

Beschikking op aanvraag EZ Air B.V. inzake misbruik machtspositie door Curaçao Airport Partners N.V. bij het verhuren van hangar

Zaaknummer: A.0006.19

Beschikking van de Fair Trade Authority Curaçao op grond van artikel 6.1, derde en vierde lid, van de Landsverordening inzake concurrentie (P.B. 2016, no. 16).

De Fair Trade Authority Curaçao heeft het volgende besloten:

I. Inleiding

1. Op 16 juli 2019 ontving de Fair Trade Authority Curaçao (hierna: “**FTAC**”) een aanvraag van EZ Air B.V. (hierna: “**EZ Air**”) om een beschikking te nemen inzake een mogelijke overtreding van de Landsverordening inzake concurrentie. De FTAC heeft deze aanvraag in behandeling genomen en onderzoek verricht. Dit document is het besluit op de aanvraag van EZ Air.

II. Betrokken partijen

2. De aanvraag is ingediend door EZ Air B.V. Dit is een besloten vennootschap naar het recht van Curaçao en is geregistreerd in het handelsregister van Curaçao onder nummer 123195. EZ Air voert lijnvluchten uit tussen de ABC-eilanden en biedt tevens chartervluchten aan. Alle aandelen in EZ worden gehouden door Medicaire N.V.¹ Dit is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht en is geregistreerd in het handelsregister van Bonaire onder nummer 4228.
3. De beklagde partij in deze zaak is Curaçao Airport Partners N.V. (hierna: “**CAP**”). Dit is een naamloze vennootschap naar het recht van Curaçao en is geregistreerd in het handelsregister van Curaçao onder nummer 90863. CAP is sinds 2003 de exploitant van de luchthaven van Curaçao (hierna ook: “**Hato**”). Alle aandelen in CAP worden gehouden door een consortium van internationale private investeerders, namelijk: Aport (Zurich Airport), Janssen De Jong (Nederland) en CCR (Brazilië).²

III. Kwalificatie van de aanvraag

4. Artikel 6.1, derde lid, van de Landsverordening inzake concurrentie bepaalt dat een klacht van een belanghebbende inzake een mogelijke overtreding door een of meer ondernemingen van het bepaalde bij of krachtens deze landsverordening wordt beschouwd als een aanvraag. Indien een belanghebbende een klacht wil indienen bij de FTAC, dan dient zij de gegevens en bescheiden te verschaffen die nodig zijn voor de beoordeling van de aanvraag en waarover de aanvrager redelijkerwijs de beschikking kan krijgen.³ De

¹ Dossierstuk 3, gespreksverslag EZ Air d.d. 29 mei 2019.

² Zie <https://www.curaçao-airport.com/about-cap/history>

³ Vlg. art 4:2 Nederlands Awb.



FTAC heeft hiertoe het formulier “klacht over mogelijke overtreding kartelverbod of misbruik machtspositie” beschikbaar gesteld ten kantore van de FTAC en op de FTAC-website.⁴

5. EZ Air beschikt sinds december 2018 over een vergunning tot vluchtuitvoering⁵ (hierna: “AOC”) als bedoeld in artikel 10 van de geconsolideerde tekst van de Luchtvaartlandsverordening (PB 2001, no. 151). In dezelfde maand heeft EZ Air twee Beechcraft 1900 vliegtuigen gestationeerd op de luchthaven van Curaçao, haar thuisbasis.⁶
6. CAP is de exploitant van de luchthaven van Curaçao. EZ Air maakt bij de uitvoering van haar economische activiteiten gebruik van de faciliteiten op de luchthaven, bijvoorbeeld ten aanzien van het inchecken van passagiers, gebruik van de landingsbaan en van hangar.
7. EZ Air en CAP hebben een geschil over de toegang tot hangar op de luchthaven. Door middel van de onderhavige klacht beoogt EZ Air deze toegang te verkrijgen. Gezien de zakelijke relatie tussen EZ Air en CAP en de aard van het geschil, beschouwt de FTAC EZ Air in deze zaak als een belanghebbende in de zin van artikel 1.1, onder b, van de Landsverordening inzake concurrentie.
8. EZ Air heeft op 16 juli 2019 een volledig ingevuld klachtenformulier bij de FTAC ingediend en voldoende relevante gegevens en bescheiden verstrekt.⁷ Er is hiermee sprake van een aanvraag in de zin van artikel 6.1, derde lid, van de Landsverordening inzake concurrentie.

IV. Klacht van EZ Air

9. EZ Air stelt in haar klacht van 16 juli 2019 dat CAP misbruik maakt van een machtspositie, als bedoeld in artikel 4.1 van de Landsverordening inzake concurrentie, door:
 - a. te weigeren om bestaande hangar op exclusieve basis ter beschikking te stellen aan EZ Air;
 - b. een aanbestedingsprocedure te hanteren voor de lease van onlangs vrijgekomen hangar; en
 - c. onredelijke voorwaarden te hanteren tijdens de onderhandelingen met EZ Air over de lease van een nieuw te bouwen hangar.

Onderbouwing van de klacht door EZ Air

10. EZ Air heeft volgens haar klacht dringend behoefte aan hangar voor haar bedrijfsvoering, in het bijzonder voor het onderhouden en stallen van haar vliegtuigen. De vliegtuigen van EZ Air staan in de open lucht gestald op Hato wat volgens haar slecht zou zijn voor de levensduur vanwege de schadelijke invloeden van de zon, wind en zeezout.
11. EZ Air stelt dat CAP een verplichting heeft om over voldoende hangar te beschikken voor lokale luchtvaartmaatschappijen zoals EZ Air.⁸ CAP zou volgens EZ Air weigeren om bestaande hangar beschikbaar te stellen. Het gevolg hiervan is dat EZ Air voor het noodzakelijke onderhoud van haar vliegtuigen naar luchthavens in het buitenland moet uitwijken. Dit zou bijzondere meerkosten met zich meebrengen die de concurrentiepositie van EZ Air ondermijnen.

⁴ Vgl. artikel 4:4 Nederlands Awb.

⁵ De Engelse vertaling van een vergunning tot vluchtuitvoering is *Air Operator Certificate*.

⁶ Dossierstuk 3, gespreksverslag EZ Air d.d. 29 mei 2019.

⁷ Dossierstuk 7, ingevulde klachtenformulier EZ Air d.d. 16 juli 2019.

⁸ Een lokale luchtvaartmaatschappij is in deze beschikking een onderneming als bedoeld in artikel 8 tweede lid van de geconsolideerde tekst van de Luchtvaartlandsverordening (PB 2019, no. 4). Zie https://gobiernu.cw/wp-content/uploads/2019/07/4.GT_Luchtvaartlandsverordening.pdf



12. Als alternatief voor bestaande hangar heeft EZ Air verzocht om een geschikt stuk grond te leasen van CAP aan de *airside* van de luchthaven waar zij zelf een provisorische hangar zou kunnen plaatsen. CAP zou niet hebben ingestemd met dit verzoek.
13. Door het faillissement van een lokale luchtvaartmaatschappij in februari 2019 is er bestaande hangar beschikbaar gekomen. CAP heeft vervolgens voor de huur van deze vrijgekomen hangar een *Request for Offer* (hierna: “RFO”) aan meerdere partijen verstuurd.⁹
14. EZ Air vindt het onredelijk dat de vrijgekomen hangar via een aanbesteding aan een partij wordt toegewezen. EZ Air is van mening dat zij het recht heeft om als eerste aanspraak te maken op deze ruimte. Daarnaast stelt zij dat de aanbesteding onredelijk is omdat dit een onnodig prijsopdrijvend effect heeft en tot “woekerwinsten” leidt. CAP zou daarmee geen rekening houden met de bijzondere positie van de luchthaven voor lokale luchtvaartmaatschappijen en haar maatschappelijke functie.
15. EZ Air en CAP waren in 2018 onderhandelingen gestart voor de lease van een nieuw te bouwen hangar die EZ Air op exclusieve basis zou kunnen gebruiken. In het kader van deze onderhandelingen heeft CAP aan EZ Air verzocht een *Letter of Intent* (hierna ook: “LOI”) te tekenen en informatie over haar bedrijfsvoering te overleggen, waaronder een businessplan.¹⁰ EZ Air vindt dat CAP onredelijke voorwaarden stelt in de LOI.

V. Verloop van de procedure

16. EZ Air heeft via haar advocaat op 15 mei 2019 een brief ingediend bij de FTAC.¹¹ In de brief zegt EZ Air een formele klacht tegen CAP in te dienen wegens misbruik van een machtspositie. De brief bevatte de navolgende bijlagen:
 - een brief van CAP aan EZ Air d.d. 8 februari 2019 aangaande aanbieding van een concept-LOI voor de lease van nieuw te bouwen hangar;¹²
 - een brief van EZ Air aan CAP d.d. 21 februari 2019 waarin EZ Air aangeeft niet akkoord te gaan met de toegestuurde LOI;¹³
 - een brief van EZ Air aan CAP d.d. 28 februari 2019 waarin EZ Air protesteert tegen de mogelijke lease aan derden van de vrijgekomen hangar van het failliete Insel Air;¹⁴
 - een brief van CAP aan o.a. EZ Air d.d. 29 maart 2019 waarin CAP aangeeft dat zij binnenkort een RFO zal versturen naar geïnteresseerde partijen;¹⁵ en
 - een brief van CAP aan EZ Air d.d. 25 april 2019 aangaande de uitzetting van een RFO aan geïnteresseerde partijen voor het indienen van een bod voor de lease van de vrijgekomen hangar van het failliete Insel Air.¹⁶EZ Air heeft op 21 mei 2019 een ontvangstbevestiging van haar brief ontvangen van de FTAC.¹⁷

⁹ Dossierstuk 1.4, bijlage 4 bij brief d.d. 15 mei 2019 van de advocaat van EZ Air aan de FTAC.

¹⁰ Dossierstuk 1.1, bijlage 1 bij brief d.d. 15 mei 2019 van de advocaat van EZ Air aan de FTAC.

¹¹ Dossierstuk 1, brief d.d. 15 mei 2019 van de advocaat van EZ Air aan de FTAC.

¹² Dossierstuk 1.1 (bijlage bij dossierstuk 1).

¹³ Dossierstuk 1.2 (bijlage bij dossierstuk 1).

¹⁴ Dossierstuk 1.3 (bijlage bij dossierstuk 1).

¹⁵ Dossierstuk 1.4 (bijlage bij dossierstuk 1).

¹⁶ Dossierstuk 1.4 (bijlage bij dossierstuk 1).

¹⁷ Dossierstuk 2, brief d.d. 21 mei 2019 van de FTAC aan de advocaat van EZ Air.



17. Naar aanleiding van de brief van 15 mei 2019 is EZ Air door de FTAC uitgenodigd voor een gesprek op 29 mei 2019.¹⁸ EZ Air heeft een mondelinge toelichting gegeven op haar brief. Tijdens het gesprek is EZ Air verzocht om de volgende aanvullende informatie/bewijsmateriaal te leveren:
- een cijfermatige onderbouwing van de meerkosten van EZ Air als gevolg van het moeten plegen van vliegtuigonderhoud in het buitenland i.p.v. op de luchthaven van Curaçao;
 - een nadere onderbouwing op basis van vergelijkingsmateriaal dat de voorwaarden die CAP hanteert bij de verhuur van hangar onredelijk en ongebruikelijk zouden zijn; en
 - de relevante passages in de *Air Operator Certificate* van EZ Air omtrent onderhoud van vliegtuigen en toegang tot hangar.
- Op 13 juni 2019 is het concept-gespreksverslag verstuurd naar EZ Air en hen herinnert aan het verzoek om aanvullende informatie toe te sturen.¹⁹ EZ Air heeft op 16 juli 2019 per email haar akkoord gegeven op de inhoud van het opgestelde verslag.²⁰
18. Op 11 juni 2019 heeft EZ Air per email een leaseovereenkomst tussen Insel Air International B.V. en CAP uit 2008 naar de FTAC gestuurd ter verdere onderbouwing van haar klacht.²¹
19. Op 5 juli 2019 is EZ Air verzocht om het klachtenformulier van de FTAC in te vullen. Op 16 juli 2019 heeft EZ Air een volledig ingevuld klachtenformulier ingediend.²²
20. Op 12 augustus 2019 heeft de FTAC een gesprek gevoerd met de Curaçao Civil Aviation Authority (hierna: "CCAA") en op 19 augustus 2019 is het concept-gespreksverslag toegestuurd. Op 8 oktober 2019 heeft de CCAA haar akkoord gegeven op de inhoud van het opgestelde verslag.²³
21. Op 22 augustus 2019 heeft de FTAC een gesprek gevoerd met CAP en hangars op de luchthaven bekeken.²⁴ CAP heeft tijdens het gesprek een map met relevante documenten²⁵ verstrekt aan de FTAC, waaronder:
- emailverkeer tussen CAP en de advocaat van EZ Air in de periode 28 februari 2019 tot en met 29 maart 2019;
 - een interne notitie van 17 mei 2019 na afloop van de RFO met als onderwerp 'Offers & Advice Lease Hangar Bay South';
 - een interne presentatie van augustus 2019 met als titel 'Hangar Alternatives – MRO and Airline Facilities; en
 - een notitie van CAP voor de FTAC met informatie over en passages uit de *Develop, Operate and Manage Agreement*.
- Op 13 september 2019 is het concept-gespreksverslag toegestuurd.²⁶ Op 27 september 2019 heeft CAP haar akkoord gegeven op de inhoud van het opgestelde verslag.²⁷ In het gesprek had CAP toegezegd om op

¹⁸ Dossierstuk 3, Definitieve versie gespreksverslag EZ Air d.d. 29 mei 2019.

¹⁹ Dossierstuk 5, email d.d. 13 juni 2019 van de FTAC aan de advocaat van EZ Air.

²⁰ Dossierstuk 6, email d.d. 16 juli 2019 van de advocaat van EZ Air aan de FTAC.

²¹ Dossierstuk 4, email d.d. 11 juni 2019 van de advocaat van EZ Air aan de FTAC.

²² Dossierstuk 7, ingevulde klachtenformulier EZ Air d.d. 16 juli 2019.

²³ Dossierstuk 19, email d.d. 8 oktober 2019 van de CCAA aan de FTAC, Dossierstuk 8 definitieve versie gespreksverslag CCAA d.d. 12 augustus 2019.

²⁴ Dossierstuk 9, Definitieve versie gespreksverslag CAP d.d. 22 augustus 2019.

²⁵ Dossierstuk 10, map met documenten zoals verstrekt door CAP op 22 augustus 2019. Dit dossierstuk bestaat uit 15 bijlagen (10.1 t/m 10.15).

²⁶ Dossierstuk 17, email d.d. 13 september 2019 van de FTAC aan CAP.

²⁷ Dossierstuk 18, email d.d. 27 september 2019 van CAP aan de FTAC.



korte termijn een formele, schriftelijke zienswijze op de klacht van EZ Air in te dienen met additionele ondersteunende informatie.

22. Op 26 augustus 2019 heeft de FTAC een gesprek gevoerd met Curaçao Airport Holding N.V. (hierna: “CAH”). Op 5 september 2019 is een concept-gespreksverslag toegestuurd aan CAH met het verzoek om binnen twee weken feitelijke onjuistheden in het verslag aan te geven.²⁸ De FTAC heeft geen reactie ontvangen van CAH dus neemt de FTAC aan dat zij akkoord is met de inhoud van het opgestelde verslag. Op 20 september is het verslag vastgesteld door de FTAC.²⁹
23. Op 27 augustus 2019 heeft de FTAC EZ Air zowel telefonisch als schriftelijk gerappelleerd over het verzoek om aanvullende informatie van 29 mei 2019.³⁰ Op 9 september 2019 heeft de FTAC de aanvullende informatie ontvangen van EZ Air.³¹ Deze informatie bestond uit een brief met vier bijlagen:
- een cijfermatige onderbouwing van de uitgaven van EZ Air i.v.m. onderhoud van haar toestellen;³²
 - email-correspondentie uit 2016 tussen EZ Air en de luchthaven van Bonaire aangaande het beschikbaar stellen van een perceel op het vliegveld aldaar voor de bouw van een hangar;³³
 - een conceptovereenkomst uit 2018 voor de huur van een hangar tussen moedermaatschappij Medicair N.V. en de luchthaven van Bonaire;³⁴ en
 - diverse bepalingen uit bijlage 6 en 9 van de ‘Regeling nadere voorschriften toezicht luchtvaart’ (P.B. 2015, no. 60).³⁵
- De FTAC heeft de ontvangst van deze informatie op 10 september 2019 bevestigd en aangegeven hoeveel dagen de behandeltermijn van de aanvraag opgeschort is geweest.³⁶
24. Op 10 september 2019 heeft CAP haar schriftelijke zienswijze op de klacht van EZ Air toegestuurd.³⁷ Deze zienswijze bevatte prijsinformatie over de huur van hangar op de luchthavens van Miami en Bogotá.³⁸
25. De FTAC heeft op 13 september 2019 aanvullende vragen gesteld aan CAP naar aanleiding van haar zienswijze.³⁹ CAP heeft deze vragen op 27 september 2019 per email beantwoord.⁴⁰

²⁸ Dossierstuk 13, brief d.d. 5 september 2019 van de FTAC aan CAH.

²⁹ Dossierstuk 11, definitieve versie gespreksverslag CAH d.d. 26 augustus 2019.

³⁰ Dossierstuk 12, email d.d. 27 augustus 2019 van de FTAC aan de advocaat van EZ Air.

³¹ Dossierstuk 14, brief d.d. 9 september 2019 van de advocaat van EZ Air aan de FTAC.

³² Dossierstuk 14.1 (bijlage bij dossierstuk 14).

³³ Dossierstuk 14.2 (bijlage bij dossierstuk 14).

³⁴ Dossierstuk 14.3 (bijlage bij dossierstuk 14).

³⁵ Dossierstuk 14.4. Zie <http://www.ccaa.cw/regulations/safety-security/> voor de volledige regelgeving.

³⁶ Dossierstuk 15, email d.d. 10 september 2019 van de FTAC aan de advocaat van EZ Air.

³⁷ Dossierstuk 16, email d.d. 10 september 2019 van CAP aan de FTAC.

³⁸ Dossierstuk 16.1, zienswijze CAP d.d. 10 september 2019 op de klacht van EZ Air.

³⁹ Dossierstuk 17, email d.d. 13 september 2019 van de FTAC aan CAP.

⁴⁰ Dossierstuk 18, email d.d. 27 september 2019 van CAP aan de FTAC.



De email bevatte de volgende bijlagen:

- prijsinformatie over de huur van hangar op twee luchthavens in Chili;⁴¹
- een getekende leaseovereenkomst tussen CAP en Divi Divi Air N.V. d.d. 26 september 2018 voor *Hangar Bay North*;⁴² en
- emailverkeer tussen CAP en de advocaat van EZ Air in de periode 28 februari 2019 tot en met 15 maart 2019.⁴³

VI. Feiten en omstandigheden

26. De FTAC heeft tijdens het onderzoek naar de klacht van EZ Air met marktpartijen gesproken en informatie verzameld.⁴⁴ Deze informatie leidt tot vaststelling van de volgende relevante feiten en omstandigheden.

De exploitatie van de luchthaven van Curaçao

27. CAP is sinds 2003 op basis van de 'Develop, Operate and Manage Agreement' (hierna: "DOMA") de exploitant van de luchthaven van Curaçao. De concessie is geldig tot 2033. Op basis van die concessie beheert CAP de luchthaven en is zij verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering. In dat kader gaat zij privaatrechtelijke overeenkomsten aan met onder meer luchtvaartmaatschappijen, winkeliers en *ground handlers*.
28. De DOMA is in augustus 2003 overeengekomen tussen Curinta N.V. en CAP. De bedrijfsnaam van Curinta N.V. is na het overeenkomen van de DOMA gewijzigd in Hato International Airport N.V. (hierna: "HIA"). HIA is de eigenaar van de vaste activa van de luchthaven. De moedermaatschappij en bestuurder van HIA is Curaçao Airport Holding N.V. Deze holding is volledig in eigendom van het Land Curaçao. CAH is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de DOMA.
29. Een van de bepalingen in de DOMA is dat CAP is gehouden aan het zogeheten *dual till principle*. Dit houdt in dat CAP twee categorieën van activiteiten heeft waarvan de inkomsten en uitgaven van elkaar gescheiden moeten blijven. Kruis-subsidiering tussen deze twee categorieën is niet toegestaan.
- aeronautical activiteiten: hierbij gaat om de inkomsten uit onder andere passagiersfaciliteiten-, landings- en parkeergelden. Deze tarieven zijn gereguleerd door de overheid en worden om de drie jaar opnieuw vastgesteld.⁴⁵ De gereguleerde tarieven moeten in beginsel de kosten van de aeronautical activiteiten dekken.
 - non-aeronautical activiteiten: hierbij gaat het onder andere om de inkomsten uit het aanbieden van parkeerruimte voor auto's, verhuur van winkelruimte en de verhuur van hangar. Deze activiteiten zijn niet gereguleerd en het commerciële risico ligt volledig bij CAP.

De behoefte aan hangar door luchtvaartmaatschappijen

30. Luchtvaartmaatschappijen zijn op grond van (inter)nationale wet- en regelgeving verplicht om hun vliegtuigen op vaste momenten te onderhouden. Er worden verschillende soorten vliegtuigonderhoud onderscheiden, variërend in frequentie en complexiteit. Voor sommige onderhoudswerkzaamheden, zoals

⁴¹ Dossierstuk 18.1 (bijlage bij dossierstuk 18).

⁴² Dossierstuk 18.2 (bijlage bij dossierstuk 18).

⁴³ Dossierstuk 18.3 (bijlage bij dossierstuk 18).

⁴⁴ Zie dossierstukken 3, 8, 9 en 11.

⁴⁵ Zie <https://btpn.org/nl/sectoren/luchthaventarieven/beleid/>



een zogeheten *C-check*⁴⁶, geldt de verplichting om deze in een hangar te verrichten. Voor welke onderhoudswerkzaamheden deze verplichting geldt, is beschreven in de betreffende *Aircraft Maintenance Manual*⁴⁷ van het specifieke vliegtuig.

31. Een luchtvaartmaatschappij is niet verplicht om permanent (24/7) de beschikking te hebben over een hangar. Wel moet een luchtvaartmaatschappij op grond van (inter)nationale wet- en regelgeving kunnen aantonen dat zij toegang heeft tot geschikte hangar om aan haar onderhoudsschema's te kunnen voldoen. Op Curaçao is dit vastgelegd in de *Curacao Civil Aviation Regulations*, die gebaseerd zijn op de standaarden van de *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.⁴⁸ Deze regelgeving bepaalt ook dat luchtvaartmaatschappijen vliegtuigonderhoud mogen uitbesteden aan een erkend onderhoudsbedrijf dat over hangar beschikt.⁴⁹
32. Sommige luchtvaartmaatschappijen willen een hangar gebruiken om – naast het plegen van onderhoud - vliegtuigen in te stallen. Het voordeel hiervan is dat de vliegtuigen niet in de open lucht staan en daarmee beschermd zijn tegen de invloeden van de elementen (zon, wind en regen). Het stallen van een vliegtuig in een hangar is geen verplichting op grond van (inter)nationale wet- en regelgeving.

Beschikbare hangar op de luchthaven van Curaçao

33. Op de luchthaven van Curaçao staat één grote hangar die luchtvaartmaatschappijen of onderhoudsbedrijven kunnen leasen.⁵⁰ Deze hangar is opgesplitst in twee delen: *Hangar Bay North* en *Hangar Bay South*. Hangar Bay North is verhuurd aan lokale luchtvaartmaatschappij Divi Divi Air N.V. Hangar Bay South was voorheen verhuurd aan lokale luchtvaartmaatschappij Insel Air, maar is na haar faillissement in februari 2019 beschikbaar gekomen. CAP heeft voor de lange termijn lease van Hangar Bay South eind april 2019 een RFO gestuurd naar meerdere geïnteresseerde partijen. Daarbij bestond de expliciete mogelijkheid om namens meerdere partijen een gezamenlijk bod te doen.
34. CAP is van plan om een nieuwe hangar te bouwen. De nieuwe hangar moet een zogeheten *Common Use Maintenance Center* worden die klanten (lokaal én internationaal) op dagbasis of halve-dagbasis kunnen gebruiken (pay per use). De bouw van een nieuwe hangar op Hato betreft een lange termijn investering door CAP. Deze investering dient binnen de resterende looptijd van de concessie te worden terugverdiend.
35. EZ Air heeft sinds december 2018 alle benodigde vergunningen voor het uitvoeren van commerciële vluchten vanuit Hato. Verder heeft de CCAA in 2019 een AOC uitgegeven aan JetAir Caribbean B.V.⁵¹ en aan Eco Air B.V.⁵² Dit heeft geleid tot een zekere mate van schaarste aan hangar op Hato; er is niet genoeg hangar voor exclusieve verhuur aan de lokale airlines.
36. CAP en CAH hebben onafhankelijk van elkaar aan de FTAC verklaard dat CAP in het kader van de DOMA geen verplichting heeft om voldoende hangar ter beschikking te stellen aan (lokale) luchtvaartmaatschappijen. Ook de CCAA heeft aangegeven dat zij niet bekend is met een dergelijke

⁴⁶ Zie voor een uitleg: <https://www.qantasnewsroom.com.au/roo-tales/the-a-c-and-d-of-aircraft-maintenance/>

⁴⁷ Zie part 5 van de Curacao Civil Aviation Regulations, paragraaf 5.5.1.6, sub a.

⁴⁸ Zie <http://www.ccaa.cw/regulations/safety-security/>

⁴⁹ Zie part 1 van de Curacao Civil Aviation Regulations, paragraaf 1.5, sub a, definities 82 (AMO) en 196 (equivalent system of maintenance).

⁵⁰ Op de luchthaven van Curaçao zijn meerdere hangars gebouwd maar deze zijn verhuurd aan o.a. de Amerikaanse Luchtmacht (FOL) of eigendom van een lokale onderneming.

⁵¹ Zie het artikel getiteld 'JetAir mag beginnen' in het Antilliaans Dagblad van 19 november 2019.

⁵² Zie <http://fly-ecoair.com/index.html>



verplichting. Verder heeft EZ Air - ondanks verzoeken hiertoe - geen documenten overgelegd die ondersteunen dat EZ Air recht zou hebben op toegang tot hangar op exclusieve basis.

37. CAP heeft voor het vaststellen van het minimumtarief in de RFO een beperkte benchmark gedaan. Ze hebben daarbij 2 grotere vliegvelden betrokken, te weten Colombia en Miami en 2 kleine vliegvelden in Chili met vergelijkbare omstandigheden als Curaçao. De tarieven van de kleine vliegvelden zijn als uitgangspunt voor het minimumtarief in de RFO genomen.
38. De RFO heeft niet geleid tot een gunning. Er zijn geen biedingen uitgebracht gelijk of hoger aan het minimumtarief. EZ Air heeft geen bod uitgebracht.
39. Op basis van de uitkomst van de RFO heeft CAP besloten om Hangar Bay South niet op exclusieve basis aan een partij te leasen.⁵³ Zolang CAP nog geen leaseovereenkomst heeft getekend met een eventuele huurder, kunnen lokale ondernemingen op halve dag of dag basis de Hangar Bay South huren. JetAir Caribbean en EZ Air maken daar sinds 20 maart 2019 respectievelijk 5 augustus 2019 gebruik van.

Relevante communicatie tussen EZ Air en CAP

40. Uit de schriftelijke communicatie tussen EZ Air en CAP over de mogelijke lease van hangar blijkt het volgende:
 - EZ Air heeft CAP op 11 juni 2018 per brief verzocht een stuk grond op de luchthaven via lease ter beschikking te stellen om er zelf een hangar te bouwen.
 - CAP heeft EZ Air op 21 november 2018 per brief laten weten dat het niet haar beleid is om grond op de luchthaven (in lease) uit te geven aan andere partijen. Wel geeft CAP aan bereid te zijn om een nieuwe hangar te bouwen die EZ Air op exclusieve basis mag leasen voor 10 jaar. In de brief wordt tevens een minimum leasebedrag (per m² per maand) genoemd. Verder geeft CAP aan dat zij als onderdeel van het onderhandelingsproces een niet-bindende *Letter of Intent* wil overeenkomen.
 - EZ Air laat schriftelijk, via haar Ground Operation Manager, op 22 november 2018 weten dat zij interesse heeft in de mogelijke lease van een nieuwe hangar.
 - CAP stuurt op 8 februari 2019 de concept-LOI.
 - EZ Air stuurt via haar advocaat op 21 februari 2019 een brief naar CAP. In deze brief geeft EZ Air aan dat zij de LOI niet zal tekenen en een LOI bovendien een 'gepasseerd station' is. EZ Air geeft aan dat zij schriftelijk aanspraak heeft gemaakt op een hangar en dat CAP ervoor moet zorgen dat EZ Air een huurovereenkomst ontvangt, zij het voor bestaande of nieuwe hangar.
 - De advocaat van EZ Air stuurt op 28 februari 2019 een tweede brief. In deze brief protesteert EZ Air tegen het voornemen van CAP om de vrijgekomen Hangar Bay South mogelijk aan een andere partij dan EZ Air te verhuren. EZ Air is van mening dat zij als eerste aanspraak maakt op vrijgekomen hangar.
 - CAP stuurt op 14 maart 2019 per email een reactie naar de advocaat van EZ Air. In deze email geeft CAP aan dat EZ Air geen 'right of first refusal' heeft en dat er meerdere partijen zijn die interesse hebben in het leasen van Hangar Bay South. Verder herhaalt CAP de mogelijkheid voor lease van nieuw te bouwen hangar.
 - De advocaat van EZ Air reageert op dezelfde dag dat zij graag een concept-leaseovereenkomst voor een nieuw te bouwen hangar ontvangt.

⁵³ Zie dossierstukken 9 en 16.1.



- CAP zegt op 15 maart 2019 per email toe een concept-leaseovereenkomst te zullen sturen en vraagt naar de specificaties waar de nieuw te bouwen hangar aan moet voldoen volgens EZ Air. Volgens CAP zou zij daarmee afstand hebben gedaan van de eis dat EZ Air de concept-LOI zou tekenen.
- CAP stuurt op 29 maart 2019 een email naar de advocaat van EZ Air naar aanleiding van een publicatie in de krant Extra van die dag waarin EZ Air publieke uitlatingen doet over deze casus. CAP is van mening dat in de publicatie feitelijke onjuistheden staan en vraagt EZ Air om de onjuistheden te corrigeren.
- De advocaat van EZ Air stuurt op dezelfde dag de gevraagde specificaties van een nieuw te bouwen hangar. Hij reageert in deze email niet op de publicatie in de krant.
- CAP stuurt op 25 april 2019 de RFO aan EZ Air voor het doen van een bod voor de lease van de vrijgekomen hangar van Insel Air. EZ gaat op 6 mei 2019 de hangar bekijken maar dient geen bod in.
- De advocaat van EZ Air stuurt op 15 mei 2019 een brief naar CAP waarin wordt aangegeven dat EZ Air een klacht heeft ingediend bij de FTAC.
- CAP informeert EZ Air per brief op 17 mei 2019 dat er geen geschikte offertes uit de RFO zijn gekomen en dat CAP doorgaat met het verhuren van Hangar Bay South op dag basis aan geïnteresseerde partijen.

VII. Beoordeling van de klacht door de FTAC

Juridisch kader misbruik van een machtspositie

41. Artikel 4.1, eerste lid, van de Landsverordening inzake concurrentie bepaalt dat een onderneming met een machtspositie geen misbruik daarvan mag maken. Het hebben of creëren van een machtspositie op zich is niet verboden, enkel het misbruik ervan is verboden.⁵⁴ Een onderneming met een machtspositie draagt namelijk een bijzondere verantwoordelijkheid voor het behoud van een daadwerkelijke en onvervalste mededinging.⁵⁵
42. Artikel 1.1, sub I, van de Landsverordening inzake concurrentie definieert een machtspositie als 'een positie van een of meer ondernemingen die hen in staat stelt de instandhouding van een daadwerkelijke concurrentie op de Curaçaose markt of een deel daarvan te verhinderen door de mogelijkheid te geven zich in belangrijke mate onafhankelijk van concurrenten, leveranciers en afnemers of eindgebruikers te gedragen.'
43. In artikel 1.1, sub I, van de Landsverordening inzake concurrentie is tevens bepaald dat een onderneming in ieder geval een machtspositie heeft als haar marktaandeel op de relevante markt 60% of meer bedraagt. Het begrip relevante markt in de Landsverordening inzake concurrentie sluit aan bij bekendmaking 97/C 372/03 van de Europese Commissie inzake de bepaling van de relevante markt voor het gemeenschappelijke mededingingsrecht.⁵⁶

⁵⁴ Zie bijvoorbeeld randnummer 273 van het arrest van 1 juli 2010, *AstraZeneca/Europese Commissie*, zaak T-321/05, ECLI:EU:T:2010:266.

⁵⁵ Zie bijvoorbeeld randnummer 5 van het arrest van 6 oktober 1994, *TetraPak/Europese Commissie*, zaak T-83/91, ECLI:EU:T:1994:246.

⁵⁶ Zie de artikelsgewijze toelichting op artikel 3.1 van de Landsverordening inzake concurrentie.



De relevante markt is een instrument om de grenzen van de concurrentie tussen ondernemingen te onderkennen en af te bakenen. Het vormt de basis voor het bepalen van de marktaandeelen van de betrokken onderneming(en).

44. Het begrip misbruik in de Landsverordening inzake concurrentie is sterk geënt op het misbruikverbod als vervat in artikel 102 VWEU in Europa.⁵⁷ Een onderneming misbruikt haar machtspositie als zij (a) daadwerkelijke of potentiële concurrenten uitsluit en/of (b) afnemers uitbuit.⁵⁸ De vraag of al dan niet sprake is van misbruik, hangt af van de economische en juridische context van de gewraakte gedragingen.⁵⁹ Misbruik van een machtspositie kan voortkomen uit verschillende vormen van marktgedrag, zoals:
- onredelijk⁶⁰ hoge verkoopprijzen aan afnemers in rekening brengen;
 - onredelijke contractuele voorwaarden hanteren;
 - het weigeren om bepaalde producten of diensten aan afnemers te leveren;
 - het toepassen van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties (discriminatie) ten nadele van de concurrentie; of
 - afnemers dwingen om een gewenst product in combinatie met een ander product af te nemen (koppelverkoop).
45. Een beoordeling van een vermeende overtreding van het verbod op misbruik van een machtspositie bestaat aldus uit de volgende twee onderdelen:
- Heeft de beklagde onderneming een machtspositie op de relevante markt?
 - Zo ja, kwalificeren de gedragingen van de beklagde onderneming als misbruik in de zin van artikel 4.1 van de Landsverordening inzake concurrentie?
- Enkel indien beide vragen positief worden beantwoord, is er sprake van een overtreding van het verbod op misbruik van een machtspositie.
46. Hieronder zal de FTAC allereerst ingaan op de gedragingen van CAP ten aanzien van het verhuren van hangar. Voor elk van de gedragingen zal de FTAC beoordelen, gegeven de economische en juridische context, of sprake kan zijn van misbruik in het geval CAP een machtspositie op de relevante markt zou hebben.

Beoordeling vermeend misbruik door CAP

Sub a) CAP weigert om bestaande hangar op exclusieve basis ter beschikking te stellen

47. Iedere onderneming moet het recht hebben haar handelspartners te kiezen en moet vrij over haar eigendom kunnen beschikken.⁶¹ Een (daadwerkelijke of constructieve) leveringsweigering door een onderneming met een machtspositie wordt op grond van vaste jurisprudentie in het (Europese) mededingingsrecht gezien als misbruik indien de volgende cumulatieve omstandigheden aanwezig zijn:

⁵⁷ Zie de artikelsgewijze toelichting op artikel 4.1 van de Landsverordening inzake concurrentie.

⁵⁸ Zie bijvoorbeeld Whish & Bailey (2012), *Competition Law 7th Edition*, New York: Oxford University Press, p. 201.

⁵⁹ Zie bijvoorbeeld de conclusie van advocaat-generaal N. Wahl van 20 oktober 2016 in zaak C413/14, *Intel Corporation Inc. vs. Europese Commissie*, randnummers 73 tot en met 79 ([hyperlink](#)).

⁶⁰ In de Landsverordening inzake concurrentie wordt het woord 'onbillijk' gebruikt wat een synoniem is voor het woord 'onredelijk'.

⁶¹ Zie randnummer 75 van Richtsnoer 2009/C 45/02 van de Europese Commissie betreffende de handhavingsprioriteiten bij de toepassing van artikel 82 van het EG-Verdrag op onrechtmatig uitsluitingsgedrag door ondernemingen met een machtspositie ([hyperlink](#)).



- de weigering betreft een product dat of een dienst die objectief onmisbaar is om daadwerkelijk op een stroomafwaartse markt te kunnen concurreren;
- de weigering resulteert waarschijnlijk in de uitschakeling van een daadwerkelijke concurrentie op de stroomafwaartse markt; en
- de weigering leidt waarschijnlijk tot schade voor de gebruikers.

Het gaat bij de beoordeling van leveringsweigering uiteindelijk om de bescherming van de concurrentie op de markt, niet om de bescherming van individuele ondernemingen.⁶²

48. Uit het onderzoek van de FTAC is gebleken dat toegang tot hangar van essentieel belang is voor een luchtvaartmaatschappij zoals EZ Air om commerciële vluchten aan te kunnen bieden. De vliegtuigen van een maatschappij moeten regelmatig onderhouden worden en een deel van dat onderhoud dient in een hangar plaats te vinden.⁶³ Echter, permanente toegang tot hangar op exclusieve basis is niet van essentieel belang. Luchtvaartmaatschappijen zijn namelijk toegestaan om onderhoud uit te besteden aan een erkend onderhoudsbedrijf dat over een eigen hangar beschikt. Bovendien zal een luchtvaartmaatschappij met een beperkte vloot, zoals EZ Air, een hangar niet 24/7 nodig hebben vanuit het oogpunt van onderhoud. EZ Air maakt momenteel gebruik van de mogelijkheid om Hangar Bay South op tijdelijke, niet-exclusieve basis te huren, waardoor zij het vereiste onderhoud aan haar vliegtuigen kan verrichten.⁶⁴
49. Permanente toegang tot hangar op exclusieve basis is ook niet objectief onmisbaar vanuit het oogpunt van het stallen van vliegtuigen. Hoewel het stallen van een vliegtuig in de open lucht een nadelig effect kan hebben op de levensduur, kan dit effect tot een minimum worden beperkt indien het vliegtuig regelmatig wordt gewassen.⁶⁵ In de praktijk hebben verschillende lokale luchtvaartmaatschappijen hun gehele vloot of een deel daarvan in de open lucht gestald.
50. Omdat toegang tot hangar op exclusieve basis niet objectief onmisbaar is om als airline te kunnen concurreren op de markt voor het uitvoeren van commerciële vluchten, kan het weigeren van dergelijke toegang geen misbruik in de zin van artikel 4.1 van de Landsverordening inzake concurrentie zijn. De FTAC beschouwt dit onderdeel van de klacht van EZ Air daarom als ongegrond.
51. Ten overvloede merkt de FTAC op dat CAP geen concurrent van EZ Air is op de stroomafwaartse markt. CAP is immers niet actief als luchtvaartmaatschappij. Zij heeft daarom geen economisch motief om airlines toegang te weigeren tot hangar in een poging om de concurrentie op de stroomafwaartse markt te belemmeren. Daarnaast zal een eventuele weigering om EZ Air toegang te geven tot hangar op Hato niet leiden tot een volledige uitschakeling van de daadwerkelijke concurrentie op de stroomafwaartse markt. Er zijn immers meerdere luchtvaartmaatschappijen actief op de routes die EZ Air vliegt, zoals Divi Divi Air en Aruba Airlines.

Sub b) CAP hanteert een aanbestedingsprocedure voor de lease van vrijgekomen hangar

52. Bij de beoordeling van de redelijkheid van andere contractuele voorwaarden wordt op grond van vaste jurisprudentie de vraag gesteld of de voorwaarde ook zou worden opgelegd en aanvaard in concurrerende omstandigheden.⁶⁶ Wordt een voorwaarde ook door ondernemingen zonder machtspositie opgelegd, dan is

⁶² Zie Richtsnoer 2009/C 45/02, randnummer 6.

⁶³ Dossierstuk 8, gespreksverslag CCAA d.d. 12 augustus 2019.

⁶⁴ Zie randnummer 37.

⁶⁵ Zie de gespreksverslagen van de CCAA, CAP en CAH (dossierstukken 8, 9 en 11).

⁶⁶ Zie O'Donoghue & Padilla (2013), *The Law and Economics of Article 102 TFEU 2nd Edition*, Oxford: Hart Publishing Ltd, hoofdstuk 16 (other exploitative abuses).



deze voorwaarde in beginsel niet onredelijk in de zin van het mededingingsrecht. Bij de beoordeling van de (on)redelijkheid van voorwaarden dient onder andere te worden beschouwd: (i) het achterliggende doel van de voorwaarde en het gehele contract, (ii) de mate waarin de voorwaarde een efficiëntie voor de betrokken partijen genereert, en (iii) het al dan niet bestaan van realistische alternatieven om het achterliggende doel te bereiken.

53. Op grond van vaste jurisprudentie in het (Europese) mededingingsrecht wordt een verkoopprijs als onredelijk hoog beschouwd indien een buitensporig groot verschil bestaat tussen de daadwerkelijk gemaakte kosten en de daadwerkelijk gevraagde prijs.⁶⁷ In de jurisprudentie zijn verschillende methoden geaccepteerd om te bepalen of een prijs buitensporig hoog is, zoals een vergelijking met de prijzen die in andere landen worden toegepast (*benchmarking*). Wanneer een onderneming met een machtspositie voor de door haar verrichte diensten duurzaam en significant hogere tarieven verlangt dan die welke in de andere landen worden toegepast, en de tariefniveaus op homogene grondslag zijn vergeleken, dan is dit verschil als een aanwijzing voor misbruik van een machtspositie te beschouwen.
54. De vrijgekomen hangar (Hangar Bay South) kan door slechts één lokale luchtvaartmaatschappij of onderhoudsbedrijf op exclusieve basis worden gehuurd.⁶⁸ Dit terwijl 'numerous parties'⁶⁹ interesse hadden getoond bij CAP.⁷⁰ Gezien de beperkt beschikbare hangar, koos CAP voor een aanbesteding 'to give all interested parties the same opportunity to individually propose a lease offer to CAP, although CAP is also not excluding any possible form of consortium (joint) proposals amongst the current candidates.'⁷¹
55. EZ Air heeft in haar klacht geen specifieke clausules in de RFO genoemd die volgens haar onredelijk zijn. Wat betreft de voorwaarden voor deelname aan de aanbesteding, stelt de FTAC vast dat CAP een transparante en non-discriminatoire werkwijze heeft gehanteerd. Iedere partij die interesse had getoond, kreeg de kans om een bod te doen. Bovendien was het mogelijk om samen met andere partijen een gezamenlijk bod te doen.⁷²
56. Op een concurrerende markt met een vraagoverschot is het niet ongebruikelijk dat een onderneming een aanbesteding organiseert. Zo kan het organiseren van een aanbesteding resulteren in een vermindering van transactiekosten voor de betrokken partijen (efficiëntievoordeel) in vergelijking met de situatie dat de aanbieder met elke geïnteresseerde afnemer op individuele basis onderhandelt. Ook de mogelijkheid om een gezamenlijk bod te doen, kan voor de vragende partijen een efficiëntievoordeel opleveren. Noch door EZ air, noch door CAP is een realistisch alternatief naar voren gebracht waarmee alle geïnteresseerde partijen kunnen meedingen naar een verhuurcontract van de vrijgekomen hangar. De gehanteerde aanbestedingsprocedure voor de lease van de vrijgekomen hangar beschouwt de FTAC daarom niet als een onredelijk voorwaarde.

⁶⁷ Zie in het bijzonder het arrest van 14 februari 1978, *United Brands/Europese Commissie*, zaak 27/76, ECLI:EU:C:1978:22 en het arrest van 14 september 2017, *AKKA/LAA*, zaak C-177/16, ECLI:EU:C:2017:689.

⁶⁸ Zie randnummer 35.

⁶⁹ RFO is verstuurd naar tussen de 5 en 10 partijen.

⁷⁰ Dossierstuk 1.4, brief d.d. 29 maart 2019 van CAP aan o.a. EZ Air.

⁷¹ Zie de vorige voetnoot.

⁷² Dossierstuk 1.4, brief d.d. 29 maart 2019 van CAP aan o.a. EZ Air.



57. EZ Air stelt in haar klacht dat de RFO van 25 april 2019 een prijsopdrijvend effect zal hebben en tot “woekerwinsten” zal leiden. De FTAC heeft dit geïnterpreteerd als het klagen over het hanteren van onredelijk hoge prijzen door CAP in de RFO.
58. EZ Air heeft deze stelling niet onderbouwd en ook geen informatie overlegd die erop zou wijzen dat CAP in de RFO onredelijk hoge prijzen hanteert.
59. Uit het onderzoek van de FTAC bleek dat CAP het minimumtarief in de RFO voor de huur van de hangaar ruimte heeft gebaseerd op een beperkte benchmark die zij heeft gehouden bij vier andere luchthavens. Twee grotere luchthavens en twee met Curaçao vergelijkbare luchthavens. Het tarief van de twee vergelijkbare luchthavens is genomen als minimumtarief in de RFO.⁷³
60. Gelet op het feit dat CAP het gevraagde minimum huurtarief heeft gebaseerd op een benchmark met twee vergelijkbare luchthavens en het ontbreken van enige onderbouwing EZ-air op dit onderdeel van de klacht, is de FTAC van oordeel dat er onvoldoende aanwijzingen zijn dat het minimumtarief onredelijk hoog is, om nader onderzoek hiernaar te rechtvaardigen. Hierbij is ook overwogen dat de RFO niet tot gunning heeft geleid.
61. Samengevat is de FTAC van oordeel dat de gehanteerde RFO als methode om de beperkt beschikbare hangar toe te wijzen niet onredelijk is in de zin van artikel 4.1 van de Landsverordening inzake concurrentie. De FTAC beschouwt dit onderdeel van de klacht van EZ Air daarom als ongegrond.
- Sub c) CAP hanteert volgens EZ Air onredelijke voorwaarden tijdens de onderhandelingen over de lease van een nieuw te bouwen hangar
62. Ook bij dit onderdeel van de klacht van EZ Air moet worden beoordeeld of dergelijke voorwaarden ook zouden worden opgelegd en aanvaard in concurrerende omstandigheden, ofwel door een onderneming zonder een machtspositie (zie randnummer 51).
63. CAP heeft zich bereid getoond een nieuwe hangar te bouwen om zodoende de bestaande hangarcapaciteit op Hato uit te breiden. EZ Air zou deze nieuwe hangar op exclusieve basis kunnen leasen voor een periode van 10 jaar.⁷⁴ CAP stelde als onderdeel van het onderhandelingsproces de voorwaarde dat EZ Air een niet-bindende LOI zou tekenen. CAP heeft aangegeven dat het overeenkomen van een LOI met de wederpartij gebruikelijk is bij omvangrijke investeringen op de luchthaven.⁷⁵ De FTAC acht het niet onredelijk dat een onderneming in het kader van de bouw van een hangar aan de wederpartij vraagt om een intentieverklaring overeen te komen. Dit om zekerheid aan CAP te verstekken voor het gebruik van haar investering, mede gezien de faillissementen van lokale luchtvaartmaatschappijen in het verleden.
64. Op grond van een getekende LOI zou EZ Air zich verplichten om verschillende documentatie te overleggen aan CAP, waaronder een businessplan (dat voldoet aan de eisen van Annex B van de LOI), verzekeringspolissen en overeenkomsten met klanten en financiers. CAP heeft de gewraakte voorwaarden in de concept-LOI, met name het overleggen van een businessplan door EZ Air, losgelaten.⁷⁶ Het belang om

⁷³ De FTAC beschikt over prijsinformatie t.a.v. de verhuur van hangarruimte op de luchthavens van Miami, Bogotá (Colombia), Antofagasta (Chili) en Iquique (Chili). Zie dossierstukken 16.1 en 18.1.

⁷⁴ Dossierstuk 1.1, concept-LOI d.d. 8 februari 2019.

⁷⁵ Dossierstuk 9, gespreksverslag CAP d.d. 22 augustus 2019.

⁷⁶ Dossierstukken 10.14 en 16.1.



op dit onderdeel van de klacht een uitspraak te doen, is daarmee komen te vervallen.

Conclusie inhoudelijke beoordeling van de klacht

65. De FTAC is van oordeel dat geen van de gedragingen van CAP zoals genoemd in de klacht van EZ Air kwalificeren als misbruik in de zin van artikel 4.1 van de Landsverordening inzake concurrentie. Nu er geen sprake is van misbruikelijk gedrag door CAP, is beantwoording van de vraag of CAP over een machtspositie beschikt niet meer relevant voor het eindoordeel of er sprake is van misbruik van een machtspositie door CAP.

VIII. Beslissing

66. De FTAC concludeert dat er geen sprake is van een redelijk vermoeden van een overtreding van de Landsverordening inzake concurrentie door CAP en beschouwt de klacht van EZ Air als ongegrond. De FTAC wijst de aanvraag van EZ Air af.



Willemstad, 31 januari 2020

Fair Trade Authority Curaçao, namens deze:

Drs. R.O.B. van den Bergh
Plaatsvervangend voorzitter van de Fair Trade Authority Curaçao

RECHTSMIDDELEN:

Tegen deze beschikking kan binnen zes (6) weken na de dag waarop de beschikking is bekendgemaakt in de Landscourant bezwaar worden gemaakt. Het bezwaarschrift dient onder vermelding van het zaaknummer gestuurd te worden aan:

De Fair Trade Authority Curaçao
Pietermaai 6
Willemstad, Curaçao

In plaats van bezwaar aan te tekenen, kan ook direct in beroep worden gegaan bij het Gerecht in eerste aanleg van Curaçao. Dit moet binnen zes (6) weken na de dag waarop de beschikking is bekendgemaakt in de Landscourant worden gedaan. Het beroepschrift moet in tweevoud worden ingediend bij:

Het Gerecht in eerste aanleg van Curaçao
Wilhelminaplein 4
Willemstad, Curaçao