

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)

MEMORIE VAN ANTWOORD
(Ingezonden 10 juli 1956)

No. 9

(De vroegere stukken zijn gedrukt in de zitting 1955—1956)

Het verheugt de ondergetekenden, dat de vaste Commissie voor Justitie in hoofdzaak accoord kon gaan met de regelingen, zoals die in de ontwerpen zijn vervat, en dat zij haar waardering heeft uitgesproken voor de degelijkheid die zij met name in de opzet van het ontwerp voor de aanpassingswet heeft onderkend. Eveneens vernamen de ondergetekenden met voldoening het oordeel der commissie, dat goedkeuring voor Nederland van het Verdrag van Genève geboden is en Nederland als luchtvaartnatie en belangrijk knooppunt in het luchtverkeer bij de internationale ontwikkeling niet mag achterblijven. Met de mening van de commissie, dat aan het in de civielrechtelijke registers teboekgestelde luchtvaartuig een geheel nieuwe civielrechtelijke status wordt toegekend, kunnen de ondergetekenden wel instemmen. Inderdaad maakt aansluiting bij het Verdrag van Genève een vrij sterke ingreep in het voor luchtvaartuigen geldende Nederlands privaatrecht nodig, al moet daarbij het verband met het Nederlandse privaatrecht in zijn geheel genomen zoveel mogelijk bewaard blijven.

De ondergetekenden onderschrijven gaarne, dat het in de lijn der door enige leden geciteerde uitlating van prof. Goedhuis ligt een spoedige invoering van de in het Verdrag van Genève geboden regelen te bevorderen.

Enige leden hebben in dit verband de vraag gesteld, wat met betrekking tot de voorbereiding van de onderhavige ontwerpen is gedaan in de periode van 19 juni 1948 tot 27 juni 1950. Nadat in juli 1948 een gewaarmerkt afschrift van het verdrag was ontvangen, is ten Departemente van Justitie de vraag in studie genomen, of zonder meer met ratificatie van het verdrag kon worden volstaan dan wel een aanpassing van de Nederlandse wet noodzakelijk was. Ook werd het opstellen van een Nederlandse vertaling ter hand genomen, hetgeen mede in verband met in het Nederlandse recht niet voorkomende rechtsfiguren, geruime tijd in beslag heeft genomen. Voorts vond een uitvoerig beraad plaats, waarbij ook de K.L.M. en de N.V. Fokker werden betrokken, over de vraag of het wenselijk was in de Nederlandse wetgeving de mogelijkheid van hypotheekverlening op luchtvaartuigen te openen. Toen deze vraag voorschijns bevestigend was beantwoord, heeft de toenmalige ambtsvoorganger van de eerste ondergetekende zich tot de Staatscommissie in zake herziening van de Nederlandse Burgerlijke Wetgeving gewend.

In het Voorlopig Verslag is terecht opgemerkt, dat nog niet veel landen het verdrag hebben geratificeerd. Ratificatie heeft thans plaats gehad door de Verenigde Staten van Amerika, Mexico (met een voor Nederland niet aanvaardbaar voorbehoud), Pakistan, Brazilië, Noorwegen, Zweden (op 16 november 1955) en Chili; laatstgenoemd land heeft het bij de aanvankelijke bekrachtiging op 20 november 1951 gemaakte voorbehoud ingetrokken en op 19 december 1955 een nieuwe akte van bekrachtiging, zonder voorbehoud, neergelegd. Doch met de commissie zien de ondergetekenden in het thans nog betrekkelijk geringe aantal ratificaties geen argument tegen aanvaarding van het verdrag.

De ondergetekenden onderschrijven de prognose van mr. De Rode—Verschoor, uitgesproken in haar door enige leden geciteerde rede, dat het verdrag kans van slagen heeft, alsook de voor die prognose onder *a*, *b* en *c* vermelde gronden. Ook met haar vierde stelling, dat er speciale regels betreffende de eigendom van luchtvaartuigen in wijde kring zijn aangenomen, kunnen de ondergetekenden in zoverre meegaan, dat de behoefte aan zodanige regels in brede kring wordt ingezien, al is er verschil van inzicht denkbaar in welke mate afwijkingen van het algemene nationale vermogensrecht nodig zijn.

Met instemming vernamen de ondergetekenden, dat deze leden de tijd voor een regeling als de onderhavige rijp achten. Terecht voerden de hier aan het woord zijnde leden aan, dat het verbeteren en instandhouden van een luchtvaart tegenwoordig enorme kapitalen vergt, die in den regel zonder kredietverlening niet bijeen kunnen worden gebracht, alsmede dat een deugdelijke regeling van de civielrechtelijke status nodig is om het luchtvaartuig internationaal tot een zo geschikt mogelijk object voor het verschaffen van zakelijke zekerheid te maken. De ondergetekenden merken in dit verband nog op, dat het hier ook om een belang van de vliegtuigindustrie gaat. De vraag, of men het moet betreuren dat het verdrag van 1948 geen uniforme regeling verschaft doch slechts een zekere eenheid in de nationale wetgevingen bevordert, zouden de ondergetekenden thans willen laten rusten. Het komt hun voor, dat eerst de gelegenheid moet worden aangegrepen praktische ervaring met het systeem en de methode van het bestaande verdrag door toepassing van zijn regels op te doen. Zij onderschrijven dus de slotsom van de hier aan het woord zijnde leden, dat men voor het ogenblik met het bereikte tevreden zal moeten zijn.

Dezelfde leden hebben gevraagd, 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. Wat het private luchtrecht in het algemeen betreft brengen de ondergetekenden in herinnering het op 7 oktober 1952 te Rome tot stand gekomen Verdrag betreffende schade aan derden op het aardoppervlak toegebracht door buitenlandse luchtvaartuigen (*Trb.* 1953, 30) en het Haagse Protocol van 28 september 1955 tot wijziging van het in 1929 te Warschau gesloten verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer. Hier te lande zijn aanvaarding van deze overeenkomsten en de daarbij nodige aanpassing van de Nederlandse wetgeving thans in studie. Internationaal worden voorbereidingen getroffen voor een verdrag betreffende botsing van luchtvaartuigen in de lucht. De hier aan het woord zijnde leden hebben erop gewezen, dat de oorspronkelijke opzet voor het onderhavige verdrag was, niet alleen de zekerheidsrechten deugdelijk te regelen, maar ook de rechtszekerheid bij de eigendomsovergang te bevorderen, doch dat bij de beraadslagingen die tot het verdrag hebben geleid, het accent ten volle is komen te liggen op de zekerheidsrechten. Zij constateerden, dat er dus nog stof voor het stellen van regels is overgebleven, en dat het verdrag, juist waar het betreft de materie waarop het volle accent werd gelegd, enige onvolledigheden vertoont, waardoor op een aantal punten de rechter geen duidelijk richtsnoer wordt geboden, welke wet hij heeft toe te passen, en de zozeer gewenste uniformiteit niet wordt bereikt.

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

Wat de perfectionering en uitbreiding van het verdrag betreft, merken de ondergetekenden op, dat de hier aan het woord zijnde leden terecht in één adem van perfectionering en uitbreiding spraken. Wel speelt de door deze leden ter sprake gebrachte invloed van onbevoegdheid, onbekwaamheid, dwang, dwaling en bedrog mede bij de vestiging van zekerheidsrechten, zij betreft echter ook en niet minder de eigendoms-overdracht en het is de vraag, of het zin zou hebben het probleem voor het ene los van het andere te regelen. Mede om deze reden zijn de ondergetekenden van oordeel, dat het de voorkeur verdient eerst praktische ervaring op te doen met het bestaande verdrag, zowel voor wat betreft het aantal staten dat bereid zal blijken dit te bekrachtigen, als met de toepassing van hetgeen het verdrag reeds bevat. Eventuele initiatieven tot uitbreiding en vervolmaking van het onderhavige verdrag kunnen te gelegener tijd worden genomen in het legal committee van de I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization).

Ten aanzien van het opnemen van een regeling op vorenbedoelde punten in de Nederlandse wet doen zich theoretisch

verschillende mogelijkheden voor. Enerzijds kan worden gedacht aan het stellen van wettelijke regels van internationaal privaatrecht, anderzijds aan de nationale wet in engere zin. In beide gevallen rijst de vraag, of te denken valt aan speciale regels met betrekking tot de overdracht van teboekgestelde luchtvaartuigen en de vestiging van beperkte rechten daarop, dan wel aan algemene regels voor alle goederen, of althans voor alle in registers teboekgestelde goederen. Als probleem van internationaal privaatrecht zou het vraagstuk, meer algemeen gesteld, niet los kunnen worden gezien van het Benelux-ontwerp voor een eenvormige wet en, speciaal voor luchtvaartuigen, zouden de ondergetekenden thans nog niet willen vooruitlopen op een eventuele verdragsontwikkeling. Wat het nationale privaatrecht in engere zin betreft, dit komt bij het nieuwe Burgerlijk Wetboek aan de orde en hierop ware nu niet meer te anticiperen dan ter wille van het internationaal bereikte nodig is.

Het verheugt de ondergetekenden, dat de commissie zich kan verenigen met de werkwijze, dat de in het tweede ontwerp voorgestelde regeling nu als een aparte Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen wordt tot stand gebracht en te zijner tijd — althans wat het materiële recht aangaat — zal worden ingepast in het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Met de commissie zijn zij van oordeel, dat ook bij de opneming van het luchtvaartrecht in dat wetboek er voldoende tegen gewaakt kan worden, dat dit recht te veel wordt opgezet naar het stramien van het zeerecht.

Enige leden hebben de weglating in het aanpassingsontwerp van een voorrangregeling voor vorderingen wegens schade, door een luchtvaartuig op het aardoppervlak veroorzaakt, ter sprake gebracht en gevraagd, of het geval, dat het luchtvaartuig na het ongeval praktisch geen waarde meer heeft, inderdaad regel is. Ofschoon de ondergetekenden niet over statistische gegevens beschikken en al erkennen zij gaarne de mogelijkheid — b.v. als een voorwerp uit het luchtvaartuig valt — dat het ongeval weinig of geen schade aan het luchtvaartuig toebrengt, zo menen zij toch wel te kunnen zeggen, dat grote schade op het aardoppervlak veelal met een totaal verlies van het luchtvaartuig gepaard gaat. Dit zou op zichzelf een definitief afzien van een voorrangregeling niet behoeven te rechtvaardigen, maar hiervan is ook nog geen sprake. De hoofreden, waarom thans geen voorrangregeling wordt voorgesteld, ligt in de overweging, dat naar hun mening eerst het probleem moet worden opgelost hoe de schadevergoedingsvordering zelf moet worden geregeld. Zoals reeds werd vermeld, is deze vraag aan de hand van het Verdrag van Rome in studie genomen.

Terloops hebben de hier aan het woord zijnde leden zich afgevraagd, of de in de bijlage der Memorie van Toelichting gegeven vertaling van artikel VII, lid 5, van het verdrag wel juist is. De ondergetekenden erkennen gaarne, dat het woord „Wanneer” in de aanhef beter kan worden vervangen door: „Voor het geval, waarin” of „Voor het geval dat”.

Dezelfde leden hebben bepleit in het aanpassingsontwerp alsnog een regeling te treffen voor hypotheek op reservedelen. Deze leden noemden het in de Memorie van Toelichting (blz. 8, rechterkolom, eerste volle alinea) vermelde bezwaar, dat hypotheek op steeds wisselende reservedelen uitermate slecht in het Nederlandse recht past, weinig overtuigend, omdat dit bezwaar huns inziens ook zou kunnen worden te berde gebracht tegen de uit artikel 1, sub 1, voortvloeiende regel, dat de onderdelen van een luchtvaartuig — waaronder de radio-toestellen en alle andere voorwerpen bestemd voor gebruik in of aan het toestel, onverschilling of zij daarin of daaraan zijn aangebracht dan wel tijdelijk ervan gescheiden — met het luchtvaartuig zelf vallen onder een daarop gevestigd recht van hypotheek. De ondergetekenden merken op, dat ook de hypotheek op een gebouw of een schip wel de onderdelen — bijzaken, scheepstoebehooren — omvat en zelfs daarzonder nauwelijks denkbaar is, maar niet eventuele, voor dit of een ander gebouw, voor dit of een ander schip te gebruiken reservedelen kan omvatten. Wordt een bijzaak van een huis, b.v. voor reparatie, tijdelijk gescheiden, dan blijft zij een indentificeerbaar deel van het belaste goed uitmaken. Hetzelfde geldt voor

onderdelen van luchtvaartuigen die zelfs grotendeels uit demonstabele onderdelen bestaan; bij een grote reparatie- of revisiebeurt worden b.v. ook de vleugels tijdelijk van de romp gescheiden. Daarentegen zijn voorraden reservedelen in den regel niet aangekocht voor — en dus niet toe te rekenen aan — een bepaald luchtvaartuig, maar voor een serie luchtvaartuigen of voor de gehele vloot van de maatschappij. Voorts ligt haar bezit aan reservedelen in den regel verdeeld over een grote voorraad in het land van vestiging en tal van depôts buitenslands, langs haar vaste routes. Deze depôts dienen veelal ook bevriende maatschappijen, aan wie reservedelen worden „geleend”, zodat zij niet als onderpand in aanmerking komen. De voorraad hier te lande kan desnodig evengoed verbonden worden op zelfde wijze als andere voorraden roerende zaken naar Nederlands recht kunnen worden verbonden, en zelfs beter, gezien de wenselijkheid, dat gedurig fluctuaties in de voorraad mogelijk zijn. De ondergetekenden kunnen dan ook niet onderschrijven, dat in ons recht behoefte bestaat aan de mogelijkheid de hypotheek op een luchtvaartuig uit te strekken tot reservedelen, veelmin dat zodanige zekerheidsvorm de voorkeur zou verdienen boven een zelfstandig zekerheidsrecht op reservedelen.

Anders dan de hier aan het woord zijnde leden, zien de ondergetekenden voor de mogelijkheid van uitbreiding van een hypotheek op een luchtvaartuig tot reservedelen niet een de doorslag gevend motief in het feit, dat in enige Europese landen uit luchtvaartkringen wel voorstellen hiertoe zijn gedaan, aangezien zij van mening zijn, dat in een eventuele behoefte aan krediet tegen reservedelen als zakelijke zekerheid het bestaande recht genoegzaam voorziet. Ook het argument der uniformiteit achten zij niet beslissend; voor zover hun bekend, kunnen volgens de wetten van Griekenland, Noorwegen en Zweden reservedelen onder de hypotheek op luchtvaartuigen vallen en gaan in Frankrijk en Ierland de plannen in die richting; dit is echter niet het geval in Zwitserland, noch in het Verenigd Koninkrijk.

Enige leden hebben de in artikel 1, onder 1, van het ontwerp-aanpassingswet vervatte definitie van luchtvaartuig in de zin van dit ontwerp en de bepaling van artikel 3, lid 1, onder a, dat alleen luchtvaartuigen die Nederlands luchtvaartuig in de zin der Luchtvaartwet zijn, kunnen worden teboekgesteld, ter sprake gebracht. Tegen geen van beide bepalingen opperden zij bedenkingen. Maar zij achtten het een bezwaar, dat artikel 1, sub b, van de in het ontwerp 4168 voorgestelde nieuwe Luchtvaartwet het theoretisch mogelijk maakt een luchtvaartuig in de zin van het onderhavige ontwerp bij algemene maatregel van bestuur van teboekstelling uit te sluiten. Zij meenden, dat dit bezwaar zou kunnen worden ondervangen door in het ontwerp Luchtvaartwet de in artikel 1, sub b, voorziene mogelijkheid van beperking bij algemene maatregel van bestuur te laten vervallen en desnoods te vervangen door een uitdrukkelijke uitzondering van weerbalons e.d.

De ondergetekenden mogen vooropstellen, dat een beslissing hierover veeleer bij de behandeling van het wetsontwerp 4168 moet worden genomen. Het komt hun echter voor, dat opneming in een nieuwe Luchtvaartwet van een volstrekte vastlegging van het begrip luchtvaartuig in de zin van die wet niet mogelijk is wegens de onoverzienbare ontwikkeling der techniek. Zij achten zulks voor een richtige functionering van de voorgestelde Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen ook niet nodig. Bij de vaststelling van een algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 1, sub b, van het ontwerp 4168, kan en zal ongetwijfeld ten volle rekening worden gehouden met artikel 3, lid 1, onder a, van de onderhavige Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen, gelijk ook in de algemene maatregel van bestuur krachtens dit artikel 3, lid 1, onder c, bij de bepaling van het minimum-gewicht voor teboekstelling van luchtvaartuigen rekening zal worden gehouden met de behoefte aan teboekstelling, zoals die zich in de praktijk zal ontwikkelen.

Naar aanleiding van het gestelde in de noot op blz. 3 van het Voorlopig Verslag zij volledigheidshalve nog opgemerkt, dat het begrip „Nederlands luchtvaartuig” in de zin van artikel 3 W.v.S. niet dwingend wordt bepaald door de definitie, welke in artikel 1 van de voorgestelde nieuwe Luchtvaartwet

voor dat begrip in de zin van deze wet is neergelegd. Bij de interpretatie van artikel 3 W.v.S. moet worden gelet op zin en strekking van de bepalingen van dat wetboek.

Dezelfde leden hebben terecht gesteld, dat onder de definitie van artikel 1, sub 1, van het aanpassingsontwerp twee groepen luchtvaartuigen vallen, die onder een geheel verschillend regime zullen verkeren. Wel blijven alle luchtvaartuigen roerende goederen, maar de in het register teboekgestelde luchtvaartuigen zullen volgens het ontwerp het karakter dragen van goederen op naam, weshalve artikel 2014 B.W. hierop niet toepasselijk zal zijn. Dat het ontwerp de eigendomsoverdracht tot zekerheid van deze luchtvaartuigen uitsluit, is, letterlijk genomen, niet juist. Evenals vorderingen op naam, onroerende zaken en teboekgestelde schepen zullen zij wel in eigendom tot zekerheid kunnen worden overgedragen, al zal dit niet meer — zoals bij andere roerende goederen meestal geschiedt — door middel van constitutum possessorium kunnen worden bewerkstelligd. Wel zal de behoefte aan eigendomsoverdracht van teboekgestelde luchtvaartuigen tot zekerheid, evenals die van onroerende zaken en teboekgestelde schepen, zich wegens de mogelijkheid van hypothecaire verbinding niet licht voordoen.

De ondergetekenden kunnen bij nadere overweging de opmerking van dezelfde leden onderschrijven, dat het niet nodig en niet gewenst is de als nieuwe artikelen 571—576 W.v.K. voorgestelde regeling betreffende hulp en berging, die het geldende artikel 571 W.v.K. zal vervangen, tot teboekgestelde luchtvaartuigen te beperken. Derhalve zijn bij Nota van Wijzigingen de woorden „welke zijn teboekgesteld in het register of verdragsregister, bedoeld in artikel 1 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen” geschrapt.

Als gevolg van deze wijziging moest in de slotzinsnede van het naar artikel 571 W.v.K. verwijzende eerste lid van artikel 16 der voorgestelde Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen, welke preferentieregels uiteraard alleen op teboekgestelde luchtvaartuigen zien, worden ingevoegd: „, indien dit (d.w.z. het betrokken luchtvaartuig) ten tijde van de hulpverlening was teboekgesteld in het register of een verdragsregister.” In die slotzinsnede zijn daarbij tevens, met het oog op het bepaalde in de tweede zin van artikel 34, lid 2, en in artikel 28, lid 2, duidelijkheidshalve de woorden „boven alle andere vorderingen” vervangen door „en nemen rang boven alle andere vorderingen en ingeschreven rechten”.

Enige andere leden verklaarden het te betreuren, dat het ontwerp niet ook het hulpbetoon door vliegende luchtvaartuigen in de regeling betreft, en merkten op, dat een meevliegend vliegtuig meermalen tot redding heeft bijgedragen. In het midden latende of hulp in de lucht geboden door een vliegend luchtvaartuig uitzonderingsgeval moet worden genoemd, verklaarden zij niet te begrijpen, waarom men deze hulpverlening niet in de verdragsregeling heeft betrokken, en zij vroegen zich af wat er tegen is althans voor de Nederlandse wet een ruimer standpunt in te nemen. De ondergetekenden mogen nog eens vooropstellen, dat de beperking tot „te land of te water” die in de bedoeling van de samenstellers van het verdrag heeft gelegen en in artikel IV van het verdrag tot uiting is gekomen in de term „salvage”, ziet op de positie van het vliegtuig, waaraan de hulp is geboden. Hulp door een vliegend luchtvaartuig valt dus onder het verdrag en de regeling van het ontwerp in gelijke mate als die verschaft door redders, welke zich op het land of te water bevonden. Bij nader inzien menen de ondergetekenden, dat dit nog kan worden verduidelijkt door de woorden „te land of te water” in het voorgestelde artikel 571, lid 1, W. v. K., te plaatsen tussen „verleend aan” en „in gevaar verkerende luchtvaartuigen”. Zij menen, dat het in het in paragraaf 4 van de memorie van toelichting uiteengezette stelsel van het aanpassingsontwerp niet zou passen, voor hulp, verleend aan een hier te lande teboekgesteld luchtvaartuig, een andere regel te volgen, dan artikel IV van het verdrag voor hulp aan in een verdragsregister teboekgestelde luchtvaartuigen oplegt. Overigens menen zij, dat het verlenen van hulp door het ene vliegende luchtvaartuig aan het andere wel hoogstzelden voor eerstgenoemd vliegtuig risico en onkosten van enige betekenis zal veroorzaken. Ook hierom zouden zij

het niet wenselijk achten aan een in de lucht in gevaar verkerend luchtvaartuig verleende hulp wel onder de wettelijke regeling te brengen als zij wordt verleend door een vliegtuig en niet wanneer zij van de grond of het water af wordt verleend.

Enige leden hebben nog een vraag gesteld ten aanzien van de preferenties die het aanpassingsontwerp verschaft. Zij vroegen hoe de onderlinge rang der in het verdrag erkende rechten moet worden gezien, alsmede welke eventuele rechten als bedoeld in artikel XII van het verdrag volgens de Nederlandse wet in het geding zijn. Deze leden meenden, dat rechten ex artikel XII vooropgaan en dat daarna achtereenvolgens de rechten ex artikel VII, lid 6, artikel IV, lid 1, en artikel I, lid 1, komen, terwijl de onderlinge rang der rechten van laatstgenoemd artikel door het verdrag wordt overgelaten aan het land, waar deze rechten zijn ingeschreven. Zij meenden voorts, dat het aanpassingsontwerp op het punt van de onderlinge rang der in artikel 1, lid 1, bedoelde rechten niet geheel duidelijk is.

De ondergetekenden zijn van mening, dat — afgezien van artikel XII — inderdaad volgens artikel VII, lid 6, allereerst de uitwinningskosten uit de door de koper betaalde prijs worden voldaan, en dat de vorderingen van artikel IV, lid 1, mits zij volgens de toepasselijke wet preferent zijn en vervolgd kunnen worden in welke handen het luchtvaartuig zich bevindt, voorrang hebben boven de vorderingen van hypotheekhouders en andere crediteuren, genoemd in artikel I, lid 1. Artikel XII laat toe, dat de wet van de betrokken staat aan onder dit artikel vallende vorderingen — waaronder belastingen niet zijn begrepen — een rang toekent, hoger dan die der voornoemde rechten. De Nederlandse wet kent geen zodanige preferenties. De ondergetekenden kunnen onderschrijven, dat, voor zover van een onderlinge rang der in artikel I, lid 1, genoemde rechten sprake is, deze bepaald wordt door de wet van het land, waar die rechten zijn ingeschreven. In het Nederlandse recht geldt de algemene regel, dat de onderlinge rang van beperkte zakelijke rechten bepaald wordt door de datum van inschrijving. De gelding van deze regel is naar de mening van de ondergetekenden in het ontwerp duidelijk uitgedrukt in de artikelen 8, lid 2, 9, lid 2, en 12, lid 2; men zie ook artikel 28, lid 2.

Enkele leden hebben zich afgevraagd, of bij de aanpassing niet over het hoofd zijn gezien de artikelen 770h e.v. van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Zij vroegen, of het conservatoir beslag op in het register teboekgestelde luchtvaartuigen niet moet worden ingeschreven in dat register, en achtten het van belang, dat de verhouding tussen de regeling van het onderhavige ontwerp en die van genoemde bepalingen van procesrecht duidelijk in het licht wordt gesteld. Hierop kan worden geantwoord, dat een conservatoir beslag op een in het register teboekgesteld luchtvaartuig, voor zover het door de artikelen 770h e.v. wordt toegelaten, inderdaad in dat register behoort te worden overgeschreven en dat aanvulling van het wetsontwerp hiertoe niet nodig is. Artikel 770h, lid 1, Rv., verklaart op het conservatoir beslag op een luchtvaartuig onder meer artikel 730 van dat wetboek van toepassing. Op zijn beurt bepaalt dit artikel, dat de formaliteiten, voorgeschreven voor de inbeslagneming bij executie van roerende goederen, ook bij conservatoir beslag van toepassing zijn. Volgens het ontwerp van wet zullen die formaliteiten ten aanzien van teboekgestelde luchtvaartuigen zijn omschreven in de artikelen 20—24 van de Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen. Betreft het een in het register teboekgesteld luchtvaartuig, dan gelast artikel 22, lid 1, de overschrijving van het beslag, gelijk ook artikel 730 j° artikel 566 Rv., de overschrijving van een conservatoir beslag op een in de daar genoemde registers teboekgesteld schip vereist. Betreft het een in een verdragsregister teboekgesteld luchtvaartuig, dan moet een afschrift van het proces-verbaal van het beslag volgens artikel 22, lid 2, aan de dienst, belast met het houden van dat register, worden toegezonden. Met betrekking tot na het beslag gevestigde rechten zie men artikel 23, onderscheidenlijk artikel 41, lid 2, van het ontwerp en artikel VI van het verdrag.

Artikelen (ontwerp-Aanpassingswet)

Artikel 1. Enige leden vroegen of het mogelijk zou zijn meer duidelijkheid te scheppen in de benaming van de verschillende registers, die het ontwerp kent. Zij constateerden, dat ook ingevolge het ontwerp voor de nieuwe Luchtvaartwet (4168) registers worden gehouden; hierin moet een luchtvaartuig zijn ingeschreven, wil het een Nederlands luchtvaartuig zijn. Deze leden meenden, dat het in het spraakgebruik verhelderend zou werken, als men aan deze registers de benaming zou toekennen van „Nederlands nationaliteitsregister voor de Luchtvaart”.

De registers, als bedoeld in de Luchtvaartwet (Stb. 1926, 249), waaraan een luchtvaartuig niet alleen zijn nationaliteitskenmerk doch tevens, zoals internationaal is voorgeschreven, zijn inschrijvingskenmerk ontleent, worden sinds 1926 aangeduid met: „luchtvaartuigenregisters”. Het zou naar het oordeel van de ondergetekenden verwarring wekken, indien deze in het ontwerp voor de nieuwe Luchtvaartwet gehandhaafde benaming verandering zou ondergaan, te meer waar het hier een verplichte inschrijving in een register betreft in tegenstelling tot de facultatieve teboekstelling als bedoeld in het onderhavige ontwerp van wet. Het onderscheid tussen de bedoelde registraties is niet zozeer aangeduid in de benaming van de registers als wel door een verschillend werkwoord voor de te verrichten handelingen te bezigen; in de Luchtvaartwet evenals in het ontwerp voor de nieuwe Luchtvaartwet wordt „inschrijven” gebruikt, terwijl het onderhavige ontwerp van wet van „teboekstellen” gewaagt. Dit zal, naar de ondergetekenden menen, voldoende verhelderend in het spraakgebruik werken.

Artikel 2. Enkele leden meenden, dat dit artikel, ook in de opsomming van de nader bij algemene maatregel van bestuur te regelen punten, geen aanduiding geeft, wie de bewaarder van het register is en waar dit te Amsterdam wordt neergelegd. De ondergetekenden stellen zich voor, dat een en ander krachtens de slotzinsnede van lid 2 bij algemene maatregel van bestuur zal woren geregeld; vgl. de artikelen 314 en 779 W. v. K.

Andere leden achtten het woord „woonplaats” in de slotzin van het eerste lid minder duidelijk en wilden dit door „domiciliekeuze” vervangen zien. Deze wijziging zou echter niet beantwoorden aan de bedoeling van het ontwerp, dat de houders der wettelijke zakelijke rechten, waaronder de eigenaar, hun werkelijke woonplaats en niet een gekozen domicilie kenbaar maken. Dat dit de bedoeling is, kan ook blijken uit de bepalingen van artikel 24 van het ontwerp.

Deze leden hebben voorts opgemerkt, dat in het onderhavige artikel Amsterdam werd genoemd als plaats, waar het register berust, terwijl artikel 25, lid 3, voor de bekendmaking van de executorialen verkoop 's-Gravenhage aanwijst, aangezien aldaar het nationaliteitsregister wordt gehouden. Zij vroegen of het niet het meest praktisch zou zijn de beide registers in één plaats, liefst in één gebouw, te concentreren. Aangezien het ook de ondergetekenden bij nadere overweging het meest praktisch voorkomt het privaatrechtelijke register te 's-Gravenhage te vestigen, is bij nota van wijzigingen in het onderhavige artikel „Amsterdam” vervangen door: 's-Gravenhage.

Enige leden hebben er terecht op gewezen, 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 systeem der (beperkt) zakelijke rechten.

Artikel 4. Enige leden hebben gevraagd, waarom het laatste lid van dit artikel de noodzaak van tussenkomst van een procureur uitsluit; vooralsnog achtten zij deze uitsluiting moeilijk te aanvaarden. De ondergetekenden menen, dat verplichte tussenkomst van een procureur tot het maken van in eenvoudige gevallen onnodige kosten zou leiden. Dergelijke bepalingen komen ook voor in de artikelen 315 en 318, lid 2, W. v. K., en in artikel 3, lid 4, van het onderhavige ontwerp.

Artikel 5. Enige leden verklaarden gaarne in te stemmen met het onttrekken van in het register teboekgestelde luchtvaartuigen aan de sfeer van de regeling van de koop met het

recht van wederinkoop en van de koop op afbetaling, doch wezen op de mogelijkheid, dat door het wegvallen van de titel ingevolge het causale stelsel de levering als met terugwerkende kracht van zakenrechtelijk effect ontbloot wordt. Deze leden achten 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. Zij meenden, dat er echter aanleiding is in de Nederlandse wet zoveel mogelijk een oplossing te geven bij het optreden van een lacune. De ondergetekenden mogen in aansluiting op het hieromtrent in het algemene gedeelte van deze memorie betoogde opmerken, dat in het geldende Nederlandse recht zich thans reeds overeenkomstige moeilijkheden voordoen, in het bijzonder ook met betrekking tot de levering van en vestiging van zakelijke rechten op onroerende goederen, teboekgestelde schepen en vorderingen op naam. Naar hun oordeel behoort in het algemene probleem, dat het causale stelsel bezwaren oplevert voor derdenrechtverkrijgenden te goeder trouw, te worden voorzien bij de algehele herziening van het Nederlandse burgerlijk recht, die bij de ontwerpen van wet tot vaststelling van het nieuwe Burgerlijk Wetboek is en nog zal worden aanhangig gemaakt. Wat onroerende goederen en andere registergoederen, alsmede rechten op naam betreft, zij gewezen op artikel 3.4.2.3*b* van het wetsontwerp 3770. De ondergetekenden zouden het niet juist achten, thans incidenteel, met name voor in het register teboekgestelde luchtvaartuigen, een beslissing te nemen hoe deze voorziening moet komen te luiden; zij zien geen reden voor een speciale voorziening die niet praecjudiceert op de vraag hoe de algemene zal komen te luiden. Om deze redenen hebben zij ervan afgezien te dezer plaatse een verdergaande regeling dan de artikelen 5 en 7 bevatten, voor te stellen.

Artikel 6. Enige leden verklaarden, dat het hun instemming had, dat artikel 6 reële executie mogelijk maakt, evenals de artikelen 1217, lid 3, B.W. en 318, lid 2, W.v.K. dit doen. Zij vroegen echter, of vernietiging in verzet of beroep van een ingeschreven vonnis, dat volgens de tweede zin van het tweede lid voor de toepassing van het in de eerste zin bepaalde geacht werd in kracht van gewijsde te zijn gegaan, de inschrijving zal deren. Voorts stelden zij, dat in lid 2, onder *b*, ook betekening niet in persoon is bedoeld.

De ondergetekenden kunnen zich met deze laatste stelling geheel verenigen. In dit verband mogen zij erop wijzen, dat, wanneer drie maanden na betekening van het verstekvonnis aan de veroordeelde niet in persoon zijn verlopen, deze wegens het bepaalde in artikel 81, lid 2, Rv. tegen dat vonnis, eenmaal ingeschreven zijnde, niet meer in verzet kan komen. De door de hier aan het woord zijnde leden gestelde vraag heeft dus alleen betrekking op het geval, dat de veroordeelde binnen de termijn van drie maanden, genoemd in lid 2, onder *a* of onder *b*, in beroep of in verzet heeft gedagvaard zonder zorg te dragen voor aantekening van de instelling van dat rechtsmiddel overeenkomstig artikel 433 of 85 Rv. in de registers van de griffier binnen diezelfde termijn. Bij nadere overweging achten de ondergetekenden de mogelijkheid, dat het ingeschreven vonnis dan alsnog wordt vernietigd — hetgeen inderdaad de inschrijving van de verkrijging door de eiser en daarmede ook eventueel een door hem verrichte overdracht of vestiging van een zakelijk recht zou vitiëren — moeilijk aanvaardbaar. Anderzijds kan van de veroordeelde die binnen vorenbedoelde termijn een rechtsmiddel heeft ingesteld, redelijkerwijs zeer wel worden verlangd, dat hij hiervan binnen die termijn een aantekening ter griffie doet stellen. Om deze redenen is bij Nota van Wijzigingen in artikel 6, lid 2, tweede zin, zodanig herzien, dat het vonnis in de gevallen, genoemd onder *a* en *b*, inderdaad in kracht van gewijsde gaat.

Artikel 7. Enige leden hebben opgemerkt, dat in het Wetboek van Koophandel voor in Nederland teboekgestelde schepen, waarvoor artikel 2014 B.W. evenmin geldt, geen pendant voorkomt van de in artikel 7 van het ontwerp ten aanzien van in het register teboekgestelde luchtvaartuigen voorgestelde verjaringsbepalingen. Zij verklaarden gaarne een motivering van dit verschil te willen vernemen. De ondergetekenden achten

het onderhavige artikel nodig ter versterking van de waarde van het register en ter bescherming van een verkrijger te goeder trouw a non domino, daaronder begrepen een verkrijger die niet kan aantonen a domino te hebben verkregen, na verloop van aanzienlijk kortere termijnen dan artikel 2000 B.W. stelt. Aangezien bij dit ontwerp van wet bezwaarlijk een wijziging van het voor teboekgestelde schepen geldende recht kan worden voorgesteld, menen zij de wenselijkheid van een dergelijke bepaling ten aanzien van schepen thans buiten bespreking te moeten laten.

Artikelen 8 en 9. Naar aanleiding van de opmerking van enige leden over het voorschrift, dat in de notariële akte de partijen *duidelijk* moeten zijn aangegeven, en hun vraag, welke gegevens de notaris moet vermelden, is dit voorschrift bij Nota van Wijzigingen geschrapt. aangezien het gemist kan worden naast artikel 26, lid 2, der Notariswet. Uit laatstgenoemde bepaling volgt, dat de akte moet inhouden de voornamen en de naam en zoveel mogelijk ook het beroep en de woonplaats van de partijen.

Deze leden spraken uit, dat huns inziens de hantering van deze regeling zou worden vergemakkelijkt, indien in het tweede lid van de artikelen 8 en 9 zou worden verwezen naar de in preferentie hogere rechten, bedoeld in artikel 33, lid 2, en in de artikelen 16 en 18. Ook de ondergetekenden achten het, gelet op artikel 19, bij nadere overweging duidelijker in de onderhavige bepalingen een verwijzing naar de voorrechten, waarover artikel 16 handelt, op te nemen in dezelfde bewoordingen als artikel 12, lid 1, gebruikt. Bij Nota van Wijzigingen is hierin voorzien. Een verwijzing naar artikel 33, lid 2, komt hun echter niet nodig voor. In het stelsel van het ontwerp is het recht op uitbetaling uit de koopprijs van de kosten van uitwinning niet geconstrueerd als een voorrecht in eigenlijke zin; men zie ook artikel 32, lid 8.

Artikel 32. Enige leden hebben erop gewezen, dat, terwijl de verkoop bij executie van schepen krachtens de artikelen 537*a*—537*j* j° 572 Rv. voor een notaris met inachtneming van artikel 1255 B.W. kan geschieden, volgens artikel 32 van het ontwerp de verkoop steeds moet geschieden voor een rechter-commissaris. Zij vroegen, of het ook hier niet gewenst is executie ten overstaan van een notaris mogelijk te maken, en welke motieven hebben voorgezeten bij het achterwege laten van bepalingen als de artikelen 537*a* e.v. Rv. Daargelaten dat executoriala verkoop van schepen ten overstaan van een notaris in de praktijk weinig of niet voorkomt, zijn de ondergetekenden van oordeel, dat aangezien in deze gecompliceerde materie het voorspel der executie zich voor de rechter moet afspelen en diens taak zich krachtens de artikelen 33 en 36 van het ontwerp ook na de verkoping voortzet, het geen aanbeveling zou verdienen voor de verkoping zelf een notaris in te schakelen.

Artikel 37. Enkele leden hebben terecht opgemerkt, dat de redactie van dit artikel de bedoeling van deze bepaling niet juist weergaf. De bedoeling is, dat de rente van rentedragende vorderingen slechts op de lijst wordt gebracht voor zover zij loopt tot de dag van sluiting van de lijst door de rechter-commissaris. Inderdaad loopt de rente, buiten bezwaar van de verdeling volgens de lijst, ten laste van de debiteur door. Derhalve is het artikel bij Nota van Wijzigingen herzien.

De Minister van Justitie,

J. C. VAN OVEN.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. W. BEYEN.

De Minister zonder Portefeuille,

J. LUNS.