

## **Luchtvaartnieuws uit de Nederlandse Antillen en Aruba**

2011-05-18/Arno Landewers

### **Dutch Antilles Express (DAE) in financiële problemen**

Binnen een week moet DAE eigenaar Arnold Leonora een bankgarantie van 1.5 miljoen dollar afgeven om een faillissement te ontlopen. Leonora had aanvankelijk geweigerd deze te verstrekken, omdat hij niet op de hoogte zou zijn geweest van de slechte financiële staat waarin DAE zich bevond. Hij beschuldigde vorige eigenaar Niek Sandmann, van wie Leonora begin december vorig jaar de luchtvaartmaatschappij overnam, geen openheid van zaken te hebben gegeven over de financiële staat van het bedrijf. Middels een rechtszaak is nu echter afgedwongen dat Leonora met een bankgarantie over de brug moet komen; volgens de rechter gaf de zgn. Share Purchase Agreement (deel van contract van de overname) duidelijk aan hoe de financiële situatie was. In april werd al bekend dat het Leonora nog niet was gelukt aanvullende financiering te vinden. Inmiddels is in lokale media ook bericht dat ruim drie miljoen gulden is verdwenen die ontwikkelingsbank Korpodeko in de afgelopen jaar in DAE heeft gestoken. In deze rubriek is al eerder bericht over de steun van deze ontwikkelingsbank aan DAE, en het bezwaar dat concurrent Insel Air daar tegen maakt. Eerder maakte Korpodeko 6,9 miljoen gulden over naar de in financiële nood verkerende luchtvaartmaatschappij. Na de overname door nieuwe eigenaar Leonora is een deel van het geld niet meer terug te vinden. Er loopt een onderzoek naar de oorzaak.

### **Insel Air en Tiara Air gaan samenwerken**

In april kondigde de Curaçaose luchtvaartmaatschappij Insel Air de oprichting van Insel Air Aruba aan. Ook wordt samenwerking gezocht met het Arubaanse Tiara Air. De Arubaanse regering zou hebben toegezegd binnen 3 maanden een Air Operating Certificate (AOC) te verstrekken, zodat met de operaties kan worden begonnen. Insel Air Aruba gaat volgens een persbericht vliegen met 3 Fokker 50's en één McDonnell Douglas MD 80. De samenwerking met Tiara Air zal zich vooral uiten door het aansluiten van de wederzijdse route-netten. Tiara kondigde ook aan met een Boeing 737-300 te gaan vliegen, waarmee op de Colombiaanse bestemmingen Rionegro, Armenia en Cucuta zal worden gevlogen.

### **Fly Aruba opgericht**

Aruba is binnenkort waarschijnlijk een nieuwe luchtvaartmaatschappij rijker. Begin mei heeft Fly Aruba een vergunning aangevraagd bij de Directie Luchtvaart. De nieuwe maatschappij publiceerde half mei paginagrote personeelsadvertenties in diverse kranten. Mede-oprichter Marcello Kock zette in de lokale pers de ambitieuze plannen uiteen: het is de bedoeling nog dit jaar met een De Havilland Canada DHC.8-400 en een Boeing 737 te gaan vliegen op diverse regionale routes. Na een jaar wordt de vloot dan uitgebreid met een Boeing 767, waarmee naar de VS en Europa wordt gevlogen.

### **Onderzoek ongeluk Divi Divi Air Islander afgerond**

In eerdere afleveringen van deze rubriek hebt U kunnen lezen over het trieste ongeval met de Divi Divi Air Islander PJ-SUN op 22 oktober 2009. Met het toestel moest onderweg van Curaçao naar Bonaire een noodlanding op zee worden gemaakt wegens een motorstoring; de vlieger kwam hierbij om het leven. Op verzoek van de toenmalige regering van de Nederlandse Antillen werd het onderzoek naar de oorzaak uitgevoerd door de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid. Op 17 mei is het eindrapport verschenen. Helaas bleek de oorzaak van de motorstoring niet meer te achterhalen. Hoewel de Islander op één motor kan doorvliegen, verzuimde de vlieger volgens de

regels terug te keren naar Hato op Curaçao (op dat moment de dichtstbijzijnde luchthaven); hij besloot naar Bonaire door te vliegen. Maar, doordat het toestel 9% was overbeladen, kon de horizontale vlucht niet worden gehandhaafd en moest een noodlanding op zee moest worden gemaakt. Deze noodlanding werd uitgevoerd zonder uitgeklapte flaps waardoor de snelheid bij het raken van het wateroppervlak hoger was dan nodig. Door de klap op het water raakte een cabinedeur los, en de voorkant van de romp liep forse schade op. Het toestel liep hierdoor snel vol water. De vlieger, die buiten bewustzijn was geraakt, kon niet op tijd uit de cockpit worden gehaald en kwam om het leven. De Raad prijst overigens de uitvoer van de noodlanding, die zodanig was dat alle passagiers het ongeluk konden overleven. Het rapport levert stevige kritiek op de bedrijfsvoering bij Divi Divi Air. Zo werd onzorgvuldig omgesprongen met de werkelijke passagiersgewichten (er werd gebruik gemaakt van te lage standaard gewichten), en bleken een aantal zitplaatsen van zwemvesten te zijn voorzien die afweken van die beschreven op de veiligheidinstructiekaarten (en die daardoor nauwelijks te gebruiken waren). De kritiek geldt ook de toenmalige toezichthouder voor de burgerluchtvaart op de Antillen, de Directie Luchtvaart en de inzet van hulpverleners (zo bleken bijvoorbeeld boten van de brandweer en politie niet inzetbaar). Verder drukt de Raad in de conclusies ernstige zorgen uit over het kennelijk nog steeds niet naleven van de standards van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie ICAO, de organisatie had dit zelf tijdens een audit in 2008 ook al geconstateerd, maar er is te weinig voortgang in corrigerende maatregelen.

Een aantal passagiers heeft inmiddels een advocaat in de arm genomen in verband met een schadeclaim. De toenmalige verantwoordelijke minister Adriaens (tegenwoordig directeur van Curaçao Airport Holding) onderschrijft de conclusies. Hij wijdt de onvolkomenheden bij het toezicht aan personeelstekort bij de Directie Luchtvaart. De directie van Divi Divi Air liet weten nog niet te willen reageren op het rapport.

Het volledige rapport is in te zien via de website van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

## **Reorganisatie bij Winair**

Minister Donner van Binnenlandse zaken heeft aangegeven dat de overheden van Sint Maarten en Nederland hun belang in Windward Islands Airways International (Winair) behouden. De regionale luchtvaartmaatschappij verzorgt de verbinding tussen Sint Maarten en de twee kleinste Antillen, Saba en Sint Eustatius. Deze verbinding door de lucht wordt als essentieel beschouwd voor de economie van beide eilanden. Om de maatschappij winstgevend te laten opereren, zal de vloot (en daarmee het personeelsbestand) wel worden gereduceerd. Uit onvrede over de voortgang van dit proces is op 21 maart j.l. de raad van commissarissen afgetreden tijdens een buitengewone aandeelhouders vergadering. Op deze zelfde vergadering, waarbij Nederland was vertegenwoordigd door 2 ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, werd ook besloten dat Winair directeur Edwin Hodge Chief Operations wordt, en dat een nieuwe directeur wordt aangesteld.

Winair draait de afgelopen jaren met forse verliezen; een volledig inzicht in de financiën van de afgelopen jaren is nog steeds niet mogelijk wegens boekhoudkundige achterstanden. Om de tekorten te drukken werd inmiddels de complete vloot verkocht en vervolgens teruggehuurd, en werd onder meer de verbinding naar Anguilla opgeschort.

Windward Islands Airways werd in 1961 opgericht op Sint Maarten. In eerste instantie werden lijndiensten uitgevoerd naar Sint Eustatius, Curaçao en de nabijgelegen eilanden Anguilla, St. Barths en St. Thomas. In 1963 werden ook operaties gestart naar Saba, dat aanvankelijk als zijnde te heuvelachtig voor de aanleg van een vliegveld was verstoken van een luchtverbinding. Na de aanleg van een korte strip op Flatpoint werd met een Dornier Do 28 Skyservant de verbinding onderhouden. In 1967 plaatste Winair als een van de eerste een order voor de Twin Otter, een type waar Winair heden ten dage nog steeds mee vliegt. In 1974 werd de Antilliaanse overheid eigenaar van Winair nadat door onder meer de oliecrisis een faillissement dreigde. De Antilliaans overheid

stelde hiermee de vitale luchtverbinding naar Saba en Sint Eustatius veilig. Hierna begon het bedrijf weer te groeien, in de jaren 90 opereerde Winair zeer winstgevend, maar daarna brak door toenemende concurrentie een moeizame periode aan. In 2004 ging Winair in surseance van betaling. Het bedrijf zou toen worden overgenomen door de Exel Aviation Group, maar na het tumultueuze faillissement van Exel gingen de aandelen in 2005 over naar de drie Bovenwindse eilanden (Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten). In 2009 ontstond een conflict met de overheid rond de afbetaling van een lening van 500000 EUR aan de Bonaire Beleggings-en Participatie Maatschappij NV (BPM); het conflict draaide rond de vraag of Winair of de overheid (als aandeelhouder) de lening moest terugbetalen. Om het conflict op te lossen werden diverse maatregelen genomen, waaronder de installatie van de nu afgetreden raad van commissarissen.