

Curaçaoose Burgerluchtvaart Autoriteit



BURGERLUCHTVAART BELEIDSNOTA 2023-2033

NAAR EEN DUURZAAM EN ROBUUST INSTITUTIONEEL TOEZICHT

1 oktober 2023

VOORWOORD

De burgerluchtvaartsector op Curaçao en de overheidsentiteiten verantwoordelijk voor het functioneren van en het toezicht op de luchtvaart- en toerismesector staan voor grote uitdagingen.

Dat geldt in bijzondere mate voor de Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit (CBA), verantwoordelijk voor het veiligheids- en beveiligingstoezicht op de sector en medeverantwoordelijk voor de connectiviteit door de lucht van en naar Curaçao.

Genoegzaam is bekend dat in het recente verleden ICAO en FAA die toezichtfunctie als onvoldoende hebben gekwalificeerd. In de afgelopen jaren is veel energie gestoken in het hersteltraject dienaangaande. Hoewel inmiddels veel noodzakelijk werk is verricht, grotendeels tijdelijk onderbroken door de covid-pandemie, is het concrete resultaat van die acties pas in de, soms nabije, toekomst te verwachten. Het is niet meer dan logisch dat dit herstelprogramma absolute beleidsprioriteit is voor de nabije toekomst.

Evenwel zijn er aanzienlijk meer vraagstukken en beleidsvragen zijn die de aandacht van de CBA vereisen en waarvan het goed is dat haar opstelling wordt gedefinieerd en gecommuniceerd, als mede timing van de acties dienaangaande.

Het voorliggende document geeft een helder inzicht in waar de CBA voor staat in de komende 10 jaar. Gezien de snelle ontwikkelingen in de luchtvaart, qua technische ontwikkelingen, klimaatmaatregelen, internationale regelgeving en consumentenbelangen is gekozen voor een realistische, beperkte, termijn.

Als input voor deze beleidsnota heeft een consultatie gediend van de sector en enkele overheidsentiteiten die sterk betrokken zijn bij de sector. De verkregen commentaren zijn, voor zover relevant geacht, meegenomen in de beleidsformulering. De CBA is zeer erkentelijk voor de input en positieve inzet die van allen ondervonden werd in dit traject.

Voor u ligt een veelomvattend beleidsdocument dat ik van harte in uw aandacht aanbeveel.

Ing. Ch.F.Cooper, Msc

Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding en Summary	1
2	Het Kader	2
2.1	Naleving van de internationale normen.	2
2.2	Burgerluchtvaart belanghebbenden consultatie.	3
3	Acties op korte termijn (2023-2025)	3
3.1	Herstelprogramma's	3
3.2	Institutionele versterking burgerluchtvaart autoriteit	4
4	Acties niet gebonden aan termijnen	4
4.1	Verbeteren van de connectiviteit.	4
5	Beleid en Acties op middellange termijn.....	5
5.1	Harmonisatie operationele regelgeving en internationale samenwerking.....	5
5.2	Evenwichtige benadering markt- en eigendomsliberalisering	6
5.3	Consumentenbelangen beleid	6
5.4	Alternatieve aandrijvingsbronnen	7
5.5	Toegang tot gekwalificeerd personeel voor de luchtvaartmarkt.	8
5.6	Ontwikkeling van een digitale strategie voor Safety Management.....	8

BIJLAGE

1	Input Samenvatting per Belanghebbenden Sector	A
1.1	Enquête aandachtspunten	A
1.2	Sector 1: Luchtvervoer sector	B
1.3	Sector 2: Infrastructuur dienstverleners/beheerders.....	F
1.4	Sector 3: Overheidsinstellingen	I
1.5	Sector 4: Passagiers en Tourisme.....	K
1.6	Sector 5: Algemene luchtvaart en Fixed Base-activiteiten.	L

1 INLEIDING EN SUMMARY

Het uitoefenen van adequaat toezicht op de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart op, van en naar, Curaçao is de leidende en meest fundamentele strategische doelstelling van de Curaçaose Burgerluchtvaartautoriteit (CBA).

Sinds 2019 werkt de CBA intensief, in een aantal gevallen in samenwerking met externe experts, aan het aanpakken, verbeteren en versterken van de institutionele overzichtscapaciteit door middel van de volgende activiteiten:

- herziening van wet- en regelgeving.
- beleidsdefinitie en standaardisatie.
- herstelprogramma's met betrekking tot het bereiken van internationale standaarden.
- monitoring en analyse van belangrijke veiligheid trends en -indicatoren.
- Implementatie en ondersteuning.

De CBA heeft ter ondersteuning van de strategische veiligheids- en beveiligingsdoelstellingen de volgende speerpunten vastgesteld:

1. Het voortdurend verbeteren van de veiligheid van de burgerluchtvaart en tegelijkertijd het integreren van nieuwe en evoluerende veiligheidsmaatregelen, volksgezondheidsaspecten, consumentenbelangen, new industry entrants, nieuwe technologie en innovatie, en trends in eigendoms- en bedrijfsexploitatie.
2. Het moderniseren en het continu verbeteren van (het proces voor de ontwikkeling en het onderhoud van) een robuust regelgevingskader voor de burgerluchtvaart en het bijbehorende auditprogramma voor veiligheidstoezicht, ter onderbouwing van acties voor voortdurende groei en ontwikkeling van een veilig en veerkrachtig luchtvaartstelsel binnen de kaders van economische ontwikkeling en duurzaamheid.
3. Het zorgdragen voor een institutionele en organisatorische structuur die de realisatie van de doelstellingen van de CBA mogelijk maakt en voor de toekomst zeker stelt. Daarbij spelen beleidsvraagstukken zoals zelfstandige verantwoordelijkheid voor de toezichtfunctie, financiering en personeelcapaciteit(en) een belangrijke rol. Enerzijds wordt hier al vorm aan gegeven, maar anderzijds is dit nog een kwestie van te maken beleidskeuzes.
4. Het prioriteit geven aan standaardisatie- en samenwerkingsinspanningen, zowel nationaal als internationaal, gericht op standaardisatie van regelgeving en geharmoniseerde, effectieve, schaalbare en betaalbare implementatie, en het versterken van nationale, regionale en Koninkrijksamenwerking, altijd de autonomie van Curaçao als uitgangspunt hanterend.

Naast de genoemde zorg voor een adequaat functionerend toezicht op de beveiliging en veiligheid van de luchtvaartsector is een tweede belangrijke taak van de CBA het bijdragen aan het optimaliseren van de connectiviteit c.q. de vliegverbindingen van en naar Curaçao. Daartoe worden in beschouwing genomen: de stoelcapaciteit, de prijsvorming, de continuïteit van de verbindingen, de belangen van de economie van Curaçao en, gericht op de toekomst, de duurzaamheid van de transportopties. De CBA is daarbij met name 'voorwaarde scheppend' actief en draagt bij aan een verdragsrechtelijk en wettelijk kader,

dat optimale mogelijkheden biedt aan de industrie om invulling aan de connectiviteit te geven binnen de te stellen kaders.

Ten aanzien van de beleidsspeerpunten kunnen verschillende tijdshorizonten worden onderscheiden, waarbij de korte termijn gezien moet worden tot en met het kalenderjaar 2025, terwijl de midden tot langere termijn zich uitstrekt daarna.

2 HET KADER

2.1 NALEVING VAN DE INTERNATIONALE NORMEN.

Het niet conformeren aan het ICAO-USOAP programma en het toegekend worden van categorie 2 status door de FAA heeft verstrekkende gevolgen. Niet alleen kunnen aanbieders van luchtvervoersdiensten onder toezicht van de CBA hun diensten binnen de Verenigde Staten niet verder uitbreiden, maar ook vergunningen, certificeringen, autorisaties en goedkeuringen die onder toezicht staan of zijn afgegeven door CBA kunnen onder verscherpt toezicht worden geplaatst.

Reden dat het meest elementaire en belangrijkste doelstelling is om te voldoen aan de ICAO-USOAP- en FAA-IASA-normen, wat op korte termijn geëffectueerd moet worden. 2025 is het laatste jaar dat bij ICAO een zgn. ICAO Coördinatie Validatie Missie (ICVM) aangevraagd kan worden, die de beoordeling beperkt tot de onvoldoende gescoord hebbende Protocol Questions tijdens de 2019 audit. Bij voldoende resultaat zal, naar verwachting, een FAA re-audit eveneens een positief resultaat opleveren.

De realisatie van deze strategische doelstelling zal alle belanghebbenden in de luchtvaartsector ten goede komen en zal een basis leggen voor de groei van het luchtvaartstelsel en de ontwikkeling van een veerkrachtige waardeketen voor luchtvervoer en luchtvaart in de toekomst.

Het (continue) doel van de CBA is daarnaast het wegnemen van belemmeringen die een efficiënte en effectieve ontwikkeling in de weg staan bij het verbeteren van de luchtconnectiviteit, het creëren van meer concurrerende zakelijke kansen, het vergroten van de voordelen en keuzemogelijkheden voor de consument en het verminderen van de financiële lasten en kosten van de overheid bij het uitvoeren van regelgevend toezicht. Anderzijds is het gerechtvaardigd dat de dienstverlening aan de sector, voor zover geen verband houdend met het uitoefenen van toezicht, een redelijke kostprijs zal kennen.

Door regelgeving, beleid, normen en praktijken, nationaal en internationaal, op elkaar af te stemmen, kan de luchtvaartsector op de middellange termijn meer harmonisatie, interoperabiliteit en duurzaamheid bereiken.

Het ontwikkelen van een holistische benadering en ondersteuning om de duurzaamheid¹ en het herstel van de burgerluchtvaartsector op lange termijn te waarborgen en het coördineren van inspanningen op zowel lokaal, nationaal als internationaal niveau, vereist

¹ Doorgaans aangegeven met 'sustainability'. Vaak wordt daarbij gerefereerd aan het klimaat of de energietransitie. Evenwel wordt hier in eerste instantie de betekenis van continue of voortdurende verbindingen bedoeld.

Burgerluchtvaart Beleidsnota 2023-2033.

een gezamenlijke aanpak van alle stakeholders, waaronder de overheid en regelgevers, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, dienstverleners en gebruikers.

2.2 BURGERLUCHTVAART BELANGHEBBENDEN CONSULTATIE.

Een samenhangend en alomvattend overheidsluchtvaartbeleid is essentieel voor het bereiken van duurzame ontwikkeling en het waarborgen van economische levensvatbaarheid en veiligheid van de burgerluchtvaart.

Voor het definiëren van deze beleidsnota heeft de CBA de lokale burgerluchtvaart belanghebbenden² gehoord met betrekking tot de belangrijkste aandachtspunten en om beter inzicht te krijgen in de uitdagingen waarmee de luchtvaartindustrie geconfronteerd wordt. De raadpleging was bedoeld om feedback en input te verzamelen van verschillende actoren in de luchtvaartsector. De raadpleging heeft ook tot doel de belangrijkste uitdagingen en kansen voor de ontwikkeling van de luchtvaartindustrie in de context van het herstelproces vast te stellen.

De CBA is van mening dat het essentieel is om de sector te horen in de ontwikkeling van beleid dat de realiteit en behoeften van de sector mede weergeeft, en om een constructieve dialoog en samenwerking tussen alle betrokken partijen te bevorderen.

De overgrote respons van de sector was dat de COVID-19-pandemie een zware tol heeft geëist van de lokale luchtvaartsector. De luchtvaartgemeenschap heeft de wens geuit dat de overheid en de burgerluchtvaartautoriteit samen met de sector werken aan oplossingen die de veerkracht en duurzaamheid van de luchtvaartindustrie kunnen versterken.

De deelnemers aan het project hebben zich van begin tot eind actief en constructief opgesteld en hun visies en ervaringen gedeeld. Ook werd waardering uitgesproken voor de mogelijkheid tot deelname aan het proces dat gericht is op het verbeteren van de veiligheid, efficiëntie en duurzaamheid van de luchtvaartsector. In de bijlage bij deze nota kan kennis worden genomen van de door de sectorpartijen naar voren gebrachte commentaren.

3 ACTIES OP KORTE TERMIJN (2023-2025)

De focus is, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen, om te zorgen voor de totstandkoming van een moderne en conforme primaire luchtvaartwet- en operationele regelgeving, een veerkrachtig burgerluchtvaartsysteem en een robuust veiligheidstoezicht, genoeg gecertificeerde trainingsmogelijkheden voor technisch personeel en hulpmiddelen voor technische begeleiding en analyse van veiligheid kritische informatie.

3.1 HERSTELPROGRAMMA'S

De primaire focus is het uitvoeren van herstelprogramma's gericht op het implementeren van correctieve actieplannen, die op hun beurt als doelstelling hebben te voldoen aan de

² Deelnemende belanghebbenden: Ministerie van Economische Ontwikkeling, Curaçao Airport Partners, Curaçao Airport Holding, Divi Divi Air, EZAir, JetAir, Dutch Caribbean-Air Navigation Service Provider, Ministerie van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning, Directie Buitenlandse Betrekkingen., CATS N.V., Curaçao Tourism Board. Geen reactie werd ontvangen van Curoil en Swissport.

ICAO-USOAP-normen en de FAA-IASA categorie 1-rating te behalen. Deze acties zijn gepland om in 2025 tot resultaat te leiden. Dit is de belangrijkste en meest urgente taak voor de CBA; het zal de CBA in staat stellen een sterke basis te leggen om het institutionele veiligheidstoezicht te versterken. In het kader van deze activiteit zal nauw worden samengewerkt met het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3.2 INSTITUTIONELE VERSTERKING BURGERLUCHTVAART AUTORITEIT

De bouwstenen van een sterke, onafhankelijke burgerluchtvaartautoriteit zijn de borging van een objectieve en onafhankelijke toezichtfunctie functionerend on-arms-length van de politieke en beleidsvorming, een adequate en consistente financieringswijze en de opbouw van een goed toegerust apparaat, waarbinnen de uitvoering van alle taken op het gebied van licentieverlening, certificering, autorisatie en goedkeuring, toezicht, registratie en analyse van veiligheidsproblemen gegarandeerd is.

Op alle drie terreinen zijn reeds belangrijke stappen gezet in het verleden en heden; de doelstelling is om binnen de korte-termijn-periode tot afsluiting van deze 3 trajecten te komen. De verwachting is op alle gebieden resultaat kan worden geboekt.

4 ACTIES NIET GEBONDEN AAN TERMIJNEN

Om de economische impact van het burgerluchtvaartsysteem te maximaliseren, moet de overheid rekening houden met alle kansen die de luchtvervoerssector biedt voor de economie. Dit omvat niet alleen de directe en indirecte voordelen, maar ook de katalyserende voordelen die voortvloeien uit een betere connectiviteit en toegang tot markten, het versterken van de connectiviteit en het stimuleren van investeringen in infrastructuur, die de volledige economische mogelijkheden van de luchtvaart kunnen benutten.

4.1 VERBETEREN VAN DE CONNECTIVITEIT.

Een van de belangrijkste –en continue- doelstellingen is het optimaliseren van de connectiviteit tussen Curaçao en de Koninkrijksgebieden, de Amerikaanse regio en overige internationale bestemmingen, teneinde betrouwbare en efficiënte transportdiensten te bieden die voldoen aan de behoeften en verwachtingen van klanten en belanghebbenden. Deze doelstemming past in de visie van de regering om de economische en sociale ontwikkeling van het land te bevorderen en te ondersteunen.

Doorgaans wordt deze doelstelling gerealiseerd door het sluiten van moderne en liberalere luchtvaartverdragen. Dit is een continu proces. Voor wat betreft de landen van het Koninkrijk wordt thans niet voorzien dat een wijziging van het bestaande Koninkrijk protocol aan de orde is.

Naast het bevorderen van de lokale economie gerelateerd aan passagiersbewegingen ten bate van toerisme en handel wordt het belang van de sociale en maatschappelijke samenhang van vervoer tussen Curacao, Aruba, Sint Maarten en Caribisch Nederland onderkend.

Om de connectiviteit tussen de eilanden te optimaliseren en consistent te maken is een verantwoorde groei, gebaseerd op een gebalanceerde benadering, het streven. Immers, ongebreideld liberalisme kan de facto uiteindelijk leiden tot een tekort aan gecommitteerde partijen, doordat externen slechts gedreven zullen worden door korte termijn winstbejag. Per saldo bestaat het risico dat de connectiviteit dan uiteindelijk verslechtert. Het beleid zal er daarom op gericht zijn rekening te houden met het duurzaam voortbestaan van lokale luchtvervoersdienstverleners die de regionale connectiviteit ook behouden in moeilijke of crisisperiodes.

In dat verband moet tevens melding worden gemaakt van het bestaande Wet Lease Beleid; het beleid voorziet erin dat wet leases, gelijkelijk voor binnenlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, op tijdelijke basis toegestaan kunnen worden voor de redenen als in het beleid aangegeven. Het is daarbij gebruikelijk te denken aan maximaal 6 c.q. 12 maanden. Evenwel is ook aangegeven dat de CBA een zekere discretionaire bevoegdheid bezit om hier op gegronde redenen van af te wijken. De meest belangrijke reden is de connectiviteit van Curaçao; mocht verbetering van de connectiviteit van het land ermee gebaat zijn, dan kan de CBA afwijken van genoemde termijnen. In alle gevallen blijft het beginsel van tijdelijkheid evenwel van toepassing. De CBA zal het bestaande beleid terzake voortzetten.

Mede gezien het feit dat de vraag naar vervoer tussen de eilanden prijsgevoelig is en de perceptie wijd verspreid is dat het transport 'duur' is, kan feitelijke communicatie naar de consument toe bijdragen aan een transparantere markt. Hiertoe zal met de directbetrokkenen worden overlegd.

5 BELEID EN ACTIES OP MIDDELLANGE TERMIJN

Uit de consultaties van de diverse stakeholders komen verschillende suggesties voor acties naar voren, die volgens respondenten nodig zijn om de levensvatbaarheid en groei van de burgerluchtvaart en het luchtvervoer in ons land op lange termijn te verzekeren. Daarmee gepaard gaat een oproep aan de overheid en de luchtvaartautoriteit om deze stappen te ondersteunen om een sterke en duurzame luchtvaartsector te creëren die zowel de luchtvaartgemeenschap als de economische ontwikkeling van het land ten goede komt. Deze suggesties zijn in de middellange termijnen doelstellingen opgenomen, waar relevant.

5.1 HARMONISATIE OPERATIONELE REGELGEVING EN INTERNATIONALE SAMENWERKING

De Caribische eilanden staan voor complexe uitdagingen. Om deze opkomende problemen aan te pakken, is, waar mogelijk, een gezamenlijke aanpak gewenst. Een van de belangrijkste aspecten van deze samenwerking is het opzetten van effectieve manieren om informatie en kennis te delen en expertise uit te wisselen. Bijvoorbeeld binnen het Koninkrijk. Of de ICAO-NACC regio.

Zo vormt continue compliance met –steeds wijzigende- ICAO standaarden een zware belasting voor de CBA met haar beperkte menskracht capaciteit. Voeg daarbij de voortdurende technologische ontwikkeling (drones!) die aanvullende eisen stelt aan nieuwe of te herziene regelgeving en het is duidelijk dat, waar mogelijk, een gemeenschappelijke aanpak, voor de regio c.q. het Koninkrijk, voordelig kan zijn voor alle betrokken landen.

Burgerluchtvaart Beleidsnota 2023-2033.

Zo wordt er in Koninkrijksverband gewerkt aan een gezamenlijke aanpak c.q. harmonisatie van regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van air navigation services, drones en aircraft accident and incident investigation. Er wordt al samengewerkt op het gebied van certificatie van vliegmedische artsen en ongevalonderzoek. Dit is een voor alle partijen verantwoorde en efficiënte aanpak, waarbij overigens telkens door CBA voor elke discipline de afweging zal dienen te worden gemaakt tussen een solitaire c.q. een gezamenlijke aanpak.

Geharmoniseerde operationele regelgeving faciliteert daarnaast gezamenlijke inspecties/audits, hetgeen voor de kleinere Koninkrijk landen een effectieve benadering van capaciteit mogelijk maakt.

Binnen het Koninkrijk wordt tenslotte gewerkt aan de inrichting van een zogenaamd permanent kenniscentrum luchtvaart voor de Caribbean. Het kenniscentrum zou –op afroep- expertise ter beschikking moeten hebben, waar alle landen toegang tot hebben. De CBA ondersteunt dit initiatief volmondig.

Tenslotte wordt ook op bilaterale basis samengewerkt met de collega's van het ministerie van Infrastructuur en Water Management bij de realisatie van de herstelprogramma's op korte termijn (zie para 3.1). Ook deze samenwerking biedt verder perspectief voor de toekomst.

5.2 EVENWICHTIGE BENADERING MARKT- EN EIGENDOMSLIBERALISERING

De lokale luchtvaartsector staat voor grote uitdagingen bij het bereiken van economische duurzaamheid en het veiligstellen van voldoende financiering. Om deze problemen aan te pakken, is het essentieel om op evenwichtige wijze de obstakels weg te nemen die de ontwikkeling en groei van het luchtvervoer in de weg staan. Door deze belemmeringen weg te nemen, kan de luchtvaartindustrie haar efficiëntie, concurrentievermogen en bijdrage aan de economie verbeteren. Een van de belangrijkste uitdagingen voor de lokale luchtvaartindustrie is het evenwicht tussen het beschermen en liberaliseren van markten enerzijds en het debat over eigendoms- en zeggenschapsvereisten anderzijds.

Door de beschermings- en liberaliseringsvereisten te versoepelen, zoals in de aanstaande wijziging van de Luchtvaartlandsverordening wordt mogelijk gemaakt, kunnen meer grensoverschrijdende fusies en overnames mogelijk worden gemaakt, waardoor de toegang tot kapitaal wordt vergroot en de operationele efficiëntie wordt verbeterd.

Met invoering van de gewijzigde landsverordening zal de CBA, binnen haar wettelijke mogelijkheden, waken voor ongewenste effecten qua eigendom en financiering. Het daartoe geformuleerde beleid geeft een handleiding.

5.3 CONSUMENTENBELANGEN BELEID

Curaçao heeft het Verdrag van Montreal van 1999 inzake de rechten van passagiers in gevallen van verwonding, overlijden en/of schade als gevolg van vertraging en met betrekking tot bagage en de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen daarvoor, (nog) niet geratificeerd c.q. geïmplementeerd in nationale wetgeving. Wereldwijd is het belang van passagiersrechten breed onderkend en veel landen hebben wetgeving

geïntroduceerd dienaangaande. Zo heeft ICAO in 2013 richtlijnen voor lidstaten gepubliceerd, die als basis kunnen dienen voor nationaal beleid.

Tegenover klantenservice en consumentenbelangen staat evenwel de financiële capaciteit van de dienstverlenende organisaties zoals luchtvaartmaatschappijen. ICAO erkent dat een balans gezocht moet worden.

In het verleden is een aanzet gemaakt ten aanzien van te introduceren nationaal beleid en regelgeving. Het ligt in het voornemen dit traject, tezamen met andere betrokkenen, op te pakken, waarbij rekening zal worden gehouden met de belangen van de consument, maar ook de financiële draagkracht van betrokken partijen. Aspecten van transparantie en vrijwilligheid c.q. een wettelijke verplichting zullen daarbij afgewogen worden

5.4 ALTERNATIEVE AANDRIJVINGSBRONNEN

Wereldwijd bestaat er veel aandacht voor de transitie naar duurzame³ luchtvaart, hetgeen de industrie onder andere heeft aangezet tot experimentele ombouwprojecten van conventioneel aangedreven vliegtuigen c.q. (plannen tot) nieuwbouw van vliegtuigen aangedreven door alternatieve energiebronnen. Deze ontwikkeling zal zonder twijfel op de lange termijn tot duurzaamheid en nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot energievoorziening leiden, maar ook bijdragen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot, met name voor de kortere afstanden.

De weg daartoe is evenwel uitdagend en timing van operationele inzetbaarheid een groot vraagteken. Vooralsnog bevinden alle alternatieven zich nog in een experimentele fase.

De Caribische luchthavens, verenigd in de DCCA, werken samen in een project ter stimulatie van alternatief aangedreven luchtvervoer tussen de eilanden, nog dit decennium te realiseren. Belangrijkste drijfveer daarbij is dat de afstanden tussen de eilanden en de vliegtuiggrootte operationeel haalbaar lijken te zijn. Hoewel niet duidelijk is wat de exacte rol van luchthavens is in zo'n initiatief, valt niet te ontkennen dat dit interessante materie is en in ieder geval alle aspecten tijdens dit onderzoek de revue passeren, waardoor een totaalbeeld van de uitdagingen kan worden geschilderd. Het veel gehoorde argument dat deze ontwikkeling op autonome wijze de connectiviteit tussen de eilanden zal verbeteren moet worden afgedaan als wensdenken; onderzoek heeft tot nu toe aangetoond dat alternatieve voorstuwingswijzen vooralsnog niet zullen leiden tot lagere tripkosten, daar waar prijszitiviteit de grootste bepaler van de vraag naar transport is tussen de eilanden.

Daarnaast zal implementatie van mogelijke plannen gepaard gaan met aanzienlijke investeringen, die op gespannen voet lijken te staan met de financiële draagkracht van bestaande luchtvaartmaatschappijen. Evenzo zal de CBA in beschouwing moeten nemen, in geval van gesubsidieerde initiatieven, wat op lange termijn het effect is op bestaande verbindingen en actoren. Immers, net zoals bij toelating van 5^e vrijheid binnen het Koninkrijk voor derde landen c.q. 7^e vrijheidsoperaties zal het korte termijneffect mogelijk nadelige gevolgen hebben voor de connectiviteit op langere termijn. En optimalisering van deze laatste blijft de belangrijkste doelstelling.

³ Hier in de zin van energiebronnen als elektriciteit, duurzame vliegtuigbrandstoffen of waterstof.

Het voorziene beleid in deze zal zijn: het volgen van de industriële ontwikkelingen op het gebied van alternatieve voortstuwingswijzen in de luchtvaart en het faciliteren van operationele regelgeving waar nodig. Geen actieve rol zal worden aangenomen in het actief stimuleren van c.q. financieel bijdragen in nieuwe ontwikkelingen.

5.5 TOEGANG TOT GEKWALIFICEERD PERSONEEL VOOR DE LUCHTVAARTMARKT.

Een van de belangrijkste uitdagingen voor de luchtvaartsector op Curaçao is het waarborgen van de beschikbaarheid en kwaliteit van menselijk kapitaal. De luchtvaartmarkt vereist opgeleide en bekwame professionals die in staat zijn om te werken in een complexe en dynamische omgeving. Tegelijkertijd is het aanbod van deze professionals op het eiland gering. Dit heeft een dempend effect op de economische activiteit.

Om te zorgen voor toegang tot voldoende gekwalificeerd en competent personeel op alle niveaus voor de luchtvaartmarkt, zal er gezamenlijk met derden, zoals onderwijsinstellingen en industrie stakeholders, samengewerkt worden om initiatieven op de volgende gebieden te ontwikkelen:

- Het stimuleren van de belangstelling voor luchtvaart gerelateerde studies en beroepen.
- Het bevorderen van de opzet van trainingscentra op basis van internationale training- en certificeringsnormen, regelgeving en beste praktijken.
- Het bevorderen van de mobiliteit en de loopbaanontwikkeling van luchtvaartpersoneel door vereenvoudigde gelijkstellingsprocedures.
- Ondersteuning van de samenwerking tussen belanghebbenden in de luchtvaartsector, waaronder de onderwijsautoriteit en relevante overheidsinstanties.

5.6 ONTWIKKELING VAN EEN DIGITALE STRATEGIE VOOR SAFETY MANAGEMENT.

De burgerluchtvaart is een complex en dynamisch domein dat voortdurend evolueert. Om de uitdagingen het hoofd te bieden, is het essentieel om te beschikken over betrouwbare en actuele informatie. Daarom is het belangrijk om te investeren in de structuur en systemen met betrekking tot kwaliteitsgegevens, analyse en prognoses die data gestuurde besluitvorming en voorspelling van de verschillende aspecten van de burgerluchtvaart economische ontwikkeling ondersteunen.

Op het gebied van vliegveiligheid is één van de meest effectieve manieren om toekomstige ongevallen te voorkomen en risico's van luchtvaartactiviteiten te verkleinen, het delen van veiligheidsinformatie, inclusief geleerde lessen en beste praktijken, met alle relevante partijen.

Het delen en uitwisselen van veiligheidsinformatie is een vitaal proces in het kader van een "*State and Regional Aviation Safety Plan*" dat de identificatie van gevaren, de analyse van risico's en de implementatie van passende risico beperkende maatregelen mogelijk maakt.

Daarom is het essentieel dat alle belanghebbenden, zoals regelgevende instanties, exploitanten, dienstverleners en gebruikers, actief deelnemen aan het proces van informatie-uitwisseling en bijdragen aan de verbetering van de luchtvaartveiligheid.

Om ervoor te zorgen dat veiligheidsinformatie effectief en efficiënt wordt aangeleverd is een digitale strategie essentieel voor ontwikkeling van een efficiënte en effectieve

Burgerluchtvaart Beleidsnota 2023-2033.

infrastructuur voor informatie- en communicatietechnologie, rekening houdend met drie belangrijke aspecten: digitale transformatie, cyberbeveiliging en toegangscontrole.

De CBA zal binnen de planning periode software aanschaffen die de implementatie van het bovenstaande mogelijk maakt. Het voldoen aan de uitgangspunten van een State Safety Plan is een onderdeel van het Herstelprogramma (zie para 3.1)

Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit



BURGERLUCHTVAART BELEIDSNOTA 2023-2033

NAAR EEN DUURZAAM EN ROBUUST INSTITUTIONEEL TOEZICHT

BIJLAGE

1 INPUT SAMENVATTING PER BELANGHEBBENDEN SECTOR

1.1 ENQUÊTE AANDACHTSPUNTEN

- Punt 1:** Bescherming of liberalisering van de luchtvaartmarkten.
- Punt 2:** Versoepeling van de vereisten voor eigendom/controle.
- Punt 3:** Toezicht/Categorie 2-belemmeringen voor de uitbreiding van de industrie.
- Punt 4:** Rechten op het gebied van consumentenbescherming.
- Punt 5:** Connectiviteit binnen het koninkrijk en internationaal, gebaseerd op de beweging van passagiers, post en vracht met een minimum aan transitpunten, gebruikerstevredenheid en tegen de laagst mogelijke kosten
- Punt 6:** Opkomende kwesties m.b.t. duurzame vliegtuigbrandstoffen en -technologieën, zoals elektrische vluchten en het gebruik van biobrandstoffen.
- Punt 7:** Beheer van personeelszaken en capaciteitsopbouw binnen de toezichthoudende organisatie en de luchtvaartindustrie.
- Punt 8:** Een staats- en regionaal veiligheidsplan en het belang van het verzamelen en analyseren van gegevens over de luchtvaartveiligheid.
- Punt 9:** Digitale transformatie in de luchtvaartwaardeketen.
- Punt 10:** De bedreigingen voor de cyberveiligheid.
- Punt 11:** Het niveau van politieke onafhankelijkheid in het toezicht en het politieke engagement dat wordt ervaren als belangrijkste stakeholder.
- Punt 12:** Opvattingen over de structuur van de CCAA; een integraal onderdeel van het Ministerie van VVRP of een onafhankelijke organisatie.
- Punt 13:** Milieubescherming: Maatregelen die zijn genomen of gepland om de nadelige milieueffecten van de burgerluchtvaart tot een minimum te beperken.
- Punt 14:** Opkomende problemen met betrekking tot Drones | Onbemande vliegtuigsystemen (UAS), op afstand bestuurd vliegtuigsystemen (RPAS) en UAS-verkeersbeheer (UTM).
- Punt 15:** Andere/Diverse punten

1.2 SECTOR 1: LUCHTVERVOER SECTOR

Beschrijving: De luchtvervoerssector verwijst naar het vervoer van passagiers, bagage, goederen en post per vliegtuig.

Sectorspecifieke initiatieven

- Er zijn gesprekken gaande met bedrijven die koploper zijn op het gebied van de duurzame luchtvaart in het algemeen, en die vooral deelnemen aan de interlandelijke gesprekken.
- Op de hoogte blijven van de nieuwste ontwikkelingen en proberen betrokken te zijn bij veranderingen.
- Werken aan een goede relatie met de toezichhoudende autoriteit.
- De luchtvaartsector heeft stappen genomen om de veiligheid en efficiëntie te verbeteren. Door interne veiligheidsbeheersysteem te implementeren om risico's te identificeren en te beheersen.
- Flight Dispatch wordt omgevormd tot een volledig digitale dispatch, alle handleidingen worden elektronisch gepubliceerd en het goedkeuringsproces van de EFB is afgerond, met aandacht voor de veiligheid van het online systeem en serversystemen om cyberaanvallen te voorkomen.
- Voortdurend onderzoek naar het optimaliseren van de bestaande routes en het openen van nieuwe bestemmingen met betere uitrusting.
- Voortdurend onderzoek naar manieren om de dienstverlening te verbeteren en kosten te verlagen
- Met het doel een diverse en inclusieve werkomgeving te creëren waarin iedereen zich gewaardeerd en gerespecteerd voelt, zet de sector zich in om intern personeel op te leiden om sleutelrollen te vervullen.
- De sector rekruteert en leidt ook jong lokaal personeel op om hun potentieel te benutten, waarbij grote waarde wordt gehecht aan menselijk kapitaal door te investeren in hun opleiding en ontwikkeling.
- Veiligheid is de luchtvervoerssector topprioriteit er is een robuust veiligheidsrapportagesysteem geïmplementeerd.
- Het personeel wordt aangemoedigd om veiligheidsproblemen te melden zonder angst of consequenties, waarbij ze zich bewust zijn van het feit dat de slechte meldcultuur nog steeds kan worden verbeterd door veiligheidspromotie en training.
- De sector werkt aan digitalisering van alle papieren documenten, waarbij vliegtuiglogboeken de volgende stap in het proces zijn, wat leidt tot een efficiëntere en milieuvriendelijkere werkomgeving

Sector belangrijkste kwesties, uitdagingen en zorgen.

- Een van de belangrijkste uitdagingen voor de luchtvaartsector is het vinden van gekwalificeerd personeel om de groeiende vraag naar luchtvervoer te ondersteunen, bij vlootuitbreiding, verhoging van de frequentie op bestaande routes en introductie

van nieuwe bestemmingen c.q. behoefte aan piloten, cabinepersoneel en grondpersoneel.

- Veel luchtvaartmaatschappijen kiezen ervoor om hun eigen personeel op te leiden om sleutelfuncties te vervullen, maar dit is niet altijd voldoende om aan de vraag te voldoen. Bovendien drijft de concurrentie op de markt voor cockpitpersoneel de salarissen en extra compensaties die bedrijven aanbieden omhoog, waardoor het voor de kleinere en regionale luchtvaartmaatschappijen erg moeilijk wordt om bemanningsleden te werven.
- Passagiers hebben recht op duidelijke en transparante informatie over de prijs van hun ticket en de passagierstarieven.
- De luchtvervoersector wordt geconfronteerd met hoge kosten voor het aanbieden van diensten tussen de eilanden. Deze kosten worden doorberekend aan passagiers, die reizen te duur vinden. Overheden en klanten hebben echter niet altijd een duidelijk beeld van deze kosten. Sommige heffingen worden opgelegd door de overheid of luchtvaartautoriteiten en lijken niet transparant, zoals de ICAO aanbeveelt.
- Omdat de regio niet onder de Europese wetgeving valt, is het belangrijk dat passagiers goed geïnformeerd zijn over hun rechten bij vertragingen of annuleringen. Passagiers hebben recht op compensatie als de vlucht niet doorgaat, tenzij er sprake is van overmacht. Het compensatiebedrag is afhankelijk van de ticketprijs.
- Een goede infrastructuur is essentieel voor de ontwikkeling en het welzijn van een land. Daarom moet de overheid rekening houden met twee belangrijke aspecten: connectiviteit en stoelcapaciteit.
- Connectiviteit verwijst naar de mate waarin mensen, goederen en diensten zich kunnen verplaatsen binnen en tussen destinaties. Stoelcapaciteit verwijst naar de hoeveelheid mensen die tegelijkertijd gebruik kunnen maken van een vervoersmiddel of een infrastructuurvoorziening. Beide aspecten zijn belangrijk, maar ze zijn niet hetzelfde en moeten niet op dezelfde manier worden beoordeeld of aangepakt. De overheid moet een evenwicht vinden tussen het verbeteren van de connectiviteit en het vergroten van de stoelcapaciteit, rekening houdend met de behoeften en verwachtingen van de burgers, de economische en sociale impact, en de duurzaamheid op lange termijn.
- De eigendoms- en controleprincipes van de luchtvaartsector hebben geen directe invloed op de connectiviteit of de vraag naar reizen. De lokale passagiersmarkt is de belangrijkste bron van inkomsten voor de Curaçaose luchtvaartmaatschappijen. Deze markt krimpt door de emigratie van middeninkomens naar Nederland en de lagere koopkracht en mobiliteit van de ouder wordende bevolking.
- De haalbaarheid en kosten van het vervangen van de vloot door elektrische of hybride vliegtuigen in de komende 3 tot 5 jaar zijn nog onzeker. Er zijn veel factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling en implementatie van elektrisch vliegen en biobrandstoffen, zoals technologie, regelgeving, infrastructuur en marktvrage.
- De buitenlandse passagiersmarkt is zeer concurrerend, omdat de meeste reizigers de voorkeur geven aan luchtvaartmaatschappijen uit hun eigen land.
- Het aantrekken van buitenlandse investeerders met als doel nieuwe markten te creëren door middel van een geliberaliseerde eigendoms- en controleaanpak zou kunnen leiden tot het verlies van eilandconnectiviteit als lokale luchtvaartmaatschappijen zouden worden overgenomen. Dit is een risico waarmee

zorgvuldig rekening moet worden gehouden bij het vaststellen van het beleid voor de luchtvaartsector.

- Een opkomend probleem is de mogelijke betrokkenheid van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen bij het witwassen van geld. Bedrijven registreren hun vloot om de herkomst van investeringen te verhullen.
- De luchtvaartsector is een uitdagende markt, vooral voor internationale vluchten. De luchtvaartmaatschappijen hebben besloten zich te concentreren op de Europese en Latijns-Amerikaanse markten, waar ze een sterke positie hebben.
- Luchtvaartmaatschappijen hebben geen plannen om in de nabije toekomst naar de VS te vliegen, waar concurrentie van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, waar Amerikaanse burgers de voorkeur aan geven, aanwezig zal zijn. Gehoopt wordt dat de FAA Categorie 1-status de luchtvaartsector in staat zal stellen zich op Puerto Rico te concentreren.
- De sector hecht veel waarde aan de rechten van klanten en volgt de CCAA-richtlijnen voor consumentenbescherming, zoals vastgelegd in een verplichtingen- en procedures document.
- Een veelgehoorde klacht is dat kleine exploitanten niet worden erkend, terwijl zij een belangrijke rol spelen in de lokale verbinding tussen eilanden, die cruciaal is voor de economie en de samenleving. Zoals al is gebleken, neemt de mate van kwetsbaarheid toe als gevolg van de afhankelijkheid van buitenlandse vervoerders tijdens de Covid-19-pandemie.
- Een goede verbinding tussen de eilanden is essentieel voor de economie en het welzijn van de mensen. Daarom moet er een luchtvaartdienst zijn die net zo betrouwbaar en betaalbaar is als het openbaar vervoer in grote steden. Helaas maken de hoge kosten van luchtvaartnavigatiediensten het moeilijk om regelmatige en goedkope vluchten aan te bieden tussen de eilanden.
- De luchtvaartsector staat onder grote druk door de stijgende kosten van de luchthavens. De luchthavens vragen de luchtvaartmaatschappijen om hun kosten te verlagen, terwijl ze zelf hun tarieven verhogen. Dit is een onredelijke eis die de concurrentiekracht van de luchtvaart schaadt. Bovendien bieden de luchthavens minder faciliteiten en diensten aan dan hun buitenlandse concurrenten, waardoor de kwaliteit van de dienstverlening aan de passagiers afneemt.
- De luchthavens doen niet genoeg om duurzaam te worden en te investeren in hernieuwbare energiebronnen.
- Veel passagiersklachten over de slechte kwaliteit van luchthavenfaciliteiten, airconditioning, toiletten en immigratie.
- De hoge opgelegde brandstofkosten belastingen heeft een negatief effect op de vliegtarieven en het personenvervoer.
- het werven van gekwalificeerde lokale piloten is moeilijk; luchtvaartmaatschappijen hebben de neiging piloten weg te lokken van hun concurrenten door betere arbeidsomstandigheden te bieden. De overheid en de luchtvaartautoriteiten moeten het makkelijker maken om buitenlandse piloten te werven.
- Volgens de sector hangt de connectiviteit tussen de ABC-eilanden niet af van het aantal luchtvaartmaatschappijen. Extra luchtvaartmaatschappijen betekent niet automatisch meer reizigers, maar juist meer kosten en risico's voor de bestaande luchtvaartmaatschappijen.

- De regeringen en autoriteiten zouden de luchthavengelden en andere heffingen moeten verlagen om reizen tussen de eilanden betaalbaarder en aantrekkelijker te maken.

Sectorbevindingen over de toezichtorganisatie & luchtvaartautoriteiten.

- Voor de klantvriendelijkheid is efficiëntie en gemak tijdens het inchecken van de reiziger van groot belang. De lange inchecktijden voor een vlucht van ongeveer 20 minuten zijn niet klantvriendelijk. De CCAA kan beleidsmakers advies geven over de implicaties en verbeteringen van dit probleem.
- De overheid en de luchtvaartautoriteiten moeten stakeholders betrekken bij ieder besluit om de markt te liberaliseren, om te voorkomen dat er op sommige routes te veel concurrentie ontstaat. Dit zou kunnen leiden tot overcapaciteit, lagere inkomsten en faillissementen voor sommige luchtvaartmaatschappijen.
- De CCAA moet de overheid ondersteunen bij het vaststellen van de kostenstructuren van de sector. Een belangrijk vraagstuk is welke regelgeving de CCAA gaat toepassen: FAA of EASA? Dit kan consequenties hebben voor vergunninghouders.
- De CCAA draagt de verantwoordelijkheid voor het waarborgen van de veiligheid en continuïteit van het luchtvervoer tussen de eilanden. Hiertoe dient de CCAA een beleid te ontwikkelen om te vermijden dat de eigendom of zeggenschap van de luchtvaartmaatschappijen in handen komt van entiteiten die niet onder de lokale jurisdictie vallen.
- Eén barrière is de huidige classificatie van CCAA, die de mogelijkheid beperkt om rechtstreeks FAA- of EASA-piloten in dienst te nemen. Dit maakt het extreem moeilijk om zelfs maar lokaal personeel in dienst te nemen; aanpassing en vereenvoudiging aan de CCAR is noodzakelijk
- De CCAA is momenteel overbelast door de vele aanvragen van de luchtvaartmaatschappijen, waardoor de basisdienstverlening vertraging oploopt en de beoordelings- en goedkeuringsprocessen langzaam en langdurig zijn.
- De verwerkingscapaciteit van de CCAA staat onder druk. De CCAA heeft de steun nodig van alle betrokkenen in de sector, maar moet ook zelfstandig kunnen opereren.
- De CCAA zou 'niet-bestrafende' rapportagesysteem moeten promoten, er bestaat de perceptie dat rapportage bestraffende gevolgen heeft.
- Een digitaal beoordelings- en goedkeuringssysteem is nodig
- Politieke onafhankelijkheid is van groot belang, maar de huidige CCAA-organisatie kent een cultuur die het lastig maakt om politiek onafhankelijk te functioneren; een klantgerichte houding is essentieel in tegenstelling tot een afspiegeling van een overheidsinstantie of -afdeling.
- CCAA-bemiddeling wordt nodig geacht bij onderhandelingen met de luchthavens over grenscontrolevereisten voor lokale luchtvaartmaatschappijen en het leveren van facilitaire diensten en verbeteringen aan het luchthaventerrein.
- De huidige toezichtimplementatiestructuur kent geen secties en geen duidelijk afdelingsbeleid en -procedures.

1.3 SECTOR 2: INFRASTRUCTUUR DIENSTVERLENERS/BEHEERDERS

Omschrijving: Onder infrastructuur vallen luchtvaartactoren zoals luchthavenexploitanten en -beheerders en verleners van luchtvaartnavigatiediensten en communicatie.

Sectorspecifieke initiatieven

- DCCA, CTB, CAH en CHATA zijn betrokken bij verschillende coördinatieactiviteiten om meer verkeer te stimuleren, duurzame luchtvaart te omwikkelen.
- De sector voert ook digitale transformatieprojecten uit om de efficiëntie en veiligheid te verbeteren c.q. het implementeren van een noodplan, veiligheidshandleidingen en cybersecurityprogramma's.
- De sector heeft streeft naar een duurzame milieubescherming op alle operationele gebieden.
- De sector lobbyt bij de belangrijkste belanghebbenden, waaronder luchtvaartmaatschappijen, om een goede, stabiele en betaalbare verbinding binnen de Caribische eilanden te faciliteren.
- De sector werkt samen met internationale instanties en lokale partners om Curaçao te positioneren als regionale leider op het gebied van de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), met als doel de milieu-impact van de luchtvaartsector te verminderen en nieuwe economische kansen te creëren.
- De sector ondersteunt voortdurend de inspanningen om de CCAA om te vormen tot een zelfsturende organisatie.
- Er worden belangrijke stappen gezet om de efficiëntie en veiligheid te vergroten en de connectiviteit te verbeteren, door de luchtvaartnavigatiecapaciteit aan te passen aan de verkeersvraag en de efficiëntie en veiligheid van het luchtverkeer te vergroten.
- De sector ondersteunt de introductie van ASBU-initiatieven voor CO₂-reductie, in lijn met de internationale ambitie van de luchtvaartsector om in 2050 een netto nul uitstoot te bereiken en zo de milieu-impact van de luchtvaartindustrie te beperken.
- De sector ondersteunt de CCAA en belanghebbenden bij het opstellen van digitale transformatieplannen. Waarbij cyberbeveiligingsstrategieën, -beleid en -procedures onderdeel zijn van de strategische doelstellingen.
- Er wordt samengewerkt met de Koninklijke Luchtmacht bij het opstellen van richtlijnen en procedures met betrekking tot het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen de Curaçao FIR voor het gebruik van onbemande vliegtuigen.
- Gerelateerd aan droneoperaties op de BES- en CAS-eilanden is er een werkgroep onder leiding van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die zich bezighoudt met het ontwikkelen van regelgeving voor het gebruik van onbemande vliegtuigen.

Sector belangrijkste kwesties, uitdagingen en zorgen.

- De CCAA moet meer investeren in de opleiding en ontwikkeling van haar personeel, zowel menselijk als organisatorisch, om te voldoen aan de internationale normen en

aanbevolen praktijken van de ICAO. Dit zal de veiligheid en efficiëntie van de luchtvaart in het land verbeteren en de reputatie van de CCAA versterken.

- De luchthaven is een belangrijke infrastructuur voor de economie en de veiligheid van het land. Daarom moet de luchthaven beschermd worden tegen ongeautoriseerde of kwaadwillende activiteiten met drones. De luchthaven heeft een effectief systeem nodig om de aanwezigheid, de identiteit en de intentie van drones te detecteren, te identificeren en te neutraliseren. Dit systeem moet ook rekening houden met de regelgeving en de procedures voor het beheer van het luchtverkeer van drones, zowel binnen als buiten het luchtruim van de luchthaven.
- Consumentenrechten treft vooral de luchtvaartmaatschappijen, die een contractuele verplichting hebben jegens hun passagiers en verantwoordelijk zijn voor de consumentenrechten. De luchthavenexploitant vindt zich hier niet direct bij betrokken.
- De luchtvaartmarkt op Curaçao heeft in het algemeen een tekort aan gekwalificeerd personeel. De luchtvaart- en onderwijsautoriteiten zouden trainingscentra moeten stimuleren om dit probleem aan te pakken.
- Een staatsveiligheids- en beveiligingsplan is nodig om de internationale normen na te leven en het vertrouwen in de sector te vergroten.
- De nieuwe wetgeving zal het voor buitenlandse investeerders mogelijk maken om deel te nemen aan lokale luchtvaartmaatschappijen of zich te vestigen op Curaçao, wat grote voordelen kan opleveren voor de sector. De overheid en de CCAA werken daarom hard aan de invoering van de nieuwe wetgeving.
- Erkend wordt dat vertragingen veroorzaakt door de luchtverkeersleiding een negatief effect kunnen hebben op passagiers en luchtvaartmaatschappijen, op grond van consumentenrechten. Er wordt gewerkt aan om veroorzaakte vertragingen zoveel mogelijk te mitigeren.
- Om aan de ICAO en FAA te voldoen, moeten de toezichtsverantwoordelijkheden en de regelgeving worden versterkt. Dit vereist een nauwe samenwerking met de belanghebbenden, om te kunnen aanpassen aan hogere eisen en/of gewijzigde regelgeving.
- Een al te beschermende aanpak zou een negatieve impact kunnen hebben op de vliegbewegingen. Eventuele belemmeringen voor de uitbreiding van de industrie zouden kunnen leiden tot verminderde luchtverkeersstromen van/naar luchthavens binnen de vluchtinformatieregio van Curaçao,
- Een vrij routeluchtruim is een van de doelstellingen voor de toekomst. Door het luchtruim flexibeler te maken, kunnen vliegtuigen efficiënter en duurzamer vliegen. En zodanig de negatieve impact van de burgerluchtvaart verder te verminderen.
- Eén van de uitdagingen is het verbeteren van de luchthaveninfrastructuur. De manoeuvreergebieden op Bonaire zijn niet voldoende voor de toenemende vraag naar vluchten tussen de ABC-eilanden. Investeren in de modernisering en aanpassing van luchthavenfaciliteiten is essentieel om de connectiviteit te versterken.
- De capaciteitsbeperkingen op Schiphol hebben niet alleen invloed op de vluchten van en naar Nederland, maar ook op de vluchten die door het luchtruim van Curaçao vliegen c.q. vluchten tussen de ABC-eilanden en vluchten van en naar Nederland via Curaçao.

Bijlage - Burgerluchtvaart Beleidsnota 2023-2033.

- Een aanpak om de toekomstige uitdagingen en kansen voor de Curaçao FIR te bespreken, vooral gezien de toenemende connectiviteit met andere landen, is vereist om de verkeersgroei te beheren en de luchtruimcapaciteit te optimaliseren.
- Strategische plannen moeten tijdig worden gecommuniceerd, zodat de sector zich proactief en adequaat kan voorbereiden op het leveren van hoogwaardige dienstverlening c.q. met inachtneming van de personele middelen en de luchtruimcapaciteit.
- Met betrekking tot de implementatieplannen voor elektrische vluchten is regelgeving nodig en moet er uit veiligheidsoverwegingen rekening worden gehouden met de beperkte actieradius om de milieudoelstellingen daadwerkelijk te behalen
- Om te voldoen aan de wettelijke en directieve verplichtingen rondom luchtvaartnavigatiediensten moeten de overheidsplannen in overleg met alle betrokken partijen en de regio worden opgesteld. Waar luchtvaartnavigatieplannen kunnen worden ontwikkeld.

Sectorbevindingen over de toezichtorganisatie & luchtvaartautoriteiten.

- De CCAA moeten streven naar een One-Stop-Security met de andere eilanden in de regio, om zo de veiligheid en efficiëntie te verbeteren c.q. een passende regelgeving te ontwikkelen
- De lokale luchtvaartsector kampt met een lagere groeiverwachting, omdat de Amerikaanse markt gesloten blijft zolang de CCAA door de FAA als categorie 2 wordt aangemerkt.
- De CCAA moet de luchtvaartmarkt zo veel mogelijk openstellen voor concurrentie. Dit zal de luchtvaartsector stimuleren en meer verkeer genereren, wat voordelig is voor de luchthaven. Een open markt is noodzakelijk voor de groei en ontwikkeling van de luchtvaart.
- CCAA moet een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) worden, onder toezicht van de minister van VVRP. Zo blijft CCAA onafhankelijk en verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid, volgens de ICAO-normen. Privatisering van CCAA is geen optie.
- Een mogelijke manier om de luchtverkeersstroom in de Curaçaose FIR te verhogen, is door de CCAA het voortouw te laten nemen in het opstellen van Open Skies-regels in samenwerking met luchtvaartnavigatiedienstverlener, luchthaven en luchtvaartmaatschappijen. Dit zou financiële voordelen kunnen opleveren voor de luchtvaartnavigatiedienstverlener.
- De CCAA heeft een centrale rol in het verzamelen en verwerken van informatie van alle actoren binnen de luchtvaart waarde keten om mogelijke gevaren en risico's te herkennen en de veiligheid te verbeteren.
- Verbeterde samenwerking tussen de aanbieder van luchtvaartnavigatiediensten, de CCAA en andere belanghebbenden maakt het mogelijk dat het regelgevingskader zich verder aanpast aan innovaties in de luchtvaartsector.

1.4 SECTOR 3: OVERHEIDSINSTELLINGEN

Omschrijving: Alle instellingen die input verlenen om het luchtvaartbeleid vorm te geven en te implementeren, en om ervoor te zorgen dat het beleid en de regelgeving actueel blijft.

Sectorspecifieke initiatieven

- Voorbereiding van een realistisch en resultaatgericht beleid voor de luchtvaartsector, waarin de cruciale rol van de veiligheid en beveiliging van het luchtvaartsysteem wordt benadrukt als een noodzakelijk aspect van de bedrijfsvoering in een functionerende markteconomie.
- Specifieke doelstellingen van het luchtvaartbeleid:
 - Het voorgestelde beleid wordt gekenmerkt door een samenhangend geheel van strategische doelstellingen in concrete acties. Concreet richt het beleid zich onder meer op het aangaan van “open luchtvaartruimte” bilaterale overeenkomsten met landen met de meest relevante economische toekomstvoorspellingen;
 - Het aanpakken van de knelpunten met betrekking tot het eigendom en de feitelijke zeggenschap over een luchtvaartmaatschappij die op Curaçao gevestigd is.
- Het concept van ‘open luchtvaartruimte’ te implementeren om de connectiviteit binnen de Caribische delen van het Koninkrijk en de regio te waarborgen. Met het voorgestelde beleid zal het kabinet de liberalisering van de luchtvaartmarkt van Curaçao verder kunnen doorvoeren om economische groei te realiseren en zorgen voor een betere luchtvaartinfrastructuur en -operaties.

Sector belangrijkste kwesties, uitdagingen en zorgen.

- Een duurzame groei van de luchtvaartsector vereist een hechte samenwerking tussen de diverse autoriteiten die bevoegd zijn voor luchtvaart-, economische en andere ontwikkelingskwesties. Zij moeten in staat zijn om hun expertise en inzichten te delen en te integreren, met respect voor de normen en goede praktijken van de sector van de belanghebbenden.
- Bijdragen aan de duurzame ontwikkeling en aan de expansie van handel, toerisme en investeringen. Door,
 - Het verlagen van de kosten bij het uitvoeren van economische regelgevingsfuncties,
 - De voordelen en keuzes voor de consument vergroten,
 - Verbetering van de luchtconnectiviteit,
 - Meer competitieve zakelijke kansen op de markt creëren.
- Het oprichten van een Luchtbeleidsraad met als doel:
 - Het adviseren van de ministeries over zaken die de luchtvaart betreffen, als een belangrijke groeisector in de economische en sociale ontwikkeling van Curaçao, leidend tot een effectief en efficiënt beheer van de luchtvaartindustrie op Curaçao.
 - Coördineren en overleggen met alle belanghebbenden in de luchtvaart, inclusief publieke, private en maatschappelijke organisaties.

Bijlage - Burgerluchtvaart Beleidsnota 2023-2033.

- Om Curaçao in staat te stellen een kenniscentrum in het Caribisch gebied te worden op luchtvaartgebied, vooral op het gebied van operaties, lucht- en ruimtevaart en onderwijs.
- Om het nationale belang en de soevereiniteit van Curaçao in zijn luchtruim te beschermen.
- Het adviseren van de ministers over en het monitoren van mondiale en regionale ontwikkelingen in de luchtvaart.

Sectorbevindingen over de toezichtorganisatie & luchtvaartautoriteiten.

- Opgemerkt moet worden dat de deelname van de CCAA van het allergrootste belang is voor de formulering van het luchtvaartmanagement. Rekening houdend met de door de CCAA opgedane ervaring en operationele aspecten op het gebied van de luchtvaart, draagt het enorm bij aan het definiëren van de managementcyclus. Daarom spelen ze een sleutelrol bij het bijdragen aan de economische ontwikkeling van Curaçao, vooral met betrekking tot de toerisme- en transportsector en de sociale ontwikkeling.
- De voorgestelde reikwijdte van de werkzaamheden van het Luchtbeleidsraad zal worden georganiseerd in vier grote beleidsclusters voor het luchtvervoer:
 - Infrastructuur en capaciteit.
 - Veiligheid en beveiliging
 - Economische regulering
 - Duurzaamheid

De voorgestelde structuur van het Luchtbeleidsraad zal bestaan uit de volgende organisaties MEO, VVRP en CCAA. waarbij de ministers van Economische Ontwikkeling en Transport, en Transport en Ruimtelijke Planning uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor het coördineren van de activiteiten van de Raad, het Secretariaat en het voorbereiden en voorleggen van beleidsvoorstellen aan de relevante besluitvormers.

1.5 SECTOR 4: PASSAGIERS EN TOURISME

Omschrijving: De toeristische sector en de passagiersvervoersector zijn van vitaal belang voor de economische groei en de verplaatsing van mensen. Ze leveren diensten op het gebied van luchtvaart en accommodatie voor reizigers, zowel binnen als buiten het Koninkrijk.

Sectorspecifieke initiatieven

- De sector pleit voor leerprogramma's in de toeristische sector, om de kwaliteit en de veiligheid van de toeristische sector te verbeteren.
- De sector wil gegevensverzameling en -analyse verbeteren door digitale immigratiekaarten te integreren met andere systemen.

Sector belangrijkste kwesties, uitdagingen en zorgen.

- De liberalisering van de luchtvaartmarkten heeft voordelen voor de consumenten en de economie, met de doelstelling lokale luchtvaartmaatschappijen bij te staan, die essentieel zijn voor de verbinding en de ontwikkeling van de markten (ABC-eilanden) binnen het koninkrijk. Steun, beschermen en passende maatregelen zijn noodzakelijk.
- Internationale investeerders kunnen een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van lokale luchtvaartmaatschappijen. De mogelijkheid wordt vergroot om kapitaal, expertise en innovatie in te brengen. Om deze voordelen te benutten, is het nodig om de wetgeving aan te passen zodat internationale investeerders kunnen deelnemen aan lokale luchtvaartmaatschappijen.
- De FAA Cat.1 is een belangrijke stap voor de luchtvaartsector in ons land. De regering moet zich volledig inzetten om dit doel te bereiken en nauw samenwerken met de betrokken instanties. De sector hoopt dat zo snel mogelijk aan de internationale normen te kunnen voldoen.

Sectorbevindingen over de toezichtorganisatie & luchtvaartautoriteiten.

- De Sector pleit voor een overheidskader dat de rechten en belangen van de reizigers waarborgt, en wil hieraan meewerken. Dit is essentieel om het vertrouwen en de tevredenheid van de klanten te verhogen en om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.
- De sector wil graag samenwerken met alle betrokken partijen om te zorgen voor een kwalitatief en duurzaam netwerk van verbindingen binnen en buiten het koninkrijk.

1.6 SECTOR 5: ALGEMENE LUCHTVAART EN FIXED BASE-ACTIVITEITEN.

Omschrijving: De burgerluchtvaart, die alle niet-commerciële vluchten omvat, wordt ook wel “Algemene Luchtvaart” of “General Aviation (GA)” genoemd. Een belangrijk onderdeel van deze sector zijn de Fixed Base-activiteiten, die worden uitgevoerd door Fixed Base Operators (FBO’s). Zij bieden een verscheidenheid aan diensten aan, zoals het bijtanken en stallen van vliegtuigen, maar ook andere extra diensten.

Sectorspecifieke initiatieven

- Nvt

Sector belangrijkste kwesties, uitdagingen en zorgen.

- Het financieren van de luchtvaartsector is een belangrijk onderwerp voor de ontwikkeling van Curaçao. Begrip bestaat, dat er investeringen nodig zijn om de kwaliteit en veiligheid te verbeteren. Er bestaat ook bezorgdheid over de impact van hoge passagierstarieven. Er wordt voorgesteld om een gedifferentieerd tarief in te voeren, afhankelijk van het type vliegtuig waarmee men reist. Dit leidt tot een evenwichtige aanpak rekening houdend met de verschillende behoeften en mogelijkheden van de klanten.
- Een veelgehoorde opvatting is dat privé piloten in de algemene luchtvaart gebaat zouden zijn bij lagere prijzen, omdat ze ook bijdragen aan de connectiviteit binnen het koninkrijk. Dit zou hen ook in staat stellen om meer te vliegen en hun vaardigheden te verbeteren, wat leidt tot een betere veiligheid.
- De duurzaamheid van de algemene luchtvaart hangt ook af van de vooruitgang op het gebied van biobrandstoffen en duurzame technologieën die de milieu-impact van de sector verminderen. Deze vooruitgang vereist een gecoördineerde inspanning van alle betrokken partijen, waaronder de overzichtsautoriteit, overheid en de algemene luchtvaartindustrie.
- Een goede infrastructuur en wetgeving zijn essentieel om de ontwikkeling en implementatie van duurzame luchtvaartoplossingen te ondersteunen. De opkomende kwesties op dit gebied zijn van groot belang voor de toekomst van de algemene luchtvaart.
- De nieuwe procedure voor het aanvragen van landingsvergunningen baart de Algemene luchtvaartsector zorgen. Klanten rekenen op een snelle service, omdat de diensten dag en nacht beschikbaar zijn. Het is daarom essentieel dat CCAA over voldoende middelen beschikt om de aanvragen vlot af te handelen.
- Een effectief staats- en regionaal veiligheidsplan is essentieel voor het versterken van de capaciteiten, methoden en resultaten van de luchtvaartsector.
- Het verzamelen en analyseren van luchtvaartveiligheidsgegevens helpt bij het identificeren van risico's, het implementeren van maatregelen en het evalueren van de prestaties.

Bijlage - Burgerluchtvaart Beleidsnota 2023-2033.

- De luchtvaartsector staat voor grote uitdagingen op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en concurrentiekracht. Een van de manieren om deze uitdagingen aan te gaan is door gebruik te maken van de mogelijkheden die de digitale transformatie biedt. Door de toepassing van nieuwe technologieën, zoals kunstmatige intelligentie, big data en cloud computing, kan de luchtvaart waardeketen efficiënter en effectiever worden ingericht. Dit leidt tot voordelen voor alle belanghebbenden,
- Een betrouwbare toezichhoudende organisatie en overheid zijn essentieel voor de lokale luchtvaartstakeholders. Zij kunnen hen ondersteunen en adviseren in situaties waarin er sprake is van onvrede en/of zorgen.
- Een duurzame luchtvaart vereist een gezamenlijke inspanning van alle betrokkenen in de sector. We moeten een visie en een strategie hebben om een geïntegreerd systeem te creëren dat rekening houdt met de milieu-uitdagingen. Een enkele oplossing is niet voldoende. We moeten kijken naar het hele plaatje en de beste manieren vinden om onze impact te verminderen.
- Drones en onbemande vliegtuigsystemen zijn een onvermijdelijk onderdeel van de toekomst van de luchtvaart. We moeten de mogelijkheden die ze bieden benutten en tegelijkertijd de risico's die ze met zich meebrengen beheersen en aanpakken. De veiligheid van de luchtvaart moet altijd voorop staan.

Sectorbevindingen over de toezichtorganisatie & luchtvaartautoriteiten.

- De CCAA en de overheid zijn verantwoordelijk voor het waarborgen van de rechten en de bescherming van de consumenten. Zij moeten ervoor zorgen dat de consumenten eerlijk en correct worden behandeld door de luchtvaartbedrijven en de dienstverleners.
- De CCAA en de overheid zijn de voornaamste actoren die verantwoordelijk zijn voor het behalen van de FAA Categorie 1 status.