



Naast de reactie die TUI Airlines Nederland heeft gegeven als onderdeel van de luchtvaartsector geeft zij haar zienswijze op het voorliggende voorstel tot wijziging van de WPG

1. Artikel 58nd (quarantaineverklaring), lid 7 sub b.

Aanbieder van bedrijfsmatig personenvervoer is verplicht om van bedoelde personen de quarantaine verklaringen in te nemen en te overhandigen aan de veiligheidsregio. TUI Airlines Nederland maakt zich grote zorgen over de mogelijke verplichting. Ten eerste vanuit privacy overweging en ten tweede voor wat betreft praktische uitvoerbaarheid.

Ten eerste vanuit privacy overweging TUI Airlines Nederland betwijfelt zeer of de verwerking van persoonsgegevens door vervoerders die verwacht wordt op grond van het voorgestelde artikel 58nd lid 7 sub b, voldoet aan de AVG, waaronder art. 6 AVG, de beginselen inzake de verwerking van persoonsgegevens als bedoeld in art. 5 AVG en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming (UAVG).

Gegevens die mogelijk op de verklaring staan, waaronder eventueel een het burgerservicenummer, paspoortnummer en woonadres, zijn geen gegevens die een luchtvaartmaatschappij doorgaans verwerkt van passagiers – in ieder geval niet waar het gaat om vervoer binnen de EU/het Schengengebied. Luchtvaartmaatschappijen dienen dus mogelijk veel meer – en meer gevoelige data – te gaan verzamelen en te verwerken als wij in ons normale bedrijfsproces verwerken. Dit is niet in het belang van de bescherming van persoonsgegevens.

Voorts doet de luchtvaartmaatschappij zelf niets met de verzamelde data, anders dan dit doorgeven aan de voorzitter van de veiligheidsregio. De luchtvaartmaatschappij bepaalt niet zelf het doel van de verwerking, maar treedt op als verwerker voor de overheid. De luchtvaartmaatschappij fungeert feitelijk als extra 'doorgeefluik' van potentieel heel veel data. Ook dat is niet in het belang van de bescherming van persoonsgegevens, omdat er extra stromen van data worden gecreëerd (van de passagier naar de luchtvaartmaatschappij en van de luchtvaartmaatschappij naar de voorzitter van de veiligheidsregio), waar dit er 1 zou kunnen zijn: direct van de passagier naar de overheid. Daarbij komt voorts dat, zo blijkt uit de memorie van toelichting, de verklaring mogelijk fysiek en digitaal kan worden ingevuld. Dat zorgt alleen nog maar voor meer datastromen.

Ten tweede vanuit praktische uitvoerbaarheid voegt deze mogelijke verplichting veel complexiteit toe aan de procedures van de vervoerder. In beginsel betreft het collecteren en overdragen van informatie (op basis van de Wet op Publieke Gezondheid (WPG)) conform ICAO Annex 9 (Facilitation) een taak van de betreffende (gezondheids)autoriteit. Het inrichten van een papieren proces gaat tevens in tegen een zoveel als mogelijk doorgevoerd touchless systeem, wat in tijden van een pandemie hoge prioriteit kent om het risico op virustransmissie te voorkomen. Daarbij is het zeer aannemelijk dat het collecteren van papieren formulieren opstoppen kan veroorzaken van reizigers (zowel op een buitenstation, als op de aankomstluchthaven in Nederland), waarbij de 1.5 meter afstand in het geding komt. Ook het collecteren van het formulier aan boord van het luchtvaartuig door luchtvaartuigbemanning wordt niet als een mogelijkheid gezien, daar deze



bemanning haar primaire (flight safety) taak dient te volbrengen en de luchtvaartmaatschappijen de interactie tussen passagiers en bemanning willen minimaliseren. Operatie is met deze procedure niet opschaalbaar. Voor bedrijfsmatig personenvervoer dient gebruik te worden gemaakt van een door de overheid gefaciliteerde digitale oplossing. Dit dient op een veilige manier te gebeuren, die er bovendien niet toe leidt dat er extra opstoppingen op de luchthavens ontstaan. Tot slot blijkt voorsnog onvoldoende uit het concept wetswijziging wat de gevolgen zouden zijn voor de vervoerder indien de bedoelde personen geen quarantaineverklaring overhandigen aan de vervoerder (bijv. omdat zij dit weigeren) en of de vervoerder deze personen de toegang tot bijvoorbeeld het vliegtuig kan of moet weigeren.

1. Uitzonderingscategorieën.

MvT geeft aan dat deze categorieën in de ministeriele regeling zullen worden gespecificeerd. In de huidige situatie behoren vliegtuigbemanningen tot de uitzondering voor quarantaine na terugkeer in Nederland. Het is van belang dat deze uitzondering ook voor de quarantainewet in stand blijft.

2. Overig.

Als quarantaineplicht wordt ingevoerd, dan lijkt het logisch dat daarmee de sneltest plicht (test niet ouder dan 24 uur voor vertrek) wordt afgeschaft vanuit hoog risico gebieden naar Nederland, aangezien dat risico dan wordt opgevangen door de nieuwe quarantaineplicht (argument om sneltest plicht in te voeren was namelijk o.a. dat er geen quarantaineplicht was).