

Vergaderjaar 2009–2010 A

## 32 227 (R 1904)

### **Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel en Protocol bij het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartmaterieel specifieke aangelegenheden; Kaapstad, 16 november 2001**

#### Nr. 1

#### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2009

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 27 november 2009.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 27 december 2009.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 16 november 2001 te Kaapstad totstandgekomen Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel en Protocol bij het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartmaterieel specifieke aangelegenheden (Trb. 2009, 86).

Een toelichtende nota bij dit Verdrag en Protocol treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor de Nederlandse Antillen en Aruba gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is verzocht hogergenoemde stukken op 27 november 2009 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

De Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen en van Aruba zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen

## TOELICHTENDE NOTA

### I. ALGEMEEN DEEL

#### 1. Inleiding

Op 16 november 2001 zijn in Kaapstad (Zuid-Afrika) in het kader van het Internationale Instituut voor de Unificatie van Privaatrecht (UNIDROIT), en in samenwerking met de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO), tot stand gekomen het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel (hierna: het Verdrag) en het bijbehorende Protocol betreffende voor luchtvaartmaterieel specifieke aangelegenheden (hierna: het Protocol).

Beide verdragen zijn reeds in werking getreden: het Verdrag op 1 april 2004 en het Protocol op 1 maart 2006. Volgens de stand per juli 2009 geldt het Verdrag voor: Afghanistan, Albanië, Angola, Bangladesh, China, Colombia, Cuba, Ethiopië, Europese Gemeenschap, Ierland, India, Indonesië, Kaapverdië, Kazachstan, Kenia, Luxemburg, Maleisië, Mexico, Mongolië, Nigeria, Oman, Pakistan, Panama, Saudi-Arabië, Senegal, Singapore, Syrië, Tanzania, de Verenigde Arabische Emiraten, de Verenigde Staten, Zimbabwe en Zuid-Afrika. De Europese Gemeenschap en de genoemde staten, met uitzondering van Kazachstan, Syrië en Zimbabwe, zijn tevens partij bij het Protocol.

#### 2. De voorgeschiedenis van het Verdrag en het Protocol

Door de uitbreiding van het internationale verkeer van personen en goederen wordt steeds meer de behoefte gevoeld aan vervoermiddelen die uit hun aard grensoverschrijdend worden ingezet, zoals luchtvaartuigen, treinen en vrachtwagens. De aanschaf van kostbare luchtvaartuigen en vliegtuigmotoren moet steeds vaker met behulp van derden worden gefinancierd. In dat geval zijn de klassieke zekerheidsrechten zoals pand en hypotheek, de verkoop onder eigendomsvoorbehoud, alsmede de operationele en financiële «*leasing*»-transacties (huur) de meest voorkomende financieringsmethoden.

Voor de financiering van mobiel materieel wordt vaak in een bepaalde staat een zakelijk recht gevestigd, terwijl het object zich bij voortdurend in andere staten bevindt. Het gebruik van de eerdergenoemde rechtsfiguren wordt echter ernstig gefrustreerd door de uiteenlopende behandeling, die ze in de nationale (gesloten) goederenrechtelijke stelsels van de verschillende landen ondervinden.

Op mondiaal niveau doet zich een grote verscheidenheid aan goederenrechtelijke systemen voor. Hierdoor bestaat het gevaar dat elke keer dat mobiel materieel de grens is gepasseerd, het erop gevestigde zakelijk recht niet zal worden erkend of niet ten uitvoer kan worden gelegd. De kans bestaat ook dat het zakelijke recht wordt achtergesteld bij de in het buitenland door derden posterieur op hetzelfde object verkregen rechten. Rechtsvergelijkend onderzoek, dat op verzoek van UNIDROIT is uitgevoerd, heeft aangetoond dat de problematiek betreffende de erkenning en tenuitvoerlegging van vreemde zakelijke rechten zich vaker voordoet in «*civil law*»-jurisdicties, zoals in het Koninkrijk der Nederlanden, dan in «*common law*»-landen.

De mogelijkheid dat de rechten van de houder van het zakelijke recht in het buitenland niet kunnen worden geëffectueerd, wordt in de internationale financiële praktijk als een groot economisch risico gezien. De

omstandigheid dat de rechten van de houder van het recht in het buitenland illusoir zouden kunnen zijn, werkt slechts kostenverhogend. Om de hiervoor genoemde redenen bestond in de internationale financiële luchtvaartpraktijk een dringende behoefte aan afspraken, die in een internationale uniforme materiële goederenrechtelijke regelgeving zou voorzien.

Het Verdrag en het Protocol voorzien in een dergelijk unificatieverdrag. Dit in tegenstelling tot andere bestaande verdragsrechtelijke regelingen betreffende de financiering van roerende zaken, die slechts onder omstandigheden een oplossing van de onderhavige problemen geven. Dit geldt bijvoorbeeld voor het op 19 juni 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen (Trb. 1952, 86), dat voor het gehele Koninkrijk geldt. Zoals de naam van dit verdrag reeds aangeeft, betreft het een erkenningsverdrag. Het verdrag bevordert daardoor slechts een zekere eenheid in de nationale wetgevingen. Het te Kaapstad tot stand gekomen Verdrag en Protocol voorzien wel in de reeds lang gewenste uniforme goederenrechtelijke regeling.

### **3. De betekenis van het Verdrag en het Protocol**

Het doel van het gezamenlijke regime van het Verdrag en het Protocol is het stimuleren van de financiering van kostbare luchtvaartuigen, motoren en helikopters die per definitie grensoverschrijdend worden ingezet. De meeste staten nemen geen belangrijke positie in bij de financiering van de aanschaf van commerciële en private luchtvaartuigen. De betekenis van het Verdrag en het Protocol is gelegen in het feit, dat het voor de luchtvaartmaatschappijen makkelijker wordt gemaakt om aan luchtvaartuigen en vliegtuigmotoren te komen. Investeerders zullen, gezien de wereldwijde mogelijkheden van bescherming van hun rechten, eerder geneigd zijn luchtvaartuigen en/of transportmaterieel te financieren. Daartoe voorzien het Verdrag en het Protocol in uniforme goederenrechtelijke en procedurele regels, waarvan voordelen worden verwacht voor financiers, luchtvaartmaatschappijen, passagiers, ondernemingen en andere belanghebbenden. Daardoor zullen luchtvaartmaatschappijen moderne en veilige luchtvaartuigen en vliegtuigmotoren kunnen gebruiken, hetgeen weer de veiligheid van de burgerluchtvaart zal bevorderen.

## **II. KONINKRIJKSPOSITIE**

De onderhavige parlementaire goedkeuring wordt gevraagd voor een toetreding van het Koninkrijk der Nederlanden tot het Verdrag en het Protocol ten behoeve van de Nederlandse Antillen en Aruba. Met het oog op artikel 52 van het Verdrag en artikel XXIX van het Protocol zal bij de toetreding een verklaring over de territoriale eenheden worden afgelegd.

Deze goedkeuring voorziet niet in een toetreding ten behoeve van Nederland tot het Verdrag en het Protocol.

De afweging die in Nederland is gemaakt ter beantwoording van de vraag of toetreding ten behoeve van Nederland gewenst is, is anders uitgevallen dan de afweging voor wat betreft de Nederlandse Antillen en Aruba. Aan het Nederlandse standpunt liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

Het Verdrag en het Protocol zijn in belangrijke mate gericht op het versterken van de positie van de producenten van luchtvaartmaterieel en op het vergroten van mogelijkheden voor krediettransacties ten gunste van landen die als gevolg van ontoereikende rechtsregels met betrekking

tot zekerheidsrechten moeilijkheden hebben de financiering ter zake van de luchtvaartinfrastructuur te waarborgen, zoals ontwikkelingslanden. De producenten van luchtvaartmaterieel en de financiële sector zijn terughoudend met het leveren van luchtvaartmaterieel en het verstrekken van krediet voor de aankoop daarvan aan landen, wanneer men de rechtspraak met betrekking op het ten uitvoer leggen van zekerheidsrechten in die landen niet vertrouwt. Het Verdrag beoogt deze terughoudendheid weg te nemen door de financier (schuldeiser) een onevenredig sterke positie te verschaffen ten koste van de schuldenaar. Het Verdrag geeft partijen daartoe een grote mate van contractsvrijheid, waardoor de financier in staat wordt gesteld voor de schuldenaar ongunstige voorwaarden af te dwingen. Voorts versterkt het Verdrag de positie van de financier op tal van punten aanzienlijk ten koste van de positie van de schuldenaar. Het Verdrag geeft de financier vergaande bevoegdheden in het geval van verzuim van de schuldenaar. Zo kan de financier in geval van verzuim van de schuldenaar de zaak in bezit nemen, verkopen of in leasing geven, waarbij de inkomsten of winsten aan de financier toekomen. Daarbij verdient opmerking dat het Verdrag alle vrijheid biedt uit te maken wat onder verzuim wordt verstaan. Voorts kan de financier bedingen dat hij in geval van verzuim van de schuldenaar eigenaar van de in zekerheid gegeven zaak wordt, waarbij de waarde van de zaak wordt afgetrokken van het door de schuldenaar verschuldigde bedrag. Een dergelijke open bevoegdheid tot waardebepaling kan gemakkelijk in het nadeel van de schuldenaar uitpakken en is dan ook krachtens artikel 3:251 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek ongeldig.

Dit alles heeft tot de conclusie geleid dat het Koninkrijk der Nederlanden vooralsnog niet ten behoeve van Nederland zal toetreden tot het Verdrag. Nederland behoort immers niet tot de landen met een vliegtuigindustrie, noch tot landen met een «offshore aviation financing industry», noch bestaan er in Nederland moeilijkheden met het verschaffen van waarborgen bij de financiering van luchtvaartmaterieel.

In dit verband wordt er voorts nog op gewezen dat zowel ter zake van het voorontwerp als ter zake van het Verdrag zelf kort na de totstandkoming daarvan een aantal bedrijven zijn geraadpleegd, waarvan verwacht kon worden dat het Verdrag hun internationale belangen zou raken. Het gaat om de KLM, de Nederlandse Vereniging van Banken en NS, deze laatste met het oog op het aan het Verdrag toe te voegen Spoorwegprotocol. De ontvangen reacties kwamen erop neer dat men toetreding tot het Verdrag onwenselijk acht (NVB en NS), dan wel dat men daarvoor vooralsnog geen belangstelling heeft (KLM).

Ten slotte verdient voor wat Nederland betreft, nog opmerking dat in het Verdrag en het Protocol onderwerpen worden geregeld die onder de gemengde competentie van de Europese Gemeenschap (EG) en de EG-lidstaten vallen. Zoals hierboven is aangegeven is de EG partij bij het Verdrag en het Protocol, voor zover een en ander binnen haar exclusieve bevoegdheid ligt (zie hierna de gezamenlijke toelichting op artikel 48 van het Verdrag en artikel XXVII van het Protocol). Voor zover er geen exclusieve bevoegdheid is, behouden de lidstaten hun bevoegdheid om toe te treden.

Met betrekking tot de EG-lidstaten zijn thans alleen Ierland en Luxemburg partij bij beide verdragen; Ierland vanwege de vestiging van het Internationaal Register (zie hieronder de toelichting bij de artikelen 16 en 17 van het Verdrag) en Luxemburg vanwege zijn aandeel in het op 23 februari 2007 tot stand gekomen Protocol bij het Verdrag inzake spoorwegmaterieel (Luxembourg Protocol to the Convention on international interests in

mobile equipment on matters specific to railway rolling stock; zie [www.unidroit.nl](http://www.unidroit.nl)).

De regering van de Nederlandse Antillen en de regering van Aruba achten het wenselijk dat het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van de Nederlandse Antillen en Aruba partij wordt bij het Verdrag en het Protocol. Toetreding tot beide verdragen kan de financiële en economische ontwikkeling van deze landen bevorderen, met name ten aanzien van de zogenoemde «*offshore aviation financing industry*».

Met betrekking tot de economische voordelen zou gedacht kunnen worden aan grote financiers in relatief machtige industrielanden die graag hun producten willen afzetten. De toetreding tot de verdragen zal dan kunnen bijdragen aan het verder ontwikkelen van nieuwe activiteiten voor de Caribische landen en daarmee aan het verder verbreden van de eigen economie in het algemeen en de internationale financiële dienstverleningssector in het bijzonder. De Nederlandse Antillen en Aruba bieden reeds een variëteit aan producten, zoals de economische zone voor internationale handelsactiviteiten, het Vrijgestelde Vennootschap voor financierings- en beleggingsactiviteiten, alsmede de tonnagebelasting voor scheepsregistratie. De financiële instellingen en andere dienstverleners op het gebied van internationale transacties, zoals notarissen, advocaten, belastingsadviseurs en trustkantoren, kunnen een extra product aanbieden. Hierdoor zou een toename van transacties en financiële dienstverlening kunnen ontstaan.

Voor wat de Nederlandse Antillen betreft, zullen na de staatkundige hervorming beide verdragen overgenomen worden door Curaçao en Sint Maarten. Ten aanzien van de BES (Bonaire, Sint Eustatius, Saba) geldt als uitgangspunt dat na de staatkundige hervorming wetgeving van de Nederlandse Antillen van toepassing blijft op de BES. Dit betekent ook dat verdragen die zijn bekrachtigd voor de Nederlandse Antillen na de staatkundige hervorming geldig blijven op de BES. Hiervan uitgaande zullen het onderhavige Verdrag en het Protocol blijven gelden op de BES (Kamerstukken II 2008/09, Nr. 32 047). Hiermee wordt voorkomen dat de BES, door het niet langer geldig zijn van het Verdrag en het Protocol, moeten terugvallen op wetgeving die niet gelijkwaardig is aan de wetgeving van Curaçao, Aruba en Sint Maarten, waardoor ze in een andere positie zouden komen dan de Caribische landen van het Koninkrijk.

Het Verdrag en het Protocol bevatten bepalingen die rechtstreeks werken. Het partij worden van het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van de Nederlandse Antillen en Aruba bij beide verdragen heeft voor de huidige wetgeving van die landen geen directe gevolgen. Het is wenselijk dat de instrumenten zo mogelijk universeel zullen worden aanvaard, zodat alle staten die partij zijn bij het Verdrag en het Protocol, zich in de regimes ervan moeten kunnen vinden. Daarom is voor een ruim en pragmatisch internationaal systeem gekozen, dat in alle landen direct van toepassing kan zijn.

Het Verdrag en het Protocol gaan ervan uit dat een Verdragsstaat een eigen goederenrechtelijk systeem heeft. De juridische kwalificatie, ontstaansvereisten en effecten van de bestaande Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zakelijke rechten worden aan het Burgerlijk Wetboek overgelaten. Al de nationale zakelijke rechten die op luchtvaartmaterieel kunnen worden gevestigd, kunnen onder het Verdrag en het Protocol de basis vormen van een internationaal zakelijk recht. Voorbeelden zijn het Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse pandrecht, het hypotheekrecht en de zakelijke rechten van de «*lessees*» (huurders). Een internationaal zakelijk recht kan ter verkrijging van derdenwerking in het Internationaal Register worden geregistreerd, mits de partijen daarover schriftelijk

overeenstemming hebben bereikt. Indien geen overeenstemming bestaat, wordt met betrekking tot derden niets aan het bestaande Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse systeem toegevoegd. Ingeval van faillissement heeft een internationaal zakelijk recht effect, indien het vóór de datum van het uitspreken van het faillissement in het Internationaal Register is geregistreerd.

Het partij worden bij het Verdrag en het Protocol heeft geen gevolgen voor het bestaande Nederlands-Antilliaanse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (RvNA) en het bestaande Arubaanse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (ARv). Beide verdragen gaan ervan uit dat de partijen hun eigen rechtsmiddelen regelen. Zij hebben slechts effect, indien aan de vereiste overeenstemming wordt voldaan. Bij gebrek aan een regeling blijven de nationale rechtsmiddelen gelden. De partijen kunnen niet de rechten van derden beïnvloeden, tenzij het een internationaal zakelijk recht betreft dat in het Internationaal Register is geregistreerd.

De schuldeiser kan zich ook zonder de instemming van de schuldenaar tot de rechter wenden en dan zijn het RvNA en het ARv van toepassing. Beide wetboeken bevatten een uiterst beperkte regeling voor «teboekgestelde» luchtvaartuigen. De afdeling «executoriaal beslag en executie» (art. 584a e.v. RvNA, respectievelijk ARv) is gebaseerd op het eerder genoemde Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen. Dergelijke beslagen komen niet of nauwelijks voor. De afdeling «conservatoir beslag» (art. 729 e.v. RvNA, respectievelijk ARv) is ingegeven door het op 29 mei 1933 te Rome tot stand gekomen Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen (zie laatstelijk Trb. 1988, 45). Beide verdragen blijven onverkort gelden, wanneer niet alle betrokken staten partij zijn bij het Verdrag en het Protocol.

De toetreding tot het Verdrag en het Protocol geeft ook geen aanleiding tot een wijziging van de bestaande Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Faillissementsverordening. Daar de Nederlandse Antillen en Aruba te kennen hebben gegeven geen verklaring te willen afleggen als bedoeld onder artikel XXX, derde lid, juncto artikel XI van het Protocol, blijft de bestaande Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse faillissementsregeling onverkort van kracht.

### **III. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

#### **1. De opzet van het Verdrag en het Protocol**

Het Verdrag bevat algemene bepalingen. Het Protocol heeft betrekking op specifiek de financiering, alsmede op het «*leasen*» (huren) van luchtvaartuigen, vliegtuigmotoren en helikopters. Het was onmogelijk om in het Verdrag één goederenrechtelijke regelgeving voor de verschillende categorieën van mobiel materieel op te nemen, daar de bijzondere (technische) kenmerken van deze objecten niets gemeenschappelijk hebben. Met de term mobiel materieel worden roerende zaken aangeduid, die uit hun aard per definitie internationaal worden gebruikt. Voorbeelden van dergelijke zaken zijn luchtvaartuigen, vliegtuigmotoren, helikopters, treinen en commerciële satellieten.

Het Verdrag en het Protocol dienen ingevolge artikel 6 van het Verdrag gezamenlijk gelezen en geïnterpreteerd te worden. Zowel het Verdrag, als het Protocol beginnen met een artikel waarin de belangrijkste verdragsbepalingen worden omschreven.



Verder worden in de artikelen 45-bis en 46 van het Verdrag, alsmede in de artikelen XXIV en XXV van het Protocol de verhoudingen tot andere verdragen aangegeven. Met betrekking tot de in die artikelen genoemde verdragen geldt dat het Koninkrijk geen partij is bij het op 12 december 2001 te New York tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overdracht van vorderingen in de internationale handel en het op 28 mei 1988 te Ottawa tot stand gekomen Unidroit-verdrag inzake internationale financiële «leasing». Daarentegen is het gehele Koninkrijk wel partij bij het eerder genoemde Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen en het op 19 juni 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen (Trb. 1952, 86).

Voorts is in artikel 48 van het Verdrag en artikel XXVII van het Protocol bepaald dat behalve staten ook regionale organisaties voor economische integratie partij kunnen worden. Deze organisaties dienen wel een verklaring af te leggen met betrekking tot zaken waarvan de lidstaten hun bevoegdheid aan die organisaties hebben gegeven.

Op 11 augustus 2008 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend bij de Raad inzake de toetreding van de EG tot het Verdrag en het Protocol (zie COM(2008) 508 definitief). Deze toetreding betreft alleen die onderdelen van het Verdrag en het Protocol waarvoor de EG exclusief bevoegd is, namelijk de aangelegenheden die worden geregeld in Verordening nr. 44/2001 van de Raad van de Europese Unie van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PbEG L 21/1) en Verordening nr. 1346/2000 van de Raad van de Europese Unie van 29 mei 2000 betreffende insolventieprocedures (PbEG L 160/1). Op 6 april 2009 is het voorstel van de Europese Commissie door de Raad aangenomen (PbEG L 121/3). De EG is op 28 april 2009 partij geworden bij beide verdragen. Deze toetreding was noodzakelijk, omdat de lidstaten op die onderdelen van het Verdrag en het Protocol waarop de Gemeenschap exclusief bevoegd is, niet bevoegd zijn om tot het Verdrag toe te treden. Zonder deze toetreding door de EG kunnen de lidstaten die betreffende gedeelten niet ratificeren. Een en ander heeft tot gevolg dat de gedeelten in het Verdrag en het Protocol waarover de EG exclusief bevoegd is, automatisch gelden in alle lidstaten van de EG, ongeacht of de lidstaten partij zijn bij beide verdragen. Voor wat Nederland betreft, heeft dat geen materiële gevolgen, nu de bepalingen betreffende jurisdictie en insolventie van het Verdrag geen betekenis hebben in het Nederlandse rechtssysteem, als Nederland het Verdrag niet heeft geratificeerd.

## **2. Het Verdrag**

Hieronder wordt per hoofdstuk een artikelsgewijze toelichting gegeven. Waar nodig worden artikelen van het Verdrag en het Protocol gezamenlijk toegelicht.

**Hoofdstuk I** – Toepassingsbereik en algemene bepalingen (artikelen 1 tot en met 6)

*Artikel 2* waarin de materiële toepassingsvereisten worden uiteengezet, voorziet in de vestiging en gevolgen van een uniek «internationaal zakelijk recht» op bepaalde vormen van mobiel materieel. Het internationale zakelijk recht kan uitsluitend worden gevestigd op een voor individualisering vatbare zaak die in het derde lid worden genoemd en tevens in het Protocol nader worden aangeduid. Het internationale zakelijk recht omvat de volgende drie categorieën van de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse rechtsfiguren: – de traditionele zekerheidsrechten (pand en hypotheek) en de zakelijke rechten tot aankoop of gebruik langer dan zes

maanden van een luchtvaartuig; – de operationele en financiële «*lease*»(huur); – het eigendomsvoorbehoud. Het internationale zakelijke recht kan uitsluitend worden gevestigd op unieke identificeerbare voorwerpen die in het derde lid worden genoemd en tevens in het Protocol nader worden aangeduid.

*Artikel 3* geeft de criteria op basis waarvan een internationaal zakelijk recht gevestigd kan worden en bevat in het tweede lid een verwijzing naar de schuldeiser.

De positie van de schuldenaar wordt in *artikel 4* beschreven en in *artikel 5* wordt ingegaan op het uitleggen van de verdragsbepalingen. Ingevolge het derde lid wordt met een verwijzing naar het toepasselijke recht verwezen naar de interne regels van het recht van de staat wiens gerecht bevoegd is van de zaak kennis te nemen. Het vierde lid geeft een regeling inzake het toepasselijke recht indien een staat uit meerdere territoriale eenheden bestaat.

**Hoofdstuk II** – Vestiging van een internationaal zakelijk recht (*artikel 7*)  
Ingevolge *artikel 7* moet voor het vestigen van een internationaal zakelijk recht worden voldaan aan enkele vormvereisten. Zo dient de overeenkomst die schriftelijk is aangegaan, betrekking te hebben op voorwerpen, waar de debiteur beschikkingsmacht over heeft en die conform de vereisten van het Protocol identificeerbaar zijn. Indien de basis een traditioneel goederenrechtelijk zekerheidsrecht (pand of hypotheek) of een ander zakelijk recht betreft, moeten de verzekerde verplichtingen bepaald kunnen worden, maar zonder de noodzaak een geldbedrag of een maximaal verzekerd geldbedrag te noemen. De verzekerde verplichting van de verhuurder bestaat hier weliswaar niet uit het betalen van een geldsom aan de huurder, doch uit het verschaffen van de eigendom of het gebruik van het luchtvaartuig voor een periode langer dan zes maanden aan de huurder. Deze verplichtingen kunnen op een eenvoudige wijze in de notariële akte van vestiging worden vastgesteld.

**Hoofdstuk III** – Rechtsmiddelen bij verzuim (*artikelen 8 tot en met 15*)  
In de artikelen van dit hoofdstuk worden de rechtsmiddelen («*default remedies*») geregeld die de houder van het internationale zakelijk recht ten dienste staan, wanneer de schuldenaar in gebreke blijft. De schuldeiser kan deze rechtsmiddelen aanwenden in elke verdragsstaat, waarin het object van het internationale zakelijk recht zich bevindt. Elke rechthebbende van zulk een recht, dat overeenkomstig *artikel 7* van het Verdrag is gevestigd, kan tegenover de schuldenaar van zijn rechtsmiddelen gebruik maken. Daarbij maakt het niet uit of het internationale zakelijk recht in het Internationaal Register is opgenomen. Het vereiste van registratie van dit recht wordt in het Verdrag alleen gesteld met het oog op derdenbescherming. Door de registratie kunnen derden wetenschap krijgen van het gegeven, dat op een bepaalde roerende zaak een internationaal zakelijk recht is gevestigd.

In de nationale regelingen van staten bestaan grote verschillen inzake de omvang van de rechtsmiddelen van de houder van een nationaal zakelijk recht, alsmede omtrent de uitwinning ervan. Dit verschil in benadering van de toepasselijke rechtsmiddelen doet zich traditioneel voor tussen «*common law*»- landen aan de ene kant en «*civil law*»- landen aan de andere kant. Met name zijn de rechtsmiddelen van de houders van de beperkte zekerheidsrechten, bijvoorbeeld pand en hypotheek, in deze rechtsfamilies verschillend geregeld. Daarom kan de situatie zich voordoen dat het rechtsmiddel dat op grond van het interne recht van de ene staat aan een schuldeiser toekomt, in de andere staat in strijd is met nationale dwingende regels. Daarentegen hebben de rechtsmiddelen van



de verkoper onder eigendomsvoorbehoud en «*lessor*» (verhuurder), die praktisch op universeel niveau als eigenaren worden beschouwd, in beide rechtsfamilies dezelfde verstreckende rechtsgevolgen. Om die reden maakt het regime van het Verdrag een fundamenteel onderscheid tussen, enerzijds, de rechtsmiddelen van de houder van een traditioneel zakelijk recht (hypotheeknemer en pandnemer) en de zakelijke rechten tot aankoop en gebruik voor een periode langer dan zes maanden van een luchtvaartuig, en, anderzijds, de rechtsmiddelen van de verkoper onder eigendomsvoorbehoud en de «*lessor*» (verhuurder). De rechtsmiddelen van de schuldeiser zijn in het Verdrag zodanig geformuleerd, dat ze zowel in de «*common law*»- als «*civil law*»- landen zonder enig probleem kunnen worden aangewend.

Wanneer de in gebreke zijnde schuldenaar ermee heeft ingestemd, staan ingevolge het eerste lid van *artikel 8* de houder van het internationale zakelijk recht, die houder is van een nationaal zakelijk recht, zoals hypotheek, pand of de rechten van de «*lessee*» (huurder), de volgende rechtsmiddelen ter beschikking:

- de zakelijk gerechtigde kan de roerende zaak terughalen («*repossession*») waarop zijn recht is gevestigd;
- de houder kan zelf tot verkoop van dat object overgaan of hij kan het «*leasen*» (huren). Ingevolge artikel 54, eerste lid, van het Verdrag kan een staat bij de bekrachtiging van het Protocol verklaren, dat, wanneer en zolang het object van het recht zich op zijn grondgebied bevindt of vanuit dat gebied wordt gebruikt, de houder van een internationaal zakelijk recht het object niet in «*lease*» mag geven;
- de houder heeft recht op de opbrengst die uit het gebruik van het object voortkomt. Een staat kan op grond van artikel 54, tweede lid, bij de bekrachtiging van het Protocol verklaren dat de rechtsmiddelen die onder het Verdrag aan de crediteur worden toegekend, slechts met de toestemming van de rechter kunnen worden uitgeoefend. Het Verdrag maakt dus duidelijk, dat de financier niet onder alle omstandigheden ten aanzien van de debiteur («*chargor*») *over de besproken bijzondere rechtsmiddelen kan beschikken.*

Op grond van het derde lid van artikel 8 moet de crediteur («*chargee*») alle voornoemde rechtsmiddelen op een commercieel redelijke wijze aanwenden. Met deze bepaling wordt bereikt, dat de schuldeiser die tot uitwinning van het internationale zakelijk recht overgaat, het desbetreffende object niet beneden de marktwaarde zal verkopen. Hiermee wordt er vanuit gegaan, dat de partijen in hun zakelijke overeenkomst nader invullen hoe deze algemeen geformuleerde bepaling moet worden geïnterpreteerd. Daarom bepaalt het Verdrag dat een rechtsmiddel wordt geacht op een commercieel redelijke manier te zijn aangewend, indien dit heeft plaats gevonden conform een wijze die door de partijen in de onderliggende overeenkomst is overeengekomen.

Deze regel van partijautonomie geldt echter niet, wanneer het contractuele beding kennelijk onredelijk is. De betreffende rechtsmiddelen worden in het Protocol aangepast aan de bijzondere situatie, die zich bij de financiering van luchtvaartmaterieel voordoet. Er wordt hier op gewezen dat artikel IX, derde lid, van het Protocol allereerst de bepaling van het Verdrag uitsluit, en dat de crediteur zijn rechtsmiddel op een commercieel redelijke wijze moet gebruiken. In de plaats daarvan is in het Protocol de regeling opgenomen dat elk rechtsmiddel, dat elke houder krachtens het Verdrag toekomt, op een commercieel redelijke wijze dient te worden aangewend. Het gebruik van een rechtsmiddel wordt als commercieel redelijk beschouwd, wanneer het conform een bepaling in de overeenkomst wordt uitgeoefend. Een uitzondering wordt echter in het Protocol gemaakt voor een dergelijke bepaling, die kennelijk onredelijk is.

Ingevolge *artikel 10* heeft de houder van het internationale zakelijk recht, die een verkoper onder eigendomsvoorbehoud of «*lessor*» (verhuurder) is, twee rechtsmiddelen tot zijn beschikking. Ten eerste heeft hij het recht de overeenkomst te beëindigen en het object in bezit te nemen. Ten tweede kan hij de hulp van de bevoegde rechter inroepen.

Het aantal rechtsmiddelen dat de houder van het internationale zakelijk recht krachtens het Verdrag ter beschikking staat, kan in verschillende Protocollen bij het Verdrag worden aangevuld of gewijzigd. In artikel IX van het onderhavige Protocol vindt bijvoorbeeld een uitbreiding van zijn rechten plaats. Volgens deze bepaling komen aan de rechthebbende ook de volgende rechtsmiddelen toe, voor zover de schuldenaar daarmee heeft ingestemd. Hij kan het vliegtuig dat het object is van het «*international interest*» uitschrijven (de-registratie) uit het nationaliteiten register, waarin het staat geregistreerd. Tevens kan hij het vliegtuig weghalen uit de staat, waarin het zich bevindt.

Op basis van *artikel 11* zijn de partijen tot op grote hoogte autonoom ten aanzien van de regeling van hun onderlinge rechten en verplichtingen. Zij kunnen bijvoorbeeld zelf in hun contract overeenkomen, op grond van welke feiten en omstandigheden de schuldenaar geacht wordt in verzuim te zijn. In de uiterst professionele internationale financieringspraktijk zullen de meeste partijen hun onderlinge relaties zelf regelen. Indien de schuldenaar en schuldeiser daaromtrent niets zijn overeengekomen, wordt ingevolge het tweede lid onder «verzuim» verstaan, een verzuim dat de schuldeiser wezenlijk onthoudt hetgeen hij op grond van de overeenkomst mag verwachten.

*Artikel 13* bevat bepalingen op basis waarvan een schuldeiser een recht op redres heeft. Het gaat om een verzoek tot herziening door de schuldeiser die het bewijs aanvoert van een verzuim door de schuldenaar. Het tweede lid bevat een bepaling ter bescherming van belanghebbenden. De bevoegdheid van de gerechten die zich over het redres kunnen uitspreken, wordt geregeld in artikel 43 van het Verdrag.

Ingevolge *artikel 15* kunnen de partijen, wat hun onderlinge relatie betreft, van de bepalingen van het Verdrag en het Protocol betreffende de rechtsmiddelen goeddeels schriftelijk afwijken. Ook in deze bepaling komt de autonomie van de partijen bij de onderhavige hoogwaardige transacties tot uitdrukking. Er wordt hier nogmaals op gewezen, dat deze vrijheid niet de relatie van de partijen met derden betreft.

#### **Hoofdstuk IV** – Het internationale inschrijvingsstelsel (artikelen 16 en 17)

*Artikel 16* bevat een bepaling over het Internationaal Register, waarin de bestaande en toekomstige internationale zakelijke rechten, en eventuele daaraan ondergeschikte rechten, ingeschreven kunnen worden. Het gaat om een «*filing system*», hetgeen betekent dat geen notariële akten en andere documenten betreffende de nationale rechten (bijvoorbeeld inzake hypotheek en pandrechten) behoeven te worden geregistreerd.

Overweegt een financieringsmaatschappij om de aanschaf van een bepaalde kostbare roerende zaak te financieren, dan kan op elk moment en vanuit elke plaats op de wereld nagegaan worden of er reeds een internationaal zakelijk recht op het betreffende object is gevestigd. Hierbij wordt er uitdrukkelijk op gewezen, dat onder het Protocol de internationale zakelijke rechten op luchtvaartmaterieel, bijvoorbeeld de hypotheek op luchtvaartuigen en de pandrechten op vliegtuigmotoren, separaat kunnen worden geregistreerd. In de internationale praktijk worden de vliegtuigmotoren veelal apart gefinancierd. Krachtens internationale verkeersopvattingen vindt geen bestanddeelvorming

(natrekking) van de motoren plaats, nadat deze aan een luchtvaartuig zijn bevestigd.

Ingevolge *artikel 17* wordt een Toezichthoudende Autoriteit aangewezen, die de Registerbewaarder van het Internationaal Register benoemt. In de praktijk wordt het Internationaal Register door de onderneming Aviareto («*Registrar*») geopereerd vanuit Shannon, Ierland. Het toezicht over de Registerbewaarder («*Supervisory Authority*») wordt in de praktijk door ICAO uitgevoerd.

#### **Hoofdstuk V** – Andere aangelegenheden met betrekking tot inschrijving (artikelen 18 tot en met 26)

In de artikelen 18 tot en met 26 worden regels gegeven ten aanzien van de inschrijving in het Internationaal Register. In *artikel 18*, eerste lid worden de inschrijvingsvereisten omschreven, en staan de vereisten en criteria vermeld voor de identificatie van het voorwerp waarop de internationale zakelijke rechten zijn gevestigd en welke die op de registratie van deze rechten betrekking hebben. Het tweede lid bepaalt dat de Bewaarder geen onderzoeksplicht of een toestemmingsrecht heeft betreffende de registratie van de internationale zakelijke rechten. Ingevolge het vijfde lid kan het Protocol bepalen dat een Verdragsluitende Staat in zijn territorium een bepaalde eenheid als ingangspunt kan aanwijzen («*designated entrypoint*»), welke exclusief belast zal zijn met de registratie van de internationale zakelijke rechten. De informatie die voor de registratie is vereist, moet dan door middel van deze eenheid aan het Internationaal Register worden gezonden.

Op grond van *artikel 19* is een registratie in het Internationaal Register slechts geldig wanneer deze overeenkomstig *artikel 20* van het Verdrag heeft plaats gevonden. Een registratie is te raadplegen vanaf het moment dat het Internationaal Register haar een opvolgend en ordelijk dossiernummer heeft toegekend, en de registratie informatie, inclusief het dossiernummer, blijvend is opgeslagen en toegankelijk is bij het Internationaal Register. Volgens *artikel 21* blijft de registratie van een internationaal zakelijk recht in het Internationaal Register geldig totdat hij is doorgehaald of de in de registratie vermelde periode is verlopen. *Artikel 22* bevat bepalingen omtrent het raadplegen van het Internationaal Register.

#### **Hoofdstukken VI en VII** – Voorrechten en immuniteiten van de Toezichthoudende Autoriteit en de Bewaarder (*artikel 27*)/Aansprakelijkheid van de Bewaarder (*artikel 28*)

Ingevolge *artikel 27*, dat gebruikelijke bepalingen bevat omtrent voorrechten en immuniteiten, bezit de Toezichthoudende autoriteit internationale rechtspersoonlijkheid.

*Artikel 28* gaat in op de aansprakelijkheid van de Bewaarder. Op grond van het eerste lid is hij aansprakelijk voor de door een persoon direct geleden schaden voor verlies, voortvloeiende uit een fout of omissie van de Bewaarder, functionarissen en werknemers of uit een disfunctioneren van het Internationaal Register, behalve wanneer het disfunctioneren is veroorzaakt door een onverkomelijke en onweerstaanbare gebeurtenis. De Bewaarder moet zijn verzekerd, of hij moet een financiële garantie verkrijgen, die de aansprakelijkstelling, als bedoeld in dit artikel, zal dekken. De mate van verzekering moet door de Toezichthoudende Autoriteit (ICAO) met inachtneming van de bepalingen van het Protocol worden vastgesteld (vierde lid).

#### **Hoofdstuk VIII** – Rechtsgevolgen van een internationaal zakelijk recht ten aanzien van derden (artikelen 29 en 30)

Deze artikelen bevatten een regeling inzake de rangorde van concurrerende internationale zakelijke rechten, alsmede andere persoonlijke en zakelijke rechten. Een geregistreerd internationaal zakelijk recht heeft voorrang boven elk ander recht dat era is geregistreerd en boven een niet-geregistreerd internationaal zakelijk recht.

Het maakt niet uit of het betreffende recht volgens nationaal recht geregistreerd zou moeten worden. Deze voorrangsregel betekent dat de rangorde van de verschillende internationale zakelijke rechten wordt bepaald door het tijdstip van inschrijving in het Internationaal Register. De voorrang van het als eerste gepubliceerde internationale zakelijk recht blijft bestaan, zelfs wanneer de houder bij de registratie van zulk een recht wist dat op hetzelfde object reeds een niet-geregistreerd anterior internationaal zakelijk recht was gevestigd. Dit geldt zelfs ten aanzien van de door de houder van het eerstgenoemde zakelijk recht met die kennis geleverde prestatie.

Aan de koper van een roerende zaak kan een internationaal zakelijk recht worden tegengeworpen, indien dit recht in het Internationaal Register is geregistreerd.

Is het betreffende recht niet geregistreerd, dan kan het niet aan de koper worden tegengeworpen, ook al weet de laatstgenoemde dat dit recht op de zaak is gevestigd (*artikel 30*, tweede lid). Deze regeling is uitdrukkelijk in het Verdrag opgenomen, daar het eigendomsrecht van de koper niet onder de definitie van het internationale zakelijk recht valt. De koper kan zijn eigendomsrecht dan ook niet op grond van het Verdrag in het Internationaal Register laten inschrijven.

Door de genoemde regeling wordt onder meer voorkomen, dat de koper onverwachts zou worden geconfronteerd met een hoger in rang zijnde internationaal zakelijk recht, dat na de aankoop van het object is gevestigd en geregistreerd. De houders van verschillende internationale zakelijke rechten die op hetzelfde object zijn gevestigd, kunnen in beginsel onderling overeenkomen dat ze van de voorrangregeling van het Verdrag afwijken.

Voor de goede orde wordt hier reeds gewezen op het belang van artikel III van het Protocol, dat een bijzondere regeling bevat betreffende de toepassing van het Verdrag op verkopen (*«Application of Convention to sales»*). Hierin worden bepaalde bepalingen van het Verdrag op koopovereenkomsten van toepassing verklaard.

In het vierde lid van *artikel 29* worden de persoonlijke rechten van de luchtvaartmaatschappijen geregeld. Dit in tegenstelling tot de internationale zakelijke rechten van een luchtvaartmaatschappij. Volgens deze bepaling verkrijgt een koper onder eigendomsvoorbehoud of huurder van transportmaterieel (bijvoorbeeld een luchtvaartmaatschappij), krachtens een bepaalde transactie, zijn recht (niet-zijnde een internationaal zakelijk recht) in rangorde na een internationaal zakelijk recht dat (krachtens een andere transactie) geregistreerd is, vóór dat de betreffende verkoper onder eigendomsvoorbehoud of de verhuurder zijn eigen internationaal zakelijk recht heeft geregistreerd (vierde lid, onderdeel a). Er wordt in deze bepaling uitdrukkelijk een voorbehoud van internationale zakelijke rechten gemaakt, die zijn ingeschreven voorafgaand aan de registratie van het door de voorwaardelijke verkoper of verhuurder gehouden internationale zakelijk recht. De koper onder eigendomsvoorbehoud of huurder verkrijgt evenwel zijn recht vrij van een ander recht dat niet is geregistreerd, zelfs al heeft hij wetenschap van dat recht (vierde lid, onderdeel b).

Deze bepaling in het Verdrag ziet op de nationale rechten die van «persoonlijke» aard zijn zoals de persoonlijke rechten van de luchtvaartmaatschappijen, die krachtens het toepasselijke nationale recht kunnen worden toegekend. Er komt in artikel 29, vierde lid, van het Verdrag tot

uitdrukking, dat een koper onder eigendomsvoorbehoud of «*lessee*» (huurder), in deze specifieke juridische hoedanigheid (als voorwaardelijke koper of «*lessee*»), zelf geen internationaal zakelijk recht kan verkrijgen en registreren. Hun positie is derhalve niet sterk onder het Verdrag. Alleen de voorwaardelijke verkoper of de verhuurder kan zulk een recht verkrijgen. Zij kunnen hun internationale zakelijk recht wel in het Internationaal Register registreren.

Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse «*lessees*» (huurders) krachtens artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag een internationaal zakelijk recht («*charge*») kunnen verkrijgen. Zulk een recht kan bijvoorbeeld het Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zakelijke recht van de luchtvaartmaatschappij tot aankoop van een luchtvaartuig betreffen (art. 8:1308 Burgerlijk Wetboek van de Nederlandse Antillen (BWNA), respectievelijk Burgerlijk Wetboek van Aruba (BWA)). Het omvat ook het recht van de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse luchtvaartmaatschappij om voor een periode langer dan zes maanden een luchtvaartuig te gebruiken (art. 8:1309 BWNA, respectievelijk BWA). In dat geval wordt de gerechtigde onder het Verdrag als «*chargee*» en niet als «*lessee*» aangemerkt. Bij overeenstemming tussen partijen kunnen zij dat recht registreren in het Internationaal Register en kan de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse luchtvaartmaatschappij («*chargee*») bijzondere rechtsmiddelen verkrijgen.

Ingevolge *artikel 30* kan een internationaal zakelijk recht in een insolventieprocedure tegen de schuldenaar worden ingeroepen, indien dat recht voorafgaand aan de aanvang van deze procedure overeenkomstig het Verdrag in het Internationaal Register is ingeschreven. Daarnaast blijven de (nationale) regels betreffende eventuele benadeling van crediteuren van kracht, alsmede de procedureregels die betrekking hebben op de uitoefening van het eigendomsrecht die onder het beheer van de curator staan. Deze regeling brengt tot uitdrukking dat een geregistreerd internationaal zakelijk recht een goederenrechtelijke status heeft en om die reden voorrang verkrijgt boven de persoonlijke rechten en niet-geregistreerde internationale zakelijke rechten van crediteuren in geval van faillissement van de debiteur.

**Hoofdstuk IX** – Cessie van geassocieerde rechten en internationale zakelijke rechten; recht van subrogatie (artikelen 31 tot en met 38)  
Behoudens wanneer door partijen anders is overeengekomen, doet een in overeenstemming met *artikel 32* verrichte cessie van geassocieerde rechten tevens het daaraan geassocieerde internationale zakelijk recht overgaan. Dat geldt ook voor alle internationale zakelijke rechten van de cedent en hun rang ingevolge het Verdrag. De cessie van geassocieerde rechten moet voldoen aan vormvereisten die in dit artikel zijn beschreven. Zo zullen gerelateerde internationale zakelijke rechten slechts overgaan, wanneer, onder meer, de cessie schriftelijk tot stand is gekomen en de geassocieerde rechten identificeerbaar zijn. In geval van cessie tot zekerheid moet de cessie de zekergestelde verbintenissen bepalen in overeenstemming met het Protocol, doch zonder de noodzaak een zekergesteld bedrag of maximumbedrag te vermelden. De cessie van een overeenkomst die een internationaal zakelijk recht vestigt, is niet geldig, tenzij sommige of alle daaraan gerelateerde geassocieerde rechten eveneens worden gecedeerd.

**Hoofdstuk X** – Rechten of zakelijke rechten onderworpen aan verklaringen door de Verdragsluitende Staten (artikelen 39 en 40)  
Dit hoofdstuk regelt dat bepaalde niet-consensuele rechten (die van rechtswege zijn ontstaan, dus zonder een overeenkomst tussen partijen) onder specifieke voorwaarden onder de werking van het regime van het

Verdrag en het Protocol vallen.

Op grond van de *artikelen 39 en 40* kan een Verdragsluitende Staat twee soorten verklaringen afleggen bij UNIDROIT. Zo kan worden verklaard welke soorten van buitencontractuele rechten of zakelijke rechten (anders dan de rechten waarop artikel 40 betrekking heeft) ingevolge het recht van die staat voorrang hebben boven een zakelijk recht ten aanzien van een zaak, die equivalent is aan die van de houder van een geregistreerd internationaal zakelijk recht. Deze Verdragsluitende Staat moet aangeven welke categorieën voorrang hebben boven een geregistreerd internationaal zakelijk recht, al dan niet in het kader van een insolventieprocedure. Voorts kan in een verklaring worden aangegeven de categorieën buitencontractuele of zakelijke rechten, die krachtens het Verdrag inschrijfbaar zijn ten aanzien van alle categorieën zaken als ware het recht of het zakelijke recht een internationaal zakelijk recht, en die als zodanig zullen worden behandeld. Bij de toetreding van het Koninkrijk tot het Verdrag zal geen verklaring in de zin van artikel 40 worden afgelegd omdat onder de huidige Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse wetgeving slechts executoriale beslagen en conservatoire beslagen op teboekgestelde luchtvaartuigen in het kadaster kunnen worden ingeschreven.

**Hoofdstuk XI** – Toepassing van het Verdrag op verkopen (artikel 41)  
In dit hoofdstuk dat uit een artikel bestaat, wordt met betrekking tot de toepassing van het Verdrag op de verkoop of toekomstige verkoop van zaken verwezen naar de regelingen die nader beschreven zijn in artikel III van het Protocol.

**Hoofdstuk XII** – Bevoegdheid (artikelen 42 tot en met 46)  
*Artikel 42* bepaalt de keuze van de bevoegde rechter en maakt duidelijk dat het Verdrag (en het Protocol) uitgaan van een vrijheid van de partijen bij een transactie tot het regelen van hun onderlinge relatie. De autonomie van de partijen staan vóórop in het regime van deze instrumenten, daar de partijen van gelijkwaardig niveau zijn.

Onverminderd de *artikelen 43 en 44* zijn de gerechten van een Verdragsluitende Staat, die door de partijen bij een transactie zijn gekozen, bevoegd ten aanzien van uit hoofde van het Verdrag ingestelde vorderingen. Het is niet vereist dat er een connectie bestaat tussen de gekozen rechter en de partijen of de transactie. Deze bevoegdheid is exclusief, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

Op basis van *artikel 45* zijn de bepalingen van hoofdstuk VII niet van toepassing op insolventieprocedures.

**Hoofdstuk XIV** – Slotbepalingen (artikelen 47 tot en met 62)  
De *artikelen 47 tot en met 49*, alsmede *artikel 62* betreffen slotbepalingen die gebruikelijk zijn voor een internationaal juridisch verbindend instrument. Op grond van het Verdrag kunnen geen voorbehouden worden gemaakt. Wel kunnen volgens *artikel 56* op enkele terreinen verklaringen worden afgelegd (zie hierna).

*Artikel 51* bevat bepalingen met betrekking tot toekomstige protocollen. De protocollen kunnen pas het Koninkrijk binden, nadat hiervoor parlementaire goedkeuring is verkregen en zij voor het Koninkrijk zijn bekrachtigd.



### 3. Het Protocol

Hieronder wordt de belangrijkste artikelen van het Protocol toegelicht. Zoals in de preambule is aangegeven, komt het Protocol tegemoet aan de specifieke vereisten van de financiering van luchtvaartuigen en breidt het de reikwijdte van het Verdrag uit tot verkoopcontracten van luchtvaartmaterieel.

Ingevolge *artikel III* wordt het toepassingsgebied van het Verdrag uitgebreid tot verkopen en toekomstige verkopen.

Op basis van *artikel IV* is het Verdrag eveneens van toepassing op een helikopter, of een bij een luchtvaartuig behorend luchtvaartuigcasco, die wat de nationaliteit betreft zijn ingeschreven in een Verdragsluitende Staat. Het formele toepasselijkheidscriterium van het Verdrag, te weten de Verdragsluitende Staat waarin de debiteur is gevestigd, wordt in het Protocol dus uitgebreid. Het land van de nationaliteitsregistratie is (naast het land van vestiging van de debiteur) bepalend of het gezamenlijke regime van het Verdrag en het Protocol van toepassing is.

Artikel *VIII* regelt de rechtskeuze en is uitsluitend van toepassing indien een Verdragsluitende Staat een verklaring ingevolge artikel XXX, eerste lid, heeft afgelegd. De partijen bij een overeenkomst, of een verkoopcontract, of een daaraan gerelateerde garantieovereenkomst of achterstellingsovereenkomst kunnen overeenkomen door welk recht hun «contractuele» rechten en verplichtingen worden beheerst. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen, dat de goederenrechtelijke rechten en verplichtingen niet door een rechtskeuze kunnen worden beïnvloed. Tenzij anders is overeengekomen, is het door de partijen gekozen recht een verwijzing naar de regels van het internationale recht van de aangewezen staat of, indien die staat uit meerdere territoriale eenheden bestaat, het aangewezen recht van de aangewezen territoriale eenheid.

Op grond van *artikel IX* kunnen de rechtsmiddelen bij verzuim, genoemd in hoofdstuk III van het Verdrag, worden aangevuld. De schuldeiser kan deze extra rechtsmiddelen slechts gebruiken, wanneer hij de voorafgaande schriftelijke toestemming heeft van de houder van een geregistreerd internationaal zakelijk recht dat in rang gaat boven die van de schuldeiser. In de bijlage bij het Protocol is voorzien in een standaardformulier voor onherroepelijke machtiging voor doorhaling van de inschrijving en voor een uitvoerverzoek. Overigens is artikel 8 van het Verdrag, betreffende de rechten van een houder van een internationale zekerheid, niet van toepassing op luchtvaartuigzaken. De door het Verdrag met betrekking tot een luchtvaartuigzaak toegekende rechtsmiddelen moeten op een «in commercieel opzicht» redelijke wijze worden uitgeoefend. Een rechtsmiddel wordt geacht op een dergelijke wijze te zijn toegepast, wanneer die toepassing in overeenstemming is met een beding in de tussen de partijen gesloten overeenkomst. Een uitzondering wordt op deze bepaling gemaakt voor het geval, dat het beding «kennelijk onredelijk» is.

*Artikel XI* over de rechtsmiddelen bij insolventie is uitsluitend van toepassing indien een Verdragsluitende Staat die de primaire rechtsmacht bij insolventie heeft, een verklaring ingevolge artikel XXX, derde lid, heeft afgelegd. De Verdragsluitende Staten kunnen voor een insolventieregime kiezen, dat afwijkt van het in het Verdrag opgenomen algemene insolventieregime. Het Protocol geeft twee alternatieven, waarvan de eerste in een «strenger» insolventieregime voorziet, terwijl het tweede een «minder-streng» insolventieregime aanbiedt. De eerste mogelijkheid, Alternatief A, geeft vérgaande bevoegdheden aan de financier, verhuurder

en verkoper onder eigendomsvoorbehoud, terwijl de tweede mogelijkheid, Alternatief B, aan de schuldenaar een mogelijkheid tot zuivering biedt. In het laatste geval kan de schuldenaar ook de schuldeiser in de gelegenheid stellen de luchtvaartuig, in overeenstemming met het toepasselijke recht, in bezit te nemen.

In *artikel XII* wordt bepaald dat de gerechten van een Verdragsluitende Staat waarin zich een luchtvaartuigzaak bevindt, in overeenstemming met het recht van de Verdragsluitende Staat, in de ruimst mogelijke mate zullen samenwerken met buitenlandse gerechten en buitenlandse curatoren bij de uitvoering van de bepalingen van artikel XI.

*Artikel XIII* heeft betrekking op de onherroepelijke machtiging voor een doorhaling van de inschrijving en een uitvoerverzoek uitsluitend van toepassing is, indien een Verdragsluitende Staat een verklaring ingevolge artikel XXX, eerste lid, heeft afgelegd. Indien een schuldenaar een dergelijke machtiging heeft afgegeven, die in hoofdzaak in overeenstemming is met het in de bijlage bij het Protocol opgenomen standaardverzoek, en deze machtiging ter inschrijving bij de registratie-autoriteit, Aviareto, is ingediend, wordt die machtiging ingeschreven. Deze machtiging kan niet eenzijdig door de schuldenaar worden ingetrokken. In het tweede lid wordt verwezen naar een formulier voor onherroepelijke machtiging voor doorhaling van de inschrijving en voor een uitvoerverzoek. Dat formulier is als bijlage bij het Protocol gevoegd. Wijziging van het formulier, waarvan de inhoud van uitvoerende aard is ten opzichte van artikel XIII waar de bijlage onderdeel van vormt, behoeft op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

*Artikel XIV* bepaalt dat een koper van een luchtvaartuigzaak krachtens een ingeschreven verkoop zijn recht op die zaak verwerft vrij van een later ingeschreven recht en vrij van een niet-geregistreerd recht, zelfs wanneer de koper feitelijk op de hoogte is van het niet-ingeschreven recht. Een koper van een luchtvaartuigzaak verwerft zijn recht op die zaak onder voorbehoud van een recht dat ten tijde van diens verwerving in het Internationaal Register was geregistreerd. De installatie van een luchtvaartuigmotor op een luchtvaartuig of de verwijdering daarvan doet geen afbreuk aan de eigendom van die motor of andere rechten of zekerheden daarop. Deze belangrijke regeling beoogt een einde te maken aan de bestaande discussie over de mogelijke «natrekking» van luchtvaartuigmotoren.

In overeenstemming met *artikel XVII* is ICAO als de Toezichthoudende Autoriteit aangewezen.

Op grond van *artikel XIX*, betreffende aangewezen punten van invoer, kan te allen tijde een orgaan op het grondgebied van de Verdragsluitende Staat worden aangewezen als punt van invoer, via welke informatie aan het Internationaal Register moet of kan worden doorgegeven die vereist is voor de inschrijving.

Ingevolge *artikel XXI* is een gerecht van een Verdragsluitende Staat, indachtig de regeling van de artikelen 42 en 43 van het Verdrag, tevens bevoegd indien de zaak een helikopter of een bij een luchtvaartuig behorend luchtvaartuigcasco is, wanneer die staat de staat van inschrijving is.

*Artikel XXIV* regelt de verhouding van het Protocol tot het op 29 mei 1933 te Rome totstandgekomen Verdrag tot het vaststellen van enige

eenvormige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen. Ten aanzien van een Verdragsluitende Staat die partij is bij het verdrag van 1933 heeft het Verdrag voorrang boven dat verdrag voor zover het betrekking heeft op luchtvaartuigen, zoals nader aangeduid in het Protocol. De inhoud en de strekking van het verdrag van 1933 voldoen namelijk niet aan de eisen van de hedendaagse internationale luchtvaart-financieringspraktijk. Dat verdrag beperkt de mogelijkheden dat een crediteur conservatoir beslag legt op een Nederlands-Antilliaans en Arubaans teboekgesteld luchtvaartuig. Het verdrag is in een tijd tot stand gekomen, dat de meeste landen nog «nationale luchtvaartmaatschappijen» hadden. De landen financierden zelf het luchtvaartmaterieel van deze ondernemingen. In dat kader vonden zij conservatoire beslagen door privé-partijen niet wenselijk. Tegenwoordig gaat het om substantiële investeringen en de luchtvaartmaatschappijen moeten een beroep doen op de private internationale financieringsmarkt. De financiers willen hun rechten adequaat kunnen handhaven. Het verdrag van 1933 blijft echter gelden, wanneer niet alle betrokken staten partij zijn bij het Verdrag en het Protocol. Bij de toetreding van het Koninkrijk zal geen verklaring in de zin van het tweede lid worden afgelegd.

#### **IV. VERKLARINGEN**

Het Verdrag en het Protocol bevatten zogenoemde «opt-in»- en «opt-out»-verklaringen, op grond waarvan de Nederlandse Antillen en Aruba een keuze uit een aantal bepalingen van deze instrumenten hebben gemaakt. Afhankelijk van de afgelegde verklaringen kan een moderne regelgeving betreffende de internationale luchtvaartfinanciering worden gerealiseerd. Het is voor de ontwikkeling van de positie van de Nederlandse Antillen en Aruba als «offshore aviation financing jurisdictie(s)» gewenst dat wordt gekozen voor een regime dat volgens de internationale banken, «lessors» (verhuurders) en andere financiers adequaat is. De bescherming van de crediteuren, die de regelgeving brengt, moet voldoen aan hetgeen op mondiaal niveau in brede kring is aanvaard.

##### *Bij het Verdrag*

Ingevolge artikel 56 kunnen verklaringen afgelegd worden bij een aantal artikelen. Zo is reeds bij de paragraaf over de Koninkrijkspositie aangegeven dat er een verklaring op grond van artikel 52 afgelegd zal worden. Daarnaast zullen voor de Nederlandse Antillen en Aruba ook verklaringen worden afgelegd bij de artikelen 39, 53 en 54, tweede lid. Op grond van artikel XXXI van het Protocol worden deze verklaringen eveneens geacht te zijn afgelegd in het kader van het Protocol.

In de verklaring in de zin van artikel 39 zal worden aangegeven dat alle categorieën van buitencontractuele rechten en zekerheidsrechten (anders dan de rechten waarop artikel 40 betrekking heeft) die ingevolge het recht van de Nederlandse Antillen en Aruba voorrang hebben en zullen hebben op een zakelijk recht op een zaak, en die gelijk zijn aan het recht van de houder van een geregistreerd internationaal zakelijk recht, dus gelijk aan de rechten van een zakelijk gerechtigde («chargee»), verkoper onder eigendomsvoorbehoud of lessor («verhuurder»), in of buiten faillissement en zonder registratie voorrang zullen hebben boven een geregistreerd internationaal zakelijk recht. Door deze verklaring, die algemeen is geformuleerd, wordt zeker gesteld dat de bestaande en komende Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse buitencontractuele rechten, die gelijkwaardig zijn aan een geregistreerd internationaal zakelijk recht, ook in de toekomst zonder registratie voorrang zullen hebben.

Ten aanzien van artikel 53 zal worden verklaard dat de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse gerechten, die krachtens de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse wettelijke regelingen op de rechterlijke organisatie bevoegd zijn, eveneens bevoegd zijn met betrekking tot de toepassing van artikel 1 (zie onder h de definitie van gerecht) en Hoofdstuk XII van het Verdrag, die respectievelijk betrekking hebben op de begripsomschrijvingen van het Verdrag, en op de bevoegdheden van de gerechten. Gezien de rechterlijke organisatie (Gerecht in Eerste Aanleg, Gemeenschappelijk Hof en Hoge Raad) is het raadzaam om op een algemene wijze aan te geven dat de bestaande en toekomstige bevoegde Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse gerechten ook onder het Verdrag bevoegd zullen zijn.

De verklaring die bij artikel 54, tweede lid, wordt afgelegd, zal inhouden dat alle rechtsmiddelen die krachtens het Verdrag en het Protocol aan de schuldeiser ter beschikking staan, en waarvan de toepassing ingevolge deze bepalingen niet is onderworpen aan een verzoek bij het gerecht, in overeenstemming met het recht van de Nederlandse Antillen en van Aruba zonder de toestemming van het gerecht kunnen worden uitgeoefend. De mogelijkheid dat de crediteur de door partijen overeengekomen rechtsmiddelen zonder rechterlijke toestemming kan uitoefenen, is een vereiste voor een succesvol «*international aviation finance*»-regime. Zoals hierboven is aangegeven zal met betrekking tot artikel 40 geen verklaring worden afgelegd. Dit zelfde geldt voor artikel 54, eerste lid, en artikel 55 waardoor artikel 13 van het Verdrag onverkort van toepassing blijft. Ten aanzien van de twee laatstgenoemde artikelen is het wenselijk dat de rechterlijke macht van de Nederlandse Antillen en Aruba een ruime bevoegdheid heeft in relatie tot het verlenen van bijzondere rechtsmiddelen aan de schuldeiser.

#### *Bij het Protocol*

Ingevolge artikel XXX, eerste lid, van het Protocol zal bij de toetreding worden verklaard dat in relatie tot de Nederlandse Antillen en Aruba de artikelen VIII, XII en XIII van toepassing worden. Dit houdt in dat op grond van:

- artikel VIII door de partijen bij een overeenkomst, een koopovereenkomst, of achterstellings-overeenkomst, in relatie tot elkaar, wat hun rechten en plichten betreft, kan worden gekozen voor Nederlands-Antilliaans respectievelijk Arubaans recht. Het Protocol gaat ervan uit dat de partijen bij substantiële luchtvaartfinancieringstransacties het recht zullen kiezen dat hen het beste uitkomt. Het betreft gelijkwaardige partijen en zij laten zich door hooggekwalificeerde juridische en financiële experts bijstaan. Op internationaal niveau is de vrijheid van rechtskeuze in brede kring aanvaard;
- artikel XII de gerechten van de Nederlandse Antillen en Aruba, wanneer een luchtvaartuigzaak zich respectievelijk in de Nederlandse Antillen of Aruba bevindt, in overeenstemming met het recht van de Verdragsluitende Staat, in de ruimst mogelijke mate zullen samenwerken met buitenlandse gerechten en buitenlandse curatoren bij de uitvoering van de bepalingen van artikel XI. Dit betekent dat de buitenlandse gerechten en curatoren die artikel XI toepassen van de Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse gerechten een maximale medewerking kunnen eisen; en
- artikel XIII de persoon ten gunste van wie een ingeschreven onherroepelijke machtiging voor de doorhaling van een inschrijving is afgegeven, gerechtigd is de in artikel IX, eerste lid, bedoelde rechtsmiddelen toe te passen. Deze rechtsmiddelen zijn toegesneden op luchtvaartuigzaken en hun toepasselijkheid vereist dat de crediteur en debiteur ermee hebben ingestemd. Zij gelden naast de algemene

rechtsmiddelen waarin Hoofdstuk III van het Verdrag voorziet. Een modern «international aviation finance»-regime vereist een duidelijk pakket van regels dat erin voorziet dat een luchtvaartuigzaak zo snel mogelijk door de crediteur uit het land van registratie wordt weggehaald en uit het nationaliteitenregister wordt uitgeschreven, wanneer de debiteur in gebreke is. De factor tijd is in de wereld van de internationale luchtvaartfinanciering van doorslaggevende betekenis.

Verder zal ten aanzien van artikel XXX, tweede lid, worden verklaard dat artikel X, met uitzondering van het vijfde lid, van toepassing wordt. Artikel X van het Protocol, dat betrekking heeft op de wijziging van de regeling in artikel 13 van het Verdrag betreffende het redres hangende definitieve vaststelling, versterkt de positie van de crediteur die zijn rechtsmiddelen wil uitoefenen. Voor het toepassen van artikel X, tweede lid, van het Protocol juncto artikel 13, eerste lid, onderdelen (a), (b) en (c) van het Verdrag wordt in de Nederlandse Antillen en Aruba in verband met het verkrijgen van redres onder «spoedig» verstaan: niet meer dan 10 (tien) kalenderdagen, en in relatie tot artikel 13, eerste lid, onderdeel (d) en (e) van het Verdrag niet meer dan 30 (dertig) kalenderdagen, vanaf de dag van indiening van het verzoek om redres. Op internationaal niveau is zulk een regeling, met hantering van de hiervoor genoemde perioden van kalenderdagen, in brede kring aanvaard. De verklaring omvat niet het vijfde lid van artikel X omdat volgens deze bepaling de debiteur en crediteur mogen overeenkomen dat artikel 13, tweede lid, van het Verdrag niet van toepassing zal zijn. Indien echter het eerste lid van dit artikel 13 van toepassing is, is het tweede lid van dat artikel dwingend recht. Volgens artikel 15 juncto artikel 13, tweede lid, van het Verdrag kunnen in dat geval de debiteur en crediteur deze bepaling niet uitsluiten.

Er zal geen verklaring in de zin van artikel XXX, derde lid, juncto artikel XI afgelegd worden. De reden daarvan is dat de Nederlandse Antillen en Aruba hun bestaande faillissementsverordeningen willen handhaven. Er wordt dus niet op grond van artikel XI, tweede lid, onderdeel A of onderdeel B, van het Protocol voor respectievelijk een sterk of zwak faillissementsregime gekozen.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen