



STATEN VAN ARUBA
LIDER DI FRACCION ACCION 21
SR. MIGUEL J. MANSUR

Presidente di Parlamento di Aruba
Sr. mr. E.G.A. Vrolijk
L.G. Smith Blvd. 72
Aruba

STATEN VAN ARUBA
Ingek: 28 JAN 2022
Volgnr: IS/469/21-22

Oranjestad, 28 di januari 2022

Apreciado Sr. Presidente,

Pa medio di e carta aki suscrito kier a pidi Sr. Presidente dirigi e siguiente 23 preguntanan pa Ministro di Transporte, Comunicaci3n y Sector Primario, sr. Ursell Arends. Suscrito ta desea di haya contesta por escrito riba su preguntanan. Gradiciendo di antemano pa su amabel cooperacion suscrito ta keda,

Atentamente,

Miguel J. Mansur
Lider di Fraccion ACCION 21



**STATEN VAN ARUBA
LIDER DI FRACCION ACCION 21
SR. MIGUEL J. MANSUR**

Preguntanan por escrito di miembro di Parlamento, sr. Miguel J. Mansur, na Minister di Transporte, Comunicaci3n y Sector Pimario, sr. Ursell Arends, conforme articulo III.17 di Staatsregeling y conforme articulo 59 di Reglement van Orde van de Staten van Aruba.

Recientemente mi a ricibi informacion tocante irregularidadnan bastante grave cu ta concerni Aruba su registro pa aviacion civil, y especificamente e proceso den cual Aruba ta otorga Air Operating Certificate/AOC (Bijlage 1).

1. Minister por a comparti cu Parlamento kiko e suma ta cu Aruba ta ricibi anualmente pa registracion di avionnan stranhero y e gastonan involvi den opera dicho registro?
2. Minister por duna Parlamento un informe detaya si e operacion di dicho registro a resulta den un cash flow positivo pa Land Aruba?
3. Minister por confirma Parlamento si e presupuesto total di Departamento di Aviacion Civil ta wordo financia cu entradanan di registro manera a ser priminti?
4. Minister por confirma Parlamento si IASO a paga su boet di USD 50.000,00 pa no cumpli cu e clausula cu 250 avion lo a wordo registra na Aruba?
5. Minister por informa Parlamento si Minister ta na altura cu fraude contra IASO a wordo raporta na *Landsrecherche* despues cu por lo menos dos compania a substancia cu nan a haci pagonan na IASO y/of su doño Jorge Colindres pa un suma di USD 30.000,00 y USD 78.000,00 cu Aruba no tabata rekeri?
6. Minister por splica Parlamento con a permiti sigui cu e negoshi cu IASO apesar cu na aña 2008 Gobierno di Aruba representa pa ex-minister Briesen a gana su caso, entama ariba conseho di Veiligheidsdienst Aruba, pa kibra e contract cu tabata duna IASO un monopolio?
7. Minister por comparti cu Parlamamento e contenido di e conseho di Veiligheidsdienst Aruba cu a sugeri pa entama un caso contra IASO/Colindres?
8. Minister por splica Parlamento pakiko gobierno no a implementa e sentencia di huez? Minister por aclarea si bao di su ministerio si lo implementa e sentencia di huez y haci un doorlichting ariba henter Departamento di Aviacion Civil su registro pa exterior?

9. Minister por a comparti cu Parlamento number di tur esnan involvi cu maneho di 'The Registry of Aruba' y tur contacto y/of relacion cu nan por tin of tabata tin cu IASO/Colindres?
10. Minister por aclarea pa Parlamento si abogado of oficina di notario local por registra un avion stranhero ariba e registro di Aruba? Si esey no ta e caso, Minister por splica Parlamento dikun gobierno ta sigui permiti un monopolio apesar di a gana su caso?
11. Minister por comparti cu Parlamento si un investigacion a yega di tuma lugar entre e actividadnan di IASO/Colindres y nan posibel donacionnan na Partidonan politico of na Politiconan Arubano mes directamente?
12. Minister por splica Parlamento pakico ta haci uso di 'Designated Inspectors' na lugar di usa esnan di Departamento di Aviacion Civil mes?
13. Minister por comparti cu Parlamento cuanto e uso di 'Designated Inspectors' ta reduci entrada di DAC den e ultimo añanan?
14. Nos a tuma nota cu IASO/Colindres tin un oficina di servicio similar cu esun na Aruba na San Marino y nan tarifanan ta mas halto. Minister ta na fabor pa hisa e tarifanan si acaso operacion di e registro ta lucrativo y ta den Land Aruba su interes pa mantene esaki?
15. Minister por comparti cu Parlamento pakico ex-Minister di Transporte a negligia e conseho urgente di su Director di Aviacion Civil pa aumenta e tarifanan na bienestar di Aruba?
16. Minister por a duna Parlamento un splicacion pakico a sigui cu e mesun tarifanan abao di antes mientras cu Aruba ta carga riesgo y responsabilidad?
17. Minister por comparti cu Parlamento si e delegacion di Aruba cu a asisti na European Business Aviation Convention and Exhibition (EBACE) a wordo financia pa IASO/Colindres? Si esey ta e caso, Minister por specifica si ex-Minister Chris Romero y Minister Glenbert Croes a declara e regalonan aki?
18. Minister por splica Parlamento kico lo ta su maneho pa atende conferencianan no relaciona cu operacion di e registro di Aruba?
19. Minister por splica Parlamento si ta apropia pa companianan cu practicanan por lo menos cuestionabel 'sponsor' y/of invita oficialnan Arubano pa atende conferencianan den exterior como dicho compania su embahadornan? Si e contesta ta negativo, Minister por comparti cu Parlamento ki accion e lo tuma contra esnan involvi?
20. Minister por comparti cu Parlamento cuanto viahe Minister, ex-Minister, consehero, ex-consehero, director, ex-director a haci durante e ultimo añanan ariba gasto di IASO/Colindres?

21. Minister por splica Parlamento dikon a acepta pa IASO/Colindres cumpra y instala tur computer den oficina di Aviacion Civil? Minister ta kere cu esaki por tin riesgo di seguridad mirando cu posiblemente nan lo por provee e empresa cu cada movecion cu ta tuma lugar?
22. Minister por splica Parlamento ki papel e ruman y consehero di e actual Minister di Energia ta hunga den e asunto aki?
23. Minister por a comparti cu Parlamento un estimacion di cuanto placa Land Aruba a perde atraves di un areglo desekilibra cu ta faborece e compania IASO/Colindres y nan colaboradonan?

Suscrito ta desea di ricibi contesta por escrito mas pronto cu ta posibel di Minister ariba tur su preguntanan.

Atentamente,



Miguel J. Mansur
Lider di Fraccion Accion 21

Oranjestad, 28 di januari 2022

ARUBAANSE LUCHTBRIEVEN (AIR OPERATING CERTIFICATE, A.O.C.)

1- INLEIDING

In september 1995 bracht de toenmalige Minister voor Transport en Telecommunicatie de Arubaanse gemeenschap het heugelijk nieuws dat Aruba een plaats zou krijgen op de kaart van landen die buitenlandse vliegtuigen registreren. De eigenaren zouden dan in Aruba een AVV offshore bedrijf opzetten, hetgeen extra inkomsten zou genereren voor de Arubaanse schatkist, voor trust-, notarissen en advocatenkantoren. Bovendien zou het werkgelegenheid scheppen, aangezien kantoren van de mogelijke nieuwe ondernemingen personeel moesten hebben en de Luchtvaartinspectie-afdeling van de Directie Luchtvaart zou moeten uitbreiden. Aruba zou hiermee een zekere expertise opbouwen. Bovendien zou dit een beter imago opleveren in de wereld van de luchtvaart.

Het bedrijf 'International Aviation Safety Office' (IASO) -*The Registry of Aruba*- onder leiding van een zakenman van Hondurese afkomst (Jorge Colindres) had de minister hiertoe gemotiveerd. Deze zakenman kreeg een 5-jarig contract aangeboden met de garantie van alleen-vertegenwoordiging (sole administrator), hetgeen neerkomt op een monopolie. IASO zou als bemiddelaar optreden en het contactpunt zijn tussen de vliegtuigeigenaar en de 'Dirección di Aviación Civil (DAC), een overheidsinstantie. Het uitgangspunt daarbij was dat er minimaal 250 vliegtuigen in Aruba geregistreerd zouden worden. In geval dat doel niet bereikt zou worden, zou de zakenman een boete betalen van US\$ 50.000,-. Met de inkomsten van de registratie zou de hele begroting van de Directie Luchtvaart betaald worden.

Al spoedig bleek dat de voordelen veeleer een illusie waren. Aangezien de veiligheidseisen niet streng waren en het tarief laag, stelde dit 'duistere' maatschappijen in staat rechten te verkrijgen die ze nergens anders konden krijgen. En aangezien de registratie van vliegtuigen en andere noodzakelijke vergunningen in de praktijk weinig kost, leverde dit handeltje weinig op voor Aruba.

Jarenlang registreerde IASO vliegtuigen, maar het behaalde niet de helft van het beloofde aantal. Maar de verantwoordelijkheid van DAC nam wel toe met elke nieuw geregistreerde vliegtuig. Colindres zocht namelijk *ad random* naar klanten en dat leverde weleens problematische klanten op die zich bijvoorbeeld bezighielden met wapenhandel in Afrika.

Echter, toen per toeval uitkwam dat een maatschappij US\$ 30.000,- had betaald aan Colindres, werd dit als fraude aangegeven bij de Landsrecherche, aangezien betaling van dit soort bedragen niet vereist wordt in Aruba. Het vermoeden van fraude kreeg meer grond toen een ander bedrijf aangaf dat het US\$ 78.000,- had betaald voor vergunningen. Het is niet bekend of Aruba (of Arubanen/politici) ook deelden in deze ontvangsten. Evenmin is bekend of de Hondurese zakenman Aruba aan het eind van zijn contract in 1999 het bedrag van US\$ 50.000,- heeft betaald, toen bleek dat hij niet aan zijn minimale registratiequotum volgens contract had voldaan. Het is evenmin in de gemeenschap bekend wat het resultaat van onderzoek van de Landsrecherche was en op basis waarvan het contract opnieuw vernieuwd werd. Opvallend is dat elke minister die de post Transport kreeg, bevriend was/is met Colindres...

In 2008 spande ex-minister E. Briesen (MEP) van Transport een zaak aan op advies van de Arubaanse Veiligheidsdienst. Het contract, dat immers een monopolie was, was tegen de wettelijke logica (een monopolie is erop gericht een grote en noodzakelijke investering te beschermen, maar niet om concurrenten 24 jaar lang buiten de deur te houden) en kon internationaal veiligheidsproblemen voor Aruba met zich meebrengen. De regering van Aruba won de rechtszaak en kon het (monopolistisch!) contract dat inmiddels al 13 jaar geldig was, verbreken. Maar...Colindres hield zich koest en de regering voerde de uitspraak van de rechter niet uit.

2- EEN LUCRATIEVE HANDEL VOOR ...?

In 2009 trad een nieuwe regering (AVP) aan. De nieuwe minister (Otmar Oduber) die de verantwoordelijkheid kreeg over DAC negeerde de rechterlijke uitspraak en de handel met luchtbriefven ging door als voorheen. De nieuwe kring van medewerkers en lobbyisten van Colindres bestond behalve uit minister Otmar Oduber, uit Simon Arends (adviseur van Otmar Oduber en vader van Richard Arends), het advocatenkantoor GoBik (Delo Gomez en Andin Bikker), Junior Croes (de vertegenwoordiger van IASO in Aruba en broer van de minister die de overeenkomst in 1995 tekende), de directeur en inspecteurs van DAC. Vanzelfsprekend verdedigden al deze mensen de belangen van Colindres. Deze betoonde zijn dankbaarheid door telkens weer deze personen uit te nodigen naar alle tentoonstellingen van luchtvaartuigen waar ze propaganda kunnen maken voor 'The Registry of Aruba'. De reis- en verblijfkosten van de minister, directeur en inspecteurs van DAC naar Parijs, Geneve, Londen, Shanghai en Dubai ,enz. worden vergoed door *The Registry of Aruba*.

Zoals eerder aangegeven is de door Aruba verstrekte monopolie aan IASO illegaal. Een monopolie mag nooit voor langer dan 5 jaar doorgaan. Zo kunnen Arubaanse advocaten- en notarissenkantoren zelf geen buitenlands vliegtuig registreren. Indien zij een klant hebben, eist Directie Luchtvaart dat de betrokken klant e.e.a. moet regelen via het kantoor van Colindres. Erger nog: minister Oduber liet Colindres een lijst opstellen van 'voorwaarden' waaraan voldaan moest worden om buitenlandse vliegtuigen in Aruba te registreren. Geen enkele van deze 'voorwaarden' is gestoeld op de wet noch op deugdelijk beleid. Immers, het gaat hier om het bevoorrecht van 'vrienden'.

De betrekkingen tussen de medewerkers en Colindres zijn zo nauw dat elke poging om buitenlandse vliegtuigen te registreren meteen wordt doorgegeven aan Miami. Deze relatie, beter gezegd: de greep van Colindres op DAC, gaat zo ver dat in 2012 minister Otmar Oduber Colindres toestemming verleende om alle IT (server, fax, alle computers, scanner, kopieermachine) in de kantoren van DAC te installeren. Alle communicatie van(uit) DAC (ook naar de regering toe) wordt gemonitord in het kantoor van IASO in Miami. Daarnaast ontvingen de inspecteurs laptops en cellulairs voor hun reizen.

Het werk van de tussenpersoon bestaat eruit om klanten te zoeken die commerciële, zaken- of privévluchtelingen om fiscale redenen willen registreren in Aruba. Op grond van alle documentatie wordt het vliegtuig geregistreerd als P4 (d.i. een nationaliteitskenmerk voor vliegtuigen, geregistreerd in Aruba). De inspecteurs reizen naar het land waar het vliegtuig staat, inspecteren, valideren en controleren het vliegtuig en als het voldoet aan onze wetgeving verkrijgt het ook de 'airworthiness certificate' (luchtwaardigheidscertificaat).

Tevens worden licenties verstrekt aan piloten, mecaniciens, het bedrijf dat het vliegtuig onderhoudt en enkele andere activiteiten. Dit staat allemaal beschreven in het Retributie- en Legesbesluit Directie Luchtvaart 2005 (AB 2005 no. 65). Behalve dat dit decreet beperkt is in haar eisen zoals die door de internationale luchtvaart worden gesteld, zijn ook de bedragen die in rekening worden gebracht laag, zeker vergeleken met andere landen. Daarom heeft DAC in 2016 een nieuw decreet voorgesteld met meer eisen en hogere prijzen. Maar...minister Otmar Oduber weigerde dit voorstel te behandelen.

Mogelijk was dit het gevolg van de reis naar Las Vegas in 2015 van de minister met een delegatie van lobbyisten en coördinatoren om samen met Colindres cum suis 20 jaar IASO-monopolie te vieren. De minister gaf daarna aan dat IASO meer dan 200 vliegtuigen in Aruba zou registreren hetgeen aan inkomsten minimaal Afl. 4 tot 5 miljoen zou genereren voor de Arubaanse begroting. Maar ook dat is nooit gerealiseerd.

3- TARIEVEN

IASO registreert commerciële, zaken- en privévliegtuigen, voor commerciële vliegtuigen (die tegen betaling passagiers en vracht vervoeren) legt de wet hogere eisen op. Inspecteurs van DAC vertoeven regelmatig in het buitenland maar daarnaast zijn er ook 'Designated Inspectors' aangesteld. Deze DI's die in het buitenland wonen en benoemd zijn door IASO worden getraind door inspecteurs van DAC. Tot nu toe inspecteren zij alleen privé- en zakenvliegtuigen. Oogluikend laat de directeur DAC (Edwin Kelly), mogelijk onder druk van Colindres, de DI's ook commerciële luchtvaartuigen inspecteren.

Wanneer een DAC-inspecteur naar het buitenland gaat voor inspectie, brengt DAC Afl. 75,- in rekening per gewerkte uur. Wanneer een DI inspecteert, brengt DAC niets in rekening. Het DI-systeem is dus niet in het voordeel van DAC die in dat geval dan ook niets bijdraagt aan de Landskas. Het kwam weleens voor dat DAC meer dan Afl. 1 miljoen/jaar ontving aan registraties, certificering en verleende licenties. Dit is verminderd door het gebruik van DI's. Hoeveel de inkomsten tegenwoordig bedragen is onbekend/geheim. De regering moet echter wel bijdragen om de begroting van de DAC sluitend te maken.

Indien de DI's ook worden ingezet bij commerciële vliegtuigen, dan gaan de inkomsten van DAC nog verder achteruit. Daarentegen wordt de verantwoordelijkheid groter aangezien andere mensen, die buiten de DAC staan, de inspectie uitvoeren en dit op naam doen van Arubaanse inspecteurs van DAC (= Aruba). Het is niet logisch dat de directeur DAC, de voormalige minister van Transport Otmar Oduber en ook de huidige minister Romero achter dit systeem stonden/staan die niet in het voordeel is van Aruba.

In december 2013 vestigde dhr. Colindres een gelijksoortig kantoor als IASO in de republiek San Marino: The Aviation Registry Group Ltd. Net als in Aruba is hij de tussenpersoon die privévliegtuigen en -helikopters, alsmede commerciële en zakenvliegtuigen registreert. Wat opvalt is dat de tarieven in San Marino veel hoger zijn dan in Aruba. De Arubaanse minister(s) wil(len) echter geen nieuwe wet introduceren waarin de retributies en leges aangepast en geactualiseerd worden.

Om een vliegtuig te registreren die haar basis niet in Aruba heeft, wordt Afl 1000,- in rekening gebracht. In San Marino is dit €500 om te registreren en €500 om te 'deregistreren'. San Marino brengt ook €500 in rekening om de lease-agreement te registreren en €500 om de hypotheekacte op het vliegtuig te registreren. Aruba brengt voor dit alles niets in rekening. Het certificaat zelf is geldig voor 1 jaar.

Om een vliegtuig te certificeren wordt op basis van het gewicht (Maximum Take Off Weight – MTOW) van het vliegtuig een prijs berekend. Zowel in Aruba als San Marino wordt de eerste 5.700 Kg niet meegenomen. Van het overblijvende deel berekent Aruba **Afl. 50,-** voor elke **1000 Kg**. San Marino brengt **€147** in rekening (= omstreeks Afl. 300,-) voor elke **500 Kg**.

De inspecteur moet steeds reizen naar het land waar het vliegtuig zich bevindt en daar de inspectie uitvoeren van het vliegtuig en de documenten. Om het verzoek voor een inspectie van de luchtwaardigheid (certificate of airworthiness) voor niet-commerciële vliegtuigen in behandeling te nemen brengt DAC in rekening:

Afl. 50,- + (MTOW – 5.700Kg) : 1000 x Afl. 50,-.

Voor een commercieel vliegtuig brengt DAC in rekening:

Afl. 250,- + (MTOW – 5.700 Kg) : 1000 x Afl. 50,-. Daarbovenop komen nog de reis- en verblijfkosten.

San Marino hanteert 3 formules: $(MTOW - 5.700 \text{ Kg}) : 500) \times \text{€}147$.

Voor vliegtuigen van meer dan 250.000 Kg: $(MTOW - 250.000 \text{ Kg}) : 500) \times \text{€}130$.

Voor helikopters: $(MTOW - 1.000 \text{ Kg}) : 500 \times \text{€}400$.

Daarbovenop brengt San Marino €700 in rekening per dag voor de reis- en verblijfkosten.

Op basis van de hierboven benoemde tarieven kan makkelijk worden opgemaakt dat Aruba in vergelijking met San Marino een veel lager bedrag ontvangt op grond van haar (te) lage registratietarieven.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		MTOW	number of aircraft	Aruba W-5700):1000 X Afl.50,= per aircraft	total income Afl	San Marino W-5700):500 X € 147,= per aircraft	In Afl as per 19march	total income Afl
Airbus	320-200	73500	9	3390	30.511	19.933	43.924	395.316
	321-200	89000	5	4165	20.825	24490	54.024	270.121
Boeing	757-200	115680	5	5499	27.495	32334	71.227	356.135
	767-300	186880	3	9059	27.177	53267	117.304	351.912
Embraer	J-190	47790	9	2105	18.945	12374	27.251	245.259

Er is geen enkel deugdelijk argument waarom de tarieven in Aruba zo laag moeten zijn voor buitenlandse commerciële, privé- en zakenvliegtuigen. Het gaat daarbij echter niet alleen om de registratie en de luchtwaardigheid die in het Retributie- en Legesbesluit worden genoemd. Zo gaat het ook om de licentie voor piloten, de mecaniciens, het cabinepersoneel, het bedrijf dat het onderhoud verzorgt, certificaat voor het geluid, om in een luchtruim te vliegen, documenten voor de verandering van eigenaar, huurder of gebruiker, licenties voor de radio, het register voor een leaseovereenkomst en voor een hypotheek op het vliegtuig.

In Aruba zijn er verschillende geregistreerde commerciële vliegtuigen van vliegtuigondernemingen in het buitenland. Zo heeft Air Astana uit Kazachstan meer dan 30 commerciële vliegtuigen bij DAC geregistreerd. Daarnaast is Qazaq Air P4 geregistreerd met 3 commerciële vliegtuigen. Het zijn alle grote vliegtuigen die passagiers en vracht in Europa vervoeren. De vliegtuigmaatschappij verdient miljoenen evenals de tussenpersoon (The Registry of Aruba van de heer Colindres). DAC is de enige die er bekaaid van af komt. Maar zij draagt wel de verantwoordelijkheid voor de bij haar als P4-geregistreerde vliegtuigen.

Ten slotte zij vermeld dat in het verleden en recentelijk de verantwoordelijke minister vergunningen heeft ondertekend en Air Operator Certificates (AOC) heeft verleend aan verschillende luchtvaartmaatschappijen die uitsluitend commercieel in het buitenland opereren. Het gaat onder meer om ComLux en Bestfly. Deze laatste is een luchtvaartmaatschappij in Angola die van de Arubaanse minister van Transport een OAC heeft ontvangen, ongetwijfeld tegen een forse betaling aan IASO. Feitelijk is hier sprake van een postbox luchtvaartmaatschappij. De wetgeving is onder druk van IASO zo gewijzigd dat deze hier kunnen bestaan, maar nooit Aruba als basis hebben. Dit gaat tegen de Arubaanse wetgeving in alsmede tegen de geest van internationale verdragen. De vraag is of dit is gefaciliteerd met de juiste smeermiddelen...

CONCLUSIES

- Het Retributie- en Legesbesluit van 2005 (AB 2005 no. 65) moet worden geactualiseerd voor wat betreft de onderdelen en hetgeen daarvoor vooraf moet worden betaald. De wet staat niet toe dat DAC op krediet werkt.
- Aruba moet meer inkomsten verkrijgen uit de registratie van commerciële en niet-commerciële vliegtuigen. Indien DAC gebruik blijft maken van de DI'ers, dan moet DAC, net zoals San Marino ook doet, hetzelfde tarief hanteren die zij ook voor haar eigen personeel toepast.
- De extra inkomsten kunnen mogelijk de operationele kosten van DAC zelf dekken waardoor de bijdrage uit de overheidskas achterwege kan blijven.
- Ter stimulering van luchtvaartactiviteiten in Aruba is het raadzaam de tarieven voor lokale bedrijven lager te houden.
- Het verlenen van AOC's aan buitenlandse bedrijven is tegen de geest en strekking van de wet en moet dus gestopt worden. Het monopolie voor IASO moet eveneens beëindigd worden aangezien ook dat illegaal is en genoeg mogelijkheden biedt tot omkoping/corruptie van de directeur en inspecteurs van DAC, alsmede van de minister. Het is nodig dat de CAD of de ARA de administratie van DAC onderzoeken. Het schijnt dat deze in het verleden daar niet welkom waren.
- Al de apparatuur van Colindres in het kantoor van DAC/Regering is illegaal. Dit kan ook beschouwd worden als infiltratie binnen de Arubaanse regering en een aantasting van haar onafhankelijkheid.
- Veel geld gaat naar het buitenland (Colindres) terwijl onze eigen notaris- en advocatenkantoren ten achter worden gesteld, juist door tegenwerking van de DAC en de minister..

Aruba, 2 april 2018

OBSERVATIE:

Volgens inlichtingen is het bedrag dat Colindres in de regel jaarlijks per geregistreerd vliegtuig ontvangt omstreeks US\$ 80.000,-. Volgens de Arubaanse wetgeving brengt Aruba voor de totale registratie omstreeks US\$ 20.000,- in rekening. Dat is een mooie winstmarge! Aangezien er omstreeks 80 vliegtuigen zijn geregistreerd in Aruba gaat het om een winstmarge van omstreeks US\$ 5 miljoen/jaar!

HET SPEL GAAT DOOR...

In mei 2018 ging de nieuwe minister van Transport, dhr. Chris Romero, naar Geneve in Zwitserland om de European Business Aviation Convention and Exhibition (EBACE) bij te wonen. Hij was daarbij vergezeld van de Directeur van Directie Luchtvaart, dhr. Edwin Kelly en de inspecteurs Glenn Kelly en Rodney Koolman. Ook minister Glenbert Croes en zijn broer/coördinator Junior Croes waren van de partij (zie foto uit dagblad Awemainta)



Delegacion pisa di Aruba n'e booth di Jorge Colindres Unda a bandera varios avion Chines



Experiences the difference

- Alarm Installation
- Camera Installation
- Online Viewing
- Monitoring Service
- Guard Service
- Patrol Service

Your protection partner since 1991

We don't just say it. We Observe it!



INVEST SECURE N.V.

Phone: (597) 542-7262
E-mail: invest@getaruba.net
www.getaruba.net

ORA TIN hende a mira e potretnan aki, unda un delegacion consistiendo di sigur 2 Minister, Chris Romero y Glenbert Croes n'e booth di forge Colindres su compania The Registry of Aruba, e pregunta tabata si tabata necesario asina grandi tabata necesario. Tur esaki, na momento cu e compania di Jorge Colindres, The Registry of Aruba a participa na un expo na Ginebra, pa haya interesadonan pa registra nan avion bao di Aruba. Hunto cu e Ministerman por a nota tambe, Junior Croes, miembro di Junta di ANSA, y mas miembro di Departamento di Aviacion di Aruba. Asina tanto hende mester a forma parti di e delegacion di Aruba? Y si esaki ta riba gasto di Gobierno, cu ta confronta problema financiero, of den e caso aki, ta Jorge Colindres a paga pa nan, manera ta su customer. Drs. Paul Croes te ainda mester defende su mes den Corte, pa un calcul di cerhes cu el a haya pa un actividad politico, auto dicen den e caso aki, ta permiti e mal ehempelman aki tuma lugar? E logro ta, cu The Registry of Aruba, a logra firma y registra varios avion pa Aruba

Op zich is dit vreemd. EBACE is namelijk een conferentie en tentoonstelling voor zakenmensen die willen kijken wat er op de markt voor privévliegtuigen te koop is. Het is niet bedoeld voor ministers en luchtvaartinspecteurs. Conferenties voor overheidsautoriteiten worden georganiseerd door ICAO of LACAC. Of wanneer een regering specifiek een minister uitnodigt.

De minister en de drie ambtenaren zijn echter uitgenodigd door dhr. Colindres zelf. Hun bijdrage bestaat uit het uitdelen van flyers en het promoten van het bedrijf van Colindres die vliegtuigen uit het buitenland probeert te interesseren om in Aruba te registreren. IASO betaalde alle kosten voor de ambtenaren, d.w.z. hun transport, accommodatie, eten en drinken. Ook alle kosten van minister Romero werden betaald. Aangezien noch de minister noch de inspecteurs daar voor hun werk moeten zijn, kunnen deze reizen niet anders dan als geschenk worden beschouwd. Deze 'uitnodigingen' voor gratis reizen met alle kosten betaald en zakgeld is de laatste 6 maanden al meermalen voorgekomen. Vanzelfsprekend presenteert Colindres na de reis de rekening door een concessie te vragen, een gunst, een belofte of een Air Operator's Certificate (hetgeen illegaal is). Het komt er dus op neer dat minister Romero deze dubieuze relatie met IASO voortzet die minister Otmar Oduber al vanaf 2009 had aangevangen. Het is opmerkelijk en onbegrijpelijk dat de Ministerraad, het Parlement en de MEP deze reizen blijkbaar als normaal beschouwen, zeker in het licht van het volgende.

De strafzaak van ex-minister Paul Croes moet iedereen en vooral de ministers wakker hebben geschud: het OM beschuldigde de ex-minister van actieve en passieve omkoping. Hoe ver staan de door The Registry of Aruba betaalde reizen van ambtenaren en ministers naar activiteiten die buiten het raamwerk van het ministerie vallen? Dit staat ook als zodanig in het wetboek van Strafrecht: 2:128 en 2:129 die aangeven dat "...een gift of belofte doet dan wel een dienst verleent of aanbiedt...". De artikelen 2:350 en 2:351 gaat over ambtenaren en ministers die "...een gift, belofte of dienst aanneemt...".

In het regeerprogramma 'Hunto pa Aruba' (Samen voor Aruba) staan als speerpunten vermeld voor de komende regeerperiode **deugdelijk bestuur, integriteit en transparantie**. Elke individuele minister spreekt bij zijn inzwering voor de Gouverneur uit dat hij "...van niemand hoegenaamd enige belofte of geschenken aannemen zal". De relaties met IASO gaan duidelijk tegen deze principes en beloften in.

Het is daarom van belang dat de regering een onafhankelijk onderzoek hiernaar moet laten uitvoeren aangezien handhaving van deze relatie een negatief effect zal hebben op de hele regering en haar geloofwaardigheid. Standvastig ingrijpen door de premier zal daarentegen duidelijk maken dat zij vastbesloten is om daadwerkelijke veranderingen door te voeren en dat de drie vermelde speerpunten geen loze kreten zijn.

https://www.ad.nl/buitenland/vliegtuig-maakt-noodlanding-in-portugal-na-abnormale-vluchtstart~a454e606/?utm_source=whatsapp&utm_medium=social&utm_campaign=socialsharing_web

Noticia cla d.d. 16 of 17/4: DCA verleent AOC aan bedrijf uit Hong Kong

VERDERE BIJZONDERHEDEN

- Ten tijde van het bewind van minister Otmar Oduber benoemde deze dhr. Gregory Koolman (Otmar's 'padrino' ter gelegenheid van zijn trouwen) tot gedetacheerde in Miami in het bedrijf van Colindres. Echter, deze laatste accepteerde hem niet. Dhr. Koolman oefent daardoor de functie waarvoor hij werd benoemd niet uit, maar hij wordt wel doorbetaald en woont nog steeds in Miami!

- Daarentegen heeft Colindres wel een liaison benoemd bij Directie Luchtvaart die hem van alles op de hoogte houdt terwijl hij ook alle IT bij Directie Luchtvaart heeft 'geschonken' en zodoende op de hoogte is van alle ontwikkelingen. Ook Junior Croes, broer van minister Glenbert Croes, is werkzaam voor Colindres en is, samen met de vertegenwoordiger van Colindres op het kantoor van Directie Luchtvaart, liaison voor Colindres.
- Naar wordt gesteld hebben Otmar Oduber, Dangui Oduber, Glenbert Croes en Chris Romero gelobbyd bij Colindres voor een campagnebijdrage. Gezien de afwezigheid van een Wet voor partijfinanciering is dit niet met zekerheid na te gaan. Daartegenover kan dit ook niet door betrokkenen ontkend worden zolang ze geen opening van zaken geven in hun administratie voor de verkiezingscampagne.
- Gezien de grote discrepantie tussen hetgeen Colindres vangt aan registratie-afwikkeling (US\$ 80.000- US\$ 100.000 per vliegtuig) en hetgeen Aruba ontvangt (omstreeks US\$ 20.000), adviseerde ex-directeur Adi Maduro jaren geleden om de tarieven te verhogen. Dit viel in slechte aarde bij toenmalig minister Otmar Oduber en werd dan ook geweigerd.
- Door voortdurende conflicten tussen Adi Maduro en Simon Arends (adviseur van Otmar Oduber), werd deze aan de kant geschoven, weliswaar met de gebruikelijke 'golden handshake' (schaal 16, niveau raadsadviseur) met alle toelagen. Ook Chris Dammers, ex-inspecteur bij de DAC en ex-parlementariër voor de AVP) kent een gelijksoortige regeling nadat hij uit de politiek verdween en door premier Mike Eman deze benoeming meekreeg.
- Het advocatenkantoor van Andin Bikker en Dello Gomez vertegenwoordigt Colindres in Aruba. Zoon en dochter van Colindres besturen samen met hun vader het bedrijf in Miami.