

Goedkeuring voor Nederland van het op 19 Juni 1948 te Genève gesloten Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen

Vaststelling van regelen nopens teboekgestelde luchtvaartuigen

(Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen)

VOORLOPIG VERSLAG

No. 8

De vaste Commissie voor Justitie, in welker handen deze ontwerpen werden gesteld, heeft de eer daaromtrent het volgende te rapporteren.

De commissie kan in hoofdzaak akkoord gaan met de regelingen, zoals die in de ontwerpen zijn vervat, en spreekt gaarne haar waardering uit voor de degelijkheid, die met name de opzet van het ontwerp voor de aanpassingswet kenmerkt. Hier wordt een nieuw stuk aan ons privaatrecht toegevoegd, gezien de omstandigheid, dat aan het geregistreerde luchtvaartuig een geheel nieuwe civielrechtelijke status wordt toegekend. De commissie meent, dat in het algemeen van een geslaagde regeling kan worden gesproken. Zij is van oordeel, dat de goedkeuring voor Nederland van het Verdrag van Genève van 1948 inderdaad geboden is. Juist op luchtvaartgebied past het wel allerminst, dat Nederland bij de internationale ontwikkeling zou achterblijven. Nederland vormt een belangrijk knooppunt in het luchtverkeer. Ons land heeft de reputatie, een luchtvaartnatie te zijn.

Enige leden vestigden de aandacht op de beschouwingen van prof. Goedhuis („Politiek en Recht in de internationale Luchtvaart”, 1953), die zegt, dat men zeker kan volhouden, „dat Nederland een machtiger besef van het *gemeenschappelijk luchtvaartbelang* heeft dan de meeste andere landen” (blz. 21). Het ligt in deze lijn een spoedige invoering van de in het Verdrag van Genève geboden regelen te bevorderen.

Enige leden vroegen zich in dit verband af, waaraan het te wijten is, dat aanvankelijk enige vertraging is opgetreden bij de behandeling van deze materie. Uit de Memorie van Toelichting op het aanpassingsontwerp (blz. 8, rechterkolom, onder 7) blijkt immers niet, wat met betrekking tot de voorbereiding van de onderhavige ontwerpen is gedaan in de periode tussen 19 juni 1948, de datum van ondertekening van het verdrag, en 27 juni 1950, de dag, waarop de toenmalige Minister van Justitie aan de Staatscommissie in zake herziening van de Nederlandse Burgerlijke Wetgeving omtrent eventuele ratificatie advies verzocht. Deze leden zouden gaarne te dezer zake nader worden ingelicht.

Als argument tegen een aanvaarding van de ontwerpen zou kunnen worden aangevoerd, dat nog slechts enkele landen tot ratificatie zijn overgegaan. Ratificatie vond plaats door de Verenigde Staten, Pakistan, Brazilië en Noorwegen; de ratificatie door Mexico en Chili levert als gevolg van de daarbij gemaakte onaanvaardbare voorbehouden geen wezenlijke bijdrage tot de uitbreiding van het verdragsgebied. De commissie verworpt evenwel dit argument. Nederland behoort in de voorhoede der ratificerende landen thuis. Een land als Noorwegen, met minder grote belangen op dit gebied, is reeds voorgegaan. De bekrachtiging door de Verenigde Staten heeft reeds een belangrijk gebied tot verdragsgebied gemaakt; bovendien oefenen de Verenigde Staten 57 pct. van het wereldluchtverkeer uit (vgl. Goedhuis, a.w., blz. 6).

Enige leden vestigden de aandacht op de rede van mr. I. H. Ph. de Rode-Verschoor (Openbare les, Utrecht, 1953), die als haar mening geeft, dat een regeling, als die van het Verdrag van Genève van 1948, na de tweede wereldoorlog kans van

slagen heeft (blz. 12 en 13); de navolgende gronden worden voor deze opvatting aangevoerd:

a. De waarde der luchtvaartuigen is toegenomen; zij vormen derhalve een betere zekerheid dan voorheen.

b. De veiligheid der vluchten is verbeterd.

c. Het verzekeringswezen op luchtvaartgebied heeft zich meer ontwikkeld.

d. Speciale regels, de eigendom van luchtvaartuigen betreffend, zijn in brede kring aanvaard.

Bedoelde leden maakten deze argumentatie gaarne tot de hunne. De tijd is rijp voor een regeling als de onderhavige. Daarbij komt nog, aldus deze leden, dat het verbeteren en in stand houden van een luchtvloot tegenwoordig enorme kapitalen vergt, die in den regel zonder kredietverlening niet bijeen kunnen worden gebracht. Een deugdelijke regeling van de civielrechtelijke status is dan ook nodig, waardoor het luchtvaartuig internationaal tot een zo geschikt mogelijk object voor het verschaffen van zakelijke zekerheid wordt gemaakt. Daarbij kan men dan wellicht betreuren, dat het verdrag van 1948 geen uniforme regeling verschaft, doch slechts een zekere eenheid in de nationale wetgevingen bevordert; men zal toch voor het ogenblik met het bereikte tevreden moeten zijn (vgl. in dit verband het proefschrift van mr. K. Rijks, „Het Verdrag van Genève enz.“, Leiden 1952, blz. 214).

Dezelfde leden spraken de wens uit te vernemen of met betrekking tot de materie van het luchtrecht verdere pogingen worden gedaan tot het tot stand brengen van regelingen als de onderhavige van 1948. Zij wezen er daarbij op, dat de oorspronkelijke opzet was, niet alleen de zekerheidsrechten deugdelijk te regelen, doch ook de rechtszekerheid bij de eigendomsoverdracht te bevorderen; bij de beraadslagingen, die aan het verdrag van 1948 zijn voorafgegaan, is evenwel het volle accent komen te liggen op de zekerheidsrechten. Er is dus nog stof voor het stellen van verdere regelen overgebleven (vgl. Rijks, a.w., blz. 214/5). Bovendien valt te wijzen op enige onvolledigheden in het verdrag, juist waar het betreft de regeling van de materie, waarop wel het volle accent werd gelegd. Welke is bij voorbeeld de invloed op de daarin geregelde rechten van onbevoegdheid of onbekwaamheid van bij de vestiging ervan handelende personen? Als de rechter de vraag beschouwt als een, die de vestiging raakt, zal hij die willen beantwoorden naar de Nationaliteitswet. Hij kan echter ook anders redeneren en de bekwaamheid en bevoegdheid beoordelen naar de in het internationaal privaatrecht algemeen gebruikte nationale wet van de partij, wiens onbekwaamheid of onbevoegdheid wordt beweerd, er daarbij van uitgaande, dat de vestiging van een recht slechts raakt de inhoud van het contract, niet de hoedanigheid der handelende personen. Ook kan de vraag worden gesteld of men in geval van dwang, dwaling en bedrog bij de vestiging de Nationaliteitswet moet toepassen of de gebruikelijke *lex loci contractus* (vgl. Rijks, a.w., blz. 216). Het verdrag laat zich niet in met de verhouding tussen debiteur en crediteur, met de achter de vestiging van een recht liggende verhouding. Het bezwaar van die onvolledigheid geldt in tweeërlei richting. Vooreerst is er strijd met de rechtszekerheid, omdat geen duidelijk richtsnoer wordt geboden aan de rechter, welke wet hij heeft toe te passen, als het om een der aangestipte punten gaat. Voorts wordt zodoende bij belangrijke aangelegenheden de zozeer gewenste uniformiteit niet bereikt.

De hier aan het woord zijnde leden vroegen zich af, welke initiatieven kunnen worden genomen tot perfectionering en uitbreiding van de thans bereikte verdragsregeling. Zij achtten het gewensd, dat op de door hen genoemde punten in de Nederlandse wet een duidelijke regeling wordt opgenomen.

De commissie heeft er nota van genomen, dat de Regeringen van de overzeese Rijksdelen haar standpunt ten aanzien van de al of niet aanvaarding van het verdrag nog niet hebben bepaald. Voorts heeft de commissie kennis genomen van de mededelingen in de Memorie van Toelichting (blz. 9, slot der algemene beschouwingen), dat het ontwerp der aanpassingswet aan bedoelde Regeringen is toegezonden en dat naar aanleiding daarvan geen opmerkingen werden ontvangen.

De commissie kan zich zeer wel vinden in de werkwijze, verdedigd in de Memorie van Toelichting (blz. 9, linker kolom), volgens welke thans een regeling bij aparte wet wordt tot stand gebracht, terwijl deze te zijner tijd zal worden ingepast in het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Het luchtvaartrecht zal volgens de gekozen opzet, te zamen met het zeerecht en binnenvaartrecht, een plaats vinden in het achtste boek. Men kan wellicht de vraag stellen of het niet een voordeel heeft het luchtvaartrecht bij aparte wet te regelen, daar het gevaar dan niet zo groot is, dat men dit recht te veel opzet naar het stramien van het zeerecht. Enige leden verwezen in dit verband naar de reeds geciteerde rede van mr. I. H. Ph. de Rode-Verschoor (blz. 2 en 5), waarin gewaarschuwd wordt tegen het overnemen in het luchtrecht van bepalingen, geschreven voor andere middelen van vervoer, aangezien het luchtrecht speciale eisen stelt ten gevolge van de techniek van de luchtvaart en de bijzonder grote snelheid. Nochtans, wanneer op het hier gesignaleerde gevaar voldoende wordt gelet, ziet de commissie geen bedenking tegen een opnemen van het luchtvaartrecht in het nieuwe Burgerlijk Wetboek.

Enige leden merkten op, dat het aanpassingsontwerp op twee belangrijke punten geen gebruik maakt van mogelijkheden, welke het verdrag verschaft. Het ontwerp introduceert namelijk niet een hypotheekrecht op reservedelen en bevat evenmin een regeling voor de voorrang, verbonden aan een vordering, welke is ontstaan uit door het luchtvaartuig op het aardoppervlak veroorzaakte schade (Memorie van Toelichting blz. 8, rechterkolom onderaan).

Wat het laatste punt betreft, zouden deze leden gaarne vernemen of inderdaad het geval, dat het luchtvaartuig na het ongeval praktisch geen waarde meer heeft, regel is. Komt het ook niet meermalen voor, dat de schade aan het toestel veel geringer is? Zijn hieromtrent statistische gegevens beschikbaar? De Memorie van Toelichting blijkt ervan uit te gaan, dat het geval van geringe schade aan het toestel uitzondering is.

Terloops vroegen deze leden zich af, of de vertaling van het hierop betrekking hebbende artikel VII, lid 5, van het verdrag wel juist is. Het eerste woord „Wanneer” zal wel vervangen moeten worden door „Voor het geval, waarin”. Men kan dan beter de zin laten aanvangen met „De nationale wet kan voor de gevallen, waarin . . .”, of „De nationale wet kan bepalen, dat, indien . . .”.

Van meer gewicht is, aldus deze leden, het eerste punt, dat inzake het hypotheekrecht op reservedelen. Hypotheek op steeds wisselende reservedelen past slecht in het Nederlandse recht, aldus de Memorie van Toelichting (t.a.p.) De hier aan het woord zijnde leden vestigden de aandacht op artikel 1, sub 1, van het ontwerp voor de aanpassingswet, waar — op voetspoor van artikel XVI van het verdrag — het luchtvaartuig wordt gedefinieerd als een conglomeraat, waartoe ook behoren „de radiotoestellen en alle andere voorwerpen, bestemd voor gebruik in of aan het toestel, onverschillig of zij daarin of daaraan zijn aangebracht, dan wel tijdelijk ervan zijn gescheiden”. Men moet aannemen, dat deze onderdelen met het luchtvaartuig zelf vallen onder een daarop gevestigd recht van hypotheek. Hetzelfde bezwaar, dat ten aanzien van de reservedelen te berde wordt gebracht, geldt ook ten aanzien van genoemde onderdelen. Deze leden konden de argumentatie der Memorie van Toelichting hier dan ook niet overtuigend vinden. Zij merkten op, dat het wetsontwerp zoveel doenlijk in volle omvang de rechten moet verschaffen, waartoe het verdrag de mogelijkheid opent. Men dient daarbij te bedenken, dat de reservedelen een belangrijk percentage van de totale waarde aan vliegtuigen vertegenwoordigen; dit percentage belooft omstreeks 20 pct. van de waarde ener beschikbare luchtvloot. De beperking, die het ontwerp op dit punt oplegt, betekent derhalve een niet geringe vermindering van de in het verdrag gedachte capaciteit der kredietverlening, terwijl men in de praktijk toch wel mede de reservedelen in de regeling der kredietverlening zal willen betrekken. Bovendien zijn sedert juni 1948, toen het verdrag gesloten werd, de vliegtuigen en de reservedelen aanmerkelijk kostbaarder geworden. Het is dan ook niet billijk tegenover belanghebbenden de reservedelen van het hypotheekrecht uit te sluiten. Misschien zal de praktijk

een oplossing gaan zoeken in een voor deze reservedelen in te produceren van de eigendomsoverdracht tot zekerheid, doch daarmee wordt niet voldoende compensatie verkregen voor het nadeel, dat de reservedelen niet met het luchtvaartuig onder het „sterke” hypotheekrecht van het ontwerp begrepen kunnen worden.

De hier aan het woord zijnde leden zagen evenwel de voornaamste reden voor een betrekken van de reservedelen in de hypotheekregeling hierin, dat uit luchtvaartkringen in Frankrijk, Zwitserland, Zweden en West-Duitsland voorstellen zijn gedaan in die zin. Indien de Nederlandse wet hier een beperkter regeling zou bieden dan die van genoemde landen, zou ook de mogelijkheid van kredietverlening uit een oogpunt van onze wet dienovereenkomstig beperkter zijn. In dit verband verklaarden deze leden gaarne van de Regering te vernemen, door welke landen een zelfde beperkte regeling is of waarschijnlijk zal worden aanvaard als thans in het ontwerp voorgesteld. Zoveel mogelijk dient uniformiteit met het buitenland te worden nagestreefd.

Enige leden vroegen aandacht voor de definitie van „luchtvaartuig” in artikel 1, onder 1, ontwerp-aanpassingswet. De kern van deze omschrijving is ook te vinden in artikel 770h, lid 3, Wb.v.B. Rv.

Bedoelde leden vergeleken deze definitie met die van artikel 1 van het ontwerp voor de nieuwe luchtvaartwet (4168), thans evenzeer bij de Tweede Kamer aanhangig. Daar wordt van luchtvaartuigen gesproken als van „toestellen, die in de dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent, met inbegrip of met uitzondering van bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen toestellen.”

Het verschil in definitie van het begrip „luchtvaartuigen” in de Luchtvaartwet enerzijds, het onderhavige ontwerp anderzijds levert ten minste een theoretisch bezwaar op. Bij de vaststelling van een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 1, sub b, van de voorgestelde Luchtvaartwet zal er immers mede moeten worden gerekend, dat geen belemmering ontstaat voor het goed functioneren van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen. Volgens het ontwerp van laatstbedoelde wet namelijk is teboekstelling slechts mogelijk, wanneer het luchtvaartuig is een Nederlands luchtvaartuig in de zin van de Luchtvaartwet (artikel 3, lid 2). Dit betekent, dat het moet gaan om een luchtvaartuig in de zin van artikel 1, sub b, ontwerp-Luchtvaartwet, ingeschreven (behoudens het bepaalde in artikel 4, lid 2) in één der registers van artikel 5, lid 1, van dat ontwerp. Hieruit volgt, dat een beperkende algemene maatregel van bestuur, gegrond op artikel 1, sub b, der voorgestelde Luchtvaartwet tevens een beperking inhoudt voor de mogelijkheid van teboekstelling ingevolge artikel 3, lid 1, ontwerp-Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen. In de Memorie van Toelichting op de nieuwe Luchtvaartwet (4168, no. 3) kan men (blz. 12, linkerkolom, ad artikel 1b) de geruststellende mededeling lezen, dat het erom gaat, kinderballons en dergelijke toestellen buiten de bepalingen van de Luchtvaartwet te houden en dat door middel van een algemene maatregel van bestuur voor het maken van de nodige uitzonderingen kan worden zorg gedragen. De leden, hier aan het woord, wilden er niettemin op wijzen, dat, in theorie geredeneerd, door een algemene maatregel met ingrijpende beperkingen implicite een beperking van de werking van de Wet teboekgestelde luchtvaartuigen wordt geïntroduceerd; deze leden achtten dit een weinig fraaie figuur, daar de aard van de regeling inzake teboekstelling van luchtvaartuigen medebrengt, dat alle toestellen, begrepen onder artikel 1, sub 1, van het ontwerp 4134, naarmate daaraan in de praktijk behoefte zal blijken, zonder enige uitzondering moeten kunnen worden te boek gesteld. Deze leden meenden, dat men dit bezwaar zou kunnen ondervangen door in het ontwerp voor de Luchtvaartwet de mogelijkheid van beperking door middel van een algemene maatregel te doen vervallen¹⁾. Zij konden zich niet

voorstellen, dat in de praktijk op dit punt moeilijkheden zouden ontstaan, als bedoelde mogelijkheid vervalt. Desnoods zouden men in de Luchtvaartwet zelf een uitdrukkelijke uitzondering kunnen opnemen voor weerballons e.d.

Dezelfde leden maakten erop opmerkzaam, dat door het systeem van het ontwerp voor de aanpassingswet onder de definitie van artikel 1, sub 1, twee groepen luchtvaartuigen begrepen worden, die onder een geheel verschillend regime zullen verkeren; er bestaat immers geen registratieplicht. Enerzijds zullen er zijn de geregistreerde luchtvaartuigen, die weliswaar als roerend goed mogen worden betiteld, doch voortaan het karakter zullen dragen van goed op naam; vandaar de uitsluiting van artikel 2014 B.W. voor deze groep. Anderzijds zullen er luchtvaartuigen blijven, die vallen in de rubriek van de goederen niet op naam en waarvan de status derhalve zal moeten worden beoordeeld naar het voor die rubriek geldende gemene recht. In dit verband verklaarden de leden, hier aan het woord, het juist te achten, dat artikel 1576, lid 3, B.W. (vgl. artikel II ontwerp Aanpassingswet, onder B) wordt aangevuld met de vermelding van de te boek gestelde luchtvaartuigen. Zij merkten in dit verband nog op, van oordeel te zijn, dat het ontwerp de eigendomsoverdracht tot zekerheid voor deze luchtvaartuigen voortaan uitsluit. Merkwaardig is echter, dat artikel 571 W.v.K. (vgl. het ontwerp Aanpassingswet artikel III) alleen gaat spreken over „te boek gestelde luchtvaartuigen” en niet over „luchtvaartuigen” zonder meer. Het huidige artikel 571 W.v.K. spreekt (uiteraard) van „luchtvaartuig” zonder meer. De werking van artikel 571 wordt dus beperkt. Dit houdt in, dat de zevende titel van het tweede boek W.v.K. voortaan niet toepasselijk is op niet-te boek gestelde luchtvaartuigen, waarvoor men aangewezen zal zijn op de bepalingen van het commune recht. De hier aan het woord zijnde leden verklaarden dan ook niet te begrijpen, hoe de Memorie van Toelichting (blz. 15, linkerkolom) kan stellen, dat het commune recht voor niet-te boek gestelde luchtvaartuigen blijft gelden. Zij betreurden het, dat de regeling van hulp en berging niet toepasselijk wordt gelaten op alle luchtvaartuigen, begrepen onder de definitie van artikel 1, sub 1. De beperking, welke ten aanzien van artikel 571 W.v.K. wordt voorgesteld, achtten zij geenszins geboden door de noodzaak van aanpassing aan de bepalingen van het Verdrag.

Met betrekking tot het hulpbetoon maakten enige andere leden nog de volgende opmerking. Zij betreurden het, dat het ontwerp niet ook het hulpbetoon door vliegende luchtvaartuigen in de regeling betreft. Deze leden vzezen erop, dat door het geven van aanwijzingen in de lucht — bij voorbeeld wanneer de radio van het betrokken vliegtuig onklaar was geraakt — een meevliegend vliegtuig meermalen tot redding heeft bijgedragen. Het is niet billijk te achten, dat het verhaal van de kosten van dit hulpbetoon anders zou worden beoordeeld dan dat van de kosten, verbonden aan hulp te land of te water. In de Memorie van Toelichting (blz. 15, linkerkolom) wordt gezegd, dat de samenstellers van het verdrag een te grote uitbreiding van het begrip hulploon vreesden, als ook hulpverlening aan vliegende luchtvaartuigen erbij wordt betrokken. Verderop wordt evenwel het geval, dat deze hulp door vliegende luchtvaartuigen wordt verleend, slechts uitzonderlijk genoemd. De leden, hier aan het woord, wilden in het midden laten of zodanige hulpverlening een uitzonderingsgeval blijft; zij verklaarden echter niet te begrijpen, waarom men deze uitzonderlijk geachte hulpverlening niet in de verdragsregeling heeft betrokken en zij vroegen zich voorts af wat erthen is althans voor de Nederlandse wet een ruimer standpunt in te nemen.

Enige leden stelden nog een vraag ten aanzien van de preferenties, die het aanpassingsontwerp verschaft. Wat de onderlinge rang der in het verdrag erkende rechten en voorrechten aangaat, kan worden geconstateerd, dat het verdrag op dit punt niet overmatig systematisch is geredigeerd. Deze leden meenden, dat vooropgaan eventuele rechten ex artikel XII van het verdrag. Zij vroegen zich af, welke rechten volgens de Nederlandse wet hier in geding zijn. Daarna komen achtereenvolgens de rechten ex artikel VII (6), artikel IV (1) en artikel I (1). De onderlinge rang van de rechten van artikel I (1) wordt door het verdrag overgelaten aan de wet van het land, waar deze rechten zijn

¹⁾ Het begrip „Nederlands luchtvaartuig” komt sedert de Wet van 16 juli 1952 (Stb. 408) ook voor in artikel 3 W.v.S. De werkingssfeer van deze bepaling zou dus door zulk een algemene maatregel worden bepaald!

ingeschreven. Deze leden meenden, dat het aanpassingsontwerp op het punt van de onderlinge rang van laatstbedoelde rechten niet geheel duidelijk is, en verklaarden gaarne van de Regering te vernemen hoe dit vraagstuk door haar wordt gezien.

Enkele leden vroegen zich af of bij de aanpassing niet over het hoofd zijn gezien de artikelen 770h e.v. van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Kunnen deze bepalingen wel ongewijzigd blijven? Moet het daar geregelde conservatoir beslag — voor zover het betreft geregistreerde luchtvaartuigen — niet worden ingeschreven in het register, bedoeld in het ontwerp-Aanpassingswet? Dit beslag kan immers gelegd worden ter verzekering van rechten, die in deze Aanpassingswet regeling vinden. Doch ook voor zover dit beslag gelegd wordt ter verzekering van andere rechten, is het zinvol, bedoeld register dienstbaar te maken aan de beslagregeling, zoals dit ook met het hypotheekregister voor onroerend goed het geval is. De hierbedoelde leden achtten het van belang, dat de verhouding tussen de regeling van het onderhavig ontwerp en die van genoemde bepalingen van procesrecht duidelijk in het licht zou worden gesteld.

Artikelen (ontwerp-Aanpassingswet)

Artikel 1. Enige leden vroegen of het niet mogelijk is wat meer duidelijkheid te scheppen in de benaming van de verschillende registers, die het ontwerp kent. Het ontwerp voor de nieuwe Luchtvaartwet (4168, artikel 5, lid 1) spreekt ook nog van (weer andere) registers; daarin moet een luchtvaartuig zijn ingeschreven, wil het een Nederlands luchtvaartuig zijn, en die hoedanigheid moet een luchtvaartuig bezitten om te kunnen worden te boek gesteld in het register van artikel 3, lid 1, van het onderhavig ontwerp. Zou het daarbij niet in het spraakgebruik verhelderend werken, als men aan de registers volgens de nieuwe Luchtvaartwet de benaming zou toekennen van „Nederlands nationaliteitsregister voor de luchtvaart”? In artikel 1, onder 7 (4134), zou dan ook duidelijker gesteld kunnen worden: Nationaliteitsregister voor de luchtvaart.

Artikel 2. Enkele leden vestigden er de aandacht op, dat generlei aanduiding wordt gegeven, wie de bewaarder is van het register en waar dit te Amsterdam wordt nedergelegd. Ook in het tweede lid, waar de nader bij algemene maatregel van bestuur te regelen punten opsomming vinden, wordt hiervan niet gerept.

Andere leden achtten het woord „woonplaats” in de slotzin van het eerste lid minder duidelijk. In plaats daarvan wilden zij van „domiciliekeuze” gesproken zien. Daarmede wordt immers scherper aangegeven, dat niet maar bedoeld is de gemeente, waar men woonachtig of gevestigd is, doch een kiezen van woonplaats in juridische zin.

Deze leden merkten op, dat in het onderhavige artikel Amsterdam wordt genoemd als plaats, waar het register berust. In artikel 25, lid 3, wordt de daar bedoelde openbaarmaking gedacht in 's-Gravenhage; deze openbaarmaking moet ingevolge artikel VII (2), (b), van het verdrag geschieden daar, waar het luchtvaartuig in het nationaliteitsregister is ingeschreven. De leden, hier aan het woord, wierpen de vraag op, of het niet het meest praktisch zou zijn de betreffende luchtvaartuigen te houden registers alle in één plaats, liefst in één gebouw, te concentreren. Te dier plaatse moet dan ook de openbaarmaking ingevolge artikel 25, lid 3, geschieden.

Enige leden wezen erop, dat de beperking, die ligt opgesloten in de woorden „wettelijke zakelijke rechten” in het eerste lid, ook verdedigd kan worden met een verwijzing naar het ten onzent aanvaarde gesloten systeem der (beperkt) zakelijke rechten.

Artikel 4. Het laatste lid van dit artikel sluit de noodzaak van tussenkomst van een procureur uit, terwijl in zaken van veel minder gewicht de tussenkomst van een procureur wettelijk wordt voorgeschreven.

Enige leden verklaarden gaarne de motivering voor de uitschakeling van de procureur in lid 2 te vernemen. Vooralnog achtten zij deze uitschakeling moeilijk te aanvaarden.

Artikel 5. Enige leden verklaarden gaarne in te stemmen met het onttrekken van de geregistreerde luchtvaartuigen aan de sfeer van de regeling van de koop met het recht van wederinkoop en van de koop op afbetaling, doch zij meenden, dat dan nog de navolgende casus buiten beschouwing is gelaten. Het Nederlands recht kent het causale stelsel bij de levering van zaken; valt de titel weg, dan wordt de levering als met terugwerkende kracht van zakenrechtelijk effect ontbloot geacht; dan is er niet alleen een persoonlijke, maar een zakelijke actie tot ongedaanmaking van de overdracht. Nu een regeling is getroffen voor figuren als het recht van wederinkoop, moet ook aan de casuïstiek van de „niet-houdbare” levering worden gedacht. De leden, hier aan het woord, achtten ook dit punt een bewijs voor de stelling, dat het verdrag te weinig aandacht schenkt aan de achter de vestiging van een recht liggende rechtsverhouding. Er is echter aanleiding, aldus deze leden, in de Nederlandse wet zoveel mogelijk een oplossing te geven bij het optreden van een lacune.

Artikel 6. Enige leden wensten een opmerking te maken over het tweede lid van deze bepaling. Hun instemming had, dat hier reële executie mogelijk wordt gemaakt op dezelfde wijze als reeds in artikel 1217, lid 3, B.W. en artikel 318, lid 2, W.v.K. het geval is. Het tweede lid laat evenwel de mogelijkheid open, dat voor het hier bepaalde een vonnis, houdende veroordeling tot levering, in kracht van gewijsde gaat, terwijl in werkelijkheid wordt doorgeprocedeerd en zelfs vernietiging van de uitspraak a quo kan volgen. Wat is nu het geval, als vernietiging alsnog volgt? Kan een zodanige vernietiging de inschrijving deren of niet?

Blijkbaar is in lid 2, onder b, ook bedoeld betekening niet in persoon.

Artikel 7. Deze bepaling is logisch in verband met het bepaalde in artikel 5, lid 2, waar artikel 2014 B.W. buiten toepassing wordt verklaard voor geregistreerde luchtvaartuigen. Artikel 5, lid 2, heeft een pendant in artikel 318b, W.v.K., voor schepen, in artikel 314, W.v.K. bedoeld. Enige leden merkten op, dat zij voor deze schepen in de wet geen pendant aantreffen van de regeling van de verkrijgende verjaring volgens artikel 7 van het ontwerp. Zij verklaarden omtrent het hier gemaakte onderscheid tussen de regeling voor geregistreerde luchtvaartuigen enerzijds, de schepen, bedoeld in artikel 314 W.v.K. anderzijds, gaarne een motivering te willen vernemen.

Artikelen 8 en 9. In beide bepalingen wordt gesproken over een notariële akte, waarin duidelijk de partijen zijn aangegeven. Enige leden oordeelden, dat een vage aanduiding als „duidelijk” in de Nederlandse wet ongebruikelijk is. Welke gegevens zal de notaris moeten vermelden?

Ten aanzien van het tweede lid van artikel 8 en het tweede lid van artikel 9 merkten deze leden op, dat huns inziens de hantering dezer regeling zou worden vergemakkelijkt, indien hier zou worden verwezen naar de in preferentie hogere rechten, bedoeld in artikel 33, lid 2, de kosten van uitwinning betreffende, en in de artikelen 16 en 18.

Artikel 32. Voor de regeling der executie is aansluiting gezocht bij die voor de executie op schepen (vgl. artt. 563 e.v. Wb.v.B.Rv.). Artikel 572 Wb.v.B.Rv. verklaart voor de executie op schepen de artikelen 537a tot en met j Wb.v.B.Rv. toepasselijk. In laatstbedoelde bepalingen wordt bij de executie op onroerend mogelijk gemaakt, dat de verkoop niet gehouden wordt ten overstaan van de rechtbank (artt. 522/3), doch voor een notaris met inachtneming van artikel 1255 B.W. Enige leden vestigden er de aandacht op, dat volgens artikel 32 van het onderhavige ontwerp de verkoop steeds zou moeten geschieden voor de rechter-commissaris. Is het ook hier niet gewenst, gelijk artikel 572 Wb.v.B.Rv. voor schepen doet, exe-

cutie mogelijk te maken ten overstaan van een notaris? Welke motieven hebben voorgezeten bij het achterwege laten van bepalingen als de artikelen 537a e.v. Wb.v.B.R.v.?

Artikel 37. Enkele leden spraken als hun mening uit, dat deze bepaling bedoelt te zeggen, dat slechts de rente, opgelopen

tot de dag, waarop de lijst door de rechter-commissaris wordt gesloten, medetelt bij de executie. Het zal daarbij zo zijn, dat de renteloop — buiten bezwaar van de verdeling volgens de lijst — doorgaat ten laste van de debiteur. De redactie van artikel 37 is dan niet juist.

Aldus vastgesteld 6 maart 1956.

OUD
 WITTEWAALL VAN STOETWEGEN
 BURGER
 TENDELOO
 VERKERK
 GERBRANDY
 N. VAN DEN HEUVEL
 DE VINK
 LEMAIRE
 VAN RIJCKEVORSEL
 ZEELLENBERG.