containers, ijzererts, steenkool, levensmiddelen en metalen.

b) Bevoegde autoriteiten

De grenscontrole in de haven van Rotterdam wordt uitgevoerd door de zeehavenpolitie (sinds 1 september 2002 is de naam rivierpolitie veranderd in zeehavenpolitie of ZHP). De zeehavenpolitie is een van de 9 afdelingen van de Politie Rotterdam-Rijnmond en heeft de volgende taken:

- grenscontroles
- opsporing
- havenbewaking
- reacties noodsituaties
- nautische wetgeving en verordeningen
- milieu

RESTREINT UE

Terwijl de ZHP belast is met de grenscontrole in de haven van Rotterdam, is de Koninklijke Marechaussee (KMar) belast met de controle van de overige 10 maritieme grensovergangen en het kustgebied tussen deze punten. Een van deze maritieme grensovergangen is Europoort-Hoek van Holland, dat in het Rotterdams gebied is gelegen. De KMar valt onder het Ministerie van Defensie, de ZHP onder het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

c) Type controle

De ZHP heeft een computerprogramma, het zogenaamde ZUIS-programma geïntroduceerd, dat op basis van risicoanalyses de verschillende typen controle omschrijft.

Eind 1998 zijn speciale regelingen getroffen met betrekking tot het controleconcept voor verschillende typen vaartuigen. Bij deze regelingen werd een onderscheid ingevoerd tussen administratieve en fysieke controles voor verschillende typen vaartuigen. In reactie hierop werden de KMar en de ZHP verplicht hun rapportagesysteem aan te passen en nieuwe systemen te installeren. Derhalve zijn er voor 1999 en 2000 geen cijfers van de KMar beschikbaar, aangezien zij voor deze periode niet betrouwbaar zijn.

De administratieve controle, die bestaat uit het raadplegen van het SIS met betrekking tot de passagiers- en bemanningslijsten van vaartuigen, is voor vracht-, cruise-, veer- en vissersvaartuigen 100%. Fysieke controles houden in dat de immigratieautoriteit aan boord van het schip grenscontroles komt uitvoeren. In de praktijk vraagt de functionaris naar alle reis/identiteitsdocumenten van de gehele bemanning en van alle passagiers, en kan verzoeken deze personen echt te zien. De controles worden op basis van risicoanalyse uitgevoerd.

3.2.1.2. Opmerkingen over de locatie

a) Infrastructuur:

Zoals andere internationale havens is de haven van Rotterdam gemakkelijk toegankelijk; een uitzondering hierop vormen de meeste vrachtterminals, die door hekken zijn omgeven. De meeste wegen die naar de haven leiden worden gecontroleerd door de havenautoriteiten.

RESTREINT UE

Er zijn twee grensdoorlaatposten, een in het oostelijk en een in het westelijk deel van de haven. De commissie heeft de oostelijke grensdoorlaatpost bezocht.

Alle operationele en administratieve ruimten zijn gelegen op de begane grond van het hoofdgebouw. In deze ruimten voert de zeehavenpolitie risicoanalyseoperaties uit en geeft zij visa af. De ruimten waar verstekelingen worden ondergebracht, liggen in een ander gebouw, tegenover het hoofdgebouw.

Conclusie:

De gebouwen van de zeehavenpolitie aan de oostelijke grensdoorlaatpost voldoen aan de Schengennormen en lenen zich voor een efficiënte grenscontrole. De commissie merkte op dat de uitgestrektheid van het Rotterdamse havengebied het onmogelijk maakt dit gebied met hekken te omgeven, en dat mobiele eenheden de enige manier zijn om illegale activiteiten op het spoor te komen. De commissie onderstreept daarom het belang van op risicoanalyse gebaseerde operaties.

b) Uitrusting

Alle administratieve procedures met betrekking tot de grenscontrole geschieden in het hoofdgebouw van de zeehavenpolitie. Voor documentonderzoek is de volgende uitrusting aanwezig: UV-lampen, een Retro-Check Compact en vergrootglazen. Bovendien heeft elke functionaris een eigen uitrusting die Schengenstempels, UV-lampen en vergrootglazen (x8) omvat. De functionarissen hebben tevens een lokaal handboek op zakformaat met daarin verscheidene regelingen betreffende grenscontrole. Het Edison-systeem, alsook specimens van paspoorten, zijn beschikbaar om paspoorten met echte exemplaren te vergelijken.

In het kantoor waren verscheidene terminals beschikbaar voor raadpleging van het SIS en van nationale registers. Het Gemeenschappelijk Handboek was echter niet beschikbaar ¹.

Het kantoor geeft circa 7000 visa per jaar af, alle langs elektronische weg. Voor dagelijks gebruik zijn niet meer dan 200 stickers beschikbaar, terwijl de rest ligt opgeslagen in een safe.

¹ Na het bezoek werd de commissie meegedeeld dat het Gemeenschappelijk Handboek kan worden geraadpleegd in de terminals bij elke werkplek binnen en buiten het kantoor. Niet elke functionaris is hier echter van op de hoogte. Zo spoedig mogelijk zullen alle grenscontrolefunctionarissen hiervan in kennis worden gesteld.

RESTREINT UE

De zeehavenpolitie heeft aan de hand van de IMO FAL-formulieren 5 en 6 speciale software ontwikkeld voor lijsten van bemanningsleden, passagiers en verstekelingen. Deze formulieren zijn op het internet beschikbaar (www.dutch-immigration.nl). Deze lijsten kunnen per e-mail of fax worden verzonden. In de toekomst zal deze informatie via het ZUIS-systeem, dat het SIS en de nationale registers automatisch raadpleegt, worden verzameld. De ZUIS-software is speciaal ontwikkeld om de risicoanalyse te baseren op alle beschikbare informatie, de lijst van bemanningsleden inbegrepen.

De autoriteiten hebben op het internet een ander systeem, DIRK genaamd, waarmee alle noodzakelijke informatie over inkomende en vertrekkende vaartuigen kan worden verzameld.

De zeehavenpolitie gebruikt het EISICS-systeem alleen wanneer de autoriteiten in andere Schengenhavens die met het systeem zijn verbonden, in kennis moeten worden gesteld.

De politie heeft toegang tot het Lloyds' Sea Searcher System.

In de Rotterdamse haven beschikt de ZHP over de volgende technische uitrusting: 38 voertuigen, 14 patrouillevaartuigen (waarvan er 4 in volle zee kunnen worden gebruikt). De voertuigen en vaartuigen hebben mobiele datacommunicatie-uitrusting zoals ZUIS, walkie-talkies, telefoon, radar, videocamera's en nachtzichtapparatuur. Zo nodig kan een helikopter van het Korps Landelijke Politiedienst (KLPD) worden gebruikt.

De commissie beveelt aan dat:

- **Het Gemeenschappelijk Handboek op alle locaties waar grenscontroles worden uitgevoerd, beschikbaar is (zie voetnoot bladzijde 26);**
- **de politie over meer geavanceerde apparatuur beschikt om in het tweedelijnskantoor valse of vervalste documenten te onderzoeken ¹;**

¹ De Nederlandse autoriteiten hebben de commissie na het bezoek meegedeeld dat op de begroting van de ZHP voor 2003 geld is uitgetrokken voor meer geavanceerde apparatuur voor het onderzoeken van valse of vervalste documenten in het tweedelijnskantoor, en ook voor beter functionerende UV-lampen.

RESTREINT UE

c) Personeel en opleiding

Op het moment dat de commissie zijn bezoek aflegde, had de Zeehavenpolitie Rotterdam-Rijnmond 347 personeelsleden:

- directeur (1)
- adjunct-directeur (1)
- managementondersteuning (6)
- staf (27)
- basispolitiezorg eenheid-havengebied - Oost (70)
- basispolitiezorg eenheid-havengebied - West (90)
- afdeling recherche (56)
- afdeling grensbewaking (60 BOA's)
- operationeel ondersteunende eenheid (36)

De beampten van de grensbewakingseenheid (BOA's of buitengewone opsporingsambtenaren) zijn geen politiefunctionarissen, maar burgers met beperkte politiebevoegdheden, d.w.z. uitsluitend met betrekking tot de toepassing van de vreemdelingenwet en binnen het havengebied.

De oostelijke en westelijk grensdoorlaatposten zijn op 24-uursbasis bemand met minimaal twee teams met elk 2 functionarissen. Het centraal kantoor grensbewaking is, afhankelijk van het tijdstip, met 1 tot 4 functionarissen bemand.

Er bestaat een mogelijkheid van onderlinge bijstand binnen de negen afdelingen van politie Rotterdam-Rijnmond, maar het is vaker de ZHP die de andere afdelingen bijstaat (b.v. bij voetbalwedstrijden).

Opmerking: **De commissie werd er van in kennis gesteld dat het met de beschikbare middelen mogelijk is een fysieke controle van meer dan 60% van de inkomende vaartuigen en 20-30% van de vertrekkende vaartuigen uit te voeren. Daarom acht de commissie de middelen, gezien de aard van het verkeer, voldoende om aan de Schengeneisen te voldoen. Wanneer het personeel dikwijls voor andere politieactiviteiten dan grenscontrole wordt ingezet, wordt een reëvaluatie van het aantal personeelsleden aanbevolen.**

RESTREINT UE

Opleiding

Zoals boven vermeld telt de ZHP zowel politiefunctionarissen als grensbewakingsassistenten (BOA's).

- Alle politiefunctionarissen volgen de basispolitieopleiding, waarin gedurende vier jaar theorie en praktijk worden gecombineerd.

Bij toetreding tot de zeehavenpolitie krijgen de politiefunctionarissen een bijkomende opleiding van zes maanden, waaronder een speciale opleiding van drie weken betreffende zeegrenscontrole die zowel de theorie als de praktijk van de vreemdelingenwetgeving alsook andere zaken omvat. De zeehavenpolitie heeft deze opleiding zelf ontwikkeld, aangezien er geen algemene nationale opleiding is inzake grenscontrole.

Na het opleidingsprogramma van drie weken werken de nieuwe politiemensen twee à drie maanden met een ervaren politiefunctionaris.

- De BOA's zijn burgers die een opleiding krijgen van 4 tot 6 maanden, waarin, overeenkomstig de vreemdelingenwet, alle aspecten van de grenscontrole aan de orde komen. Na deze opleiding kunnen de BOA's allerlei politiebevoegdheden overeenkomstig de vreemdelingenwet uitoefenen, zij dragen echter geen wapens en werken nooit op de patrouillevaartuigen.

d) Procedures van de grenscontrole:

De commissie werd meegedeeld dat de zeehavenpolitie in Rotterdam op basis van risicoanalyse vijf soorten grenscontroles uitvoert. De risicoanalyse betreft de volgende aspecten: de vlag van het vaartuig, de haven van herkomst van het vaartuig, het land van registratie van het vaartuig, de nationaliteit van de bemanning, schepen die volgens informatie een hoog risico inhouden, het risico verbonden met de scheepsagent en tenslotte het risico van de ankerplaats.

RESTREINT UE

De risicoanalyse wordt uitgevoerd via het ZUIS-programma, dat onder meer een controle op de lijst van bemanningsleden in NSIS omvat (deze functie zou één maand na het bezoek operationeel worden) en de nationale databank. Daarnaast behelst het programma een databank betreffende de geschiedenis van het vaartuig en de achtergrond van de scheepsagenten. Het vermeldt of het schip eerder Rotterdam heeft aangedaan, of het gecontroleerd is, het resultaat van de controle en of er een risicoanalyse is gedaan met betrekking tot de bovengenoemde risico-elementen. In de toekomst zal er een automatische koppeling met EISICS bestaan.

Overeenkomstig de bovengenoemde risicocriteria zijn er vijf verschillende grenscontroles:

- 1.- A-check: een brede controlemaatregel, waarbij 10-20 politiemensen aan boord gaan van verdachte vaartuigen. Een dergelijke check wordt van tevoren gepland en wordt in samenwerking met de douane uitgevoerd op basis van het speciale risico dat het vaartuig inhoudt. Deze controle duurt ongeveer een halve dag. Het aantal A-checks is beperkt; gangbaar is tot twee A-checks per week.
- 2.- B-check: voor schepen met een verhoogd risico. Dit is een fysieke controle aan boord met een 100% check van documenten en ten minste 50% + 1 individuele controle van bemanningsleden. Volgens interne normen van de IND ¹ moet ten minste 50% van de inkomende schepen (circa 40 schepen per dag) op deze manier worden gecontroleerd. Het comité werd meegedeeld dat de ZHP thans circa 65% van alle inkomende schepen controleert.
- 3.- C-check: deze controles worden uitgevoerd op schepen met een geringer risico. De grensoverschrijdingsdocumenten worden zonder individuele controle vergeleken met de lijst van bemanningsleden.
- 4.- D-check: dit is een zuiver administratieve check die wordt uitgevoerd op alle inkomende vaartuigen.
- 5.- E-check: deze check wordt uitgevoerd op cruiseschepen en bestaat uit een 100% administratieve check, en een individuele check van 30% van de in- en uitgaande passagiers.

De commissie werd meegedeeld dat de lijst van bemanningsleden aan de ZHP moet worden toegezonden wanneer het vaartuig de territoriale wateren (12 zeemijlen) bereikt, of ten minste zes uur op voorhand ². Wanneer de kapitein niet aan deze verplichting voldoet kan een boete van 75 euro worden opgelegd.

¹ De IND herziert thans het percentage van deze norm.

² De Nederlandse autoriteiten hebben er na het bezoek op gewezen dat de woorden "ten minste zes uur op voorhand" moeten worden geschrapt, aangezien zij niet correct zijn en niet voorkomen in de nationale wetgeving.

RESTREINT UE

De politie stelde de commissie ervan in kennis dat het, aangezien de nationale wetgeving de kapitein van een uitgaand vaartuig er niet toe verplicht de lijst van bemanningsleden en de passagierslijst bij vertrek te overhandigen, moeilijk is informatie te verkrijgen over de samenstelling van de bemanning bij vertrek van een schip. De IND heeft de commissie echter meegedeeld dat de wet voorziet in een verplichting tot kennisgeving van alle wijzigingen in de samenstelling van de bemanning.

De commissie werd meegedeeld dat thans 30% van alle uitgaande schepen wordt gecontroleerd (de nationale norm is 20%), met een 50% controle van de bemanningsleden. De commissie vernam tevens dat van de 400.000 bemanningsleden die de haven van Rotterdam binnenkomen, er slechts 50 zijn verdwenen.

Met betrekking tot het walverlof krijgt de bemanning na een inreiscontrole toegang tot het havengebied. Als de politiefunctionarissen deze controles niet binnen 6 uur na aankomst van het schip uitvoeren, mag de bemanning aan wal gaan. De bemanningsleden die aan wal gaan, zijn niet in het bezit van enige documentatie (paspoort of zeemansboekje). Hier doet zich de vraag voor of dit verenigbaar is met het Gemeenschappelijk Handboek.

Als een vrachtschip passagiers vervoert, geldt voor hen een grenscontrole aan boord. Visumplichtige passagiers dienen een visum te hebben, dat zij voor de aanvang van de reis moeten hebben verkregen, wanneer zij aan wal willen. Aan families van bemanningsleden kan bij aankomst een visum worden verstrekt.

Personen aan boord van pleziervaartuigen moeten zich bij aankomst aan de grensdoorlaatpost melden. Op ad hoc-basis vindt surveillance en extra controle plaats aan boord van pleziervaartuigen.

- Visumprocedure

Een speciale databank, het zogenaamde VISA-Informatiesysteem, is beschikbaar aan de Schengendoorlaatpost, zodat hier aan de grens de visa kunnen worden afgegeven. Hiertoe wordt thans een speciale stickerprinter getest die, als de proef positief uitvalt, althans in het Rotterdams gebied, de standaardsticker zal produceren. Collectieve visa kunnen worden afgegeven voor groepen van 5 tot 50 personen van één of zelfs van verschillende nationaliteiten. Wanneer een zeeman van boord wil gaan en in Nederland wil blijven voor een vakantie, kan hem een visum van het type C worden verstrekt, dat kan worden verlengd tot maximaal 3 maanden. Deze procedure komt niet overeen met de Schengenbepalingen voor het afgeven van visa aan de grens. Zeelui die in het bezit zijn van een zeemansboekje hebben een doorreisvisum nodig wanneer voor hun land een visumregeling geldt.

De commissie werd meegedeeld dat er voor een lid van de bemanning dat een verlopen paspoort heeft, drie oplossingen mogelijk zijn. Hij kan naar de ambassade gaan om het document te laten verlengen. Als de ambassade niet beschikbaar is, en de persoon via de Benelux-landen moet doorreizen, wordt een speciaal laissez passer gemaakt, dat door de politie wordt afgestempeld. Als de persoon doorreist via andere Schengenlanden, wordt op een afzonderlijk blad een visum afgegeven.

e) Samenwerking tussen de verschillende onderdelen en diensten:

Er bestaat een praktische samenwerking tussen de verschillende diensten die bij de havenactiviteiten zijn betrokken. De wijze waarop de dagelijkse samenwerking tussen de betrokken autoriteiten moet worden geregeld is niet duidelijk gestructureerd. De commissie kreeg van de zeehavenpolitie te horen dat de samenwerking tussen douane- en havenautoriteiten goed is, terwijl die met de Koninklijke Marechaussee voor verbetering vatbaar is. De commissie beveelt aan dat de betrokken autoriteiten regelmatig gezamenlijk vergaderen met het oog op de planning

f) Surveillance van het havengebied

De surveillancenormen zijn als volgt.

Dagelijks maakt een vaartuig langs de kustlijn een patrouillevaart op zee. Deze surveillance wordt aangevuld door een autopatrouille van vier uur langs de kustlijn, eenmaal per dag. In de praktijk is dit niet altijd mogelijk, en levert deze landpatrouille ook geen belangrijke resultaten op. Het grootste deel van het gebied heeft bewaking met radar en een gesloten televisiecircuit, maar noch de ZHP, noch de KMar heeft rechtstreeks toegang tot deze technische middelen. De informatie is echter op aanvraag verkrijgbaar.

De surveillance van de dokken via het gesloten tv-circuit is in handen van particuliere bedrijven, maar is voor de politie op verzoek verkrijgbaar.

g) EISICS (Europees inlichtingensysteem voor personen in de zeehavens)

De commissie werd meegedeeld dat EISICS een goed systeem is; door onvoldoende gebruik door andere landen blijft het resultaat echter beperkt.

3.2.1.3. Conclusies en aanbevelingen voor de locatie

De grenscontrole en surveillance in de haven van Rotterdam worden uitgevoerd overeenkomstig de Schengeneisen. Het aantal personeelsleden is, met name door het inzetten van BOA's voor grenscontroleactiviteiten, aanzienlijk toegenomen. Deze BOA's hebben echter beperkte bevoegdheden, hetgeen hen soms kan hinderen bij hun grenscontroles. De commissie staat tevens positief tegenover het gebruik van moderne technologieën, met name het ZUIS-systeem, en ook het gebruik van het Sea Searcher systeem. Het ZUIS-systeem, dat de ZHP heeft ontwikkeld, levert een hoge norm van risicoanalyse op; het stemt de commissie tot voldoening dat het ZUIS-systeem zal worden gekoppeld aan het SIS en de nationale registers. Dit systeem zou als voorbeeld kunnen dienen van een moderne high-techuitrusting die de taken van de grenscontrolefunctionarissen aanzienlijk vergemakkelijkt. De ZHP heeft tevens speciale software ontwikkeld voor lijsten van bemanningsleden, passagiers en verstekelingen, waarvan de formulieren op het Internet verkrijgbaar zijn. Gedurende het bezoek werd enige controversiële informatie ontvangen met betrekking tot de controle van de lijsten van bemanningsleden bij vertrek ¹. De commissie heeft de indruk dat de samenwerking tussen de grenscontroleautoriteiten kan worden verbeterd, onder meer door het organiseren van regelmatige gezamenlijke vergaderingen en de interactie van systemen.

De commissie doet tenslotte de onderstaande aanbevelingen:

- betere verspreiding van het Gemeenschappelijk Handboek;
- regelmatige gezamenlijke vergaderingen van de verschillende verantwoordelijke autoriteiten, en mogelijk het institutionaliseren van de structuur van dergelijke vergaderingen,
- meer geavanceerd materiaal voor de tweedelijscontrole (zie voetnoot blz. 27),
- informatisering van het EISICS-systeem,
- afgifte van visa aan de grens overeenkomstig de Schengenbepalingen.

3.2.1.4. Opmerkingen van Nederland over de locatie

Geen

¹ De Nederlandse autoriteiten stelden de commissie na het bezoek ervan in kennis dat de informatie omtrent mogelijke veranderingen in de samenstelling van de bemanning aan de ZHP moet worden toegezonden.

3.2.2 Hoek van Holland en Europoort

Datum: 5 september 2002

3.2.2.1 Presentatie

a) Locatie

- Hoek van Holland

De haven van Hoek van Holland is een grensdoorlaatpost aan de Maas, ongeveer 30 km buiten het centrum van Rotterdam, naast een spoorwegstation. In deze haven worden alleen passagiersveerboten, vrachtveerboten en vrachtschepen afgehandeld. De vrachtveerboten (4 per dag) en de passagiersveerboten (1 per dag) varen van Hoek van Holland naar Harwich en naar Killingholme in het UK. Voorts vertrekt er twee keer per dag een passagiersveerboot (catamaran). De grensdoorlaatpost is 24 uur per dag bemand en gelegen in de Stena-terminal.

Per jaar arriveren en vertrekken zo'n 2 miljoen passagiers via Hoek van Holland.

- Europoort

De grensdoorlaatpost Europoort is gelegen op Rozenburg op de linkeroever van de Maas, tegenover de haven van Hoek van Holland. De post ligt op 15 minuten varen van Hoek van Holland. De vracht- en veerboten varen op Hull, Teesport en Felixstowe (UK).

b) Bevoegde autoriteiten

De Brigade Hoek van Holland van de KMar is verantwoordelijk voor de grenscontrole in de haven van Hoek van Holland en Europoort.

3.2.2.2 Opmerkingen over de locaties

- Hoek van Holland

a) Infrastructuur

Er zijn twee centrale controlehokjes voor de controle van uitgaande personenauto's. Elk hokje heeft twee werkstations. Voertuigen passeren de controle via 4 rijstroken, zonder dat een scheiding plaatsvindt in EU en niet-EU. Er is slechts één hokje, met twee werkstations, voor de controle van inkomende voertuigen.

Vrachtwagens en bussen worden gecontroleerd aan een centraal controlehokje bij vertrek en twee afzonderlijke hokjes bij aankomst.

Bij de veerbootterminal zijn twee hokjes, elk met twee werkstations voor uitgaande voetgangers. Eén van deze hokjes was ten tijde van het bezoek niet in gebruik.

Er zijn twee mogelijkheden voor de controle van inkomende passagiers die per veerboot aankomen:

Er zijn twee controlehokjes met 3 werkstations op de eerste verdieping, die kunnen worden gekoppeld aan een voetbrug naar de veerboot.

De commissie kreeg te horen dat het overgrote deel van de passagiers via deze voetbrug aankomt.

Als de veerboot verderop aanmeert, worden de passagiers per bus naar de terminal vervoerd en naar een balie geleid naast de controlehokjes die voor de controle van uitgaande passagiers worden gebruikt. Dezelfde procedure geldt voor passagiers die per vrachtschip aankomen.

Er is geen infrastructuur om te voorkomen dat passagiers de terminal verlaten zonder te zijn gecontroleerd. De passagiers arriveren van achter de hokjes voor de uitgangscontrole. De controlerende ambtenaar kan de wachtende passagiers niet zien aankomen. Bovendien is de informatie op de schermen van de SIS-computers zichtbaar voor de aankomende passagiers. In de terminal op de eerste verdieping waren op de vloer aanduidingen ("Euro" en "Non-Euro") aangebracht om een onderscheid te maken tussen passagiers uit EU-landen en niet-EU-landen. De commissie kreeg te horen dat ongeveer 95% van alle passagiers onderdaan van de EU was. Buiten de terminal zijn echter voor de controle van voertuigen dergelijke tekens niet aangebracht.

RESTREINT UE

De terminal van de autoveerboot is volledig omgeven door een twee meter hoge afrastering. De omheining is beveiligd door een systeem dat bij aanraking een elektronisch signaal geeft aan de autoriteiten.

Er is ook een systeem met infraroodcamera's (ongeveer 6 à 7 camera's).

b) Uitrusting

Alle werkstations die op het moment van het bezoek in gebruik waren, waren voldoende uitgerust met een SIS-computer, een UV-lamp, een retroviewer en vergrootglazen.

Elke balie beschikte over digitale camera's voor documentatiedoeleinden.

In het tweedelijskantoor, op de begane grond van de terminal dichtbij de uitgangscontrole, waren een UV-lamp, een Retro-check Compact, Edison, een microscoop (x 20) en een Waldmannbox beschikbaar. In dit kantoor zijn ook de visumstickers opgeslagen. De commissie werd meegedeeld dat in het derdelijnskantoor in het politiebureau een Projectina-apparaat voor het bestuderen van documenten aanwezig is.

Bij navraag door de commissie bleek dat de ambtenaren tijdens hun werk niet beschikten over het Gemeenschappelijk Handboek en de bepalingen van de Schengenuitvoeringsovereenkomst. De ambtenaar deelde de commissie mee dat deze teksten zo nodig beschikbaar zijn in het politiebureau, dat op een paar honderd meter van de grensdoorlaatpost gelegen is.

Conclusie

De commissie stelde vast dat de terminal van Hoek van Holland voldoet aan de Schengen-vereisten zowel wat infrastructuur als uitrusting betreft. De balie naast de hokjes voor uitgangscontrole voor aankomende passagiers van vrachtschepen en van andere veerboten die per bus naar de terminal worden vervoerd, is verkeerd gelegen; er is daar ook geen infrastructuur om te voorkomen dat passagiers de terminal verlaten zonder te zijn gecontroleerd.

De commissie beveelt aan dat meer en betere aanduidingen worden aangebracht met "EU, EEA and CH" enerzijds, en "All Passports" anderzijds. Voorts beveelt de commissie aan dat het Projectina-apparaat voor het bestuderen van documenten in het tweedelijskantoor wordt geplaatst, en dat ook het Gemeenschappelijk Handboek beschikbaar is. Het beveelt ook aan apparaten te installeren voor het lezen van machineleesbare paspoorten.

RESTREINT UE

- EUROPOORT

De terminal van P&O is omgeven door een twee meter hoge omheining waar echter, gezien de constructie, gemakkelijk overheen kan worden geklommen.

Er is geen camerabewaking in die zone.

a) Infrastructuur

In de terminal bevinden zich twee hokjes met elk één werkstation die zowel voor uitgangs- als ingangscontrole worden gebruikt. Ze zijn verkeerd gelegen aangezien de ambtenaren de inkomende of uitgaande passagiers niet kunnen zien aankomen. Op de hokjes staat "Non EU + EU/EER" en "EU/EER", maar de plaatsing van deze aanduidingen is verre van optimaal.

Bij vertrek worden voertuigen gecontroleerd aan twee hokjes met elk twee werkstations (waarvan er op het moment van het bezoek maar één was bemand). Bij binnenkomst zijn er twee hokjes met elk twee werkstations (waarvan er op het moment van het bezoek maar drie in gebruik waren).

De hokjes voor de uitgangscontrole van voertuigen waren niet op slot en de computers stonden daar onbeheerd.

Conclusie

De ligging van de controlehokjes in de terminal is niet geheel bevredigend en zou opnieuw moeten worden gezien, aangezien passagiers recht op de hokjes zouden moeten komen aanlopen en de politieambtenaren de rij passagiers van voren moeten kunnen zien om de wachtende passagiers op te kunnen nemen. De commissie beveelt aan de hokjes anders binnen de terminal te plaatsen en de controlehokjes en andere ruimtes op slot te doen wanneer ze niet worden gebruikt. De commissie is echter tevreden over de algemene infrastructuur in de terminal van P&O.

RESTREINT UE

b) Uitrusting

Alle controlehokjes (maar niet alle werkstations) waren uitgerust met computers om de nationale registers en de N-SIS te raadplegen, en met UV-lampen, retroviewers en vergrootglazen.

In het tweedelijskantoor op de begane grond waren een UV-lamp, een Retro-check Compact, Edison, een microscoop (x 21) en een Waldmannbox aanwezig.

De visumstickers waren veilig opgeborgen in een kluis. Het Gemeenschappelijk Handboek was beschikbaar, echter zonder de bijlagen.

Conclusie

De commissie is van oordeel dat de uitrusting voldoet aan de vereisten gezien de nationaliteit van de passagiers en hun aantal. Er zou echter een meer bijgewerkte en vollediger versie van het Gemeenschappelijk Handboek beschikbaar moeten zijn.

c) Personeel en opleiding

- Personeel

Het totale aantal KMar-ambtenaren in Hoek van Holland en Europoort bedraagt 77, maar de commissie kreeg te horen dat het feitelijke aantal op de datum van het bezoek slechts 65 was.

De operationele werkzaamheden van de brigade van Hoek van Holland staat onder leiding van een operationeel commandant, die algemeen commandant is van 6 operationele teams. Deze teams bestaan uit een teamleider en 7 à 8 ambtenaren.

Overdag hebben 3 teams dienst, maar niet tegelijkertijd. 's Nachts hebben slechts 1 teamleider en 2 ambtenaren dienst. 's Avonds laat en 's middags overlappen de teams elkaar om over voldoende personeel te beschikken om de controles uit te voeren.

De commissie was aanwezig bij een uitgangscontrole voor de snelle veerboot in Hoek van Holland. Deze werd uitgevoerd door 2 ambtenaren in het uitgangshokje voor voetgangers, 2 ambtenaren voor de controle van uitgaande voertuigen, 2 ambtenaren voor de controle van uitgaande vrachtwagens en 2 ambtenaren voor de tweedelijscontrole.

RESTREINT UE

Na voltooiing van de uitgangscntrole van de snelle veerboot in Hoek van Holland vertrokken 4 ambtenaren onmiddellijk per boot voor de ingangscntrole van de veerboot van P&O uit Hull in Europoort. Deze geschiedde door 2 ambtenaren voor de ingangshokjes voor voetgangers, 2 ambtenaren voor de controle van inkomende voertuigen en 1 ambtenaar voor de controle van inkomende vrachtwagens.

Conclusie

Op het moment van het bezoek was voor de controles aan de grensdoorlaatpost van Hoek van Holland en Europoort voldoende personeel ingezet om te voldoen aan de Schengen-voorschriften. Dit was mogelijk door ambtenaren van de ene grensdoorlaatpost naar de andere te sturen. De commissie wijst erop dat dit tot problemen kan leiden als een veerboot met vertraging uit Hoek van Holland vertrekt.

De commissie had de indruk dat de Koninklijke Marechaussee een uitgebreid takenpakket heeft en vaak veel tijd kwijt is met het zich verplaatsen tussen de twee grensdoorlaatposten, en dat de uitvoering van deze taken derhalve moeizamer wordt bij een personele bezetting van 65 in plaats van 77. Benadrukt wordt dat deze personele bezetting niet groot genoeg is om soepel te kunnen inspelen op onvoorziene omstandigheden, zoals een groot aantal verdachte documenten en een toename van het verkeer.

- Opleiding

De ambtenaren van de Koninklijk Marechaussee krijgen een basispolitieopleiding van 1 jaar.

Bij stationering aan een grensdoorlaatpost krijgen de ambtenaren een aanvullende opleiding van 3 weken. Na deze opleiding krijgen de ambtenaren andere specifieke cursussen zoals vreemde talen, en uitgebreide cursussen in grenscontrole en fraudedetectie.

d) Procedures voor de grenscontrole

Hoek van Holland

- vrachtschepen en veerboten worden onderworpen aan een volledige administratieve controle. Dit houdt een controle in van de bemanningslijst in het N.SIS-systeem en in het nationaal opsporingssysteem (ops);
- op basis van een risicoanalyse worden fysieke controles van personen (individuele controle) aan boord van vrachtschepen uitgevoerd;
- in de terminal van de Stena Line moeten uitgaande passagiers hun reisdocumenten overleggen om hun instapkaart te verkrijgen. Vervolgens worden ze onderworpen aan een uitgangscontrole bij de twee hokjes van de grenspolitie op de begane grond van de terminal;
- wanneer illegale immigranten worden ontdekt in het havengebied, worden ze overgedragen aan de lokale politie;
- controle van voertuigen:

De inzittenden van auto's worden gecontroleerd in een speciale omheinde ruimte van de haven waar twee hokjes voor uitgangs- en ingangscontrole staan. Er is geen scheiding van EU- en niet-EU-onderdanen.

De commissie kreeg te horen dat buspassagiers niet worden verplicht om voor controle uit te stappen. Deze passagiers worden gecontroleerd in de bus, hetgeen niet in overeenstemming is met punt 3.4.4.5, onder d), van het Gemeenschappelijk Handboek: "Passagiers van autobussen dienen als voetgangers te worden behandeld. Voor het verrichten van de controles dienen deze personen de reisbus te verlaten.";

- controle van vrachtwagens:

Er is een speciaal hokje voor de grenscontrole van vrachtwagenchauffeurs. Personeelsleden van het vervoersbedrijf controleren de vrachtwagens om te voorkomen dat illegale immigranten aan boord van het schip komen.

RESTREINT UE

Er worden visa, ook collectieve visa, afgegeven. Eén van de ambtenaren verklaarde dat deze collectieve visa kunnen worden afgegeven aan personen van verschillende nationaliteiten, en dat er geen beperking qua aantal personen geldt. Ook kunnen noodpaspoorten worden afgegeven aan Nederlandse onderdanen met een verlopen paspoort. Aan buitenlandse passagiers met een verlopen paspoort kan voor de duur van hun verblijf in Nederland een bijzonder doorlaatbewijs/laissez-passer worden uitgegeven, dat bij het verlaten van het land bij de autoriteiten moet worden ingeleverd.

EUROPOORT

In de terminal van Europoort arriveert en vertrekt dagelijks één passagiers- annex vrachtveerboot (de grootste ter wereld). De dagelijkse aankomst is om 8.15 uur en het vertrek is om 19.00 uur. De deskundigen werd verteld dat de lijst van bemanningsleden en passagiers 3 à 9 uur van te voren aan de KMar wordt toegestuurd.

Tijdens het bezoek werd een inkomende veerboot gecontroleerd.

Er zijn twee controlehokjes voor voetgangers en buspassagiers: één voor EU-onderdanen, en één voor "EU and NON EU"-onderdanen. Deze hokjes worden zowel voor inkomend als uitgaand verkeer gebruikt, hetgeen voldoende is gezien de tijdspanne tussen aankomst en vertrek. Tijdens het bezoek waren twee deuren waarlangs men de terminal kan betreden, niet op slot.

De commissie zag dat paspoorten van twee onderdanen van de Verenigde Staten niet in het SIS werden gecontroleerd.

De commissie merkte ook op dat 3 motorrijders die bij het hokje voor de ingangscontrole buiten de terminal aankwamen, werden gecontroleerd met hun helm op, zodat een vergelijking met de foto's op de reisdocumenten niet mogelijk was.

De hokjes voor de uitgangscontrole waren niet op slot, hoewel binnen computers stonden. Voorts werd verklaard dat bij uitgaande passagiers personeel van de maatschappij de eerste controle van kaartjes en paspoorten uitvoert, en dat daarna de grenscontrole plaatsvindt.

RESTREINT UE

De vrachtwagens worden ter plaatse gecontroleerd op het moment dat de vrachtwagen het schip verlaat. Er is geen controlehokje. Minimaal 95% van de chauffeurs is onderdaan van de EU.

Raadpleging van SIS vindt plaats via radiocontact.

Het laadterrein voor uitgaande vrachtwagens wordt bewaakt door bewakingspersoneel van de rederij, dat patrouilleert met honden.

Visumstickers worden bij afgifte met de hand ingevuld.

e) Samenwerking tussen de verschillende onderdelen en diensten

De samenwerking met de havenpolitie van Rotterdam werd omschreven als goed. Jaarlijks vinden vergaderingen plaats met de burgemeester, het OM en de twee politieautoriteiten.

3.2.2.3 Conclusies en aanbevelingen over de locaties

Hoek van Holland is een gevoelig punt voor illegale immigratie gezien de korte reistijd van de catamaran, de relatief goedkope reis en de aanwezigheid van de spoorlijn. De procedures voor de controle van passagiers die per bus van de veerboot naar de terminal worden vervoerd, zijn van dien aard dat passagiers de controles kunnen omzeilen. Voorts wordt de controle van buspassagiers niet volgens het Gemeenschappelijk Handboek uitgevoerd.

In het algemeen merkte de commissie op dat de infrastructuur en de uitrusting in Hoek van Holland en Europoort voldoende zijn om de grenscontroles volgens de Schengennormen uit te voeren. De plaats van sommige hokjes, met name die voor voetgangers in de terminal van Europoort, moet opnieuw worden gezien.

De totale personeelsbezetting van de KMar (77) is voldoende om de reizigersstromen in de havens van Hoek van Holland en Europoort aan te kunnen, met name omdat de meeste passagiers aankomen en vertrekken op verschillende tijdstippen, zodat de personele middelen geconcentreerd op één plaats kunnen worden ingezet. Dit is mogelijk door de ambtenaren tussen beide grensdoorlaatposten te laten pendelen. Deze situatie kan echter tot problemen leiden indien de veerboot van Hoek van Holland te laat vertrekt. Op het moment van het bezoek was de personeelsbezetting 65, wat vrij weinig lijkt.

RESTREINT UE

De commissie doet de volgende aanbevelingen:

- de plaats van de controlehokjes in Europoort wijzigen zodat de ambtenaar de inkomende en uitgaande passagiers kan zien aankomen;
- meer en betere aanduidingen met "EU/EEA/CH" en "all passports" aanbrengen om de passagiersstromen te scheiden;
- regelmatig de personeelsbezetting evalueren met het oog op het reizigersverkeer;
- apparaten installeren voor het lezen van machineleesbare paspoorten;
- de omheining in de terminal van Europoort verbeteren door het aanbrengen van technisch toezicht;
- betere verspreiding van het Gemeenschappelijk Handboek;
- regelmatige gezamenlijke vergaderingen van de diverse verantwoordelijke autoriteiten beleggen.

3.2.2.4 Opmerkingen van Nederland over de locaties

Geen.

RESTREINT UE

3.2.3 Haven van Amsterdam - IJmond (IJmuiden)

Datum: 5 september 2002

3.2.3.1 Presentatie

a) Locatie

De haven van Amsterdam - IJmond, die gelegen is aan het Noordzeekanaal, beslaat 18 zeemijl van de sluizen in IJmuiden tot Amsterdam. De kustlijn heeft een lengte van ongeveer 11 zeemijl. Het verkeer is divers: veer- en vrachtboten, vissers- en plezierboten en cruiseschepen. Nabij de jachthaven wordt een nieuw havengebied aangelegd, waar een geplande veerbootverbinding naar Great Yarmouth zal aanmeren. Op dit ogenblik is er al een dagelijkse veerbootverbinding met Newcastle. Deze verbinding is in handen van de DFDS-scheepvaartmaatschappij.

Het cruiseschipseizoen ligt vooral tussen april en oktober (ongeveer 100 aankomsten per jaar).

b) Bevoegde autoriteiten

De havencontrole in de haven van IJmond wordt uitgevoerd door de brigade Amsterdam - IJmond van de Koninklijke Marechaussee.

3.2.3.2 Opmerkingen over de locatie

a) Infrastructuur:

Voetgangers die aankomen en vertrekken worden aan dezelfde controlehokjes gecontroleerd en elk controlehokje beschikt over een werkstation. Dit is mogelijk omdat er geen veerboten tegelijk aankomen en vertrekken, maar daardoor kan de controleambtenaar de aankomende of vertrekkende passagiers niet zien komen. Er is geen scheiding tussen de EU- en niet-EU-passagiers.

RESTREINT UE

Er zijn twee centrale hokjes met elk twee werkstations voor de controle van voertuigen.

Het hele gebied was goed omheind en bewaakt door de scheepvaartmaatschappij. Er was echter geen videobewaking aanwezig in de terminal.

Er is geen kantoor in de terminal om een tweedelijscontrole uit te voeren. De noodzakelijke controles worden uitgevoerd in het politiehoofdkwartier dat dichtbij de terminal gelegen is.

Het hoofdkwartier van de KMar Amsterdam/IJmond ligt dichtbij de terminal en is goed beveiligd. Hierin zijn het tweedelijskantoor, het operationeel centrum, een ruimte voor administratieve bewaring, twee cellen en een kamer voor antropometrische operaties ondergebracht.

Conclusie:

Het Commissie is van oordeel dat deze voorzieningen voldoen aan de Schengenvereisten, rekening houdend met de intensiteit en de nationaliteiten van de passagiersstromen. De plaats van de hokjes voldoet niet helemaal; zij zouden moeten worden heringericht om de ambtenaren uitzicht te bieden op de passagiers. Tevens moeten er afscheidingen komen tussen de verschillende passagiersstromen.

b) Uitrusting:

De hokjes zijn uitgerust met een SIS-terminal en UV-lampen. De hokjes voor de controle van voertuigen beschikken slechts over één computerterminal voor twee werkstations. De functionaris kan het systeem raadplegen van buiten het hokje maar hierdoor kunnen de passagiers het scherm zien.

Het Gemeenschappelijk Handboek was aanwezig in het tweedelijskantoor en een lokaal handboek ligt ter beschikking van de functionarissen. Er was ook een Projectina-apparaat voor documentonderzoek met videoprinter en andere apparatuur zoals een Retro-check Compact, een UV-lamp, Edison, een microscoop (x8-x5) en een Keesingspaspoortencatalogus.

RESTREINT UE

In het operationeel centrum zijn verscheidene computers beschikbaar met een groot scala aan programma's:

- CESAR (informatie betreffende de bewegingen, de aankomst en het vertrek van schepen, die in de haven van Amsterdam beschikbaar wordt gesteld door de havenautoriteiten);
- Seasearcher (beheerd door Lloyd's);
- BICS (mededeling van de bemanningslijst via e-mail, fax);
- ESICS;
- een databank met de gegevens van alle boten die de haven zijn binnengevaren.

Alle visa worden handmatig met een speciale pen ingevuld om vervalsing te voorkomen (2.331 in 2001). De visumstickers worden bewaard in een la voor dagelijks gebruik, maar deze la is niet op slot. Deze la bevindt zich echter in het hoofdkantoor, dat 24 uur per dag bemand is.

Conclusie:

De commissie is van oordeel dat de uitrusting voldoet. Zij doet echter voor de visa de aanbeveling, gezien het grote aantal dat de brigade afgeeft, dit elektronisch te doen. Bovendien moeten alle werkstations uitgerust worden met een SIS-terminal. Voorts dienen de visumstickers achter slot en grendel bewaard te worden.

c) Personeel en opleiding:

De Koninklijke Marechaussee van Amsterdam - IJmond vervult dezelfde taken als de Marechaussee van Hoek van Holland.

De Koninklijke Marechaussee van Amsterdam - IJmond bestaat uit 1 brigade van 70 mensen (15 stafleden, 47 operationele functionarissen en 8 scheepsbemanningsleden). In de praktijk zijn er echter zowat 60 personen van dienst.

Het operationeel personeel staat onder leiding van een operationeel commandant en is verdeeld in teams die bestaan uit een teamleider en 7 functionarissen.

RESTREINT UE

Gedurende de dag is één team van dienst, maar dat wordt steeds ondersteund door extra functionarissen. De patrouilleboot wordt tevens dagelijks bemand met leden van de scheepsbemanning die soms worden bijgestaan door andere functionarissen. De commissie ontving geen informatie over het aantal functionarissen dat 's nachts werkt.

De commissie woonde de vertrekcontrole van de DFDS-ferry naar New castle bij. De controle werd uitgevoerd door 2 functionarissen aan de vertrekhoekjes voor voetgangers, 2 functionarissen die de vertrekkende voertuigen en 2 functionarissen die de vertrekkende vrachtwagens controleerden.

Tijdens het bezoek werden twee personen aangehouden met vervalste Griekse paspoorten en werden 2 functionarissen opgeroepen door het brigadekantoor om deze personen daarheen over te brengen.

De commissie vernam dat het de algemene doelstelling is 50% van alle binnenkomende vrachtschepen en 20% van alle vertrekkende vrachtschepen fysiek te controleren. Dit is op dit ogenblik niet mogelijk door een gebrek aan mankracht.

Conclusie:

Op het ogenblik van het bezoek was voldoende personeel ingezet om de controles in de haven van Amsterdam-IJmond uit te voeren volgens de Schengenvoorschriften.

De commissie werd op de hoogte gebracht van het feit dat men overweegt een nieuwe veerbootverbinding te openen. Indien die nieuwe verbinding er komt, zal het huidige personeelsbestand opnieuw bekeken moeten worden.

Opleiding:

Zie de beschrijving voor de Koninklijke Marechaussee van Hoek van Holland.

d) Procedures voor de grenscontrole:

De commissie vernam dat het aantal controles, overeenkomstig de instructies van de Nederlandse IND, gebaseerd was op percentages, die berekend worden op grond van de huidige omvang van het binnenkomende en uitgaande verkeer.

- Veerboten

Er is slechts één veerboot die dagelijks tussen IJmond en Newcastle vaart.

Honderd procent van de in- en uitstappende passagiers wordt gecontroleerd door middel van fysieke controles.

Elk jaar worden ongeveer 250.000 aankomende passagiers gecontroleerd en verwacht wordt dat dit aantal in 2003 tot 300.000 passagiers zal stijgen.

- Cruiseschepen

Het hoogseizoen voor cruiseschepen ligt tussen april en oktober. De commissie werd meegedeeld dat politiefunctionarissen in het algemeen van alle cruiseschepen die zowel uit Schengen- als uit niet-Schengenbestemmingen komen, 30% fysiek en 100% administratief (aankomsten/vertrekken) controleren. In IJmond meren zowat 90 cruiseschepen per jaar aan met een totaal van 50.000 passagiers.

De commissie vernam dat 100% van de bemanning die aan wal gaat fysiek wordt gecontroleerd.

- Vrachtschepen

Alle vrachtschepen worden 100% administratief gecontroleerd. De doelstelling voor de fysieke controles is om 50% van de binnenkomende schepen en 20% van de vertrekkende schepen te controleren. De lijsten van aankomende bemanningen worden gecontroleerd maar niet naar de kapitein van het schip teruggestuurd.

De bemanning van vrachtschepen met een hoog risico (wat illegale immigratie betreft) wordt voor 100% aan fysieke controles onderworpen.

RESTREINT UE

De bemanningsleden die aan wal gaan, hebben geen papieren (paspoort of zeemansboekje) bij zich. De vraag rijst of dit in overeenstemming is met het Gemeenschappelijk Handboek.

- Plezierboten

Plezierboten meren in de haven van IJmond aan tussen april en oktober. Elk jaar worden alle plezierboten gedurende 10 dagen op verschillende plaatsen aan fysieke controles onderworpen. Gedurende de rest van het jaar halen de politiefunctionarissen de formulieren op die door opvarenden van jachten afkomstig van derde landen worden ingevuld.

- Visumafgifte

De commissie vernam dat politiefunctionarissen ongeveer 2200 visa per jaar afgeven, alsmede 200 noodpaspoorten aan Nederlandse onderdanen die naar het buitenland reizen. Aan passagiers die geen visum hebben, wordt er geen afgegeven en hun zal de toegang geweigerd worden, uitgezonderd in speciale omstandigheden.

Zeelui die een zeemansboekje bezitten, hebben een doorreisvisum nodig indien hun landen aan de visumregeling onderworpen zijn.

Na het vertrek van het schip worden de bemannings- en passagierslijsten bewaard in dossiers die volgens inschrijvingsnummer geordend zijn.

De commissie werd meegedeeld dat vervoerders die betrokken zijn bij het vervoer van illegale migranten een boete van 3000 euro krijgen.

e) Bewaking van de blauwe grens:

Wat betreft de controle van de Nederlandse blauwe grens in het algemeen, worden de kustzones tussen de grensdoorlaatposten bewaakt door patrouilles in voertuigen (ongeveer 14 in totaal) en schepen (ongeveer 9 in totaal) van de brigades van de KMar waaraan deze gebieden zijn toegewezen (10 patrouilles per maand). Voorts zorgt de kustwacht, die bestaat uit personeel van de KMar en zes andere nationale diensten, voor bewaking vanuit de lucht en vanop zee. De kustwacht beschikt over 1 vliegtuig en 20 patrouilleboten.

- Bewaking van de rivier

Het 18 zeemijl lange havengebied van IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam valt ook onder de verantwoordelijkheid van de brigade.

RESTREINT UE

- Bewaking van de dokken

De KMar is niet verantwoordelijk voor de bewaking van de dokken, hetgeen een politietaak is.

- Coördinatie

Er bestaat een praktische samenwerking tussen de verschillende diensten die betrokken zijn bij de havenactiviteiten. De manier waarop de dagelijkse samenwerking tussen de betrokken autoriteiten moet worden georganiseerd, is echter niet duidelijk gestructureerd.

De commissie beveelt aan dat de betrokken autoriteiten regelmatig vergaderen zodat zij hun planning op elkaar kunnen afstemmen.

f) EISICS (Europees inlichtingensysteem voor personencontrole in de zeehavens)

De commissie vernam dat voor 10% van alle binnenvarende schepen EISICS-boodschappen ontvangen werden.

De commissie werd niet meegedeeld hoeveel EISICS-boodschappen gestuurd werden.

RESTREINT UE

3.2.3.3 Conclusies en aanbevelingen over de locatie

De commissie nam nota van het feit dat de infrastructuur, de uitrusting en het personeel voldoen aan de Schengenvoorschriften. De elektronische systemen leveren een aanzienlijke bijdrage aan de succesvolle grenscontrole en het personeel leek erg vertrouwd te zijn met het gebruik ervan. De eerstelijnsuitrusting kan echter verbeterd worden, alsmede de technologie om visa af te geven. De hokjes staan verkeerd opgesteld in de terminal en er moeten tekens worden aangebracht om de passagiersstromen te helpen scheiden.

Net zoals voor andere havens met veerbootverbindingen beveelt de commissie aan dat apparatuur wordt geïnstalleerd voor het lezen van machineleesbare paspoorten. Voorts doet zij de volgende aanbevelingen:

- de personeelssterkte opnieuw bekijken indien een nieuwe veerbootverbinding wordt geopend,
- de positie van de hokjes in de terminals wijzigen,
- borden plaatsen met de vermelding "EU, EEA and CH", alsmede "All Passports",
- regelmatig vergaderingen beleggen tussen de verschillende autoriteiten die bij de grenscontrole betrokken zijn,
- de afgestempelde bemanningslijsten terugsturen,
- in de controlehokjes per werkstation één SIS-computer installeren,
- de visumstickers achter slot en grendel bewaren en printers gebruiken om de visumstickers in te vullen.

3.2.3.4 Opmerkingen van Nederland over de locatie

geen

RESTREINT UE

3.2.4 Algemene opmerkingen, conclusies en aanbevelingen voor de Nederlandse zeegrens

Op grond van de bezoeken aan de vier grensdoorlaatposten (Rotterdam, Hoek van Holland, Europoort en Amsterdam-IJmond) heeft de commissie de indruk dat de controle van de zeegrens in Nederland in het algemeen uitgevoerd wordt overeenkomstig de Schengenvoorschriften.

De commissie vond echter een paar punten die kunnen worden gecorrigeerd of verbeterd. Hierbij wordt verwezen naar het commentaar per haven. Het is in dit verband belangrijk voor ogen te houden dat door de ligging van de Nederlandse kustlijn deze aantrekkelijk is voor illegale migranten die naar het VK trachten over te steken en dat de controle hierop ook tot de taken van de grenscontroleautoriteiten hoort.

De commissie is bijzonder ingenomen met de invoering van computerprogramma's voor risicoanalyse op grond waarvan fysieke controles van vrachtschepen worden uitgevoerd, en zij is voorstander van het algemeen gebruik van die programma's. Indien meer dan één autoriteit bevoegd is voor de grenscontrole aan de zeehavens, is het belangrijk te zorgen voor compatibiliteit indien niet alle betrokken autoriteiten hetzelfde systeem gebruiken.

De commissie is van mening dat elektronische documentlezers moeten worden geïnstalleerd in alle grensdoorlaatposten waar passagiersveerboten worden gecontroleerd. De algemene ervaring - met inbegrip van de ervaring die bij de bezoeken aan Nederlandse havens werd opgedaan - heeft uitgewezen dat het nagenoeg onmogelijk is de Schengenvoorschriften inzake controles in het SIS letterlijk toe te passen, wanneer die controles worden uitgevoerd door het manueel invoeren van persoonsgegevens in de computer.

Ten slotte wijst de commissie erop dat de aandacht moet worden gevestigd op de procedures voor de controle van plezierboten.

3.2.5 Algemene opmerkingen van Nederland over zijn zeegrens

geen