

IDEË EN BELANG
IN DE
INTERNATIONALE LUCHTVAART

REDE

uitgesproken bij de aanvaarding van het
ambt van buitengewoon hoogleeraar
aan de Rijksuniversiteit te Leiden op
18 April 1947

door

Mr. D. GOEDHUIS



'S-GRAVENHAGE
MARTINUS NIJHOFF
1947

0
9.18
oe
I

3914/6.



08201318479

UTOMASI 2001

XXI - 228

D
629.18
Goc
y

IDEE EN BELANG IN DE INTERNATIONALE LUCHTVAART

REDE

UITGESPROKEN BIJ DE AANVAARDING VAN HET
AMBT VAN BUITENGEWOON HOOGLEERAAR
AAN DE RIJKSUNIVERSITEIT TE LEIDEN OP
18 APRIL 1947

DOOR

MR. D. GOEDHUIS



'S-GRAVENHAGE
MARTINUS NIJHOFF
1947

44695-6

PER. NEG. R. I.

Mijne Heeren Curatoren, Mevrouw en Heeren Professoren, Lectoren en Docenten, Dames en Heeren studenten en verder Gij allen, die deze plechtigheid met Uw tegenwoordigheid vereert.

Zeer gewaardeerde Toehoorders,

Op 7 Augustus 1945 vernam de wereld, dat een bom van 8 pond Hiroshima vernietigd had. Kort daarop verhieven leidende staatslieden in verscheiden landen hun stem om hun landgenooten te overtuigen, dat een wereld bewoond door menschen, die atoomenergie tot hun beschikking hebben, een zeer verschillende wereld is van die, welke wij tot nu toe hebben gekend. Zij gaven allen als hun meening te kennen, dat de eenige oplossing van dit wereldprobleem gelegen is in het prijsgeven door de Staten van een gedeelte van hun soevereiniteit.¹⁾

In het jaar 1903 werd het eerst met een vliegtuig gevlogen, dat zwaarder was dan de lucht. Ruim veertig jaren later, in December 1944, aanvaardden vertegenwoordigers van 54 staten op de Luchtvaartconferentie van Chicago een artikel, waarin zij erkenden dat elke Staat de *volledige en uitsluitende* soevereiniteit over het grondgebied boven zijn territorium bezit.

Beteekent dit, dat de Conferentie van Chicago het luchtvaartprobleem meende te kunnen oplossen met handhaving van een door geen rechtsbeginsel beperkte soevereiniteit? Meent men, dat de internationale

¹⁾ Zie de redes, geciteerd door Lionel Curtis, *War or Peace* (London 1946), blz. 38 e.v.

gemeenschap wèl door de uitvinding van atoomenergie fundamenteel gewijzigd is, maar nièt door de uitvinding van het luchtvaartuig? Meent men, dat de woorden, die Eden verleden jaar in het Britsche Parlement sprak „Every succeeding scientific discovery makes greater nonsense of old time conceptions of sovereignty” niet van toepassing zijn op de uitvinding, die meer dan enig andere uitvinding in de geschiedenis den mensch in staat stelt de beperkingen aan tijd en ruimte, waaraan hij onderworpen is, te overwinnen?

Zonder de luchtvaarthistorie van de laatste halve eeuw te kennen, zal men geen antwoord op deze vragen kunnen geven en zonder deze historie te kennen zal men noch de beteekenis van de tegenwoordige houding der Staten kunnen begrijpen, noch kunnen trachten met eenige kans op succes voorspellingen te doen ten aanzien van mogelijke veranderingen in de wereldluchtvaartpolitiek.

Luchtrecht, als alle recht, wordt geboren uit een strijd van ideeën en belangen en wanneer men nu de periode van bijna een halve eeuw beschouwt, waarin eerst de ideeën en vervolgens de belangen in de internationale luchtvaart met elkaar in conflict zijn gekomen, blijkt het volgende. Niet alleen heeft de ideeënontwikkeling geen gelijken tred gehouden met de technische ontwikkeling — dit verschijnsel zou geen verwondering behoeven te wekken, aangezien de ondervinding wel heeft geleerd, dat het menschelijk aanpassingsvermogen nooit in staat is snel genoeg op wetenschappelijke uitvindingen te reageeren — maar er valt een uitgesproken teruggang te constateeren in den invloed van rechtsgedachten betreffende de luchtvaartverhoudingen.

Aan welke oorzaken is dit te wijten? Is het een symptoom van het algemeen sterk gedaalde normbesef van de na-oorlogsche maatschappij, van de algemeene rechtsverslapping, of zijn er bijzondere gronden voor aan te