

luchtvervoer van, naar en via Nederland. Artikel 4 van de beschikking bepaalt, dat voor commerciële vluchten Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een voorafgaande vergunning behoeven van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Voor het verstrekken van deze vergunningen wordt in het volgend artikel een aantal richtlijnen gegeven. Voor reizen op cabotage routes wordt daarbij bepaald, dat het vervoer op routes tussen Nederland enerzijds en Suriname en/of de Nederlandse Antillen anderzijds wordt voorbehouden aan de geregelde luchtvaartmaatschappijen van de drie Rijksdelen, t.w. KLM, SLM en ALM. Deze richtlijn is bepalend geweest voor de beslissing van de Directeur-Generaal, zoals deze in een brief van 1 december 1970 aan de Gevolmachtigd Minister van Suriname werd medegedeeld:

*"Naar aanleiding van hetgeen werd besproken over de mogelijkheid van het inschakelen van de luchtvaartmaatschappij Transavia in het vervoer tussen Nederland en Suriname, heb ik de eer u te bevestigen, dat het krachtens de geldende Nederlandse voorschriften aan deze onderneming niet is toegestaan op de bedoelde verbinding vervoer te verrichten."*

Ook verdere onderhandelingen brachten geen wijziging in het standpunt van de Rijksluchtvaartdienst en uiteindelijk werd de op 5 december geplande openingsvlucht afgelast. De zaak leek een interessant vervolg te zullen gaan krijgen, toen de SLM zich ook daarna niet wenste neer te leggen bij de beslissing van de Directeur-Generaal en een B.A.B.-beroep instelde, d.w.z. op grond van de Wet Beroep Administratieve Beschikkingen in beroep van de omstreden beslissing bij de Kroon, met het verzoek deze beslissing te vernietigen. De brief van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst gericht aan dr. Polanen, alsmede de eerdere brief van de waarnemend Directeur-Generaal gericht aan de SLM, zijn te beschouwen als administratieve beschikkingen als bedoeld in de Wet Beroep Administratieve Beschikkingen, en waar de SLM door de beslissing rechtstreeks in haar belang is getroffen, opent de wet de mogelijkheid daartegen voorziening te vragen. Medio december werd door de SLM een adres aan de Kroon gericht.

De SLM stelde zich op het standpunt, dat de vier in de wet genoemde gronden die tot vernietiging van een beschikking kunnen leiden, op de beslissing van de Rijksluchtvaartdienst van toepassing verklaard konden worden:

1. strijd met een algemeen verbindend voorschrift: de beslissing van de Rijksluchtvaartdienst is volgens de SLM in strijd met de preambule en de artikelen 36, 37 en 38 van het Statuut (handelend over

onderlinge bijstand, overleg en samenwerking) en met de artikelen A 3 en 4 van het Protocol (voor ongeregelde vluchten geen voorafgaande vergunning; zoveel mogelijk uit te voeren met in het Koninkrijk ingeschreven luchtvaartuigen).

2. het gebruik maken van een bevoegdheid kennelijk tot een ander doel dan waartoe deze bevoegdheid gegeven is; volgens de SLM is daarvan sprake, nu de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst zijn bevoegdheden kennelijk heeft gebruikt om de positie van de KLM en/of ALM op de route Amsterdam-Paramaribo te handhaven of te versterken ten koste van de SLM.

3. de beroepsgrond dat het administratief orgaan bij afweging van de betrokken belangen niet in de redelijkheid tot de beschikking had kunnen komen: de SLM meent dat haar belangen bij de beslissing zijn veronachtzaamd, waar het voor haar noodzakelijk is vluchten tussen Nederland en Suriname uit te voeren. Zonder deze vluchten zou de maatschappij verlies blijven lijden. De voorwaarden waartegen de KLM of ALM materieel beschikbaar wilden stellen, zou voor de SLM in het geheel geen voordeel overlaten en daarom was

zij wel verplicht met de veel gunstiger voorwaarden biedende maatschappij Transavia in zee te gaan.

4. het anderszins beschikken in strijd met enig in het algemeen rechtsbewustzijn levend beginsel van behoorlijk bestuur: zo'n beginsel is zeker, dat gemaakte afspraken, in casu het Tripartite Burgerluchtvaart Protocol, moeten worden nagekomen.

Het door de SLM ingestelde beroep is niet aan een verdere behandeling toegekomen. Kort na de instelling van het beroep kwamen KLM en SLM tot een akkoord, inhoudend een financiële regeling waardoor de SLM zou kunnen meeprofiteren van de winsten die de KLM-vluchten op dit traject opleveren. De SLM trok daarop haar beroep in.

*Zeker juridisch gezien, kan men het betreuren dat de behandeling van het beroep geen voortgang heeft gevonden en er geen duidelijke uitspraak is gevolgd over de door de SLM in haar beroep aangevoerde stellingen. De gehele affaire heeft nu duidelijk een aantal vragen opengelaten, over enkele waarvan wij tenslotte nog enige opmerkingen willen maken.*

Bij de beslissing van de Directeur-Generaal

