

De S.L.M. en haar vrijheden



Mr. H. G. de Jong

'In de economische burgerluchtvaart kunnen botsende economische belangen vaak leiden tot scherpe conflicten (...) Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat in deze botsing van belangen verschillende rechtsregels enigszins in de verdrukking zijn geraakt,' schrijft mr. H. G. de Jong, wetenschappelijk medewerker Volkenrecht aan de Vrije Universiteit over het luchtvaartconflict Nederland-Suriname, dat een jaar geleden, vooral in het rijksdeel overzee de gemoederen beroerde.

Op verzoek van de VUm-redactie verdiepte mr. De Jong zich in de juridische aspecten van deze zaak, die door een in januari tussen de Nederlandse en Surinaamse regeringen gesloten akkoord niet uitgevochten is voor de Kroon, zoals de Surinaamse regering aanvankelijk had gewild. Vanuit juridisch oogpunt betreurt mr. De Jong het dat de behandeling van het door de Surinaamse Luchtvaartmaatschappij ingestelde beroep geen voortgang heeft gevonden.

Bij de redactie van het VU-magazine is (in beperkte oplage) de volledige beschouwing van mr. De Jong verkrijgbaar voor f 1. Wij volstaan met een weergave van een groot deel van de inhoud.

'Een aantal juridische regelingen zijn voor deze kwestie van belang,' schrijft mr. De Jong. 'Naast het Statuut is dit meer in het bijzonder het door Nederland, Suriname en de Nederlandse Antillen overeengekomen Tripartite Burgerluchtvaart Protocol. Omdat de plannen van de SLM gericht waren op het uitvoeren van een beperkt aantal chartervluchten, is tenslotte ook van belang een beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 1970, waarin regels worden gegeven voor vluchten van, naar en via Nederland in niet-geregeld verkeer.'

Alvorens daarop verder in te gaan, maakt mr. De Jong vervolgens enkele meer algemene opmerkingen over de praktijk van de internationale burgerluchtvaart, waar-

bij hij ook een enkele opmerking maakt over het twee maanden na het tot stand komen van het Tripartite Protocol gewijzigde luchtvaartverdrag tussen Nederland en Indonesië ('een niet geheel willekeurige keus').

Een onderlinge regeling van de luchtvaartverhoudingen tussen de drie Koninkrijksdelen liet tot 1969 op zich wachten. Op initiatief van Suriname werden toen besprekingen geopend, die leidden tot de opstelling van het Tripartite Burgerluchtvaartakkoord Protocol van 11 juni 1969. Het eerste deel daarvan handelt over het grand cabotage-vervoer, d.w.z. het vervoer tussen plaatsen gelegen in de onderscheiden Koninkrijksdelen. We geven verder het woord aan mr. De Jong:

'Krachtens het Protocol wordt het grand cabotage-vervoer in geregelde luchtdiensten voorbehouden aan de drie nationale luchtvaartmaatschappijen, KLM, SLM en ALM, één en ander nader te regelen voor elk der drie Rijksdelen apart. Voor het uit-

voeren van ongeregelde vluchten behoeven deze maatschappijen geen voorafgaande vergunning. De ongeregelde vluchten dienen zoveel mogelijk te worden uitgevoerd met in het Koninkrijk ingeschreven luchtvaartuigen en het beleid van elk der partijen zal erop gericht zijn voor het uitvoeren van ongeregelde diensten geen toestemming te verlenen aan buitenlandse "operators".

Op grond van het Protocol achtte de SLM zich gerechtigd zelfstandig vluchten tussen Paramaribo en Amsterdam uit te voeren - een bewering die tot zover op geen enkele tegenspraak stuitte. Bij het ontbreken van eigen vliegtuigen om dit te kunnen realiseren, ontwikkelde de SLM eind 1970 plannen om een aantal vluchten met toestellen van Transavia Holland uit te voeren. De plannen waren voorlopig gericht op het uitvoeren van een twaalf-tal vluchten. Er werd een huurovereenkomst opgesteld tussen de SLM en Transavia, die met ingang van 5 december van kracht zou worden. In een brief op 23 oktober 1970 deelde de SLM het voorlopig vliegschema mede aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. De Rijksluchtvaartdienst verklaarde daarop, eerst aan de SLM en op een later tijdstip ook aan dr. Polanen, dat niet kon worden toegestaan dat vliegtuigen van Transavia op deze verbinding vervoer zouden verrichten.

De weigering om toestellen van Transavia toe te laten werd door de Directeur-Generaal echter niet gegrond op het Tripartite Protocol. Zijn beslissing was gebaseerd op de bestaande Nederlandse voorschriften, vervat in de beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 1970.

Zoals gezegd worden in deze beschikking regels gegeven voor het ongeregelde

