

Vaststelling van regelen nopens teboekgestelde
luchtvaartuigen

(Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen)

MEMORIE VAN TOELICHTING

No. 6

Algemene beschouwingen

1. Op 19 Juni 1948 werd te Genève gesloten het „Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen”, *Trb.* 1952, 86.

Voor gegevens betreffende ondertekening en bekrachtiging zie men het aangehaalde *Tractatenblad*, alsmede de Memorie van Toelichting op het ontwerp van wet tot goedkeuring voor Nederland van dit Verdrag, waarin ook de strekking van het Verdrag en de redenen, waarom bekrachtiging voor Nederland wenselijk is, zijn uiteengezet.

2. Alvorens over te gaan tot bespreking van de redenen, welke hebben geleid tot het indienen van het onderhavige wetsontwerp, menen ondergetekenden goed te doen een kort overzicht te geven van de zakenrechtelijke toestand van het luchtvaartuig naar de huidige Nederlandse wetgeving.

Dat een luchtvaartuig een roerende zaak is, komt hun wegens artikel 565 B.W. weinig twijfelachtig voor.

Op een luchtvaartuig zijn derhalve alle zakenrechtelijke voorschriften betreffende roerende goederen van toepassing, voor zover geen bijzondere afwijkende bepalingen in de wet voorkomen. Dit is, afgezien van de artikelen 770 *h—k* Rv, niet het geval.

Met name komen er zulke niet voor in de Luchtvaartwet van 30 Juli 1926, *Stb.* 249. Wel voorziet deze wet in een register voor de inschrijving van luchtvaartuigen, doch dit heeft slechts een administratiefrechtelijke, geen burgerrechtelijke betekenis; het kan worden vergeleken met het nationaliteitsregister voor vissersschepen, dat een afzonderlijke plaats inneemt naast het zakenrechtelijke register.

Een luchtvaartuig wordt derhalve geleverd door de enkele overgave, tenzij de verkrijger het reeds in zijn macht heeft (artikel 667 B.W.); zulk een levering leidt tot eigendoms-overgang, wanneer zij krachtens rechtsgeldige titel geschiedt door iemand, die gerechtigd was over de eigendom te beschikken (artikel 639 B.W.). Naast deze hoofdregel geldt voor het luchtvaartuig de bijzondere regeling van artikel 2014 B.W. In hoever het mogelijk is een luchtvaartuig in eigendom over te dragen met bewaring van het houderschap, is een vraag, die een gelijke oplossing vindt als bij andere roerende zaken.

Het luchtvaartuig is vatbaar voor het zakelijk recht van vruchtgebruik; dit kan door levering, eventueel krachtens uiterste wil worden gevestigd (artikelen 807 en 930 B.W.).

Het kan worden bezwaard met pandrecht (artikel 1196 B.W.), doch niet met hypotheek (artikel 1213 B.W.).

De bevoorrechte inschulden er op worden aangegeven in artikel 1185 B.W. en waar verder van bevoorrechte inschulden op roerende goederen sprake is.

Executoriaal beslag op luchtvaartuigen en de daaruit voortvloeiende rangregeling worden geregeld door de artikelen 439—470, 474 en 480—490 Rv.; behalve voor het revindicatoir beslag en het maritaal beslag zijn zij vatbaar voor het beslag vermeld in de artikelen 727—734 Rv., het beslag onder derden en het vreemdelingenbeslag, met dien verstande, dat op conservatoire beslagen op de in artikel 770*h*, lid 2, Rv., genoemde luchtvaartuigen de artikelen 770 *i—k* Rv. van toepassing zijn.

Wanneer te water hulp wordt verleend aan een luchtvaartuig of aan de inzittenden daarvan, zijn krachtens het huidige artikel 571 W.v.K. de bepalingen van de artikelen 545—570 W.v.K. van overeenkomstige toepassing; niet artikel 318*c* W.v.K. noch ook artikel 318*r* W.v.K. Wanneer te land of in de lucht hulp wordt verleend, is ook het eerste niet het geval. Wanneer door een luchtvaartuig hulp wordt verleend met gunstig gevolg aan in gevaar verkerende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen, de vracht en de opvarenden, het leven van schipbreukelingen wordt gered of driftige of aangespoelde zaken worden geborgen, is hulploon verschuldigd aan hen, die het luchtvaartuig ter beschikking hebben gesteld, en hen, die ermee hebben geholpen (artikel 552 W.v.K.). Wanneer door een luchtvaartuig anderszins hulp wordt verleend, is geen hulploon verschuldigd; wel kan dit aanleiding geven tot een vordering wegens zaakwaarneming. De wet op de strandvonderij (*Stb.* 1931, 321) tenslotte vindt overeenkomstige toepassing op luchtvaartuigen (artikel 22).

3. Door de ratificatie verbindt Nederland zich „à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention et à les faire connaître sans retard au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale” (artikel XV).

Volstaat Nederland met ratificatie zonder meer, dan zal het dus de genoemde secretaris-generaal moeten berichten geen uitvoeringsmaatregelen te hebben genomen; doch deze mededeling zal het, wil het niet te kort schieten in de nakoming van de aanvaarde verbintenissen, slechts kunnen zenden, wanneer het zich op het standpunt meent te moeten stellen, dat het geen maatregelen behoeft te nemen „pour l'exécution des dispositions de la présente Convention”.

Een dergelijk standpunt zou naar het oordeel van ondergetekenden op grond van de volgende overwegingen niet juist zijn.

Bij kennisneming van artikel XI lid 2 onder *a* j° artikel II lid 1 (gebod tot het aanhouden van een civielrechtelijk register), van artikel VII lid 2 aanhef j° artikel III lid 1 (vermelding van het adres van het register) en van artikel IV lid 4 onder *a* (aantekening in een register van vorderingen wegens hulp verleend aan een Nederlands luchtvaartuig) blijkt, dat het Verdrag ervan uitgaat, dat iedere Verdragsstaat een civielrechtelijk register voor luchtvaartuigen kent: Nederland kent het echter nog niet en zal zijn wet dus moeten aanpassen aan het Verdrag door er een in te voeren.

In artikel I j° artikel XI van het Verdrag neemt Nederland op zich de daar genoemde rechten op elders teboekgestelde luchtvaartuigen te erkennen onder de twee in lid 1 van artikel I genoemde voorwaarden; en dit met het in lid 2 omschreven rechtsgevolg. Deze erkenning geschiedt blijkens de bewoordingen dezer bepaling niet door de opnemng van het Verdrag in het stellige, Nederlandse recht; de ratificatie schiept slechts een verbintenis tot aanpassing, doch bewerkstelligt deze zelf niet. De ratificatie van dit Verdragsvoorschrift kan dus alleen dan door een niets doen worden gevolgd, wanneer reeds thans het stellige Nederlandse recht de genoemde rechten onder de gestelde voorwaarden met het door het Verdrag vereiste

rechtsgevolg erkent. Het is zeer de vraag, of dit in allen dele het geval moet worden geacht. Het is onzeker, of een elders wettig gevestigd en behoorlijk ingeschreven recht van een houder de eigendom van een luchtvaartuig tengevolge van een koop-overeenkomst te verkrijgen, hier te lande zonder meer als zakelijk recht zou moeten worden erkend; het is twijfelachtig, of een elders wettig gevestigde en behoorlijk ingeschreven „hypothèque” in Nederland als een bezitloos zaaksverband op zulk een roerende zaak zou kunnen worden aangemerkt en of het hier de vlag zou moeten strijken voor een naar Nederlands recht geldig gevestigd pandrecht, enz. Alleen de noodzakelijkheid deze ongewissheden ter zijde te stellen schijnt bereids te verbieden zich te beperken tot de enkele ratificatie.

Erkenning van buitenlandse rechten zonder verdere aanpassing zou trouwens tot zeer ongewenste gevolgen leiden. Zo zouden in Nederland rechten op buitenlandse luchtvaartuigen moeten worden erkend, zonder dat rechten op Nederlandse luchtvaartuigen, bij gebreke van de mogelijkheid van inschrijving in een register, in het buitenland dergelijke bescherming zouden kunnen genieten; de aankoop van luchtvaartuigen in het buitenland, belast met een Nederlandse hypotheek t.b.v. de verkoper, blijft onmogelijk; een vordering wegens hulpverlening in het buitenland moet hier worden erkend, zonder dat een hulp in Nederland verleend tot een voorrecht in het buitenland leidt, hetzij omdat niet is voldaan aan het in artikel IV lid 1 van het Verdrag gestelde vereiste, hetzij omdat niet kan worden voldaan aan het in artikel IV lid 4 sub a gestelde, etc. Bovendien: al is het Verdrag in dit opzicht niet steeds van de gewenste duidelijkheid, sommige artikelen schijnen rechtstreeks toepasselijk te zijn. Zo zou toepassing van artikel VII tot twee naast elkaar staande groepen van bepalingen nopens de executie van hier en elders teboekgestelde luchtvaartuigen leiden, hetgeen slechts verwarring teweeg kan brengen.

Door erkenning zonder verdere aanpassing zou Nederland dus wel de lasten, doch niet de lusten van het Verdrag verkrijgen; het is dan ook niet te verwonderen, dat de samenstellers van het Verdrag er van uitgingen, dat iedere Verdragsstaat tot aanpassing van zijn wetgeving zou overgaan.¹⁾

4. Artikel XI van het Verdrag laat grote vrijheid in het bepalen van de mate van aanpassing van de nationale wetgeving aan het Verdrag. Theoretisch ware het mogelijk voor Nederlandse luchtvaartuigen in de zuiver Nederlandse sfeer zich tot geringe aanpassingen te beperken, mits men slechts voor de luchtvaartuigen van andere Verdragsstaten een conform het Verdrag zijnde regeling treft.

De ondergetekenden hebben gemeend van deze vrijheid slechts een zeer bescheiden gebruik te moeten maken.

Nederland ondertekende het Verdrag mede om daardoor buitenlands crediet op naar Nederland verkochte luchtvaartuigen mogelijk te maken. Het kan dit slechts bereiken door de positie van deze zakelijk gerechtigde crediteur dezelfde bescherming te geven, welke het volgens het Verdrag verplicht is te geven aan gerechtigden op niet-Nederlandse luchtvaartuigen. Dit brengt met zich mee, dat de zakenrechtelijke positie van het Nederlandse luchtvaartuig, zover als zulks enigszins mogelijk is, moet worden geconformeerd aan die, welke het Verdrag kent. Slechts dan immers kan de buitenlandse crediteur niet voor onaangename verrassingen, welke het voor hem moeilijk kenbare Nederlandse recht bevat, komen te staan.

Het ware ook ongewenst, dat de zakenrechtelijke positie van het Nederlandse luchtvaartuig in het buitenland te veel zou verschillen van die van hetzelfde luchtvaartuig in zijn eigen vaderland: het Verdrag strekt tot bevordering van de uniformiteit van de zakenrechtelijke positie van luchtvaartuigen in de Verdragsstaten: dit doel wordt niet bereikt, wanneer iedere Verdragsstaat de bepalingen van het Verdrag slechts op vreemde luchtvaartuigen toepasselijk verklaart en voor zijn eigen luchtvaartuigen eigen afwijkend recht handhaaft.

5. Op twee vrij belangrijke punten verschaft het onderhavige voorstel minder rechten dan volgens het Verdrag mogelijk

zou zijn geweest. Het kent geen hypotheek op reservedelen en het treft geen regeling voor de voorrang van hem, die een vordering heeft, welke is ontstaan uit door het luchtvaartuig op het aardoppervlak veroorzaakte schade.

Hypotheek op steeds wisselende reservedelen past uitermate slecht in het Nederlandse recht; volledige bescherming van de crediteur zou zeer lastig te creëren zijn. Aan dergelijke hypotheek bestaat voornamelijk behoefte, wanneer een gehele vloot als onderpand wordt gegeven. Dit zal in de Nederlandse praktijk niet licht voorkomen, doch mocht deze behoefte zich voordoen, dan biedt ook het huidige Nederlandse recht voldoende mogelijkheden de reservedelen als zekerheid te geven.

De vraagstukken verbonden aan de door een luchtvaartuig veroorzaakte schade werden in internationaal overleg naar bestudeerd en geregeld. Men vergelijkte het Verdrag van Rome, *Trb.* 1953, 30, zoals dit gedurende de diplomatieke conferentie in September en October 1952 werd herzien. Het leek derhalve niet raadzaam thans reeds een regeling te treffen voor één klein onderdeel daarvan: de voorrang van de desbetreffende vordering op het luchtvaartuig zelf. Zulks te minder, nu de aan die voorrang verbonden voordelen bijkans illusoir zijn: de waarde van een luchtvaartuig na een catastrofie, waarbij schade werd veroorzaakt, is veelal miniem.

6. Behoudens in deze beide opzichten echter volgt het wetsontwerp het Verdrag zoveel mogelijk. De ondergetekenden ontveinen zich niet, dat de regeling van de zakenrechtelijke positie van een luchtvaartuig en de executie daarvan in vrij sterke mate afwijken van hetgeen voor andere vermogensobjecten geldt.

Huur en verhuur werd tot een volledig zakelijk recht, huurkoop en verkoop op afbetaling eveneens; in het Nederlandse recht bekende voorrechten en het recht van reclame worden uitgesloten, de acquisitieve verjaring werkt op zeer korte termijn, verkoop naar het buitenland is slechts mogelijk met goedvinden van crediteuren, executie slechts wanneer de vorderingen met prioriteit boven die van de executant worden voldaan, gelegde beslagen vervallen niet bij faillissement, terwijl ondanks het faillissement een nieuw beslag kan — en c.q. zelfs moet — worden gelegd, etc. etc. Deze bezwaren moeten niet worden onderschat, doch ook niet overschat.

Het nadeel gelegen in de schade, toegebracht in de stelselmatigheid van ons executierecht, weegt naar het oordeel van ondergetekenden dan ook niet op tegen het voordeel gelegen in de mogelijkheid tot aantrekken van buitenlands kapitaal, tot het naar het buitenland op crediet verkopen van in Nederland gebouwde luchtvaartuigen, tot het verstrekken van kapitaal tegen zekerheid aan buitenlandse maatschappijen en tot het verhuren van luchtvaartuigen met verschaffing van een zakelijk recht aan de huurder.

7. Op 27 Juni 1950 verzocht de toenmalige ambtsvoorganger van de eerste ondergetekende aan de Staatscommissie in zake herziening van de Nederlandse Burgerlijke Wetgeving hem van advies te dienen omtrent de vraag of eventuele ratificatie van het Verdrag van Genève gepaard behoorde te gaan met een gelijktijdige aanpassing van de Nederlandse wetgeving en, zo ja, welke wettelijke maatregelen voor dergelijke aanpassing vereist zouden zijn.

Genoemde Staatscommissie stelde dit verzoek in handen van haar subcommissie-handelsrecht.

Deze kwam reeds aanstonds tot de overtuiging, dat de gestelde vraag bevestigend diende te worden beantwoord. Een eerste proeve van een aanpassingsontwerp, opgesteld door haar Voorzitter, Mr R. P. Cleveringa, besprak zij uitvoerig in haar vergaderingen van 18 en 30 December 1950; zij werd toen te rade, dat het dienstig was verschillende punten nader te toetsen aan de toelichtende stukken betreffende het Verdrag en aan de gegevens, welke zouden kunnen worden verkregen van de Rijksluchtvaartdienst en de hoogleraar in het luchtrecht, Mr D. Goedhuis. Teneinde de desbetreffende werkzaamheden zoveel mogelijk te bespoedigen, verzocht zij haar leden, Mr J. H. Beekhuis, hoogleraar te Groningen, en Mr H. Schadee, dispatcheur te Rotterdam, zich daarmee te willen be-

¹⁾ E. Alten: „A Contracting State which would not have a record, must be a Contracting State of the moon”, ICAO. Doc. 5722 pag. 185.

lasten en naar aanleiding hiervan een ontwerp in tweede lezing op te stellen, welke taak dezen bereidwillig op zich namen. De desbetreffende arbeid leidde tot ingrijpende wijzigingen, welke, naast allerlei ander werk in de loop van 1951 en 1952 niet minder dan 18 vergaderingen vergden; dit tweede ontwerp kwam in het begin van 1953 tot stand en werd vervolgens aan de hand van verschillende nota's der overige leden nader door Mrs Beekhuis en Schadee besproken in een 19e vergadering op 10 April 1953, waarna op 11 April 1953 een bespreking volgde in de voltallige subcommissie, welke aanleiding werd tot nog enige kleine bijwerkingen, met welker uitvoering zich wederom de twee met name genoemde leden belastten. Nadat het aldus tot stand gekomen ontwerp door de subcommissie-handelsrecht was goedgekeurd en mede was aanvaard door de bovengenoemde staatscommissie, waarvan zij een onderdeel uitmaakt, werd het de 27ste Augustus 1954 aan de eerste ondergetekende ingezonden.

Mrs Beekhuis en Schadee hielden bij hun besprekingen nauw contact met de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.: deze kon zich met de gedane voorstellen geheel verenigen.

8. De ondergetekenden hebben gemeend het door de Staatscommissie aangeboden ontwerp van wet en de toelichting daarop, met als bijlage een vergelijkend overzicht van de artikelen van het Verdrag en van het ontwerp, behoudens enkele geringe wijzigingen te kunnen overnemen.

Het is uiteraard de bedoeling, dat de materieelrechtelijke bepalingen van de ontworpen Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen zullen worden ingepast in het ontwerp voor het achtste boek van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Maar — gelijk dit ook met onderwerpen als de adoptie en de stichtingen het geval is — het aan spoedige regeling van de onderhavige materie verbonden belang rechtvaardigt de indiening van een afzonderlijk ontwerp van wet.

9. Het ontwerp van wet is ingevolge artikel 39 lid 2 van het Statuut voor het Koninkrijk aan de Regeringen van Suriname en van de Nederlandse Antillen toegezonden. Het heeft deze Regeringen geen aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

Artikel I

Artikel 1. Vergelijk artikel XVI van het Verdrag.

1. De definitie van luchtvaartuig.

Het Verdrag bevat geen definitie van het begrip luchtvaartuig: de Nederlandse wet geeft zulk een definitie in artikel 770h BRv. Deze laatste werd ontleend aan het Verdrag van Parijs van 1919, *Stb.* 1929, 226; sinds de tot standkoming van dit Verdrag is zij te beschouwen als ten grondslag liggend aan alle verdragen de luchtvaart betreffend. Het leek daarom ongewenst in dit ontwerp een andersluidende definitie op te stellen, hetgeen te meer klemt, nu sindsdien ook de ICAO (International Civil Aviation Organization) het luchtvaartuig met dezelfde woorden omschreef.¹⁾

Nu er geen dwang bestaat tot teboekstelling in het register, behoeft men niet te vrezen, dat deze ruime definitie tengevolge zal hebben, dat economisch tot dusver onbelangrijke objecten als zweefvliegtuigen, kabelballons etc. zullen moeten worden teboekgesteld; men zie bovendien artikel 3, lid 1 onder c, van dit ontwerp; het is daarentegen als een voordeel aan te merken, dat een zo ruime definitie alle mogelijkheden, welke de voortschrijdende techniek oplevert, openlaat.

Luchtvaartuigen in aanbouw vallen niet onder de gegeven definitie. Zulks was ook de uitgesproken wens van de samenstellers van het Verdrag²⁾: de ratio van het Verdrag is in de eerste plaats zakelijk gerechtigden op een door zijn aard met vele rechtssferen in aanraking komend object te beschermen; dit belang is bij een luchtvaartuig in aanbouw nog niet aanwezig. Met de voor roerende goederen normale vormen van zekerheid kan hierbij dus worden volstaan.

¹⁾ „Any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air”.

ICAO. Doc. 6180, p. 65; Rijks, Het Verdrag van Genève betreffende internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen (diss. Leiden 1952), p. 100—104.

²⁾ ICAO. Doc. 4635, p. 41/42; Rijks p. 104.

De tweede volzin van artikel 1, sub 1, geeft artikel XVI van het Verdrag weer. Hierbij dient te worden opgemerkt, dat dit artikel noch eist een blijvend gebruik in het luchtvaartuig, noch een mechanische verbinding tussen de verschillende onderdelen, noch dat de eigenaar van het luchtvaartuig de verbinding teweeg heeft gebracht.

Eventueel tevoren aan derden toebehorende delen als b.v. radiotoestellen, maken dus desondanks deel uit van het luchtvaartuig, zodra zij tot gebruik in het toestel zijn bestemd, een later ingebouwde motor valt onder een eerder gevestigd zakelijk recht, etc. Afwijking van artikel XVI zou strijd met het Verdrag hebben opgeleverd: ex artikel I hiervan mogen geen rechten op in artikel XVI genoemde delen van het luchtvaartuig worden erkend, welke voorrang zouden hebben boven die van de gerechtigde op het luchtvaartuig als in dat artikel omschreven.

3. De Verdragsstaat

Als criterium voor het zijn van „Verdragsstaat” kan niet gelden, dat de betrokken Staat het Verdrag heeft geratificeerd. Ware dit wel zo, dan zouden de Staten, die volgens artikel XXI van het Verdrag zijn toetreden, geen Verdragsstaat zijn; wel daarentegen diegenen, die na ratificatie c.q. toetreding het Verdrag hebben opgezegd. De thans gekozen definitie vermijdt beide moeilijkheden.¹⁾

5. Het Register

De Engelse tekst van het Verdrag maakt onderscheid tussen „record” en „register”, met welke laatste term het nationale register wordt aangeduid. Het bleek niet mogelijk in het Nederlands een gelijkwaardig onderscheid te maken; bovendien was het wenselijk de analogie met scheeps- en hypotheek-„register” te handhaven.²⁾

Artikel 2. Vergelijk artikel II, leden 1 en 3, van het Verdrag.

Door de woorden „wettelijke zakelijke rechten” wordt aangegeven, dat slechts die zakelijke rechten op een luchtvaartuig kunnen worden aangetekend, welke de Nederlandse wet als zodanig kent. Wil men dus een in den vreemde bekend zakelijk recht, als b.v. de „conditional sale”, op een Nederlands luchtvaartuig vestigen, dan moet dit recht eerst als het ware worden „getransponeerd” in het Nederlandse recht. Wordt dus een buitenlands recht hier ingeschreven (de bewaarder is lijdelijk en kan dergelijke inschrijving niet weigeren), dan zal dit recht slechts zakelijke werking hebben, voor zover het volgens Nederlands recht als zakelijk recht kan worden beschouwd. Deze vrijheid in Nederland niet bekende zakelijke rechten niet te erkennen is de Verdragsstaten in artikel II lid 3 van het Verdrag uitdrukkelijk gelaten.

Het thans gekozen systeem heeft het nadeel, dat buitenlandse crediteuren zich bij het vestigen van zakelijke zekerheidsrechten op Nederlandse luchtvaartuigen zullen moeten richten naar het Nederlandse recht.

Als argument vóór dit systeem is echter het volgende aan te voeren:

De zakelijke zekerheidsrechten, welke het buitenlandse recht kent, vertonen veelal kenmerken, welke zéér sterk afwijken van het Nederlandse recht. Zou nu een in het register teboekgesteld Nederlands luchtvaartuig met dergelijke rechten zijn belast, dan ontstaat de mogelijkheid, dat deze rechtsfiguren niet of slechts uiterst moeilijk in het Nederlandse recht, dat overigens de rechtspositie van het luchtvaartuig blijft beheersen, zijn in te passen. Vooral het Angelsaksische begrip van „owner” (waarmee b.v. soms een zakelijk niet gerechtigde en dus voor het Verdrag niet ter zake dienende rechtshabende wordt aangeduid) zou daarbij schier onoverkomelijke moeilijkheden opleveren.

¹⁾ Hoewel Rijks op p. 104 zegt, dat onder Verdragsluitende Staten alleen die moeten worden verstaan, die geratificeerd hebben en niet hebben opgezegd, blijkt toch bij nalezing van zijn desbetreffende woorden en van hetgeen hij zegt op p. 212, dat hij het met het bovenstaande eens is.

²⁾ Rijks p. 106.

Nog afgezien van alle verdere bezwaren, welke zulk een naast elkaar op één en hetzelfde luchtvaartuig bestaan van zakelijke rechten, welke geheel verschillend van constructie zijn, met zich meebrengt, zal vooral de eigenaar van een dergelijk met buitenlandse zekerheidsrechten belast Nederlands luchtvaartuig hiervan de moeilijkheden ondervinden. Zo zal het hem bijkans onmogelijk zijn nieuwe zekerheidsrechten op het luchtvaartuig te vestigen, omdat de omvang van de tevoren gevestigde buitenlandse zakelijke rechten geheel onzeker zal zijn.

Wat verder het risico betreft, dat een buitenlandse zakelijke gerechtigde bij overdracht naar het register loopt, nl. dat de Nederlandse koper ondanks toezegging daartoe zijn recht niet in het Nederlandse recht doet transponeren en vervolgens in het register inschrijven: dit is door middel van bankgarantie etc. gemakkelijk te ondervangen.

Opgemerkt moge nog worden, dat ook Noorwegen het hier gehuldigde systeem aanhangt.

Onder de „wettelijke zakelijke rechten” valt ook het recht van eigendom, alsmede het recht van vruchtgebruik. Het ontstaan van dit recht vereist ingevolge artikel 807 B.W. levering, welke indien het een teboekgestelde luchtvaartuig betreft krachtens artikel 6 van dit ontwerp geschiedt door een notariële akte en de overschrijving daarvan in het register.

In verschillende artikelen wordt bepaald, dat mededelingen moeten worden gedaan aan de houders van ingeschreven rechten aan hun in het register vermelde woonplaatsen. Het is derhalve noodzakelijk deze houders de verplichting op te leggen hun woonplaatsen bij de bewaarder kenbaar te maken.

Artikel 3. In overeenstemming met de voor zeeschepen geldende regeling is teboekstelling van een luchtvaartuig niet dwingend voorgeschreven.

Slechts Nederlandse luchtvaartuigen in de zin van de luchtvaartwetgeving kunnen worden teboekgesteld: stonden de registers in verschillende landen open voor alle luchtvaartuigen, de conflicten en moeilijkheden zouden niet uitblijven.¹⁾ Teboekstelling van een niet-Nederlands luchtvaartuig in het civielrechtelijke register heeft trouwens geen zin: alleen immers bij gelijktijdige inschrijving in het civielrechtelijke en in het nationaliteitsregister — d.w.z. alleen wanneer het luchtvaartuig de nationaliteit van het civielrechtelijke register heeft — geeft het Verdrag (artikel I lid 1 sub ii) internationale bescherming. Ook de buitenlandse wetgevingen laten slechts nationale toestellen tot teboekstelling toe.

Vermeden moet worden, dat een luchtvaartuig in meer dan één verdragsregister is teboekgesteld. Dit is slechts mogelijk door de in lid 2, sub b, vermelde eis te stellen en tevens te bepalen, dat, wanneer aan deze eis niet is voldaan, de teboekstelling geen rechtsgevolgen heeft (lid 5). Het laten overleggen van een bewijs van doorhaling wordt niet voldoende geacht, daar na doorhaling in een verdragsregister inschrijving in een ander buitenlands verdragsregister zou kunnen plaats vinden.

Wanneer dus een Nederlander een buitenlands bezwaard luchtvaartuig wil kopen en hier te lande een teboekstelling, waaraan rechtsgevolgen zijn verbonden, wil verkrijgen, moet eerst de teboekstelling van dit luchtvaartuig in het buitenlandse verdragsregister worden doorgehaald. Door een in het buitenland geldende bepaling als artikel 4 lid 1 onder a zal zulks waarschijnlijk slechts mogelijk zijn, als alle houders van ingeschreven rechten daartoe toestemming geven. Er ontstaat voor deze crediteuren dan een periode van onzekerheid tussen de doorhaling in het buitenlandse verdragsregister en de inschrijving in het Nederlandse register: door middel van bankgaranties etc. kunnen zij zich tegen nadelige gevolgen daarvan vrijwaren en bewerken, dat hun rechten na transpositie in het register worden aangetekend. Men vergelijk hier het ad artikel 2 opgemerkte.

De koper bij executie in Nederland van een buitenlands in een verdragsregister teboekgesteld luchtvaartuig moet teboekstelling hier te lande kunnen verkrijgen, ook al verleent de buitenlandse eigenaar geen medewerking tot het verkrijgen van doorhaling in het buitenlandse verdragsregister; evenzo, wan-

neer het buitenlandse recht in een dergelijk geval de doorhaling slechts mogelijk maakt na teboekstelling hier te lande. Artikel IX van het Verdrag laat ons in geval van een dergelijke executie dan ook vrijheid tot teboekstelling, ook al staat het luchtvaartuig nog teboek in het buitenlandse verdragsregister. Lid 3 maakt dergelijke teboekstelling mogelijk. Het leek niet dienstig deze vrijheid óók te benutten na verkrijging van een dergelijk luchtvaartuig door executie buiten Nederland. Daardoor immers zou het mogelijk worden, dat de koper bij een buiten Nederland gehouden executie het door hem gekochte luchtvaartuig hier te lande doet teboekstellen met opzettelijke instandhouding van de teboekstelling in het buitenlandse verdragsregister. Eventueel door hem bij de executie overgenomen zakelijke lasten kan hij dan in dit laatste register ingeschreven laten, terwijl hij in Nederland dergelijke inschrijving achterwege laat, enz. Het spreekt vanzelf, dat de mogelijkheid van dergelijke praktijken zoveel doenlijk moet worden beperkt.

Waar de ontwikkeling der techniek moeilijk is te voorzien, zal de bepaling van het minimumgewicht, vereist voor teboekstelling, in een algemene maatregel van bestuur moeten geschieden. Door deze gewichtseis uitsluitend hier voor de teboekstelling te stellen en hem niet in de definitie van luchtvaartuig op te nemen werd voorkomen, dat buitenlandse luchtvaartuigen, welke wel in de werkingssfeer van het Verdrag vallen, niet onder deze Wet zouden vallen.

Bij het vierde lid vergelijkte men artikel 315 W.v.K.¹⁾

Artikel 4. Vergelijk artikel IX van het Verdrag.

De eigenaar van een onbelast en niet in beslag genomen luchtvaartuig is volgens het in dit artikel bepaalde geheel vrij tot doorhaling van de teboekstelling over te gaan: evenmin als er dwang tot teboekstelling is, is er dwang tot handhaving van een verrichte teboekstelling. De rechten van derden op het luchtvaartuig moeten echter worden beschermd. Doorhaling in het register is derhalve slechts mogelijk gemaakt, wanneer dezen óf zijn voldaan óf in de doorhaling toestemmen.

De buitenlandse koper van een hier te lande teboekgesteld onbelast luchtvaartuig staan twee wegen open om tot doorhaling van de inschrijving in het register te geraken: hij kan overschrijving van de leveringsacte vorderen en vervolgens als eigenaar doorhaling verzoeken of hij kan de bewaarder verzoeken van diens bevoegdheid ex artikel 4 lid 1 sub b casu quo c gebruik te maken.

Bovendien is de ingeschreven eigenaar tot aangifte verplicht, wanneer het luchtvaartuig door de verkoop de Nederlandse nationaliteit heeft verloren.

Ook de tot hulploon gerechtigde, die zijn vordering deed aantekenen (zie artikel 19), is „houder van een ingeschreven recht” en geniet dus de bescherming, welke in artikel 4 lid 1 onder a is gelegen. Dit is een uitbreiding van de door het Verdrag in artikel IX gegeven bescherming welke, naar men algemeen aanneemt²⁾, zich niet uitstrekt tot de in artikel IV genoemde crediteuren. De geest van het Verdrag laat echter de hier verleende bescherming van de tot hulploon gerechtigde toe, terwijl artikel IX zulks niet uitdrukkelijk verbiedt.

Ook wie de in artikel 6 lid 3 bedoelde aantekening heeft verkregen is te beschouwen als „houder van een ingeschreven recht”: wanneer immers de eigenaar lite pendente zonder zijn toestemming doorhaling kon verkrijgen, ware de aantekening waardeloos. Tegen misbruik kan hier met behulp van artikel 6 lid 4 worden opgetreden.

Ook de eigenaar is „houder van een ingeschreven recht”: ook hij moet dus ingevolge het tweede lid worden gehoord, althans opgeroepen, vóórdat machtiging tot doorhaling kan worden gegeven.

Het in het eerste lid onder b bepaalde maakt het mogelijk maatregelen te nemen tegen dubbele inschrijving, ook wanneer noch de vroegere, noch de nieuwe eigenaar tot doorhaling overgaat. Het hier bepaalde geldt niet na executie in een niet-Verdragsstaat en executie niet overeenkomstig de bepalingen

¹⁾ Zie voorts Calkins XV JALC (Journal of Air Law and Commerce) 176.

²⁾ XVI JALC 87; Wijberforce Int. L. Q. (International Law Quarterly) 2, 1948, 453.

van het Verdrag, daar doorhaling in deze gevallen strijdig zou zijn met het bepaalde in artikel IX van het Verdrag of althans met de bedoeling daarvan.

Ook als de bewaarder van het register ambtshalve tot doorhaling wil overgaan, is rechterlijke machtiging ingevolge het tweede lid vereist.

Artikel 5. Toepassing van de wettelijke bepalingen omtrent het recht van wederinkoop (artikelen 1555 e.v. B.W.), van koop en verkoop op afbetaling (artikelen 1576 e.v. B.W.) en van reclame (artikelen 230 e.v. W.v.K.) zou tot strijd met het in artikel I lid 2 van het Verdrag bepaalde kunnen voeren. Steeds immers bestaat bij deze rechtsfiguren de mogelijkheid, dat het recht van eigendom van de regelmatig als eigenaar teboekgestelde vervalt ten gunste van de vorige eigenaar. De bepalingen in het B.W. gegeven nopens koop en verkoop op afbetaling zijn bovendien kennelijk geschreven in het belang van de koper: aan dergelijke bescherming bestaat bij transacties met luchtvaartuigen geen behoefte. Om dezelfde reden sluit artikel 1576 B.W. toepasselijkheid van de daarop volgende artikelen ook reeds uit voor ingeschreven schepen: partijen moeten hier, in afwijking van het bij artikel 1576a B.W. bepaalde, volledig vrij worden gelaten in haar regelingen.

Voor de buitenwerkingstelling van artikel 2014 B.W. vergelijkbare men artikel 318b W.v.K.

Erkenning van het recht van retentie zou strijd hebben opgeleverd met het door het Verdrag gehuldigde principe, dat geen inbreuk mag worden toegelaten op het recht van de eigenaar (artikel I lid 2)¹⁾. Ook de Noorse regeling maakt derhalve retentie van teboekgestelde luchtvaartuigen onmogelijk. Bezwaren behoeft dit niet op te leveren, daar de reparateurs, aan wie men hier in de eerste plaats denkt, zich door bankgaranties etc. kunnen beveiligen.

Artikel 6. Men vergelijk de artikelen 318 en 318a W.v.K. Het is wenselijk hier een notariële akte te vereisen.

Door het stellen van een termijn van 3 maanden in het tweede en vierde lid wordt bereikt, dat in geval een vonnis is gewezen, nadat de gedaagde verstek heeft laten gaan, de eiser niet kan worden gedupeerd, doordat de gedaagde, door zich schuil te houden, het in kracht van gewijsde gaan van het vonnis verhindert. Anderzijds is de termijn van 3 maanden met het oog op de belangen van de gedaagde als voldoende ruim te beschouwen.

Het in artikel 6 lid 3 bepaalde zal een afwijking van artikel I lid 2 van het Verdrag tengevolge hebben, wanneer de eigenaar, jegens wie een vordering tot levering is ingesteld, lite pendente tot levering aan een derde overgaat en vervolgens zijn proces verliest. De derde staat dan machteloos jegens de winner van het proces, de rechten van deze laatste praevaleren dus boven zijn door artikel I lid 2 van het Verdrag beschermd eigendomsrecht. Artikel XI van het Verdrag laat de mogelijkheid tot een dergelijke afwijking van het Verdrag voor Nederlandse teboekgestelde luchtvaartuigen vrij en in afwijking van het in het Algemeen Gedeelte (paragraaf 4) gestelde is hier van deze vrijheid bij uitzondering gebruik gemaakt. Bezwaar levert dit hier niet op, daar de derde zich door raadpleging van het register steeds tegen verrassingen kan vrijwaren en zijn belang moet wijken voor dat van de koper van de eigenaar, die vóór hem rechten heeft verkregen.

Uit de terugwerking van de overschrijving van het vonnis tot de dag, waarop de vordering in het register was aangekend, volgt, dat — zoals duidelijkheidshalve in de derde zin van lid 3 is bepaald — artikel 23 in dit geval niet van toepassing is. Ware dit anders, dan zou zich het volgende kunnen voordoen: A stelt tegen B een vordering in tot levering van een teboekgesteld luchtvaartuig en vraagt van deze vordering aantekening in het register, C legt vervolgens beslag op het luchtvaartuig, welk beslag wordt ingeschreven. Daarna wint A zijn proces. Artikel 23 zou nu verhinderen, dat A eigenaar wordt.

Artikel 7. Men vergelijk artikel 2000 B.W. Nu artikel 2014 B.W. voor teboekgestelde luchtvaartuigen niet geldt (artikel 5 lid 2), was een bepaling als deze noodzakelijk om de verkrijger a non domino te beschermen. Rekening is gehouden met de over het algemeen zeer korte levensduur van luchtvaartuigen.²⁾

Artikel 8. Vergelijk artikel I lid 1 onder b van het Verdrag. Door opneming van dit artikel wordt in het Nederlandse recht de mogelijkheid tot het scheppen van rechtsfiguren als de in het Angelsaksische recht bekende „conditional sale” geopend.

Kenmerkend voor dit type van overeenkomst is, dat de aspirant-eigenaar zeggenschap over het luchtvaartuig heeft, dat hij gerechtigd is tot eigendomsverkrijging, wanneer aan een of andere voorwaarde (meestal, doch niet steeds, betaling) is voldaan en dat hij een zakelijk recht op het luchtvaartuig heeft.

Deze kenmerken zijn in het ontworpen artikel neergelegd. Daarbij is de uitdrukking „verkrijgen van eigendom tengevolge van een koopovereenkomst” gebezigd om onder deze figuur te begrijpen zowel de gevallen, waarin het luchtvaartuig reeds is verkocht, doch de levering nog van de vervulling van een voorwaarde afhankelijk is, als die, waarin de gehele koopovereenkomst slechts na vervulling van een voorwaarde tot stand zal komen. Ook de huurkoper kan met toepassing van dit artikel een zakelijk recht verkrijgen.

De inschrijving is slechts van belang wanneer men aan de overeenkomst zakelijke werking wil verlenen: de obligatoire overeenkomst is dus — zoals in ons recht gebruikelijk — vormloos. Wil men inschrijving, dan is het nodig, dat van de overeenkomst een akte wordt opgemaakt en wel, in overeenstemming met wat bij hypotheek geldt, een notariële akte.

Aan partijen zelf is overgelaten of zij het recht van de houder transferabel willen maken. Slechts dient hierbij te worden gelet op artikel 2 lid 1, tweede zin.

Door het tweede lid wordt b.v. voorkomen, dat, wanneer een huurkoper op het luchtvaartuig nadien een hypotheek vestigt, de hypotheekhouder tot executie zou overgaan, nadat de huurkoper eigenaar is geworden. Krachtens het in artikel 32 lid 7 bepaalde zou overigens een dergelijke executie de houder, die zijn recht van koop deed inschrijven, niet kunnen schaden.

Artikel 9. Vergelijk artikel I lid 1 onder c van het Verdrag.

Door dit artikel wordt de mogelijkheid geschapen huur van een teboekgesteld luchtvaartuig tot een volledig zakelijk recht te maken.

Ook hier blijft de obligatoire overeenkomst vormloos. Niet-zakelijke huur blijft dus mogelijk.

Artikel 1612 B.W. moest worden uitgesloten: buiten het geval van ingeschreven huur zou ingevolge artikel I lid 2 van het Verdrag een dergelijke zakelijke werking van de huurovereenkomst niet worden erkend.

Men vergelijk overigens het ad artikel 8 opgemerkte.

Artikel 10. Vergelijk artikel I lid 1 onder d van het Verdrag.

Men vergelijk de artikelen 318k en 318u W.v.K.

De woorden „krachtens overeenkomst” strekken slechts om duidelijk te doen uitkomen, dat hypotheek, welke volgens vreemd recht ex lege op een luchtvaartuig mochten drukken (b.v. voogdijhypotheek), in Nederland niet kunnen worden ingeschreven. Dergelijke hypotheek zijn immers geen „wettelijke” zakelijke rechten (vgl. artikel 2). Deze beperking komt eveneens voor in artikel I van het Verdrag: dergelijke hypotheek behoeven dus ook niet door ons (bij executie van het luchtvaartuig) te worden erkend (artikel 41).

Artikel 11. Het woord „gevestigd” is gebezigd om duidelijk te doen uitkomen, dat de hypotheek eerst op het ogenblik van inschrijving ontstaat.

Uit de reden, waarom een notariële akte wordt vereist, nl. de deskundigheid en de recherche in het register, die van een notaris mogen worden verwacht, volgt dat een in het buiten-

¹⁾ Aldus ook: Rijks p. 183—186; Riese p. 293 noot 53.

²⁾ Vgl. Wilberforce, Rapport v. d. International Law Association, 1950, p. 14.

land opgemaakte akte niet voor inschrijving in aanmerking komt (vgl. H.R. 21 November 1952, N.J. 1953 no. 574).

Artikel 12. Vergelijk artikel I lid 2 van het Verdrag.

De door hypotheek gedekte vordering heeft „top-priority”, d.w.z. zij is bevoorrecht boven ieder ander voorrecht, inclusief een eventueel voorrecht van de fiscus. Voor de samenstellers van het Verdrag was dit één der essentiële kenmerken daarvan. Wil men een buitenlandse geldschietter volledige zekerheid geven, dan mag hij niet de kans lopen zich zijn onderpand door de fiscus te zien ontnemen. Handhaaft men dergelijke voor derden niet kenbare voorrechten, dan bemoeilijkt men het credietgeven, gepaard met hypotheek op het luchtvaartuig, in zeer ernstige mate. Van veel belang is dit uitsluiten van fiscale voorrechten overigens niet: slechts weinig luchtvaartuigen, welke aan het commerciële verkeer deelnemen, zijn in zuiver particuliere handen.

Het grote belang aan deze „top-priority” gehecht, moge blijken uit het volgende: Mexico heeft het Verdrag bekrachtigd met het uitdrukkelijk voorbehoud, dat het fiscale voorrechten wenste te doen praevaleren boven alle andere. De Verenigde Staten van Noord-Amerika hebben daarop doen weten: „My Government deems it necessary to give formal notification that it considers the reservation attached by Mexico to its ratification to be in the nature of an amendment which would, to a considerable degree, vitiate the protection offered by the Convention to persons having property rights in aircraft. Consequently, the Government of the United States of America is unable to accept the reservation made by the Government of Mexico and will not regard the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, as ratified by Mexico, as having entered into force between the United States of America and Mexico on July 4, 1950”. Men zie ook het in de Memorie van Toelichting op het ontwerp van wet tot goedkeuring voor Nederland van het Verdrag medegedeelde betreffende Chili.

De kosten van uitwinning, welke evenals hulploon nog boven hypotheek zijn bevoorrecht, zijn hier niet vermeld, daar het ontwerp in artikel 33 lid 2 het systeem van artikel VII lid 6 van het Verdrag volgt, nl. bepaalt, dat deze kosten van de opbrengst worden afgetrokken.

Met het tweede lid vergelijkte men artikel 318*m* W.v.K.

Artikel 13. Vergelijk artikel V van het Verdrag.

Teneinde de buitenlandse crediteur dezelfde zekerheid te geven, welke artikel V van het Verdrag hem biedt (het voorrecht omvat rente gedurende 3 jaren), leek uitbreiding van het in artikel 1229 B.W. bepaalde wenselijk. De voorrang, aan de hypotheek verbonden, omvat derhalve de rente, vervallen gedurende de laatste 3 jaren, en niet slechts die, vervallen gedurende de laatste 2 jaren.

Het leek overbodig uitdrukkelijk te bepalen, dat bedingen, welke de hier bedoelde periode uitbreiden, nietig zijn.

In de ontwerpen voor het Verdrag stond „prior to the commencement of the execution proceedings”; door een vergissing zijn de woorden „the commencement of” in de definitieve Engelse tekst uitgevallen¹⁾. Artikel 13 houdt zich aan de op dit punt wel volledige Franse tekst.

Artikel 14. Men vergelijkte artikel 318*o* W.v.K.: naast artikel 1209 B.W. zijn beide artikelen eigenlijk gelijkelijk overbodig.

Artikel 15. Men vergelijkte artikel 318*p* W.v.K.

Als voorbeelden van bepalingen omtrent hypotheek op onroerend goed, welke op de hypotheek op luchtvaartuigen geen toepassing vinden, omdat de aard van het onderpand dit niet toelaat of uit de bepalingen van deze wet het tegendeel volgt, kunnen worden genoemd:

artikel 1229 B.W. Dit artikel wijkt af van artikel 13 en artikel V van het Verdrag;

artikel 1243 B.W. Beslag, verkoop en zuivering moeten aan de hand van de bepalingen van deze wet geschieden.

Het was noodzakelijk artikel 1223 lid 2 B.W. van toepassing uit te sluiten. Beschouwt men, evenals de Hoge Raad, de ver-

¹⁾ XVI JALC p. 80.

koop krachtens een beding van onherroepelijke volmacht als een vrijwillige verkoop, dan verbiedt het Verdrag, dat aan een dergelijke verkoop zuivering wordt verbonden en heeft gebruikmaking van deze volmacht dus veelal geen zin; beschouwt men dergelijke verkoop als executie — en de samenstellers van het Verdrag deden dit ongetwijfeld²⁾, gelijk ook iedere buitenlander, niet met de jurisprudentie van de Hoge Raad en zijn argumenten bekend, dit zal doen — dan zal men toch de bepalingen nopens executie in het Verdrag en in de onderhavige wet gegeven, moeten toepassen. Opgemerkt moge hier worden, dat ook bij executie van zeeschepen zelden of nooit de weg van artikel 1223 lid 2 B.W. wordt gevolgd. Ook de artikelen 508 e.v. Rv. zullen dus voor teboekgestelde luchtvaartuigen niet van toepassing zijn.

De artikelen 1227 en 1228 B.W. kunnen strijd met artikel I lid 2 van het Verdrag opleveren: geen later ingeschreven hypotheek mogen ooit worden erkend met rang boven reeds ingeschreven hypotheek.

Het instituut van de „fleet-mortgage”³⁾ brengt uitsluiting van artikel 1244 B.W. mede. Bij dit instituut wordt voor de gehele schuld zowel elk luchtvaartuig afzonderlijk als de gehele vloot als zekerheid gesteld. Hypothecair gezien maakt in dat geval elk luchtvaartuig onderdeel van een groot onderpand uit. In een dergelijke situatie past moeilijk het verweer van artikel 1244 B.W. van de derde bezitter.

Nu „koopoptie” (artikel 8) en huur (artikel 9) tot zakelijk recht zijn geworden, was uitsluiting van artikel 1250 B.W. noodzakelijk: de hier gegeven stille herleving van dergelijke zakelijke rechten ware in strijd met artikel I lid 2 van het Verdrag.

Zuivering is slechts mogelijk volgens de bepalingen van het Verdrag en deze wet (zie artikelen 32 lid 7 en 34 lid 2): artikel 1254 B.W. kan dus geen toepassing vinden.

Artikel 16. Vergelijk artikel IV lid 1 van het Verdrag.

Evenals zulks in het zeerecht het geval is (artikelen 318*c* en *d* W.v.K.) en in overeenstemming met de gedachtengang van artikel IV lid 1 van het Verdrag, behoort ook hier aan de vordering tot hulploon de hoogste rang te worden gegeven. Slechts aan de kosten van uitwinning moet ex artikel VII lid 6 van het Verdrag nog hogere voorrang worden toegekend (zie artikel 33 lid 2 en het ad artikel 12 opgemerkte).

Wanneer de reder (zie het voorgestelde artikel 571 W.v.K.) niet de eigenaar van het luchtvaartuig is, doch desalniettemin het hulploon heeft moeten voldoen, kan hij dat gedeelte van het hulploon, dat volgens het voorgestelde artikel 573 eerste lid W.v.K. door de eigenaar van het luchtvaartuig moet worden gedragen, eveneens bij voorrang op het luchtvaartuig verhalen. Deze bepaling is noodzakelijk om te voorkomen, dat de reder, die een hem overigens niet regarderende schuld heeft voldaan, geen mogelijkheid tot verhaal zou hebben op zijn schuldenaar, de eigenaar.

Voor de beperking tot in Nederland beëindigde handelingen zie het bij het voorgestelde artikel 571 W.v.K. ad I opgemerkte.

Artikel 17. Vergelijk artikel IV lid 2 van het Verdrag.

Men vergelijkte voor deze voor zichzelf sprekende bepaling artikel 318*d*, lid 2, W.v.K.

Artikel 18. Men vergelijkte artikel 318*o* W.v.K.

Artikel 19. Vergelijk artikel IV, leden 3 en 4, van het Verdrag.

De bedoeling van deze bepaling is, dat het luchtvaartuig niet, zonder dat dit uit het register, waarin het teboekstaat, blijkt, belast kan zijn met een voorrecht, dat zo hoge voorrang heeft als het hier bedoelde, wanneer de vordering meer dan 3 maanden geleden ontstond⁴⁾.

In verband hiermede moet worden aangenomen, dat hier slechts het hoge voorrecht, als door artikel 16 toegekend, na 3 maanden vervalt, niet de vordering zelf⁵⁾.

²⁾ Rijs p. 194.

³⁾ Rijs, p. 44, 161 en 163.

⁴⁾ Wilberforce. Int. L. Q. II, 1948, p. 429.

⁵⁾ XVI JALC, p. 78/79.

De gerechtelijke vordering moet tweërlei omvatten: erkenning van het voorrecht en vaststelling van het hulploon. Dit is een op zichzelf wenselijke samenvatting van de eisen van de Franse en de Engelse tekst van het Verdrag: „action judiciaire concernant cette créance” en „judicial action on the right”.

Artikel 20. Men vergelijk artikel 563 lid 3 Rv.: wegens de bewegelijkheid van het luchtvaartuig was het wenselijk beslag mogelijk te maken zonder betekening van de titel of bevel tot betaling.

Voor de regeling van het faillissementsbeslag, zie artikelen 38 e.v.

Artikel 21. Men vergelijk de artikelen 564, 565 Rv.

Het leek niet nodig expressis verbis te vermelden, dat de deurwaarder, om zijn op het derde lid gebaseerde bevoegdheid uit te oefenen, de politie te hulp kan roepen.

Gezien de definitie van artikel 1 zijn de woorden „of enig deel” daarvan eigenlijk overbodig. Zij zijn slechts duidelijkheids-halve toegevoegd.

Artikel 22. Men vergelijk artikel 566 Rv.

Artikel 23. Conform artikel VI van het Verdrag.

Men vergelijk artikel 566 Rv.

Evenmin als in de artikelen 505 en 566 Rv. is hier gepoogd een antwoord te geven op de vraag in hoeverre de rechten van niet beslagleggende crediteuren door een rechtshandeling van de eigenaar ná het beslag kunnen worden benadeeld: aan jurisprudentie en doctrine zij hier het vinden van een bevredigende oplossing overgelaten.

Artikel 24. Men vergelijk artikel 567 Rv.

Artikel 25. Vergelijk artikel VII lid 2 sub *b* van het Verdrag.

Een termijn voor deze nederlegging is niet gesteld: de eigenaar kan overigens met behulp van een kort geding steeds het beslag opgeheven trachten te krijgen.

Ook de zakelijke rechten bedoeld in artikelen 8 en 9 moeten ter verificatie worden aangemeld.

De omschrijving „vorderingen, welke daarop verhaalbaar zijn” omvat ook de concurrente vorderingen.

Artikel 26. Men vergelijk artikel 570 Rv.

Artikel 27. Waar het niet op de lijst van de rechter-commissaris voorkomen van een schuldvordering of recht meebrengt, dat voor de rechthebbende zijn zakelijk recht door de executie geheel verloren gaat (artikel 34 lid 2), moet hem de mogelijkheid worden gegeven, een eventueel verzuim te herstellen. Wanneer dit de rechtbank wenselijk voorkomt, kan zij daarbij bepalen, dat hij de kosten van nieuwe oproepen etc. zelf zal moeten dragen.

Artikel 28. De verificatie strekt zich uit ook tot de concurrente vorderingen; de verwijzing naar de in artikel 25 lid 2 bedoelde rechten en vorderingen strekt slechts om dit duidelijk te doen uitkomen.

Ook bij de executie van een in een verdragsregister teboekgesteld luchtvaartuig vinden de artikelen 129 t/m 131, 133 en 134 F.W. overeenkomstige toepassing. Dit zal slechts anders zijn, wanneer de rechter in een bepaald geval van mening is, dat dergelijke toepassing tot strijd met het Verdrag zou voeren.

Een „andere regeling” als bedoeld in het tweede lid geeft de wet b.v. in het geval van hulploon: de vordering van hulploon immers is bevoorrecht ook boven een eerder ingeschreven hypotheek (artikel 16, lid 1).

De in lid 3 van dit artikel t.a.v. de in artikelen 8 en 9 bedoelde rechten („koopoptie” en huur) gegeven regeling berust op de volgende gedachtengang:

Volgens het systeem van het Verdrag mogen houders van ingeschreven rechten (dus ook de houder met recht tot koop van artikel 8 en de zakelijk gerechtigde huurder van artikel 9) geen nadeel ondervinden tengevolge van executie door crediteuren van lagere rang. Dergelijke executie immers is slechts mogelijk, wanneer alle crediteuren met hogere rang dan de

beslaglegger zijn voldaan of de koper hun op het luchtvaartuig rustende voorrechten te zijnen laste neemt (artikel VII lid 4). Vindt executie plaats, dan wordt daardoor dan ook het luchtvaartuig bevrijd van alle daarop rustende rechten, met uitzondering van die, welke door de koper worden overgenomen (artikel VIII). Een en ander bracht t.o.v. de „koopoptie” en de zakelijke huur met zich mee, òf dat deze rechten vóór de executie voor een zeker bedrag moeten worden geverifieerd, waarna executie door een lager gerangschikte crediteur slechts mogelijk zal zijn bij voldoening van de aldus getaxeerde vordering, òf dat deze rechten ook na executie nog op het luchtvaartuig blijven rusten.

De ondergetekenden zijn van mening, dat artikel VII lid 4 van het Verdrag beide mogelijkheden openlaat en hebben aan de tweede mogelijkheid de voorkeur gegeven. Hierdoor wordt vermeden, dat de houder met recht tot koop of de huurder door een lagere crediteur tot afkoop van zijn recht wordt gedwongen, en wordt de positie van de houders van deze rechten aanzienlijk versterkt. Het was echter niet nodig uitdrukkelijk in de wet te bepalen, dat ook na executie de „koopoptie” en zakelijke huren blijven gehandhaafd: uit het zakelijk karakter van deze rechten blijkt zulks voldoende duidelijk (zie artikel 8 lid 1 en artikel 9 lid 1). Een dergelijke versterking van rechten van deze houder of de zakelijk gerechtigde huurder, wiens recht rang heeft na dat van de crediteur, zou echter aan de andere kant hoogst onwenselijk zijn, omdat daardoor de positie van de hogere hypotheekhouders te zeer zou worden verzwakt. Diens recht zou dan immers door de eigenaar bijkans waardeeloos kunnen worden gemaakt door de vestiging van b.v. zeer langdurige huur. Deze consequentie wordt in het ontwerp echter vermeden, doordat artikel 34, hierbij dus het zo-even vermelde systeem van het Verdrag (artikel VIII) volgend, bepaalt dat de „koopopties” en zakelijke huren, *doch slechts voor zover rang nemend ná de vordering van hem op wiens verzoek de verkoop is geschied*, door de executie worden ontbonden, en doordat artikel 9 lid 3 artikel 1612 B.W. van toepassing uitsluit. Artikel 32 lid 7 bepaalt verder op het voetspoor van artikel VII lid 4 van het Verdrag, dat executie slechts plaats kan vinden, wanneer de vorderingen met rang boven die van de beslaglegger worden voldaan.

Door deze regeling wordt dus bereikt, dat executie door een crediteur, wiens voorrecht lager in rang is, de hoger in rang zijnde „koopoptant” of zakelijk gerechtigde huurder niet kan schaden, daar het recht van die laatste ook ná executie op het luchtvaartuig blijft drukken. De lager in rang zijnde „koopoptant” of zakelijk gerechtigde huurder mist deze bescherming, welke ten detrimente van de hoger bevoorrechte crediteur zou zijn: zijn recht wordt ontbonden en in plaats daarvan ontvangt hij recht op een eventueel door de rechter vast te stellen schadevergoeding (artikel 34, lid 2 en lid 4). Het ware echter onbillijk hem gelijk te stellen met concurrente crediteuren. Artikel 28 lid 3 verleent zijn vordering derhalve rang alsof zij door hypotheek gedekt ware.

Wanneer over een hulploon nog wordt geprocedeerd, zal de hulpverlener voor zijn gehele vordering verificatie moeten verzoeken. Deze vordering zal dan worden betwist en de rechter-commissaris zal partijen naar de rechtbank verwijzen.

Artikel 30. Men vergelijk artikel 558 Rv.

Men leze lid 5 in verband met artikel 33 lid 3 en artikel 36.

Artikel 31. Wanneer een crediteur ziet aankomen, dat de executie door een schuldeiser, wiens vordering van lagere rang is dan de zijne, ingevolge het in artikel 32 lid 7 bepaalde geen voortgang zal kunnen vinden, verklaart het ontwerp hem, ter vermijding van herhaling van alle formaliteiten aan executie verbonden, bevoegd de executie over te nemen. Het in lid 2 genoemde recht kon niet aan een lager gerangschikte crediteur worden toegekend. De mogelijkheid zou dan immers bestaan (i.v.m. artikel 30 lid 5), dat niet alle boven zijn vordering liggende vorderingen reeds waren vastgesteld.

Artikel 32. Vergelijk artikel VII lid 4 van het Verdrag. Men vergelijk de artikelen 523 en 526 Rv.

Voor het in lid 7 bepaalde zie men het ad artikel 28 opgemerkte en paragraaf 6 van de Algemene Beschouwingen. Een korte samenvatting van het systeem van het wetsontwerp moge hier duidelijkheidshalve echter nogmaals volgen:

I. Executie is slechts mogelijk, wanneer:

of A. alle vorderingen rang hebbend boven de beslaglegger uit de opbrengst worden voldaan;

of B. deze vorderingen door de koper te zijnen laste worden genomen.

II. Executie is mogelijk, ook al:

A. wordt de vordering van de executant uit de opbrengst niet voldaan;

B. worden de vorderingen rang hebbend na de beslaglegger uit de opbrengst niet voldaan.

III. Na executie:

A. zijn de sub I A genoemde vorderingen voldaan.

B. blijven de sub I B genoemde vorderingen bestaan.

C. vervallen sub II bedoelde zakelijke rechten, voor zover niet anders tussen koper en crediteur van deze rechten is overeengekomen.

In het geval van vlootverband (zie bij artikel 15) zal dit artikel tengevolge hebben, dat executie onmogelijk is op verzoek van andere schuldeisers dan degene, te wiens behoeve deze hypotheek op de gehele vloot is verleend: nooit immers zal één luchtvaartuig zóveel opbrengen, dat uit de opbrengst de vordering, op de gehele vloot rustend, kan worden voldaan.

Het spreekt vanzelf dat een crediteur van de hem hier geboden bescherming afstand kan doen.

„Koopopties” en zakelijke huren, rangnemend boven de vordering van de executant, blijven gehandhaafd en komen dus op de verkrijger te rusten. Dit volgt, als boven reeds opgemerkt, uit de artikelen 8 en 9 en bovendien a contrario uit artikel 34 lid 2 en 4.

In verband met de in artikel 31 genoemde mogelijkheden moest in de leden 5, 7 en 8 niet van beslaglegger, doch van hem, op wiens verzoek de verkoop geschiedt, worden gesproken. Het is dan immers niet meer de oorspronkelijke beslaglegger, die executeert.

Artikel 33. Vergelijk artikel VII lid 6 van het Verdrag.

Men vergelijkte artikel 574 lid 1 Rv.

De rechtbank, binnen welker gebied de executie plaats vond, behoeft niet steeds dezelfde te zijn als die, binnen welker gebied het beslag werd gelegd (artikel 21 lid 4).

Artikel 34. Vergelijk de artikelen VII lid 3 en VIII van het Verdrag.

Men vergelijkte artikel 529 Rv.

In artikel VIII van het Verdrag valt de nadruk geheel op de laatste woorden: de executie heeft algehele zuivering ten gevolge. De nationale wetgever is dus geheel vrij de wijze, waarop de eigendom wordt verkregen, naar eigen inzicht te regelen. Aansluiting werd hier gezocht bij de voor ingeschreven schepen getroffen regeling.

Wanneer een der in de wet vereiste formaliteiten niet is vervuld, is een ieder, die daardoor is benadeeld, volgens lid 5 van het voorgestelde artikel bevoegd binnen zes maanden nietigverklaring van de executie te vorderen. Het ontwerp gaat verder dan artikel VII lid 3 van het Verdrag, in zoverre dat dit de mogelijkheid van een vordering tot nietigverklaring alleen vereist voor het geval van niet-ervulling van de formaliteiten van het tweede lid van dat artikel. Artikel VII lid 3 geeft echter de wet van de Verdragsstaat, waar de verkoop plaats heeft, volledige vrijheid tot de voorgestelde uitbreiding. Aantekening van de vordering tot nietigverklaring is, wanneer het een in het register teboekgesteld luchtvaartuig betreft, voorgeschreven, ten einde hen die rechten aan de koper zouden willen ontnemen, zoveel mogelijk te beschermen.

Aandacht verdient, dat niet slechts de op de lijst van de rechter-commissaris voorkomende rechten vervallen, doch alle op het luchtvaartuig rustende rechten en vorderingen. Ware het

anders, dan zou men door inschrijving op deze lijst achterwege te laten verval kunnen voorkomen.

De rechten, welke rang nemen boven de vordering van de executant, gaan eerst teniet, wanneer de betreffende crediteuren door de griffier zijn voldaan; de overige reeds door de eigendomsovergang. Voor het in de leden 2 en 4 bepaalde zie men overigens het ad artikel 28 vermelde.

Artikel 35. Men vergelijkte artikel 574 lid 2 Rv.

Artikel 36. Men vergelijkte de artikelen 558 en 562 Rv.

Artikel 38 t/m 40. Voor de vaststelling van de rechten en bevoegdheden van de op het luchtvaartuig zakelijk gerechtigden in geval van faillissement werd aansluiting gezocht bij artikel 57 F.W.: zij werden in de positie van separatisten geplaatst.

Slechts op deze wijze immers worden hun rechten gewaarborgd, zoals het Verdrag dit vereist. Ook echter wanneer zij hun rechten als separatist niet wensen of vermogen uit te oefenen, mag het faillissement hen niet in een slechtere positie brengen dan normale executie dit zou doen. Dit is slechts te bereiken door de verkopende curator de rang van concurrent schuldeiser te geven en de gehele in Verdrag en deze wet gegeven regeling van executie en zuivering op de door hem verrichte verkoop van toepassing te verklaren. Artikel 188 F.W. verliest daarmee voor teboekgestelde luchtvaartuigen iedere betekenis.

Het merkwaardige van deze regeling is, dat de separatist, die zijn executierecht wenst uit te oefenen, tijdens het faillissementsbeslag zijn tevoren door een beslag aangevangen executie kan vervolgen of alsnog zijnerzijds beslag kan leggen binnen de daarvoor in artikel 38 lid 2 gestelde termijn, en dat de curator, die na verloop van die termijn tot verkoop wil overgaan, een afschrift van het vonnis van faillietverklaring overeenkomstig artikel 22 moet laten overschrijven in het register of opzenden en ook verder als een beslaglegger moet handelen om tot verkoop te geraken.

Artikel 41. Aan de door ratificatie van het Verdrag aanvaarde verplichting tot erkenning van rechten („The Contracting States undertake to recognise . . .”, artikel I lid 1) wordt door dit artikel voldaan. Door dit artikel zo ruim te stellen als hier is geschied, wordt op eenvoudige wijze alle mogelijkheid van divergentie tussen de Nederlandse wet en het Verdrag uitgesloten. Het stelsel van het Verdrag is, dat de ingeschreven rechten op een luchtvaartuig in het algemeen worden beheerst door de wet van de Verdragsstaat, waar zij zijn ingeschreven (vgl. artikel II lid 2).

Voor het tweede lid vergelijkte men artikel 23 ontwerp en artikel VI van het Verdrag.

Artikel II

De sub B voorgestelde wijziging is strikt genomen naast artikel 5 lid 1 overbodig. Zij werd slechts ter verduidelijking opgenomen.

Artikel III

Artikel 571. Men vergelijkte artikel 552 W.v.K.

In dit artikel worden aan het ontstaan van een vordering tot betaling van hulploon twee beperkingen opgelegd, welke het zeerecht niet kent:

(I) de hulpverlening moet in Nederland zijn beëindigd, en

(II) de hulp moet te land of te water zijn verleend.

ad I. Wat betreft de eerste beperking: de artikelen IV lid 1 en XI lid 2 van het Verdrag bevatten de verwijzingsregel, dat de vordering tot hulploon moet worden beoordeeld naar de wet van het land, waar de hulp wordt beëindigd. Daarnaast verbiedt artikel I lid 2 van het Verdrag een van voorrang boven de geprivilegieerde rechten voorziene hulploonvordering te erkennen bij redding in een land (al dan niet Verdragsstaat), welks nationale wetgeving een dergelijke vordering niet kent.

Hierbij was het natuurlijk onmogelijk de vordering tot hulploon te beperken tot hulpverlening aan Nederlandse lucht-

vaartuigen: wat voor de redder van een Nederlands luchtvaartuig billijk is, is dit ook voor de redder van een buitenlands luchtvaartuig.

De artikelen 571 (nieuw) W.v.K., 16 en 41 ontwerp en artikel IV van het Verdrag hebben nu gezamenlijk tot gevolg, dat hulp verleend aan teboekgestelde luchtvaartuigen in Nederland een internationaal erkend voorrecht met zich meebrengt en dat hier te lande zulk een voorrecht wordt erkend voor hulp verleend aan een teboekgesteld luchtvaartuig in een Verdragsstaat, die hulploon kent als bevoorrechte vordering.

Voor niet-teboekgestelde luchtvaartuigen blijft het commune recht gelden (artikelen 1390 en 1185, 4e B.W.).

ad II. De vordering tot hulploon is beperkt tot hulp verleend te land of te water: hulp in de lucht verleend geeft dus geen recht op hulploon. Deze beperking heeft in de bedoeling van de samenstellers van het Verdrag gelegen: men vreesde voor te grote uitbreiding van het begrip hulploon, wanneer men dit ook zou toekennen voor hulp verleend aan vliegende luchtvaartuigen¹⁾.

De positie van het luchtvaartuig geeft aan, waar de hulp werd verleend: de radiotelegraphist, die met zijn grondzender het in nood verkerende luchtvaartuig naar een veilige landingsplaats dirigeert, verleent dus hulp in de lucht en heeft geen recht op hulploon. De ratio van deze beperking is waarschijnlijk gelegen in het gemeenlijk ontbreken van alle gevaar aan de kant van de hulpverlener.

Geheel billijk is zij niet in die uitzonderlijke gevallen, waarin door een vliegend luchtvaartuig in de lucht hulp wordt geboden.

In overeenstemming met de regeling van het zeerecht is de „reder” als debiteur van het hulploon aangewezen. In lid 2 is, ter bepaling wie in de zin van de hulploonregeling de reder van een luchtvaartuig is, nagenoeg dezelfde omschrijving gekozen als artikel 320 W.v.K. voor de reder van een zeeschip geeft.

¹⁾ Rijks p. 148.

²⁾ Schadee WPNR 4240.

Evenmin als zulks in het zeerecht het geval is, behoeft de reder steeds eigenaar van het luchtvaartuig te zijn. Is hij dit niet, dan heeft hij na betaling van het hulploon regres op de eigenaren van luchtvaartuigen en lading (artikel 573 W.v.K.). Deze regresvordering is op dezelfde voet van voorrecht voorzien als de vordering tot hulploon zelf (artikelen 16 ontwerp en 574 W.v.K.).

Artikel 572. Men vergelijkte artikel 554 W.v.K.

Artikel 573. Het toekennen van hulploon voert noodzakelijkerwijs tot het invoeren van het begrip avarij-grosse²⁾. De hier getroffen regeling is zo eenvoudig mogelijk gehouden en is gebaseerd op de York-Antwerp Rules, 1950, rule XVII.

Artikel 574. Om dezelfde voor zichzelf sprekende redenen als gelden bij de hulploonvordering op een luchtvaartuig (artikel 16), een schip (artikel 318c W.v.K.) en deszelfs lading (artikel 318h W.v.K.) moest ook de hulploonvordering op de lading van een luchtvaartuig na de kosten van uitwinning hoogste voorrang hebben. Evenals dit in het zeerecht het geval is, moest ook de vordering tot betaling van het aandeel van het hulploon, dat drukt op de lading (artikel 318h, eerste lid onder 2° — avarij-grosse), deze zelfde voorrang hebben.

Artikel 575. Men vergelijkte artikel 318i W.v.K.

Artikel 576. Men vergelijkte het huidige artikel 571 W.v.K.

De Minister van Justitie.

L. A. DONKER.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA.