

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Dit streven wordt door het gloednieuwe Surinaamse Burgerlijk Wetboek gefrustreerd. De aanschaf van moderne vliegtuigen kan alleen door speciale verdragen worden gefaciliteerd.

Auteur: Prof. Mr. B. Patrick Honnebier, LL.M. (advanced)

Professor verantwoordelijk voor het vak International Aviation Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and Space Law program; Of Counsel bij het advocaten kantoor Rep De Cuba in Aruba; medeoprichter van Rep Aviation Law Cooperatief U.A. in Nederland.



Introductie

Volgens de sociale media¹ wil Surinam Airways (SLM) de komende tijd haar huidige vloot uitbreiden. Op dit moment zet de SLM uitsluitend passagiersvliegtuigen in. Twee 'narrow-body'² luchtvaartuigen worden vanuit Paramaribo regionaal gebruikt en met een 'wide-body'³ toestel wordt naar Amsterdam gevlogen. De SLM wil momenteel het vrachtvervoer ontwikkelen.

De aardoliereserves van Suriname zijn bijvoorbeeld tussen 2016⁴ en 2024⁵ aanmerkelijk gestegen. Gezien de snelle ontwikkelingen in de olie- en gasindustrie, heeft de SLM reeds een vrachtvliegtuig geleased⁶. Naar verwachting wordt het narrow-body toestel volgende maand afgeleverd. Volgens het management van de SLM wordt op dit moment ook onderhandeld over de acquisitie van een extra passagiersvliegtuig voor haar regionale vluchten.

De SLM is thans nog verlieslijdend. Haar directie hoopt echter dat in 2026 weer winst zal worden gemaakt. Het management rekent met name op de voornoemde ontwikkelingen in de olie- en gasindustrie.

De nieuwe Surinaamse rechtsonzekerheid veroorzaakt economisch risico

Suriname heeft sinds 1 mei 2025 een nieuw *Burgerlijk Wetboek* (BW) gekregen. Meer specifiek is het Boek 8, Titel 15 BW, *Luchtvaartrecht*, zeer recent ingevoerd. Zie voor de invoering en toelichting op Titel 15 meer gedetailleerd hieronder. Een grote teleurstelling, daar men goeddeels de tekst van de wetgeving van 'Europees Nederland' heeft overgenomen. Helaas

¹ Zie bijvoorbeeld Luchtvaart Nieuws, SLM (Surinam Airways) verwacht in juni eerste vrachtvliegtuig, 7 mei 2025.

² *Narrow-body aircraft*, also called single-aisle aircraft, are airliners with a single aisle, accommodating up to six seats across the cabin. They are typically used for short to medium-haul flights, carrying between 100 and 200 passengers.

³ *Wide-body aircraft*, also known as twin-aisle aircraft, are large airplanes designed for long-haul international flights, typically featuring two aisles and accommodating a large number of passengers. These aircraft can carry from 200 to 850 passengers.

⁴ Zie [Suriname's Oil Resources Now Total More Than 2.4 Billion Barrels of Crude - Bloomberg](#)

⁵ Zie <https://www.worldometers.info/oil/suriname-oil/>

⁶ Voor de verschillende Surinaamse leasevormen, zie B.P. Honnebier, *De ontwikkeling van de (internationale) leasefiguur in het Surinaamse handelsverkeer*, Surinaams Juristen Blad, Deel 1, juli 2000, Deel II oktober 2000.

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



heeft deze regelgeving jarenlang en wereldwijd tot uiterst negatieve discussies geleid⁷. Als direct gevolg kunnen de lokale luchtvaartmaatschappijen hun kostbare vliegtuigen⁸ en motoren⁹ *niet* tegen concurrerende prijzen aanschaffen.

De internationale financiers en lessors weten¹⁰ van de aanmerkelijke *rechtsonzekerheid*, die in Europees Nederland tot groot *economisch risico* heeft geleid¹¹. Mede daardoor zijn bijvoorbeeld de ticketkosten voor de Nederlandse en andere passagiers onnodig duur geworden. De consument betaalt immers uiteindelijk de rekening!

Daar de ontoereikende Europees Nederlandse *speciale* luchtvaart gerelateerde regelgeving (lex specialis) sinds kort ook in Suriname geldt, wordt in dit land het economische risico betreffende het financieren en/of leasen van luchtvaartuigen bevestigd. Daardoor wordt de door Surinam Airways gewenste uitbreiding van haar vloot gefrustreerd! De huidige situatie is weer slecht voor de Surinaamse en andere passagiers en verzenders van luchtvracht, daar zij onnodig dure tickets en transportkosten moeten betalen.!

Het vereiste van faciliterende wetgeving

Voor Surinam Airways had door de nieuwe wetgeving het financieren en/of leasen van de kostbare vliegtuigen en motoren juist moeten worden gefaciliteerd¹²!

Caraïbisch Nederland¹³ (Bonaire, St. Eustatius en Saba worden vaak gezamenlijk aangeduid als BES), Aruba, Curaçao en St. Maarten hebben dit probleem al in 2010 opgelost. In dat jaar hebben zij moderne internationale financiering en lease wetgeving aanvaard! Meer specifiek is het Koninkrijk der Nederlanden (Koninkrijk) voor de genoemde 'territoriale eenheden'¹⁴ in dat jaar toegetreden tot het 'Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel' (Verdrag)¹⁵ en het daarbij horende 'Protocol bij het Verdrag inzake internationale

⁷ Zie B.P. Honnebier, The Netherlands is blacklisted due to its ambiguous aviation financing laws and only the Cape Town Convention can solve this problem, Journaal LuchtRecht, 2011-2, 34.

⁸ Zie bijvoorbeeld voor de prijzen van luchtvaartuigen: <http://www.axonaviation.com/commercial-aircraft/aircraft-data/aircraft-pricing>

⁹ Zie bijvoorbeeld de volgende quotes: Small engines for light aircraft can cost between \$40,000 and \$70,000, while larger models for business jets can range from \$1.5 to \$3.5 million. Commercial aircraft engines, for example operated for the Boeing 777 or Airbus A380, may run up from \$25 to \$45 million. The engines for military aircraft can be even more expensive. <https://simpleflying.com/how-much-do-jet-engines-cost/>

¹⁰ Zie B.P. Honnebier, *The English Blue Sky Case-Topical International Aviation Finance Laws*, 2011, Airandspacebooks, ISBN 978-94-61903-80-8/1 (a separate publication under its own ISBN).

¹¹ Zie voernoot nr. 7.

¹² Een en ander geldt ook voor de acquisitie, financiering en leasing van *helikopters*.

¹³ Zie B.P. Honnebier en A.P. Berkhout, Strong legal and fiscal regimes make the (Caribbean) Netherlands an attractive 'flag-state of choice' for aircraft lease transactions, Tax Planning International Review, 2015; Aircraft financing and leasing in the Netherlands and Dutch Caribbean, Tax Planning International Review, 2012.

¹⁴ Zie voor het begrip 'territoriale eenheid' het 'Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel', Kaapstad, 16 november 2001, Artikel 5, lid 4. 'Indien een Staat meerdere territoriale eenheden omvat, waarvan elk zijn eigen recht heeft ten aanzien van de voorliggende kwestie, en geen relevante territoriale eenheid is aangewezen, bepaalt het recht van die Staat van welke territoriale eenheid het recht toepasselijk is. Bij gebreke van een dergelijke regel is het recht van de territoriale eenheid waarmee de kwestie het nauwst verband houdt, toepasselijk'. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/trb-2009-86.html>

¹⁵ Voor de Nederlandse *onofficiële* vertaling van het Verdrag en de lijst van de huidige verdragsstaten zie <https://verdragenbank.overheid.nl/nl/Verdrag/Details/010297.html>

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartmaterieel specifieke aangelegenheden' (Protocol)¹⁶. In de internationale praktijk worden deze instrumenten¹⁷ gezamenlijk de 'Kaapstadverdragen' genoemd¹⁸. Door het dwingende uniforme materieel goederenrechtelijke regime van de Kaapstadverdragen wordt de aanschaf en het gebruik van vliegtuigen gefaciliteerd¹⁹. Inmiddels zijn 88 landen tot het Verdrag toegetreden en hebben 85 staten het Protocol aanvaard²⁰. Gezien het aanmerkelijke aantal verdragsstaten, is het duidelijk dat de Kaapstadverdragen voor de internationale luchtvaartpraktijk van groot belang zijn geworden²¹.

Zoals hiervoor is aangegeven, heeft ook het Koninkrijk der Nederlanden de Kaapstadverdragen aanvaard. Deze conventies gelden echter *alleen niet* voor 'Europees Nederland'. Gezien de complexe constitutionele situatie welke in het Koninkrijk bestaat, wordt in deze bijdrage nadere aandacht aan dit gegeven besteed. De jurisdictie 'Nederland' bestaat constitutioneel en geografisch uit de territoriale eenheden 'Europees Nederland' en 'Caribisch Nederland' (BES). Op zijn beurt maakt het rechtsgebied Nederland deel uit van het Koninkrijk. Het Koninkrijk omvat ook de landen Aruba, Curaçao en St. Maarten. De lokale luchtvaartwetgeving van deze territoriale eenheden is echter gebaseerd op verschillende luchtvaart gerelateerde verdragen! Juridisch gezien hebben deze conventies echter *fundamenteel verschillende doelen en werkingssferen*! Derhalve bestaat er in de jurisdictie 'Nederland' *geen* 'uniforme materiele goederenrechtelijke luchtvaart gerelateerde financiering- en leasewetgeving'²²!

Om de voornoemde redenen bestaat *alleen* in Europees Nederland nog altijd de hierboven omschreven rechtsonzekerheid²³. Dit probleem heeft geleid tot bijzonder negatieve financiële gevolgen voor de internationale burgerluchtvaart in het algemeen. In het bijzonder worden de lokale luchtvaartmaatschappijen en passagiers, alsmede de verzenders van luchtvracht, aanmerkelijk gedupeerd!

¹⁶ Voor de Nederlandse onofficiële vertaling van het Protocol en de verdragsstaten zie <https://verdragenbank.overheid.nl/nl/Verdrag/Details/010298>

¹⁷ Terzijde wordt opgemerkt dat de auteur van de onderhavige bijdrage het Ministerie van Buitenlandse Zaken, de Afdeling Verdragen, alsmede de regeringen van Aruba en de toenmalige Nederlandse Antillen, bij de toetreding tot Kaapstadverdragen extern heeft mogen adviseren.

¹⁸ Terzijde wordt opgemerkt dat de auteur van de onderhavige bijdrage de Diplomatieke Conferentie voor de finalisering van het Verdrag en Protocol in Kaapstad, Zuid Afrika, heeft mogen bijwonen (november 2001).

¹⁹ Voor effecten, doel en werkingssfeer van het Verdrag en Protocol, zie Prof. Sir Roy Goode, The Revised Fifth Edition of the Official Commentary on the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment, March 2024.

²⁰ Zie www.unidroit.org

²¹ Zie bijvoorbeeld B.P. Honnebier, De toetreding van het Koninkrijk der Nederlanden tot het Verdrag inzake internationale rechten op mobiel materieel en het Protocol voor luchtvaartmaterieel (Verdrag van Kaapstad), *Journal LuchtRecht*, 2012-1, pp. 2-24; De komende UNIDROIT goederenrechtelijke regelgeving waarborgt de Nederlandse volwaardige zakelijke rechten die aan de houder van een luchtvaartuig kunnen worden toegekend, WPNR, juni 2001; Internationale goederenrechtelijke aspecten van het leasen van mobiel materieel, *Handboek Leasing*, juni 2001, D2.1.2-01.

²² Zie B.P. Honnebier, The aircraft finance and lease related conflict of laws rule of the European Netherlands raises issues. Only the Cape Town Convention may solve them, *LinkedIn*, 15 May 2025.

²³ Zie voetnoot nr. 7.

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



Kenmerkend zijn de *beruchte* Deense rechtszaken Cimber Sterling (2013-2015). Tijdens deze procedures werd Europees Nederland als 'ondeugdelijk voorbeeld' aangehaald, daar deze jurisdictie door de internationale financiers en lessors van luchtvaartuigmaterieel was 'blacklisted'.

Als voorbeeld van de negatieve effecten maakten de Deense advocaten, die de lessors van vliegtuigmotoren vertegenwoordigden, de volgende opmerking over de jurisdictie 'Nederland'²⁴:

"It also came forward during the witness statements in the case that engine lessors have put down The Netherlands as a 'blacklisted' country in connection with engine leasing meaning that engine leasing into The Netherlands will only be performed by certain lessors against extra security from the airline, such as a deposit or a bank guarantee²⁵".

Volgens de Deense advocaten zou Denemarken ten alle tijden moeten vermijden, dat het op de 'zwarte lijsten' van de financiers en lessors van vliegtuigmaterieel zou worden gezet! De vonnissen van de *Deense gerechten* waren voor een groot deel gebaseerd op een *verkeerde juridische interpretatie en arbitraire technische aspecten* van een luchtvaart gerelateerd verdrag²⁶. Deze conventie was vervolgens in de lokale Deense wetgeving geïmplementeerd. Volgens de internationale financiers en lessors van luchtvaartmaterieel waren de Deense procedures en uitspraken 'een nachtmerrie'²⁷!

Suriname en de keuze voor bestaande internationale luchtvaart regimes

Suriname is in het verleden ook bezig geweest met het toetreden tot de Kaapstadverdragen. Bijvoorbeeld de Surinaamse overheid had in 2006 een juridisch medewerker van Surinam Airways verzocht om op het Verdrag en Protocol commentaar te leveren. Hij was ook bezig met het vertalen van het verdrag en protocol in het Nederlands. De SLM-jurist deed dit, terwijl er al een concept voor een Nederlandse vertaling 'in Den Haag' voorhanden was²⁸. De Surinaamse pogingen voor de toetreding tot de Kaapstadverdragen werden helaas *niet* gefinaliseerd²⁹.

Daarentegen heeft Suriname *wel* in 2003 het 'Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen', (Genève, 1948)³⁰ aanvaard. Het is van belang te

²⁴ Het is duidelijk dat men de territoriale eenheid 'Europees Nederland' bedoelde.

²⁵ Zie M.L. Jakobsen and L. B. Gabelgaard, *The Aircraft Engine Dispute in Denmark: First Judgment*, 39 Air & Space Law (ASL), 2014, at 220.

²⁶ Tijdens de Deense procedures werd met name het doel en de werkingssfeer van het 'Verdrag van Geneve' (1948) onjuist geïnterpreteerd. Zie voor dit verdrag hieronder en voetnoot nr. 27.

²⁷ Zie bijvoorbeeld I. Sheppard, *Danish Court Decision Could Undermine Engine Leasing*, AIN Air Transport Perspective (AIN), 27 januari, 2014.

²⁸ De auteur van de onderhavige bijdrage heeft via het Secretariaat van de internationale privaatrechtelijke organisatie UNIDROIT, de uiteindelijke Depositaris van de Kaapstadverdragen, aan de correspondentie terzake deelgenomen. Het betreffende dossier is in zijn bezit.

²⁹ Zie voetnoot nr. 7.

³⁰ Zie voor de tekst van het Verdrag van Geneve: <https://wetten.overheid.nl/BWBV0005409/1959-11-30>

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



benadrukken, dat dit verdrag een *internationaal privaatrechtelijk*³¹ karakter heeft. Het wordt in de praktijk een 'IPR-verdrag' genoemd. De conventie *probeert* slechts om, in een bepaalde verdragsstaat, de 'erkenning' van een viertal soorten *valide buitenlandse* rechten op *vreemde* luchtvaartuigen mogelijk te maken³². De ontwerpers van dit verdrag waren er zich vanaf het begin van bewust, dat dit instrument uit zijn aard minder effectief zou zijn. Zij hadden de voorkeur gegeven aan een verdrag dat een *uniforme materiele goederenrechtelijke werking* zou hebben. De conventie is dan ook van meet af aan als een tijdelijke regeling beschouwd³³. Het verdrag regelt bijvoorbeeld *niet* de vestiging, geldigheid en executie van de eigendom van, en andere 'goederenrechtelijke rechten' op, luchtvaartuigen! Er wordt uitdrukkelijk op gewezen, dat *uitsluitend* de Kaapstadverdragen in een dergelijk internationaal uniform, dwingend, materieel goederenrechtelijk regime voorzien³⁴.

Suriname is een van de weinige landen die indertijd het Verdrag van Geneve vrijwel in zijn geheel in haar nationale wetgeving heeft geïncorporeerd³⁵. Het nieuwe Boek 8, Titel 15, van het Surinaamse Burgerlijk Wetboek³⁶ is nu ook op de gebrekkige grondbeginselen en ontoereikende werkingssfeer van het Verdrag van Geneve gebaseerd. Daarnaast stemmen de bepalingen van Titel 15 grotendeels overeen met de Nederlandse pendanten³⁷. Zie bijvoorbeeld de technische omschrijving van het 'luchtvaartuig' in artikel 8:3a, lid 2 BW. Dit artikel is *ondeugdelijk*! Het heeft bijvoorbeeld in Denemarken, zie hierboven, en zelfs wereldwijd tot vele discussies geleid! Het gevolg is onnodig hoog economisch risico geweest, waardoor de lokale luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigmotoren *niet* tegen concurrerende prijzen kunnen financieren en/of leasen.

Substantiële Financiële Gevolgen Voor Surinam Airways

Zonder twijfel zijn de Kaapstadverdragen de meest belangrijke regeling op het gebied van het internationale commerciële recht. De instrumenten hebben substantiële financiële en economische gevolgen, zowel voor geïndustrialiseerde als voor economisch minder ontwikkelde landen. De website van de International Civil Aviation Organization (ICAO) vermeldt daaromtrent bijvoorbeeld de volgende informatie:

“Predictability & enforceability. By creating an international interest recognized in all of the Contracting States and establishing an international electronic interest registration system,

³¹ Zie B.P. Honnebier, The English 'Blue Sky' case shows that the aircraft finance practice needs uniform international substantive mortgage laws as the existing conflict rules fail, Tijdschrift Vervoer & Recht, 2011-2, pp. 70-82.

³² Zie B.P. Honnebier, Analysing the Conflict of Laws Rule of the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft: A Topical Issue, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW), 2010-1, pp. 23-42.

³³ Voor de zwakke werking van het verdrag zie bijvoorbeeld ICAO Documents 5722 p. 345.

³⁴ In het verleden hebben verschillende Europees Nederlandse schrijvers het fundamentele verschil tussen het doel en de werkingssfeer van enerzijds een 'erkenningsverdrag' en anderzijds een 'conventie betreffende de vestiging en executie van zakelijke rechten op luchtvaartuigmaterieel' *niet* gemaakt. Zij meenden onterecht dat het Verdrag van Geneve, 1948, in een materieel goederenrechtelijk regime zou voorzien.

³⁵ Zie de Surinaamse 'Landsverordening 9 mei 1973 houdende vaststelling van regelen nopens teboekgestelde luchtvaartuigen' (Verordening teboekgestelde luchtvaartuigen).

³⁶ Zie WET van 5 december 2024, houdende vaststelling van een nieuw Burgerlijk Wetboek (Burgerlijk Wetboek). Zie ook de Surinaamse 'Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen'.

³⁷ Zie de Memorie van Toelichting bij het nieuwe Surinaamse BW, p. 1307.

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



the Convention and Protocol improve predictability with respect to the opposability of the securities and the interest held by sellers of aviation assets. Indeed, it is estimated, based on World Bank data, that the mean worldwide contract enforcement delay is 10 months. The ratification of the Convention and the Protocol reduces this delay to two months”.

“Cost savings. The Convention and Protocol are intended to reduce risks for creditors, and consequently, the borrowing costs to debtors, through the resulting improved legal certainty. This promotes the granting of credit for the acquisition of more modern and thus more fuel-efficient aircraft. The airlines of States that adopt the Convention and the Protocol may receive a ten percent (10%) discount on export credit premiums. For example, it was calculated that the adoption of the Convention will enable Australian airlines to save \$330,000 on the purchase of a new ATR 72 and \$2.5 million on the purchase of an Airbus A380³⁸”.

Belangrijke Juridische Gevolgen Voor Suriname

Ook vanuit juridisch perspectief zijn de Kaapstadverdragen ambitieus. De instrumenten bevatten *eenvormige goederenrechtelijke materiele bepalingen* met betrekking tot de vestiging, geldigheid en tenuitvoerlegging (executie) van *goederenrechtelijke rechten* op luchtvaart materieel (casco's en motoren van vliegtuigen alsmede helikopters). Bijvoorbeeld een pandrecht, hypotheekrecht en lease overeenkomst kunnen de basis vormen van een 'Registered International Interest'³⁹.

Er wordt uitdrukkelijk op gewezen, dat ook de *goederenrechtelijke rechten*⁴⁰ welke zijn opgenomen in de artikelen 1308 en 1309 van Boek 8 BW van Suriname, de basis kunnen zijn van 'registered international interests'⁴¹. Het doel van deze lokale goederenrechtelijke rechten is om de 'huurder' (*houderlessee*) tegen de 'verhuurder (*eigenaar/lessor*) van *teboekgestelde* luchtvaartuigen te beschermen! Ook Surinam Airways⁴² zou in de toekomst dergelijke *registered international interests* in haar *leasecontracten* kunnen bedingen. Het verdient opmerking, dat deze bijzondere rechten volgens nationaal Surinaams goederenrecht en de Kaapstadverdragen *geen* bescherming aan de lessors van vliegtuigen geven!

Een International Interest kan tegen minimale kosten, digitaal en 24/7 in het 'International Registry' worden opgenomen. Dit speciale register voor de rechten op luchtvaartmaterieel is

³⁸ Zie de ICAO informatie: [https://www.icao.int/sustainability/Pages/Capetown-Convention.aspx#:~:text=By%20creating%20an%20international%20interest%20recognized%20in,interest%20held%20by%20sellers%20of%20aviation%20assets.&text=The%20airlines%20of%20States%20that%20adopt%20the,percent%20\(10%\)%20discount%20on%20export%20credit%20premiums.](https://www.icao.int/sustainability/Pages/Capetown-Convention.aspx#:~:text=By%20creating%20an%20international%20interest%20recognized%20in,interest%20held%20by%20sellers%20of%20aviation%20assets.&text=The%20airlines%20of%20States%20that%20adopt%20the,percent%20(10%)%20discount%20on%20export%20credit%20premiums.)

³⁹ Zie voetnoot nr. 19.

⁴⁰ In de Memorie van Toelichting bij het nieuwe Surinaamse BW wordt de term 'zakelijke rechten' gebruikt.

⁴¹ Zie B.P. Honnebier, *The Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol: protecting the registered secured interests of airline lessees*, Air and Space Law, januari 2005, no. 1.

⁴² Zie B.P. Honnebier, *The real rights of Dutch airline companies can be the basis of international interests under the Convention of Cape Town, just like their equivalent American security interests*, European Review of Private Law, 2004, no. 1.

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



in Ierland gevestigd. Door de registratie heeft het international interest in *al* de Verdragsstaten de benodigde *derden werking* verkregen⁴³.

Zodra Suriname de Kaapstadverdragen heeft aanvaard, zullen aldaar de volgende goederenrechtelijke regelgevingen *naast elkaar* bestaan. Het nieuwe BW in Suriname blijft in het algemeen van kracht (*lex generalis*). Daarnaast treden de *prevalerende* verdragsbepalingen in werking, die slechts zullen gelden voor de internationale transacties die onder de werkingssfeer van de Kaapstadverdragen vallen (*lex specialis*). Dit betekent dat het 'gesloten goederenrechtelijke systeem' van Suriname krachtens de *dwingendrechtelijke bepalingen* van deze instrumenten wordt *uitgebreid*!

Het concordantiebeginsel

Volgens vele Surinaamse en andere juristen zou onder meer bij de invoering van het nieuwe BW tot op zekere hoogte rekening moeten worden gehouden met het 'concordantiebeginsel'. In essentie betekent deze rechtstheorie het volgende. Gezien de oude koloniale verhoudingen welke tussen Suriname en het Koninkrijk der Nederlanden hebben bestaan, zou het eerstgenoemde land rekening moeten houden met de regelgeving welke momenteel in de territoriale eenheden van de laatstgenoemde jurisdictie bestaan. Evenwel wordt genoemde juristen benadrukt, dat dit *uitsluitend plaats vindt waar dat is gewenst*⁴⁴. Om die reden is bijvoorbeeld in Suriname Boek 2 BW, betreffende *Rechtspersonen*, overgenomen van het meer recente Burgerlijk Wetboek van *Curaçao*⁴⁵

Kortom, Suriname had er beter aan gedaan om, wat het luchtvaartrecht betreft, *niet* het inadequate Boek 8, Titel 15 van het Europees Nederlandse Burgerlijk Wetboek te implementeren. Men had de geldende internationale, en daardoor ook lokaal dwingend van toepassing zijnde, luchtvaart gerelateerde moderne regelgeving van Caraïbisch Nederland, Aruba, Curaçao en St. Maarten moeten overnemen.

Het nieuwe Surinaamse Boek 8, Titel 15 BW, had daaraan kunnen worden aangepast. Waarschijnlijk had een uitleg betreffende de *noodzakelijke aanpassing*, in de 'Memorie van Toelichting' op het nieuwe Surinaamse BW, een eerste stap in de goede richting kunnen zijn. Tevens zou deze ontwikkeling voldoen aan het concordantiebeginsel, dat volgens de Surinaamse en andere juristen 'uitsluitend plaats vindt waar dat is gewenst'! In dit geval is *zeker* gewenst dat het moderne recht van Caraïbisch Nederland en andere territoriale eenheden in de Caraïben wordt gevolgd! Het is daarentegen *ongewenst*, dat de ontoereikende bepalingen in het BW van Europees Nederland zijn overgenomen!

⁴³ Zie voetnoot nr. 19.

⁴⁴ Zie M. Milo, Ch. Ramautar, V. Heutger en B. van der Velden, *Het Nieuw Surinaams Burgerlijk Wetboek. In het strijklucht van 50 jaar onafhankelijkheid*, Nederlands Juristenblad, 2 mei 2025, AFL. 15, p. 1132.

⁴⁵ 'De aandacht verdient verder dat bij de opzet van het ontwerp gekozen is voor *aansluiting bij* de Landsverordening herziening *Boek 2 BW van Curaçao*, zoals deze per 1 januari 2012 in werking is getreden (Publicatieblad Curaçao 2011, no. 66), waarin werd voortgebouwd op de voordien voor de Nederlandse Antillen geldende regelingen. Zoveel mogelijk is rekening gehouden met de sedertdien in voorbereiding zijnde wijziging van Boek 2 BW van Curaçao (Boek 2 BWC)'. Zie de *Memorie van Toelichting* bij het nieuwe Surinaamse BW, p. 251.

Surinam Airways Wil Haar Vloot Snel Uitbreiden

Een uitgave van 'De Durfplaats'



Conclusie

Suriname zit thans met een ongeschikt nieuw Boek 8 BW, Titel 15, opgescheept. De nieuwe wetgeving zal alleen het probleem van rechtsonzekerheid, dus economisch risico, maar *bevestigen*! Daardoor zal Suriname zeker op de zwarte lijsten van de financiers en lessors van kostbare luchtvaartuigen en motoren worden gezet, voor zover dat al niet het geval was!

Het zou verstandiger zijn geweest, indien Suriname in 2003 *niet* het Verdrag van Geneve zou aanvaarden om het vervolgens in haar lokale wetgeving te implementeren. Voor de lokale luchtvaartpraktijk ware het beter geweest om tot de Kaapstadverdragen toe te treden!

Men had het huidige probleem door een heel kleine aanpassing, die was gebaseerd op de toepasselijke regelgeving van Caraïbisch Nederland, Aruba, Curaçao en St. Maarten, kunnen voorkomen.

Het gevolg van dit verzuim zal zijn, dat Surinam Airways ook in de nabije toekomst *niet* tegen concurrerende prijzen haar vloot kan uitbreiden⁴⁶ (financieren en/of leasen). Zoals reeds hierboven is opgemerkt, staat deze onderneming er financieel slecht voor. Het is evenwel de wens van haar management om daarin in 2026 verandering te brengen.

Er bestaat hopelijk een mogelijkheid om de negatieve situatie in Suriname alsnog te corrigeren. Daarvoor is wel extra werk, bijvoorbeeld een nadere uitleg voor de lokale overheden, nodig. Dat uitstel had juist kunnen worden voorkomen.

⁴⁶ Zie voetnoot nr. 7.