

Amerikaanse luchtvaart autoriteiten degraderen Curaçao naar categorie 2

Zoals verwacht heeft de Amerikaans Luchtvaart Autoriteit FAA de Curaçaose luchtvaart terug gekwalificeerd naar categorie 2. Een audit vorig jaar liet zien dat ICAO (International Civil Aviation Organization) eisen onvoldoende waren verwerkt in de wet- en regelgeving van Curaçaose en dat opleiding en training van inspecteurs en de inspectieprocedures niet op orde waren. Samengevat vindt de FAA dat Curaçao onvoldoende in staat is toezicht op de luchtvaartoperaties te houden. Na 90 dagen zouden deze tekortkomingen verholpen moeten worden, maar het werd al snel duidelijk dat deze periode te kort zou zijn. De FAA heeft Curaçao nu inderdaad teruggezet naar categorie 2. Dit betekent concreet dat maatschappijen uit Curaçao die naar de Verenigde Staten vliegen onder verscherpt toezicht van de FAA komen en dat samenwerkingsovereenkomsten (code-share) tussen Amerikaanse en Curaçaose maatschappijen gestopt worden. Maar, vooralsnog lijken de gevolgen voor Insel Air, de Antiliaanse luchtvaartmaatschappijen welke naar de VS vliegt, nauwelijks te merken.

Wellicht heeft dit te maken met het feit dat Insel Air in maart is toegetreden tot de IATA (International Air Transport Association), waarmee de maatschappij voldoet aan door de IATA opgestelde veiligheidseisen. In november vorig jaar was de benodigde veiligheidscertificering al gehaald.

Commotie rond de DAE MD-83

Dutch Antilles Express (DAE) en concurrent Insel Air hebben eind december opnieuw de degen gekruist in de rechtszaal. DAE heeft een McDonnell Douglas MD-83 gehuurd van Falcon Air Express (het Amerikaanse bedrijf van DAE directeur Nelson Ramiz), omdat de ATR.42 PJ-SLH door de eigenaar (een Amerikaans lease bedrijf) aan de ketting was gelegd wegens de financiële moeilijkheden bij DAE. Insel Air had een rechtszaak aangespannen tegen de Minister van Verkeer, die toestemming had gegeven voor de huur van de MD-83. DAE wilde met de MD-83 de frequentie op de lijn naar Santo Domingo ophogen; Insel Air zag dit als concurrentie vervalsing en vroeg de rechter het gebruik van de MD-83 te verbieden. Eind december besloot deze dat DAE de MD-83 twee maal per week mag inzetten op de route naar Santo Domingo, dit betekent dat de frequentie niet mag worden verhoogd, als vervanging van de ATR.42. Hoewel de ATR.42 inmiddels weer in dienst is genomen, vliegt de MD-83 ook nog steeds voor DAE. De maatschappij is inmiddels voor het grootste deel uit de financiële problemen, en ziet kans om te groeien. In maart moest de rechter nog eens in actie komen, omdat Insel Air bezwaar maakte tegen het in dienst blijven van de MD-83 na de terugkeer van de ATR.42. Omdat DAE de MD-83 huurt volgens een wet-lease constructie, en alle operationele verantwoordelijkheid ligt bij Falcon Air Express, kan de machine voor DAE blijven vliegen. Vanaf 1 juni wil DAE ook de Amerikaanse markt gaan betreden: de MD-83 wordt dan dagelijks ingezet voor een retourvlucht naar Miami, vanaf Curaçao.

Ook Amerikaanse audit voor Aruba

Omdat Insel Air Aruba het voornemen heeft op de Verenigde Staten te gaan vliegen, bezocht op 13 maart een inspecteur van de FAA de Arubaanse Directie Luchtvaart. Het bleek dat er drie punten zijn, waarop verbeteringen moeten plaatsvinden. Binnen 60 dagen moet dit worden gerealiseerd. Wanneer de inspecteur dan nog niet tevreden is, kan een volledige audit volgen. Een degradatie naar categorie 2, als voor Curaçao, is dus voorlopig nog niet aan de orde. Naar verluidt zou het om relatief eenvoudige aanpassingen gaan, die ook al voor een deel in voorbereiding waren. Daarnaast zouden "enkele" Arubaanse luchtvaartmaatschappijen opnieuw gecertificeerd moeten worden, omdat deze nu onterecht ontheffing zouden hebben gekregen voor veiligheidsoefeningen van personeel. Om welke maatschappijen het gaat is niet bekend gemaakt; de op Aruba gestationeerde luchtvaartmaatschappijen zijn (naast Insel Air Aruba) Tiara Air en het kleine Aruba Airlines en Aruba Heli Tours.

Beech King Air in zee bij Aruba

Op dinsdag 3 april moest 17 mijl ten Noordoosten van Aruba een Beech C90GT King Air in zee landen. Het betrof de N8116L, een gloednieuw toestel dat op afleveringsvlucht was naar Brazilië (waar het PR-MGP zou worden). Rond 09:15 u lokale tijd meldde de vlieger dat het toestel, dat was opgestegen in Fort Lauderdale in Florida en een tussenlanding zou maken op Curaçao, brandstofgebrek had, en dat men trachtte uit te wijken naar Aruba. Kort daarop meldde de vlieger dat hij het toestel in zee moest zetten. Beide inzittenden zijn op eigen kracht in een reddingsvlot geklommen. Binnen 20 minuten na de landing op zee was een Westland Lynx helikopter van de Marine Luchtvaartdienst ter plaatse, de 261, afkomstig van fregat Hr. Ms. Amsterdam (dat toevallig in de buurt was) en kon beide oppikken; ze bleken ongedeerd. Het toestel was in eerste instantie blijven drijven; maar voordat het aan boord van het marinefregat kon worden getild zonk het alsnog.

Verlichting voor heliport Saba

De Nederlandse minister Schippers van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) heeft op 17 april de nieuwe verlichting voor het heliport op de luchthaven van Saba in gebruik genomen. Hiermee kan de op St. Eustatius gestationeerde helikopter ook 's nachts voor medisch vervoer worden gebruikt. De luchthaven op Saba heeft een landingsbaan van slechts 400 m, dit omdat het eiland zeer bergachtig is. Medische vluchten mogen daarom alleen per helikopter worden uitgevoerd. Tot nu toe voldeed de verlichting niet aan de internationale normen, en was een tijdelijke, provisorische verlichting aangelegd. De beschikbare helikopter is overigens eigendom van het Canadese bedrijf National Helikopters. Men vliegt patiënten vanaf Saba of St. Eustatius over naar St. Maarten of Guadeloupe.