



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 januari 2020, nr. IENW/BSK-2019/227524, houdende wijziging van de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen ten behoeve van de toepassing van het Luchtvaartprotocol van Kaapstad op Bonaire, Sint Eustatius en Saba

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen IX, eerste lid, onderdeel a, en vijfde lid, onderdelen a en b, en XIII van het op 6 november 2001 te Kaapstad tot stand gekomen Protocol bij het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuigmaterieel specifieke aangelegenheden en artikel 4 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische rangschikking van begrippen een begrip ingevoegd luidende:

Luchtvaartprotocol: het op 6 november 2001 te Kaapstad tot stand gekomen Protocol bij het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuigmaterieel specifieke aangelegenheden (Trb. 2009, 86);

B

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

1. Bij de aanvraag tot inschrijving van het luchtvaartuig in het register wordt een bewijs van eigendom van het luchtvaartuig overgelegd.
2. Indien het luchtvaartuig vanuit het buitenland wordt ingevoerd, wordt ingediend:
 - a. een algemene beschrijving van het luchtvaartuig met, indien van toepassing, vermelding van het aantal en type voortstuwingsinrichtingen en luchtschroeven;
 - b. een bewijs dat:
 - 1° het luchtvaartuig niet, dan wel niet meer in het buitenland is ingeschreven, of
 - 2° het luchtvaartuig ingevolge de artikelen IX, eerste lid, onderdeel a, en vijfde lid, onderdelen a en b, en XIII van het Luchtvaartprotocol uit een buitenlands register had moeten worden gederegistreerd.
3. Wanneer het tweede lid, onderdeel b, onder 2°, van toepassing is wordt tevens ingediend correspondentie die aantoonst dat de gemachtigde partij, of de door hem aangewezen persoon, overeenkomstig de artikelen IX, eerste lid, onderdeel a, en vijfde lid, onderdelen a en b, en XIII van het Luchtvaartprotocol het buitenlands register om de doorhaling van de inschrijving van het luchtvaartuig heeft verzocht en dat ondanks dat het verzoek naar behoren is ingediend de deregistratie niet heeft plaatsgevonden.
4. Het tweede lid, onderdeel b, onder 2°, en het derde lid, zijn uitsluitend van toepassing indien de aanvrager ingezetene is van de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius of Saba en de inschrijving van het desbetreffende luchtvaartuig ten behoeve van exploitatie in één van deze lichamen plaats zal vinden.



ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking op 1 april 2020.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

Deze regeling voorziet in een wijziging van de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen. Met de wijziging wordt invulling gegeven aan het op 16 november 2001 te Kaapstad tot stand gekomen Protocol inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuigmaterieel specifieke aangelegenheden (hierna: het Luchtvaartprotocol)¹. Het Luchtvaartprotocol valt onder het eveneens op die datum tot stand gekomen Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel (hierna: het Kaapstad Verdrag).

Het Kaapstad Verdrag en het Luchtvaartprotocol beogen de financiering en leasing van kostbaar luchtvaartmaterieel op doelmatige wijze te bevorderen. Daartoe bevatten ze duidelijke dwingende regels waardoor internationale financiering en lease transacties worden beheerst, erkend en beschermd. Het Luchtvaartprotocol bevat ook bepalingen voor de uitschrijving van een luchtvaartuig uit het luchtvaartregister zoals bedoeld in artikel 18 van het Internationale verdrag voor de burgerluchtvaart, mits aan bepaalde vereisten wordt voldaan. Hoewel de verdragen rechtstreeks doorwerken in de rechtsorde waarop ze van toepassing zijn, vergt de uitvoering aanpassing van de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen. Deze regeling bevat voorwaarden voor de inschrijving van luchtvaartuigen in het Nederlandse luchtvaartuigenregister. Op grond van de huidige regeling kan alleen tot inschrijving worden overgegaan na overlegging van een bewijs dat een luchtvaartuig niet of niet meer in het buitenland staat ingeschreven. De regeling voorziet daarmee niet in gevallen waarin een luchtvaartuig ingevolge de dwingendrechtelijke bepalingen van het Luchtvaartprotocol niet langer geldig in een buitenlands register mag staan ingeschreven.

De onderhavige regeling herstelt deze omissie zodat ook in een dergelijk geval een verzoek om inschrijving in het Nederlands luchtvaartregister kan worden gedaan, mits de dwingendrechtelijke bepalingen van het Luchtvaartprotocol van toepassing zijn.

Het Luchtvaartprotocol regelt in artikel XIII, tweede lid, dat een schuldenaar ten aanzien van een luchtvaartuig een 'Onherroepelijke Machtiging voor Doorhaling van een Inschrijving' (OMDI) kan afgeven. Deze machtiging moet ter inschrijving bij de registratieautoriteit worden ingediend. Op grond van artikel XIII, derde lid, van het Luchtvaartprotocol is de persoon ten gunste van wie de machtiging is afgegeven (de 'gemachtigde partij') of de door hem aangewezen persoon, de enige persoon die vervolgens gerechtigd is om rechtsmiddelen bedoeld in artikel IX, eerste lid, onder a en b, van dat protocol toe te passen. Artikel XIII bepaalt verder dat de registratieautoriteit en andere administratieve autoriteiten in de Verdragsluitende Staten met spoed moeten samenwerken met de gemachtigde partij en bijstand verlenen bij de toepassing van die rechtsmiddelen. De rechtsmiddelen houden onder meer in dat de schuldenaar de registratieautoriteit onherroepelijk autoriseert om de gemachtigde partij te erkennen als de enige persoon die om deregistratie kan verzoeken en desgewenst het luchtvaartuig uit het land van het buitenlandse register kan uitvoeren. Het doel van deze voorziening is dat het luchtvaartuig in het register van een ander land, naar keuze van de gemachtigde partij, kan worden ingeschreven. Op grond van IX van het protocol moet de gemachtigde partij onder andere kunnen aantonen dat alle ingeschreven zakelijke rechten die een hogere rang hebben dan die van de schuldeiser ten gunste van wie de machtiging is afgegeven, zijn opgeheven of dat de houders van dergelijke zakelijke rechten met doorhaling van de inschrijving en uitvoer hebben ingestemd.

Het verzoek van de gemachtigde partij om deregistratie initieert de verplichting van de registratieautoriteit om overeenkomstig artikel IX, vijfde lid, onder a, van het Luchtvaartprotocol de doorhaling van de inschrijving van het luchtvaartuig te verrichten, indien het verzoek op grond van een OMDI en naar behoren is ingediend. De registratieautoriteit heeft daarbij geen discretionaire bevoegdheden. De deregistratieprocedure waarin het Luchtvaartprotocol voorziet, is uitsluitend documentair van karakter. De registratieautoriteit kan, wat het deregistratieverzoek betreft, naast de OMDI geen additionele documenten eisen.

Het Koninkrijk is op 17 mei 2010 tot de Kaapstadverdragen toegetreden. De verdragen gelden binnen Nederland uitsluitend voor de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius of Saba (hierna: de BES). Ten aanzien van de toepassing op de BES is in de Toelichtende nota voor de goedkeuring van de verdragen aangegeven dat deze van toepassing blijven op de BES. Dit vanwege het toentertijd geldende uitgangspunt dat wetgeving die voor de staatkundige hervorming van toepassing was op de Nederlandse Antillen na die hervorming van toepassing bleef op de BES. In dat kader staat in de Toelichtende nota expliciet aangegeven dat verdragen die zijn bekrachtigd voor de Nederlandse

¹ Trb. 2009, 86



Antillen na de staatkundige hervorming geldig blijven op de BES². De Kaapstad verdragen gelden niet voor Europees Nederland onder meer omdat deze onderwerpen regelen die onder de gemengde competentie van de EU vallen.

Administratieve lasten en financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Het onderhavige wetsvoorstel leidt voor burgers of het bedrijfsleven tot informatieverplichtingen. Het betreft echter verplichtingen tot het verstrekken van informatie over eisen die rechtstreeks op grond van het Luchtvaartprotocol gelden. Het gaat hierbij om de plicht van eigenaren van luchtvaartuigen, dan wel hun vertegenwoordigers, om bij het verzoek om inschrijving van een luchtvaartuig in het Nederlands register aan te tonen dat voldaan is aan de voorwaarden die het Protocol. Het gaat daarbij met name om de eisen die het Luchtvaartprotocol stelt in gevallen waarin de oorspronkelijke rechthebbende op het gebruik van een luchtvaartuig ter voldoening van zijn schulden expliciet heeft ingestemd met deregistratie en export van dat luchtvaartuig. Zo vereist het Protocol onder meer dat op grond van een onherroepelijke machtiging naar behoren een verzoek voor doorhaling van de inschrijving en uitvoer van het luchtvaartuig wordt gedaan. Ook mag geen sprake zijn van houders van zakelijke rechten op het luchtvaartuig die hoger in rang zijn dan die van de aanvrager, tenzij die houders met de deregistratie en uitvoer van het luchtvaartuig hebben ingestemd. Voor zover het wetsvoorstel tot administratieve lasten leidt zullen deze primair zien op het overleggen van correspondentie of andere relevante bewijsmiddelen met betrekking tot vereisten waaraan reeds op grond van het Luchtvaartprotocol moet zijn voldaan. De lasten zullen daarom verwaarloosbaar zijn.

Consultatie

Deze wijzigingsregeling is afgestemd met de Eilandsraden van de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdelen A en B

Op grond van het nieuwe tweede lid, onderdeel b, onder 2^o van artikel 4, kunnen eigenaren van luchtvaartuigen, dan wel hun vertegenwoordigers, ook om inschrijving van een luchtvaartuig in het Nederlands register verzoeken wanneer voldaan is aan de voorwaarden van het Luchtvaartprotocol. De voorwaarden staan met name in de artikelen IX, XIII en XXX van het Luchtvaartprotocol. Het gaat daarbij om gevallen waarin de oorspronkelijke rechthebbende op het gebruik van een luchtvaartuig ter voldoening van zijn schulden expliciet heeft ingestemd met deregistratie en export van het desbetreffende luchtvaartuig. Ook moeten de daarbij betrokken landen verklaringen omtrent de toepasselijkheid van dit deel van de verdragen hebben afgelegd. De verzoeker om deregistratie moet in dit kader voldoende bewijs overleggen waaruit blijkt dat aan de voorwaarden van het Luchtvaartprotocol is voldaan. Zo zal hij moeten aantonen dat hij overeenkomstig het Luchtvaartprotocol op grond van een onherroepelijke machtiging bij de registratieautoriteit van het land waaruit het luchtvaartuig afkomstig is een verzoek voor doorhaling van de inschrijving en uitvoer van het luchtvaartuig heeft gedaan. Ook moet hij, indien daarom door die registratieautoriteit is verzocht, verklaard hebben dat er geen sprake is van houders van zakelijke rechten op het luchtvaartuig die hoger in rang zijn dan die van de aanvrager, tenzij er wordt verklaard dat die houders met de deregistratie en uitvoer van het luchtvaartuig hebben ingestemd.

Toepassing van het nieuwe tweede lid, onderdeel b, onder 2^o, van de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen is met name relevant in omstandigheden waaronder, ondanks de toepasselijkheid van de rechtstreekse en dwingendrechtelijke bepalingen van het Luchtvaartprotocol, niet tot uitschrijving wordt overgegaan.

In de praktijk blijken buitenlandse staten die partij zijn bij het Verdrag van Kaapstad en het Luchtvaartprotocol niet altijd aan de verplichtingen van het Luchtvaartprotocol te voldoen door ondanks toepasselijkheid van dat protocol niet tot uitschrijving over te gaan. Ook onder die omstandigheden moet inschrijving in het Nederlands register mogelijk zijn. Dit betekent dat door middel van correspondentie of andere relevante bewijsmiddelen moet worden aangetoond dat de belanghebbende er alles aan gedaan heeft om het toestel in het buitenland te deregistreren. Meer specifiek moet worden aangetoond, dat de gemachtigde partij op grond van artikel XIII, tweede lid, van het Luchtvaartprotocol het buitenlands register om de doorhaling van de inschrijving van het luchtvaartuig heeft verzocht en dat het buitenlands register hier ten onrechte niet toe is overgegaan.

² Kamerstukken I/II 2009/11, 32 227 (R 1904)



Op grond van het nieuwe vierde lid is de voorziening uit het Luchtvaartprotocol uitsluitend van toepassing op openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Het Kaapstad Verdrag en het Luchtvaartprotocol zijn namelijk alleen voor het Caribisch deel van Nederland goedgekeurd. Luchtvaartuigen uit deze gebieden moeten op grond van de Wet luchtvaart ook in het Nederlands register ingeschreven worden. Teneinde de voorziening uitsluitend tot deze gebieden te beperken is in het vierde lid bepaald dat alleen ingezetenen van de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius of Saba gebruik kunnen maken van de voorziening.

Artikel II

In het kader van het systeem van vaste verandermomenten voor wet- en regelgeving treedt deze regeling op 1 april 2020 in werking.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*