

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

280

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *de degradatie van de luchthaven van Curaçao* (ingezonden 21 september 2011).

Antwoord van minister **Donner** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 11 oktober 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht¹ dat de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA ernstige tekortkomingen heeft geconstateerd bij de doorlichting van de Curaçaose Directie Luchtvaart en dat niet wordt voldaan aan de minimumeisen van de ICAO²? Om welke tekortkomingen gaat het en in hoeverre is de veiligheid in het geding?

Antwoord 1

Ik heb kennis genomen van de berichtgeving over de audit die de FAA recent heeft uitgevoerd op Curaçao. Het eindrapport van de FAA is nog niet beschikbaar. Een eerste overzicht van de tekortkomingen laat op hoofdlijnen zien dat de eisen van ICAO onvoldoende verwerkt zijn in de wet- en regelgeving van Curaçao en dat opleiding en training van inspecteurs en de inspectieprocedures niet op orde zijn. De bevindingen hebben betrekking op de luchtvaartautoriteiten van Curaçao en betekenen dat de FAA vindt dat Curaçao onvoldoende in staat is toezicht op de luchtvaartoperaties te houden.

Vraag 2

Klopt het dat deze tekortkomingen pas na minimaal 6 tot 9 maanden verholpen zijn, waardoor de FAA strenge maatregelen zal treffen, die mogelijk door andere landen zullen worden overgenomen? Zo ja, welke gevolgen zal dit voor de toeristensector op de Nederlandse Antillen hebben?

Antwoord 2

Het verhelpen van de tekortkomingen zal meer tijd in beslag nemen dan de 90 dagen die de FAA in eerste instantie geeft. Na deze 90 dagen komt de FAA terug om de situatie alsnog te bekijken. De FAA zal dan kijken of er zaken in gang gezet zijn en of er een gedegen actieplan is opgesteld om de bevindingen

¹ Antilliaans Dagblad, «FAA-besluit kan door sneeuwbaaleffect rampzalig uitpakken», 19 september 2011.

² ICAO: International Civil Aviation Organization

gen te corrigeren. De FAA kan op dat moment besluiten tot plaatsing van de Curaçaose luchtvaart in categorie 2. De gevolgen van een plaatsing in categorie 2 zijn dat maatschappijen uit Curaçao die naar de Verenigde Staten vliegen daarmee door mogen gaan onder verscherpt toezicht van de FAA en dat samenwerkingsovereenkomsten (code-share) tussen Amerikaanse en Curaçaose maatschappijen gestopt worden. Hierdoor mogen Amerikaanse maatschappijen geen passagiers meer direct overzetten op een Curaçaose luchtvaartmaatschappij. In dat geval heeft dat gevolgen voor InselAir. Deze maatregelen zouden op basis van de FAA-beoordeling ook door andere landen overgenomen kunnen worden. Op zich hoeft dit geen gevolgen te hebben voor de frequenties die gevlogen worden. Wel is het onzeker hoe het publiek hierop reageert en wat de gevolgen daarvan voor de toeristensector zijn.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het hier geen interne kwestie van het land Curaçao betreft, gezien de mogelijke vergaande consequenties voor het toerisme op het land Sint Maarten en de BES-eilanden? Zo ja, welke maatregelen neemt u zich voor?

Antwoord 3

Binnen het Koninkrijk is ieder land zelf verantwoordelijk voor het organiseren van zijn luchtvaartveiligheidssysteem. Op dit moment is Sint Maarten door de geldende overgangsregelingen nog afhankelijk van Curaçao op dat gebied. Voor de BES eilanden is Nederland zelf verantwoordelijk, maar al het vliegverkeer naar de bovenwindse eilanden verloopt via Sint Maarten. Er bestaat dan ook wederzijdse afhankelijkheid. In overleg met de Directie Luchtvaart van Curaçao zal door het ministerie van Infrastructuur en Milieu assistentie worden verleend ten aanzien van de te nemen acties naar aanleiding van de FAA audit en de bepaling van het tijdspad dat daarvoor nodig is. Afhankelijk van deze inventarisatie zal nader bekeken worden op welke wijze verder hulp en ondersteuning vorm gegeven kan worden.