

HOGHE COMMISSARIAAT
VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN IN INDONESIE

GEHEIM

Onderwerp: Garuda contract.

N^o: 14814/GS.1640/557

2444

RECEIVED	17 APR 1951
Foto: 39579	30435-3460
DJAKARTA, 9 April 1951	

Z/dossier over 7/4 G Garuda

Onder aanbieding van een afschrift van het Besluit van de Minister van Verkeer der Republiek Indonesië van 25 Januari 1951 No.293/Ment. inzake herziening van het Garuda-contract, en met verwijzing naar voorgaande correspondentie (laatstelijk mijn brief van 23 Februari No.5992/GS.702/321), heb ik de eer Uwer Excellentie het volgende mede te delen.

Bij genoemd Ministerieel Besluit is door Minister Djuanda een Commissie ingesteld op grond van de overweging "dat het nodig is gebleken, alle overeenkomsten met de K.L.M. inzake de oprichting van de Garuda Indonesian Airways opnieuw in beschouwing te nemen."

Zoals reeds in mijn schrijven van 7 Februari werd gereleveerd, is de voorbereiding tot instelling dezer Commissie uiterst geheim gehouden; noch de betrokken Europese luchtvaart-ambtenaren en adviseurs, noch de Garuda (behalve Ir.Surjomi-hardjo, die President-Commissaris der Garuda is) waren daarvan op de hoogte.

Sedert de instelling der Commissie zijn thans ruim twee maanden verlopen, doch van haar activiteit is naar buiten nog niet veel meer gebleken dan enige bijeenkomsten met Indonesisch Garuda-personeel, waarin vooral over vervanging van huidig Europees stafpersoneel in sleutelposities door personeel van Indonesische landaard is gesproken.

Toch moet uit uitlatingen van Indonesische ambtenaren op de Afdeling Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer, alsmede uit gesprekken met de Engelse luchtvaart-attaché te Djakarta worden opgemaakt, dat door de Commissie niet alleen aandacht zal worden besteed aan zuivere Garuda-aangelegenheden, zoals zeggenschap der R.I.-Regering in de maatschappij, "indonesisatie", naasting e.d. Wellicht in nog sterker mate zullen de artikelen die betrekking hebben op het recht van de K.L.M. om bepaalde internationale lijnen vanuit Indonesië te bevliegen (zie Hoofd-overeenkomst artikel 1 sub 5 en 6), op kritische en waarschijnlijk voor de K.L.M. ongunstige wijze in beschouwing worden genomen.

Van Minister Djuanda is het bekend, dat hij persoonlijk herziening wenst van het huidige Garuda-contract, zowel ten aanzien van de interinsulaire luchtvaart als met betrekking tot het luchtverkeer met derde landen.

AAN:

Zijne Excellentie de Minister
van Buitenlandse Zaken
's G r a v e n h a g e

HOGE COMMISSARIAAT
VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN IN INDONESIË

DJAKARTA, 9 April 1951.

blz. 2

Aangezien - zolang tussen Nederland en Indonesië geen luchtvaart-verdrag bestaat - voormeld artikel 1 de enige basis vormt waarop de Nederlandse luchtvaartbelangen hier rusten, betekent aantasting van het Garuda-contract op dit gebied veel meer dan alleen een aangelegenheid van commerciële aard tussen de R.I. en een Indonesische maatschappij met Nederlands aandeel. De bestaansmogelijkheid der Nederlandse luchtlijn op Indonesië kan hierdoor immers aangetast worden.

Ik ben ervan overtuigd, dat daarom thans het moment aangebroken is om duidelijk scheiding te maken tussen de algemene Nederlandse luchtvaartbelangen, welke op staatsniveau regeling behoren te vinden, enerzijds en de K.L.M.-belangen, welke contractueel met de Indonesische Regering kunnen worden geregeld, anderzijds. Het gaat mijns inziens niet langer aan, regeling van de algemene Nederlandse luchtvaartbelangen te laten wachten op (en afhankelijk te maken van) de uitslag van de onderhandelingen over de positie, waarin de K.L.M. zostraks tegenover de Indonesische Regering zal komen te staan.

Tot dusverre zijn de algemene Nederlandse luchtvaartbelangen te zeer vereenzelvigd met de K.L.M.-belangen bij de uitvoering der Indonesische luchtvaart en is de behartiging daarvan praktisch overgelaten geweest aan de K.L.M. en de Garuda op basis van het Garuda-contract.

Van de aanvankelijk verwachte instelling door de Indonesische Regering van een "advies-commissie", waarin zowel de Garuda als de K.L.M. zouden zitting hebben, blijkt niet veel te zullen komen; niet alleen vernam ik dit uit vertrouwelijke bron, doch ook Minister Djuanda sprak zich uit, geen behoefte daaraan te hebben. De mogelijkheid om via zulk een Commissie tenminste op de hoogte te blijven van de gang van zaken, is daarmee dus verkeken.

Ik kan mij bovendien niet aan de indruk onttrekken, dat de Garuda door de huidige ontwikkeling van zaken in een positie wordt gedrongen, waarin zij reeds alle moeite zal hebben om haar eigen rechten te verdedigen, zodat ik het vertrouwen mis, dat via deze onderneming voldoende aandacht zal (kunnen) worden besteed aan de internationale K.L.M.-belangen.

Doch ook de ontwikkeling van zaken tussen K.L.M. en Indonesische Regering geeft weinig reden tot gerustheid. Tot op heden heeft de K.L.M. - zij het met goedvinden der Indonesische Regering - niet voldaan aan de verplichting (artikel 1 lid 5 Hoofdovereenkomst) om een luchtvaartplan in te dienen. Een bruikbaar concept heeft zij, bij mijn weten, ook nu nog niet beschikbaar; het wachten is op het vinden van een ook voor Indonesië aanvaardbare constructie voor de behartiging der Indonesische luchtvaartbelangen door de K.L.M., zoals bijv. voor ogen stond bij een op te richten Garuda Overseas Airlines (G.O.A.).

DJAKARTA, 9 April 1951.

blz. 3

Voor het regelen van de luchtvaart-verhoudingen op verdrags-niveau tussen Nederland en Indonesië behoeft echter m.i. niet gewacht te worden, noch op een eventuele wijziging van het Garuda-contract, noch op een contractuele verbintenis tussen K.L.M. en Indonesische Regering, in welke vorm dan ook. Slechts zal in een met de Indonesische Regering te sluiten luchtvaart-verdrag er mede moeten worden rekening gehouden, dat zulk een verdrag het kader moet kunnen zijn, waarbinnen een voor de K.L.M. gunstige verhouding tussen deze maatschappij en de Indonesische Regering kan worden geprojecteerd.

Juist bij de huidige politieke verhoudingen - met het daarin (veelal op grond van sentiments-overwegingen) tot uiting komende wantrouwen tegen de K.L.M., die men hier vereenzelvigd met de Nederlandse Regering - zou wellicht een bilateraal luchtvaartverdrag met Nederland, op voet van algehele wederkerigheid, ontspanning kunnen brengen en er toe kunnen leiden, dat de K.L.M. als exploiterende luchtvaartmaatschappij meer voordelen bereikt ten aanzien van de uitoefening der Indonesische luchtvaart (als Indonesisch "designated carrier" in welke vorm dan ook), dan thans het geval is, omdat van Indonesische zijde nog steeds politieke consequenties worden gevreesd.

Zoals bekend, worden thans te Djakarta onderhandelingen gevoerd over een bilateraal luchtvaart-verdrag tussen Engeland en Indonesië, welk verdrag volgens het Engelse plan de basis moet vormen waarop BOAC en QUANTAS hun strijd tegen de K.L.M. op de Djakarta-Europa-route kunnen beginnen. Over de pogingen der Engelsen om de R.I. te beletten de K.L.M. als "designated carrier" aan te wijzen voor de uitoefening der Indonesische reciprociteits-luchtvaartrechten, is U reeds het een en ander bekend. Een uiting van de commerciële strijd tussen deze Britse maatschappijen en de K.L.M. is het aanbod van BOAC/QUANTAS aan de Indonesische Regering om de lands-reizigers tegen verlaagd tarief te vervoeren (het zgn. Gouvernements-tarief, dat ook de K.L.M. kent).

Evenals de Engelsen gedaan hebben, lijkt het mij ook voor Nederland wenselijk om met een ontwerp-luchtvaartverdrag met Indonesië voor de dag te komen, dat als basis zou kunnen dienen voor de te voeren besprekingen. Uiteraard zal in dit ontwerp veel aandacht moeten worden besteed aan de redactie der artikelen, welke handelen over het recht van één der partijen om een door de wederpartij aangewezen "designated carrier" te weigeren. Tussen de R.I. en Nederland zou een dergelijk recht van weigering wellicht geheel kunnen worden achterwege gelaten, hetgeen door Indonesië ongetwijfeld bijzonder zou worden gewaardeerd en waarmede bovendien zou worden bereikt, dat wij aan de R.I. veel gunstiger voorwaarden bieden dan momenteel Engeland doet bij de huidige Brits/Indonesische besprekingen. Hierdoor zouden wij de R.I. krachtige steun verlenen bij haar weigering om het door Engeland gepropageerde Bermuda principe te aanvaarden.

DJAKARTA, 9 April 1951

blz. 4

Alhoewel formeel los van de eventuele luchtvaart-onderhandelingen tussen Nederland en Indonesië, meen ik van deze gelegenheid te mogen gebruik maken om de aandacht te vestigen op de noodzakelijkheid, dat thans de K.L.M. met plannen voor de dag komt ten aanzien van haar contractuele verhouding met de Indonesische Regering ter uitoefening van Indonesische luchtvaart op het buitenland. Het wil mij nl. voorkomen, dat een bilaterale luchtvaartverhouding tussen Nederland en de R.I. als boven omschreven, de onderhandelingen tussen de K.L.M. en de R.I. zal vergemakkelijken. Ik meen, dat thans op korte termijn iets gedaan behoort te worden en zou het voorstel willen doen, dat wordt begonnen met een informele mededeling aan de Indonesische luchtvaart-autoriteiten, dat in Nederland wordt gewerkt aan een voorstel aan de Indonesische Regering tot het houden van besprekingen over een bilateraal luchtvaart-verdrag. Daarbij ware uitdrukkelijk mede te delen, dat de richtlijnen van het Nederlandse ontwerp-verdrag zullen inhouden volledige reciprociteit, alsmede algehele vrijheid voor elk der partijen tot aanwijzing van "designated carriers". Slechts daardoor zal het m.i. voor Nederland mogelijk zijn, uit de - door de aanwezigheid der K.L.M. geschapen - voordeliger positie (boven die van Engeland en andere concurrenten) ten volle nut te trekken.

Als aanleiding tot deze informele stap zou vooral - om politieke redenen - niet moeten worden gesproken over het Garuda-contract, doch wel over de in gang zijnde Engels/Indonesische onderhandelingen. Wij zouden daarop de Indonesische reactie kunnen afwachten doch intussen reeds beginnen met het samenstellen van een ontwerp-verdrag op deze basis.

Ik meen in het bovenstaande voldoende aanleiding te vinden Uwer Excellentie in overweging te mogen geven, deze aangelegenheid op korte termijn aan het oordeel der daarbij betrokken luchtvaart-deskundigen te doen onderwerpen.

Afschrift van dit schrijven heb ik doen toekomen aan Haar Ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat.

De Hoge Commissaris,

C. G.