

# Conservatoir beslag tot afgifte van een luchtvaartuig

*Prof. mr. drs. J.W.A. Biemans\**

## 1 Inleiding

Net als andere bedrijven kunnen ook luchtvaartmaatschappijen in betalingsproblemen komen.<sup>1</sup> Als de luchtvaartmaatschappij eigenaar is van één of meer luchtvaartuigen, kunnen schuldeisers zich daarop verhalen. Als de luchtvaartmaatschappij de luchtvaartuigen heeft gehuurd (geleased),<sup>2</sup> is dat anders. De schuldeisers kunnen zich op de luchtvaartuigen niet verhalen. De leasemaatschappij zal overgaan tot opzegging van de huurovereenkomst en opheffing van het luchtvaartuig.<sup>3</sup> Zij zal in dat kader zekerheidshalve willen overgaan tot het leggen van conservatoir beslag tot afgifte van het luchtvaartuig. Het is denkbaar dat bij een dergelijk beslag op een (te boek gesteld) luchtvaartuig dat bijvoorbeeld op Schiphol wordt verwacht (louter) buitenlandse partijen zijn betrokken. In deze bijdrage wordt ingegaan op de vraag of een dergelijk beslag<sup>4</sup> mogelijk is (par. 4), en zo ja, op welke wijze een dergelijk beslag dient te worden gelegd en hoe het leggen van het beslag in de praktijk verloopt (par. 5). In dat kader wordt onder andere betoogd dat art. 729d en 729e Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv) een ruimer toepassingsbereik hebben dan uit art. 729 Rv volgt. Eerst wordt ingegaan op de goede-

renrechtelijke status van een luchtvaartuig (par. 2) en de toepasselijke bepalingen in het Rv (par. 3).<sup>5</sup>

## 2 Goederenrechtelijke status van een luchtvaartuig

Een luchtvaartuig is een roerende zaak (art. 3:2 en 3:3 lid 2 Burgerlijk Wetboek (BW)). Een luchtvaartuig is een toestel dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent (art. 8:3a lid 1 BW en art. 1 Wet luchtvaart (WLv)), zoals vliegtuigen, luchtballonnen en zweefvliegtuigen.<sup>6</sup> Het casco, de motoren, de luchtschroeven, de radiotoestellen en alle andere voorwerpen bestemd voor gebruik in of aan het toestel, onverschillig of zij daarin of daaraan zijn aangebracht dan wel tijdelijk ervan zijn gescheiden, zijn bestanddeel van het luchtvaartuig (art. 8:3a lid 2 BW en vergelijk art. 3:4, 5:3 en 5:14 BW).<sup>7</sup> Een luchtvaartuig kan te boek worden gesteld in de openbare registers (zoals bedoeld in afdeling 3.1.2 BW)<sup>8</sup> als aan de voorwaarden genoemd in art. 8:1303 BW is voldaan. Die komen er kort gezegd op neer dat het luchtvaartuig een Nederlands luchtvaartuig dient te zijn in de zin van de WLv,<sup>9</sup> een bepaald minimumgewicht

\* Prof. mr. drs. J.W.A. Biemans is hoogleraar Burgerlijk recht aan de Universiteit Utrecht. Deze bijdrage is opgedragen ter nagedachtenis aan mr. Johan Grauss (30 maart 1984-17 juli 2013), oud-kantoorgenoot. Hij trad als advocaat onder andere op in de procedure die leidde tot Rb. Haarlem 17 november 2011, ECLI:NL:RBHAA:2011:BU6939 (Aerco/Amsterdam Airlines).

1. Vgl. recentelijk bijvoorbeeld de faillissementen van WindJet (2012) en Maastricht Airlines (2013).  
2. Zie over leasing in verband met (o.a.) luchtvaartuigen, o.a. B.P. Honnebier, De (internationale) leasing transactie als financieringsmethode van roerende kapitaalgoederen, O&F 2002, nr. 4, p. 59-68, met verdere verwijzingen.  
3. Zie bijv. Rb. Haarlem 17 november 2011, ECLI:NL:RBHAA:2011:BU6939 (Aerco/Amsterdam Airlines).  
4. Strafrechtelijk beslag op een luchtvaartuig ex art. 94a Wetboek van Strafvordering (Sv) is ook mogelijk. Zie HR 30 oktober 2012, RvdW 2012, 1368. Het blijft hier buiten beschouwing.

5. Zie over de Nederlandse regeling inzake het conservatoir beslag op luchtvaartuigen, o.a. F.M.J. Jansen, Executie- en beslagrecht, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1990, p. 347-353; A.I.M. van Mierlo, Titel 8.15 BW en het beslag op luchtvaartuigen, NbBW 1996, nr. 11, p. 110-112; A.I.M. van Mierlo, Verhaal op luchtvaartuigen, in: H. Oudelaar (red.), Vademecum burgerlijk procesrecht. Executie en beslag, Deventer: Gouda Quint 2001, p. 477-517; D. Vermeulen, Luchtvaartuigenbeslag geen gebakken lucht, Executief 2003, nr. 3, p. 40-43; B. Crans, R. Polak & M.-J. Blaak, The Netherlands, in: B. Crans & R. Nath, Aircraft Repossession and Enforcement: Practical Aspects (International Bas Association Series), Alphen aan den Rijn: Kluwer 2009, p. 579-630; I.H.Ph. Diedereks-Verschoor (bewerkt door P. Mendes de Leon, i.s.m. M. Butler), An Introduction to Air Law, Alphen aan den Rijn: Wolter Kluwer 2012, p. 383-389.  
6. Vgl. hierover Jansen 1990, p. 348-349; Van Mierlo 2001, par. 26.2. Zie ook de gedetailleerde beschrijving van luchtvaartuigen in Vermeulen 2003, p. 41. Van het begrip luchtvaartuig zijn uitgezonderd toestellen die blijkens hun constructie bestemd zijn zich te verplaatsen op een luchtkussen, dat wordt in stand gehouden tussen het toestel en het oppervlak der aarde (art. 8:3a lid 1 BW en art. 1 WLv).  
7. Zie daarover o.a. Kamerstukken II 1955/56, 4134, nr. 3, p. 9; Van Mierlo 2001, par. 26.2; B.J.H. Crans, How Many Engines on a Boeing 737? An Analysis of Accession Rules in Relation to Aircraft Engines, Air & Space Law (38) 2013, nr. 3, p. 229-247, met verdere verwijzingen.  
8. Zie art. 8:1300 aanhef en onder d BW. Het register wordt ook wel aangeduid met de naam 'teboekstellingsregister'. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.1.2, noot 1. Zie ook de Regeling teboekgestelde luchtvaartuigen 2006.  
9. Hetgeen betekent een in Nederland geregistreerd luchtvaartuig, zie art. 1 WLv.

dient te hebben en niet reeds te boek mag staan in een (buitenlands) register (art. 8:1303 lid 1 en 2 BW).<sup>10</sup> Staat het luchtvaartuig te boek in de openbare registers, dan is het tevens een registergoed (art. 8:1306 lid 1 BW en vergelijk art. 3:10 BW). Op een te boek gesteld luchtvaartuig kan onder andere een recht van hypotheek en een zakelijk huurrecht worden gevestigd (art. 8:1305 en 8:1309 e.v. BW).<sup>11</sup> Hieronder wordt specifiek ingegaan op het conservatoir beslag tot afgifte van (in een Nederlands of buitenlands register) 'te boek gestelde' luchtvaartuigen.

### 3 Toepasselijke bepalingen

#### 3.1 Algemeen

Op een conservatoir beslag tot afgifte van een luchtvaartuig zijn in beginsel de gewone bepalingen inzake conservatoir beslag van toepassing.<sup>12</sup> Het betreft bijvoorbeeld de algemene bepalingen inzake conservatoir beslag (art. 700 tot en met 710a Rv) en de bepalingen inzake conservatoir beslag tot afgifte van roerende zaken (art. 730 tot en met 737 Rv). Ook van de bepalingen inzake conservatoir beslag onder de schuldenaar (art. 711 tot en met 713 Rv), onder derden (art. 718 tot en met 723 Rv) of onder de schuldeiser (art. 724 Rv) wordt door de wetgever<sup>13</sup> en door diverse schrijvers aangenomen dat zij van (overeenkomstige) toepassing zijn op conservatoir beslag op luchtvaartuigen.<sup>14</sup> Met betrekking tot deze toepasselijkheid dient ten eerste te worden bedacht dat de genoemde bepalingen betrekking hebben op roerende zaken die geen registergoederen zijn. Op te boek gestelde luchtvaartuigen, zijnde registergoederen (art. 8:1306 lid 1 BW), kunnen de bepalingen derhalve (strikt genomen) alleen van overeenkomstige toepassing zijn. Ten tweede hebben de genoemde bepalingen betrekking op *verhaalsbeslag*. Gaat het om beslag tot afgifte,<sup>15</sup>

dan zijn de voorschriften betreffende conservatoir verhaalsbeslag ex art. 734 lid 1 Rv van overeenkomstige toepassing.<sup>16</sup>

Naast de hiervoor genoemde bepalingen kent het Rv twee bijzondere regelingen voor het leggen van beslag op luchtvaartuigen. Art. 584a tot en met 584r Rv geven een bijzondere regeling voor het executoriaal beslag op luchtvaartuigen.<sup>17</sup> Art. 729 tot en met 729e Rv<sup>18</sup> bevatten bijzondere bepalingen voor het conservatoir beslag op luchtvaartuigen. Art. 729d lid 2 Rv verklaart onder ander art. 584c tot en met 584e Rv van overeenkomstige toepassing. De bijzondere regelingen zijn niet op alle luchtvaartuigen van toepassing. Zij hebben bovendien een onderling verschillend toepassingsbereik. Dit komt omdat de regelingen zijn gebaseerd op verschillende verdragen, die van belang zijn voor het toepassingsbereik van de regelingen. Art. 729 tot en met 729c Rv zijn gebaseerd op het op 29 mei 1933 te Rome gesloten verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige bepalingen inzake conservatoir beslag op luchtvaartuigen (hierna: Verdrag van Rome). Art. 584a tot en met 584r Rv verwijzen naar het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: Verdrag van Chicago), alsmede naar het op 19 juni 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen (het 'Verdrag van Genève'). Hieronder wordt nader op beide regelingen ingegaan.

#### 3.2 Toepasselijkheid van art. 729 tot en met 729e Rv

De bepalingen van art. 729 tot en met 729e Rv zijn van toepassing zowel op conservatoir beslag tot verhaal als op conservatoir beslag tot afgifte.<sup>19</sup>

Art. 729 lid 1 Rv bepaalt dat de afdeling inzake het conservatoir beslag op luchtvaartuigen 'uitsluitend' geldt voor de in de openbare registers (zoals bedoeld in afdeling 3.1.2 BW)<sup>20</sup> te boek staande luchtvaartuigen en voor luchtvaartuigen van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het (hiervoor genoemde) Verdrag van Rome uit 1993 van kracht is. Wordt derhalve conservatoir beslag gelegd op een luchtvaartuig van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aan-

10. Lid 2 bepaalt: 'Teboekstelling is niet mogelijk van een luchtvaartuig dat reeds teboekstaat in de openbare registers, in een verdragsregister of in enig soortgelijk buitenlands register.' Het begrip 'verdragsregister' is gedefinieerd in art. 8:1300 aanhef en onder c BW en wordt hieronder besproken. Art. 8:1303 lid 3 BW bepaalt dat in afwijking van het tweede lid teboekstelling van een in een verdragsregister of in enig soortgelijk register te boek staand luchtvaartuig mogelijk is, wanneer de eigenaar de eigendom van het luchtvaartuig heeft verkregen door toewijzing na een executie die in Nederland heeft plaatsgevonden.

11. Zie over de goederenrechtelijke aspecten van luchtvaartuigen ook Van Mierlo 1996; E.B. Rank-Berenschot, Het luchtvaartuig als object van vermogensrecht, WPNR (1995) 6198, p. 691-695; Crans 2013. Vgl. voorts A.J. Noordermeer, De Chinese cascockwestie. Teboekstelling en financiering van schepen (in aanbouw), FIP 2012, nr. 1, p. 16-20.

12. Het oude art. 770h Rv bepaalde uitdrukkelijk dat 'behoudens de hieronder vermelde afwijkingen ten aanzien van beslag op luchtvaartuigen de bepalingen van de eerste, tweede, derde en vijfde afdeling van toepassing zijn'.

13. De wetgever is deze opvatting toegedaan. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 18. Het kan ook worden afgeleid uit art. 729d lid 1 Rv, dat bepaalt dat art. 711 lid 1 en 712 Rv niet van toepassing zijn.

14. Zie Jansen 1990, p. 348 en 353; Van Mierlo 2001, par. 26.1.1.

15. Zie daarover o.a. M.M.L. Harreman, Conservatoire beslagen tot afgifte en levering. Een studie naar de werking en problematiek naar het 730-beslag mede in rechtshistorisch perspectief (diss. Rotterdam), Den Haag: Boom Juridische uitgeverij 2007.

16. Behoudens enkele in art. 734 Rv genoemde uitzonderingen. Zo zijn bijv. art. 447, 448, 505 lid 3 en 541 Rv niet van overeenkomstige toepassing.

17. Afdeling 2.4.2 Rv, getiteld 'Van executoriaal beslag op en executie van luchtvaartuigen'.

18. Afdeling 3.4.6a Rv, getiteld 'Van conservatoir beslag op luchtvaartuigen'.

19. Het begrip conservatoir beslag in art. 729 e.v. Rv omvat ook het conservatoir beslag tot afgifte. De schakelbepaling van art. 734 Rv, op grond waarvan de bepalingen van overeenkomstige toepassing zouden zijn, blijft derhalve buiten beschouwing. Art. 729 t/m 729c Rv zijn gebaseerd op het Verdrag van Rome. Art. 2 lid 1 Verdrag van Rome bepaalt met zoveel woorden dat het verdrag zowel op conservatoir verhaalsbeslag als op conservatoir beslag tot afgifte van toepassing is. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat hetzelfde geldt voor art. 770h t/m 770k Rv, de voorgangers van art. 729 t/m 729c Rv. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4: 'Voor wat Nederlandsch recht betreft is derhalve mede het zg. revindicatoir beslag als "conservatoir beslag" in den zin van het verdrag te beschouwen.' De bepalingen zijn derhalve *rechtstreeks* van toepassing op het conservatoir beslag tot afgifte. Zie in dezelfde zin Jansen 1990, p. 348; Van Mierlo 2001, par. 26.4.1. Zie ook noot 36.

20. Zie art. 8:1300 onder d BW jo. art. 584a lid 1 en 729 lid 2 Rv.

zien waarvan het Verdrag van Rome *niet* van kracht is<sup>21</sup> of op een Nederlands luchtvaartuig dat *niet* te boek is gesteld in de openbare registers, dan blijven de genoemde bijzondere bepalingen (art. 729 tot en met 729e Rv) buiten toepassing.<sup>22</sup>

Voor niet te boek gestelde luchtvaartuigen is dat geen probleem. De gewone bepalingen inzake conservatoir beslag tot afgifte van roerende zaken zijn daarop van toepassing en volstaan in beginsel.<sup>23</sup>

Gaat het om te boek gestelde luchtvaartuigen van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome *niet* van kracht is, dan is de uitkomst ook te begrijpen voor zover het gaat om de niet-toepasselijkheid van art. 729 tot en met 729c Rv. Deze bepalingen – in de kern beslagverboden, die hieronder zullen worden behandeld – zijn rechtstreeks ontleend aan het Verdrag van Rome.<sup>24</sup> De wetgever heeft ten aanzien van (de voorgangers van) deze bepalingen (art. 770h tot en met 770k Rv) uitdrukkelijk en gemotiveerd aangegeven dat de daarin vervatte bijzondere regels niet van toepassing dienen te zijn ten aanzien van luchtvaartuigen van niet-verdragsstaten.<sup>25</sup>

Voor art. 729d en 729e Rv geldt dat echter niet. De wetgever heeft deze bepalingen pas in de jaren tachtig aan de destijds geldende regeling toegevoegd. Deze bepalingen hebben niets te maken met het Verdrag van Rome. De bepalingen voorzien in een praktische regeling van het conservatoir beslag op te boek gestelde luchtvaartuigen. Blijkens de parlementaire geschiedenis is aansluiting gezocht bij de regeling betreffende het conservatoir beslag op schepen (art. 728 tot en met 728b Rv).<sup>26</sup> Uit de toelichting blijkt niet dat de wetgever de reikwijdte van deze bepalingen bewust heeft willen beperken tot te boek gestelde luchtvaartuigen van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome van kracht is.<sup>27</sup> Op grond van het voorgaande is het logisch om aan art. 729d en 729e Rv een breder toepassingsbereik toe te kennen en deze bepalingen van toepassing te laten zijn op elk conservatoir beslag op een te boek gesteld luchtvaartuig, ongeacht de nationaliteit van het luchtvaartuig.

21. Hetgeen zich gemakkelijk kan voordoen, aangezien 'slechts' 31 landen (al dan niet met voorbehouden) partij zijn bij het Verdrag van Rome.
22. Vgl. Jansen 1990, p. 350; Van Mierlo 2001, par. 26.1.1 en 26.1.4.
23. Bij het beslag op niet te boek gestelde luchtvaartuigen ligt de overeenkomstige toepassing van art. 729d lid 1 eerste zin Rv voor de hand. Vgl. hieronder par. 5.2.
24. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 18. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.1.2. Art. 729 t/m 729c Rv waren oorspronkelijk geregeld in art. 770h t/m 770k Rv, welke bepalingen zijn ingevoerd bij wet van 4 november 1937, Stb. 1937, 207.
25. 'Ten aanzien van deze luchtvaartuigen zullen uitsluitend de algemene bepalingen in zake beslag van het W. v. B. Rv. gelden. Er bestaat immers naar het oordeel van ondergeteekenden geen aanleiding deze luchtvaartuigen te doen profiteren van de in het verdrag voorziene voordeelen, terwijl binnen het grondgebied van den Staat, welks nationaliteit die luchtvaartuigen bezitten, geen recht op overeenkomstige voordeelen voor Nederlandsche luchtvaartuigen bestaat.' Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 9.
26. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 18. De toelichting bij de regeling inzake het conservatoir beslag op schepen verwijst op haar beurt naar de regeling inzake het conservatoir beslag op onroerende zaken. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 17.
27. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 17-18.

### 3.3 Overeenkomstige toepasselijkheid van art. 584c tot en met 584e Rv

Art. 584a tot en met 584r Rv<sup>28</sup> (executoriaal beslag) zijn van toepassing op luchtvaartuigen die te boek staan in de openbare registers of in een 'verdragsregister'.<sup>29</sup> De openbare registers zijn, net als in art. 729 Rv, de openbare registers als bedoeld in afdeling 3.1.2 BW.<sup>30</sup> Met een *verdragsregister* wordt bedoeld een buiten Nederland gehouden register als bedoeld in art. I lid 1 van het (hiervoor genoemde) Verdrag van Genève.<sup>31</sup> Art. 729d lid 2 tweede zin Rv verklaart art. 584c tot en met 584e Rv van overeenkomstige toepassing.

Onduidelijk is of ook voor de overeenkomstige toepassing van deze bepalingen op grond van art. 729d lid 2 Rv de *extra* eis geldt dat bij een conservatoir beslag op een buitenlands luchtvaartuig het vliegtuig in een verdragsregister te boek dient te staan (art. 584d lid 2 Rv refereert bijvoorbeeld aan het Verdrag van Genève). In het geval van een conservatoir beslag op een buitenlands vliegtuig zou voor de toepasselijkheid van deze bepalingen dan een dubbele eis bestaan: het te boek gestelde luchtvaartuig zou kort gezegd de nationaliteit dienen te hebben van een staat, ten aanzien waarvan zowel het Verdrag van Rome als het Verdrag van Genève van kracht is.<sup>32</sup> Uit de (minimale) toelichting bij art. 729d lid 2 Rv blijkt niet dat dit de bedoeling van de wetgever is geweest. Zoals hiervoor (par. 3.2) uiteengezet, volgt uit de memorie van toelichting alleen dat de wetgever met art. 584d lid 2 Rv enkele praktische, aanvullende vereisten heeft willen stellen die aansluiten bij de bijzondere aard van het conservatoir beslag op luchtvaartuigen.<sup>33</sup> Om dezelfde redenen als hiervoor genoemd bij art. 729d en 729e Rv dient een redelijke wetsuitleg er mijns inziens toe te leiden dat art. 584c tot en met 584e Rv (via art. 729d lid 2 Rv) van overeenkomstige toepassing zijn op elk conservatoir beslag op een te boek gesteld luchtvaartuig, ongeacht de nationaliteit van het vliegtuig.<sup>34</sup>

28. Oorspronkelijk waren deze regels neergelegd in art. 20 t/m 40 Wet teboekgestelde Luchtvaartuigen (wet van 6 maart 1957, Stb. 1957, 72). Bij wet van 28 oktober 1991, Stb. 1991, 583 zijn zij aan het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering toegevoegd.
29. Zie Van Mierlo 2001, par. 26.1.1 en 26.1.4; T&C Rv, afd. 2.4.2, aant. 2. Vgl. o.a. art. 584b lid 1 en 584d lid 2 Rv.
30. Zie art. 8:1300 aanhef en onder d BW. Art. 584a Rv bepaalt dat de begripsbeschrijvingen in art. 8:1300 BW ook voor de afdeling inzake executoriaal beslag op en executie van luchtvaartuigen gelden. Zij gelden op grond van art. 729 lid 2 Rv eveneens voor de afdeling inzake het conservatoir beslag op luchtvaartuigen (art. 729 t/m 729e Rv).
31. Zie art. 8:1300 aanhef en onder a en c BW jo. art. 584a en 729 lid 2 Rv.
32. Het luchtvaartuig zou aldus niet alleen de nationaliteit dienen te hebben van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome van kracht is (zie hiervoor), maar ook in een verdragsregister (als bedoeld in het Verdrag van Genève) te boek dienen te staan.
33. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 17-18.
34. De overeenkomstige toepassing van de voorschriften voor het leggen van executoriaal beslag op luchtvaartuigen blijft beperkt tot art. 584c t/m 584e Rv. Art. 702 lid 1 Rv bepaalt dat een conservatoir beslag wordt gelegd met overeenkomstige toepassing van de voorschriften geldende voor het leggen van executoriaal beslag tot verhaal van een geldvordering op een goed van de soort als in beslag genomen wordt, tenzij de wet anders bepaalt. Uit art. 729d lid 2 Rv volgt dat slechts enkele bepalingen inzake het executoriaal beslag op luchtvaartuigen van overeenkomstige toepassing zijn op het conservatoir beslag op luchtvaartuigen. De hoofdregel van art. 702 lid 1 (jo. art. 734) Rv is daarom niet van toepassing.

#### 4 Beslagverboden

##### 4.1 Beslagverboden in art. 729a lid 1 en 703 Rv

Als een schuldeiser of eigenaar op een luchtvaartuig conservatoir beslag wil leggen, dient hij rekening te houden met beslagverboden.<sup>35</sup>

Art. 729a lid 1 Rv geeft bijzondere beslagverboden die rechtstreeks zijn ontleend aan art. 3 Verdrag van Rome. Uit de parlementaire geschiedenis van art. 770h tot en met 770k Rv (de voorlopers van art. 729 tot en met 729c Rv) blijkt dat het verdrag 'niet een eenvormige regeling van het beslag op luchtvaartuigen' is, maar het uitsluitend regels beoogt te stellen ten einde de luchtvaart te beschermen tegen 'het gevaar, verbonden aan het ongebreideld leggen van beslag op bepaalde, nader omschreven luchtvaartuigen'. Het verdrag beperkt zich er dan ook toe om in het belang van de internationale luchtvaart regels te geven die een beperking bevatten van de vatbaarheid van bepaalde luchtvaartuigen voor beslag. Verder bevat het verdrag enkele voorschriften voor het stellen van zekerheid om het leggen van beslag op een luchtvaartuig te verhinderen (zie thans art. 729b Rv, dat hier buiten beschouwing blijft<sup>36</sup>) en voorschriften om een waarborg (schadeplichtigheid) in het leven te roepen tegen het zonder grond leggen van beslag (zie thans art. 729c Rv, dat hier eveneens niet aan bod komt).<sup>37</sup> Volgens de memorie van toelichting ligt het zwaartepunt van het verdrag in het artikel waarin de categorieën van luchtvaartuigen zijn opgesomd die aan conservatoir beslag in de zin van het verdrag<sup>38</sup> zijn onttrokken (art. 3 Verdrag van Rome, art. 770i Rv (oud), thans art. 729a Rv).

Op grond van art. 729a lid 1 Rv zijn voor beslag niet vatbaar: (a) luchtvaartuigen die bij uitsluiting zijn bestemd voor de dienst van een vreemde staat, postvervoer daaronder begrepen, maar met uitsluiting van handelsvervoer; (b) luchtvaartuigen die daadwerkelijk in dienst zijn gesteld op een geregelde luchtlijn van openbaar vervoer en de daarvoor onontbeerlijke reserveluchtvaartuigen; en (c) elk ander luchtvaartuig dat dient

voor het vervoer van personen of zaken tegen betaling, wanneer het gereedstaat voor zulk vervoer te vertrekken. De beslagverboden gelden uitsluitend voor de in art. 729 Rv genoemde luchtvaartuigen.<sup>39</sup>

Dat het vliegtuig *bij uitsluiting bestemd* is voor de dienst van een vreemde staat (onder a), betekent dat een commercieel vliegtuig dat incidenteel is afgehuurd of gecharterd voor een vlucht ten behoeve van staatsdoeleinden daartoe niet behoort.<sup>40</sup> Voor het beslagverbod van art. 729a lid 1 Rv is niet van belang of het vliegtuig *eigendom* is van de desbetreffende staat. Evenmin is van belang of de staat die het vliegtuig *gebruikt* een verdragspartij is. Van belang is of het vliegtuig de nationaliteit van een verdragsstaat heeft en de bestemming die de desbetreffende staat aan het luchtvaartuig heeft gegeven.<sup>41</sup> Bij luchtvaartuigen bestemd voor de dienst van een vreemde staat kan worden gedacht aan militaire, politie-, douane-, regerings- en staatshoofdenluchtvaartuigen. Luchtvaartuigen die bij uitsluiting zijn bestemd voor postvervoer komen nauwelijks meer voor. Het merendeel van het reguliere postvervoer gebeurt via de geregelde luchtlijnen, die onder de bescherming onder b genoemd vallen.<sup>42</sup> De 'uitsluiting' die ziet op het handelsvervoer maakt conservatoir beslag mogelijk op commerciële luchtvaartuigen die toebehoren aan een genationaliseerde luchtvaartmaatschappij.<sup>43</sup>

Gaat het om luchtvaartuigen die zijn bestemd voor de openbare dienst van de Nederlandse Staat, dan is het beslagverbod van art. 729a lid 1 Rv niet van toepassing. Uit de parlementaire geschiedenis blijkt dat de wetgever van mening was dat een dergelijk beslagverbod reeds uit de wet volgde.<sup>44</sup> Thans dient daarbij te worden gedacht aan art. 703 Rv (en vergelijk art. 436 Rv), dat bepaalt dat beslag niet mag worden gelegd op

35. De uitzonderingen genoemd in art. 447 en 448 Rv zijn op het conservatoir beslag tot afgifte van een luchtvaartuig niet van toepassing. Art. 734 en 729d lid 2 Rv leiden beide afzonderlijk tot deze conclusie.

36. Art. 729b lid 1 Rv is ook van toepassing in het geval van een conservatoir beslag tot afgifte. Art. 729b lid 2 Rv is echter niet van toepassing bij revindicatoir beslag, omdat dit tweede lid 'alleen betrekking heeft op beslag wegens een schuldvordering en deze laatste bij revindicatoir beslag niet aanwezig is of daarbij geen rol speelt. De rechter zal daarbij dus de algemene rechtsbeginselen moeten in acht nemen.' Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 5. Anders (kennelijk): Jansen 1990, p. 351-352. Vgl. in de geest van art. 729b Rv, Rb. Haarlem 25 april 2003, ECLI:NL:RBHAA:2003:AI0059 (Air Anatolia/Eurocontrol). Zie voor een praktijkvoorbeeld van zekerheidsstelling, Vermeulen 2003, p. 40-41.

37. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 3-4; Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 8-9; Kamerstukken II 1986/87, 19 941, nr. 3, p. 1.

38. Daartoe valt overigens ook het invoeren van een retentierecht met betrekking tot een dergelijk luchtvaartuig. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 9. Art. 729a Rv zou derhalve de bevoegdheid ex art. 3:290 BW moeten beperken. Dit blijkt echter niet duidelijk uit de wet. Art. 8:1316 BW ontzegt aan de retentor alleen zijn voorrang ex art. 3:292 BW, maar (ten onrechte) niet zijn retentierecht als zodanig. Vgl. Rank-Berenschot 1995, p. 695 (sub 11); Crans, Polak & Blaak 2009, p. 625, noot 11; Diederiks-Verschoor 2012, p. 386, noot 148.

39. Vgl. o.a. Van Mierlo 2001, par. 26.1.4 (p. 486) en 26.4.

40. Zie Jansen 1990, p. 349; Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder a. Wordt het vliegtuig 'geregeld en met een zekere continuïteit' gebruikt voor staatsdoeleinden of voor postvervoer, dan valt het luchtvaartuig volgens Jansen ook onder het beslagverbod omwille van zijn 'bestemming'. Zie Jansen 1990, p. 349. Begrijp ik het goed, dan is Van Mierlo van mening dat in een dergelijk geval het vliegtuig onvatbaar is voor beslag, niet zozeer op grond van art. 729a lid 1 Rv, maar op grond van art. 703 Rv. Zie Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder a. Van Mierlo verwijst echter naar art. 703 Rv. Onder de openbare dienst in art. 703 Rv wordt ook de openbare dienst van een vreemde staat bedoeld. Art. 703 Rv spreekt slechts van 'bestemd voor de openbare dienst' (niet 'uitsluitend'); daarvan kan ook naar mijn mening inderdaad sprake zijn als het vliegtuig geregeld en met een zekere continuïteit wordt gebruikt voor staatsdoeleinden.

41. Zie Jansen 1990, p. 349. Anders: Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder a.

42. Zie Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder a.

43. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4. Vgl. Jansen 1990, p. 349; Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder a. Deze 'uitsluiting' is nodig, omdat in dergelijke gevallen (genationaliseerde luchtvaartuigen) ook het handelsvervoer tot de openbare dienst zou kunnen worden gerekend. Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4 spreekt in dit verband van 'Staatshandeldienst'. Gelet op de liberalisering van de postmarkt zou thans ook het postvervoer tot het handelsvervoer kunnen worden gerekend.

44. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4; Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 9. Art. 436 Rv geeft een vergelijkbaar beslagverbod voor executoriaal beslag. In Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 9 wordt opgemerkt dat het beslagverbod in (wat thans is) art. 729a lid 1 onder a Rv wordt beperkt tot de dienst 'van een vreemde Staat', omdat gelet op de voorhanden zijnde bepalingen in het Rv voor de dienst van de Staat der Nederlanden geen voorziening behoeft te worden getroffen.

goederen bestemd voor de openbare dienst. Dat algemeen beslagverbod geldt ook voor vliegtuigen. Het betreft bijvoorbeeld militaire, douane- en politieluchtvaartuigen.<sup>45</sup> Voor zover het beslagverbod van art. 703 Rv ook geldt voor luchtvaartuigen bestemd voor de openbare dienst van een vreemde staat,<sup>46</sup> vertoont het overlap met het beslagverbod van art. 729a lid 1 Rv.<sup>47</sup>

Ook onvatbaar voor beslag zijn luchtvaartuigen die daadwerkelijk in dienst zijn gesteld op een geregelde luchtlijn van openbaar vervoer ('lijndienst') en de daarvoor onontbeerlijke reserveluchtvaartuigen (onder b).<sup>48</sup> Het dient te gaan om de daadwerkelijke indienststelling; de enkele bestemming van het luchtvaartuig voor een geregelde luchtlijn is onvoldoende. Onder een geregelde luchtlijn wordt verstaan een reeks verkeersvluchten tussen twee of meer vaste punten, waaraan het publiek tegen betaling kan deelnemen en welke vluchten plaatsvinden volgens een gepubliceerde dienstregeling of met een zodanige regelmaat of frequentie dat de vluchten een duidelijk herkenbare systematische reeks vormen.<sup>49</sup> Van een geregelde luchtlijn is bijvoorbeeld geen sprake bij chartervluchten, bij luchtvaartuigen die worden gebruikt als luchttaxi en bij privévluchtvaartuigen van ondernemingen die lijndiensten uitvoeren voor werknemers (aangezien zij niet openstaan voor het publiek). Het Hof Amsterdam<sup>50</sup> oordeelde in 1993 dat het beslagverbod op het destijds onderhavige geval niet van toepassing was. Het hof oordeelde daartoe onder meer (mijns inziens terecht) dat het beslagverbod dient te worden uitgelegd in het licht van een veranderde maatschappij, en dat thans de immuniteit beperkt dient te worden opgevat omdat er inmiddels een wereldomspannend netwerk bestaat van luchtvaartverbindingen. Ook was van belang dat het vluchtschema van het vliegtuig niet werd nageleefd en het vliegtuig onregelmatig op Schiphol arriveerde,<sup>51</sup> en dat kort voor de landing en beslaglegging het vliegtuig als chartervlucht was aangemeld.

De laatste categorie beslagverboden wordt gevormd door elk luchtvaartuig dat dient voor het vervoer van personen of zaken tegen betaling, wanneer het gereedstaat voor zulk ver-

voer te vertrekken (onder c).<sup>52</sup> Door de toevoeging zijn bijvoorbeeld zakenvliegtuigen van het beslagverbod uitgezonderd. Bij 'gereedstaan voor vertrek' wordt meestal aangenomen dat het luchtvaartuig op het punt dient te staan om te vertrekken. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als de deuren van het luchtvaartuig worden gesloten of als het luchtvaartuig afkoppelt van de pier (of de startblokken worden weggehaald), maar niet als het vluchtplan nog niet is ingediend bij de luchtvaartautoriteiten of als de bemanning ten tijde van de beslagname nog niet aan boord is.<sup>53</sup> Gaat het om een luchtvaartuig dat slechts enkele uren op de luchthaven zal verblijven waar de inbeslagneming zal plaatsvinden, dan dient het beslag (zekerheidshalve) zo snel mogelijk nadat het luchtvaartuig is geland, te worden gelegd.<sup>54</sup>

#### 4.2 Uitzondering in art. 729a lid 2 Rv en afwijkende bedingen

De beslagverboden van art. 729a lid 1 Rv zijn niet van toepassing ten aanzien van een beslag dat wordt gelegd ter zake van de terugvordering van een *ontvreemd* luchtvaartuig, aldus art. 729a lid 2 Rv.<sup>55</sup> Deze bepaling is gegrond op art. 3 lid 2 Verdrag van Rome, dat bepaalt dat de beslagverboden niet van toepassing zijn ten aanzien van conservatoir beslag dat wordt gelegd door de eigenaar die door een *onrechtmatige daad* het bezit van zijn luchtvaartuig is ontnomen. In de parlementaire geschiedenis bij de invoering van de voorganger van art. 729a lid 2 Rv (zijnde art. 770i lid 2 Rv) is opgemerkt dat wat betreft de redactie van de bepaling ('ontvreemd') is aangesloten bij art. 2014 lid 2 BW (oud), de voorloper van het huidige art. 3:86 lid 3 BW (bescherming tegen beschikkingsonbevoegdheid bij een gestolen roerende zaak).<sup>56</sup> Daaruit volgt, kort gezegd, dat art. 729a lid 2 Rv in beginsel geen betrekking heeft op een conservatoir beslag tot afgifte van een luchtvaartuig in het kader van een revindicatie na beëindiging van een

45. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.4.3.

46. Onder het begrip 'openbare dienst' is mede begrepen de openbare dienst van een vreemde staat. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder a.

47. Vgl. ook noot 40.

48. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4.

49. Vgl. o.a. de definities van geregelde luchtlijn in art. 2 Richtlijn van de Raad van 25 juli 1983 betreffende de toelating van geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van reizigers, post en goederen tussen de Lid-Staten (Richtlijn 83/416/EEG) en art. 2 Verordening (EEG) nr. 2343/90 van de Raad van 24 juli 1990 betreffende de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot geregelde intracommunautaire luchtdiensten en de verdeling van de passagierscapaciteit tussen luchtvaartmaatschappijen op geregelde luchtdiensten tussen Lid-Staten. Vgl. voorts de (nadere) definitie van geregelde internationale luchtdienst in art. 6 Verdrag van Chicago (1948), zoals vermeld in Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder b.

50. Zie Hof Amsterdam 9 december 1993, S&S 1994, 91 (ZAS/Intair). Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder b; Diederiks-Verschoor 2012, p. 387.

51. Daaraan deed niet af dat op de dag van het beslag een vlucht in overeenstemming met het schema werd uitgevoerd, aldus het hof. Onder de gegeven omstandigheden is met het beslag geen ernstige belemmering voor de regelmaat van de luchtdienst tussen Egypte en Nederland in het leven geroepen.

52. Behalve ingeval het beslag wordt gelegd voor een schuld, aangegaan ten behoeve van de reis, welke het luchtvaartuig op het punt staat te ondernemen of voor een vordering, welke tijdens de reis is ontstaan, aldus art. 729a onder c Rv. De uitzondering is bij conservatoir beslag tot afgifte niet van toepassing en blijft derhalve buiten beschouwing.

53. De beslagrechter te Brugge oordeelde in 1990 dat van een beslagverbod zoals bedoeld in art. 729a lid 1 onder c Rv geen sprake was in een geval waarin het beslag was gelegd om 15.20 uur en het vliegtuig zou vertrekken om 17.00 uur, en waar ten tijde van het beslag het vliegtuig onbemand was. Zie Beslagrechter Brugge 8 juni 1990, ongepubliceerd (ZAS/Avia Trading), genoemd in W.H. van Baren, Recent Aviation Case Law from the Benelux, Air & Space Law (18), 1993, nr. 1, p. 34. Vgl. voorts Van Mierlo 2001, par. 26.4.1 onder c.

54. Dit zal ook de voorkeur hebben van het luchthavenpersoneel en de luchthavenpolitie, die belast zullen zijn met het opvangen van de gestrande reizigers.

55. De regel dient ook te gelden met betrekking tot het beslagverbod van art. 703 Rv.

56. Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 9. Eerder werd nog opgemerkt: 'Het tweede lid zal geen toelichting behoeven.' Zie Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4.

huurovereenkomst.<sup>57</sup> In de literatuur wordt dit ook aangenomen.<sup>58</sup>

In de praktijk wordt in huurovereenkomsten het beding opgenomen dat als de huurder na de opzegging van de huurovereenkomst weigert het luchtvaartuig terug te geven, sprake is van een onrechtmatige daad als bedoeld in art. 3 lid 2 Verdrag van Rome dan wel ontvreemding in de zin van art. 729a lid 2 Rv. Het is de vraag of een dergelijk beding rechtsgeldig is.<sup>59</sup> De bescherming tegen het gevaar verbonden aan het leggen van beslag op bepaalde luchtvaartuigen vormt het hoofddoel van het Verdrag van Rome en de beslagverboden vormen het zwaartepunt daarvan.<sup>60</sup> Met het beding omzeilen partijen (dwingendrechtelijke) beslagverboden, die in het algemeen belang zijn opgesteld<sup>61</sup> en, zoals hiervoor uiteengezet, de kern van de verdragsbepalingen vormen, zo kan worden betoogd. Daar staat tegenover dat uit art. 4 lid 1 Verdrag van Rome lijkt te volgen dat de houder van het luchtvaartuig ervoor kan kiezen zich niet op de onvatbaarheid van het luchtvaartuig voor beslag te beroepen.<sup>62</sup> Deze bepaling biedt mogelijk een aanknopingspunt voor het standpunt dat een beslagverlof kan worden verleend als sprake is van een conservatoir beslag tot afgifte en de huurovereenkomst een dergelijk beding bevat. Het is echter onduidelijk hoe een rechter hiermee zal omgaan. Zekerheidshalve verdient het daarom de aanbeveling om in

het verzoekschrift (ook) te beargumenteren waarom de beslagverboden in de eerste plaats niet van toepassing zijn.<sup>63</sup>

De beslagverboden van art. 729a lid 1 Rv zijn niet van toepassing in faillissement, aldus art. 7 Verdrag van Rome. Is de huurder eenmaal gefailleerd, dan kan de eigenaar conservatoir beslag tot afgifte leggen, ongeacht de status van het vliegtuig.<sup>64</sup>

## 5 Beslaglegging

### 5.1 Inleiding

Zoals hiervoor betoogd in paragraaf 3, ligt het op grond van de parlementaire geschiedenis voor de hand om aan art. 729d en 729e Rv een breder toepassingsbereik toe te kennen en deze bepalingen van toepassing te laten zijn op elk conservatoir beslag op een luchtvaartuig, ongeacht de nationaliteit van dat vliegtuig. Deze stelling wordt hieronder nader uitgewerkt aan de hand van een aantal toepasselijke bepalingen.

### 5.2 Bevoegde rechter

Ex art. 700 lid 1 Rv is voor het verlenen van verlof tot het leggen van conservatoir beslag op zaken bevoegd de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen welke rechtsgebied zich één of meer van de betrokken zaken bevinden. Bevindt het luchtvaartuig zich bijvoorbeeld op Schiphol op het moment dat het verlof wordt gevraagd, dan is op grond van deze bepaling de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland<sup>65</sup> bevoegd. Is het luchtvaartuig niet op de luchthaven aanwezig, maar wordt het wel verwacht op het moment dat het verlof wordt gevraagd, dan schiet art. 729d Rv te hulp.

Art. 729d lid 1 Rv bepaalt dat tot het geven van verlof tot het leggen van conservatoir beslag op luchtvaartuigen mede bevoegd is de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen welke rechtsgebied het luchtvaartuig wordt *verwacht*. Art. 728 lid 1 Rv kent eenzelfde bepaling voor het conservatoir beslag op schepen.<sup>66</sup> Blijkens de parlementaire geschiedenis gelden voor art. 729d Rv dezelfde overwegingen als voor art. 728 Rv. Ter toelichting op die bepaling is opgemerkt dat rekening moet worden gehouden met het feit dat op het tijdstip van het verzoek tot het leggen van conservatoir beslag het schip varende is en zich wellicht nog niet eens binnen de Nederlandse territoriale wateren bevindt.<sup>67</sup> Aldus 'wordt aangesloten bij de eisen van het commercieel verkeer en de mogelijke verhaalsnood van schuldeisers door mede bevoegd te ver-

57. Art. 3:86 lid 3 BW bevat een uitzondering op de regel van art. 3:86 lid 1 BW, dat een verkrijger te goeder trouw van een roerende zaak, niet-registergoed wordt beschermd tegen de beschikkingsonbevoegdheid van de vervreemder (vgl. art. 3:84 lid 1 BW). De uitzondering in art. 3:86 lid 3 BW heeft (alleen) betrekking op diefstal, en bijvoorbeeld niet op verduistering. Hoewel de reikwijdte van art. 2014 lid 2 BW (oud) ruimer is dan die van art. 3:86 lid 3 BW – art. 2014 lid 2 BW (oud) had naast 'ontvreemding' ook betrekking op (onvrijwillig bezits)verlies – werd ook ten aanzien van art. 2014 lid 2 BW (oud) aangenomen dat de rechthebbende zich op deze bepaling niet kon beroepen als hij de zaak in handen van een ander had gegeven, bijvoorbeeld door de zaak te verhuren of in bruikleen te geven. Zie N.v.W., Parl. Gesch. Boek 3 (Inv. 3, 5 en 6), p. 1222 e.v.; Asser/Mijnssen & De Haan 3-I, Deventer: Kluwer 2006, nr. 341; J.W. Wagenaar, Art. 3:86 BW en verduistering, WPNR (2004) 6603; A.F. Salomons, 2014 tot 1950. De geschiedenis tot 1950 van de vertrouwensbescherming bij overdracht van roerende zaken door een beschikkingsonbevoegde (diss. Amsterdam UvA), Deventer: Kluwer 1997.

58. Zie bijv. (zonder nadere motivering) Van Mierlo 2001, par. 26.4.2; Jansen 1990, p. 351.

59. Anders: Van Mierlo 2001, par. 26.4.2, die van mening is dat een dergelijk beding geoorloofd is.

60. Vgl. Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 3-4.

61. Zie Kamerstukken II 1986/87, 19 941, nr. 3, p. 1-2; Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4.

62. Art. 4 lid 1 Verdrag van Rome bepaalt: 'Indien het beslag niet verboden is of wanneer, bij onvatbaarheid van het luchtvaartuig voor beslag, de houder zich daarop niet beroept, belet een voldoende zekerheidstelling het conservatoir beslag; de zekerheidstelling geeft recht op onmiddellijke opheffing.' Vgl. ook Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 4. De tekst van art. 729b lid 1 Rv wijkt op dit punt af van de verdragstekst. De wetgever heeft in Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 6, p. 9 volstaan met de volgende toelichting: 'De eerste twee leden van [art. 729b Rv; JWAB] stemmen in wezen overeen met artikel 4 van het Verdrag. Het eerste lid is echter eenvoudiger geredigeerd.'

63. Vgl. Kamerstukken II 1936/37, 329, nr. 3, p. 5: '(...) bovendien kunnen zich gevallen voordoen, waarin het niet buiten twijfel is, dat het betrokken luchtvaartuig onder de omschrijving van artikel 3 van het verdrag [= art. 729a lid 1 Rv; JWAB] valt.'

64. Behoudens een afgekondigde afkoelingsperiode (art. 63a Faillissementswet (Fw)). Betreft het een conservatoir verhaalsbeslag, dan is beslag niet mogelijk op grond van art. 33 Fw.

65. Vóór de herindeling van de gerechtelijke kaart was de Rechtbank Haarlem bevoegd.

66. Art. 728 lid 1 Rv: 'Tot het geven van verlof tot het leggen van conservatoir beslag op schepen is mede bevoegd de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen welke rechtsgebied het schip wordt verwacht.' Zie over deze bepaling HR 11 september 1998, NJ 1999, 363 (Corviglia), en vgl. daarover o.a. de beantwoording van een lezersvraag door A.J. van der Meer in BER 2013, nr. 3, p. 30.

67. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 17.

klaren de voorzieningenrechter van de rechtbank van de plaats van bestemming van het luchtvaartuig.<sup>68</sup> De bepaling komt bijvoorbeeld van pas als de beslaglegger en de beslagene beiden hun woonplaats in het buitenland hebben, bijvoorbeeld in het geval dat de eigenaar en beslaglegger Iers is en de huurder en beslagene Italiaans en het vliegtuig op Schiphol wordt verwacht.

Uit een letterlijke lezing van art. 729d jo. 729d lid 1 Rv volgt dat de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen welker rechtsgebied het luchtvaartuig wordt verwacht, alleen bevoegd is als het beslagverlof betrekking heeft op een in de openbare registers te boek staand luchtvaartuig of een luchtvaartuig van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome van kracht is. Omdat art. 729d lid 1 Rv niet is te herleiden tot het Verdrag van Rome dient een dergelijke beperking geen redelijk doel. De bepaling is opgenomen onder verwijzing naar de regeling inzake het conservatoir beslag op schepen, die in dit opzicht geen beperkingen kent. Ook in het geval derhalve dat het beslagverzoek betrekking heeft op een luchtvaartuig dat geregistreerd staat in een niet-verdragsstaat (en het luchtvaartuig zich ten tijde van het vragen van het verlof nog niet op Nederlandse bodem bevindt), dient de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen welker rechtsgebied het luchtvaartuig wordt verwacht, zich bevoegd te verklaren tot het geven van verlof tot het leggen van conservatoir beslag op het luchtvaartuig.<sup>69</sup> Uit rechtspraak blijkt dat de voorzieningenrechter zich in de praktijk ook bevoegd acht om in een dergelijk geval het beslagverlof te verlenen.<sup>70</sup>

### 5.3 (Geen) vrees voor verduistering

Wordt conservatoir beslag tot afgifte van een luchtvaartuig gelegd, dan hoeft geen vrees voor verduistering te worden gesteld. Het volgt uit art. 734 lid 4 Rv, dat bepaalt dat bij een conservatoir beslag tot afgifte vrees voor verduistering niet hoeft te worden gesteld. Het volgt ook uit art. 729d lid 1 Rv, dat bepaalt dat art. 711 lid 1 Rv niet van toepassing is. De eis van vrees voor verduistering is niet op zijn plaats, nu wegens de grote mobiliteit van schepen tot uitgangspunt moet worden genomen dat een dergelijke vrees mag worden verondersteld; volgens de wetgever geldt hetzelfde voor luchtvaartuigen.<sup>71</sup> Deze overweging geldt uiteraard voor *alle* luchtvaartuigen. Ook ten aanzien van deze bepaling dient het toepas-

singsbereik ruimer te zijn dan de luchtvaartuigen genoemd in art. 729 lid 1 Rv.<sup>72</sup>

### 5.4 Inbeslagneming

Nadat het beslagverlof is verkregen, kan de deurwaarder overgaan tot het leggen van het conservatoir beslag.<sup>73</sup> Art. 729d lid 2 Rv verklaart art. 584c lid 1 Rv van overeenkomstige toepassing. Uit art. 584c lid 1 jo. art. 729d lid 2 Rv volgen de formaliteiten voor het leggen van het conservatoir beslag. Daaruit volgt dat, anders dan bijvoorbeeld het geval is bij het beslag op roerende zaken die geen registergoederen zijn, het conservatoir beslag op luchtvaartuigen niet wordt gelegd bij exploit, maar bij een proces-verbaal (net zoals bij schepen, vergelijk art. 728 lid 2 Rv). Art. 584c lid 1 Rv bepaalt<sup>74</sup> wat het proces-verbaal 'behalve de gewone formaliteiten' op straffe van nietigheid dient in te houden. Toegepast op het conservatoir beslag volgt daaruit dat het proces-verbaal 'behalve de gewone formaliteiten' ten eerste dient te vermelden: de voornaam, naam en woonplaats van de beslaglegger en de naam en woonplaats van de beslagene (onder a); het verlof van de voorzieningenrechter<sup>75</sup> uit hoofde waarvan het beslag wordt gelegd (onder b); de vordering waarvoor het beslag wordt gelegd, hetgeen bij een

72. In het verzoekschrift zal de vordering moeten worden vermeld waarvoor het beslag wordt gelegd (vgl. art. 584c lid 1 onder c jo. art. 729d lid 2 Rv). Die vordering is de vordering tot afgifte van het luchtvaartuig. Een dergelijke (goederenrechtelijke dan wel verbintenisrechtelijke) vordering zal echter pas ontstaan, nadat de huurovereenkomst is opgezegd. Op het moment dat de leasemaatschappij het verzoek indient tot het leggen van het conservatoir beslag tot afgifte van het luchtvaartuig zal de huurovereenkomst tussen de leasemaatschappij en de desbetreffende luchtvaartmaatschappij (veelal) nog bestaan. De leasemaatschappij is pas bevoegd tot opeising ('revindicatie') van het luchtvaartuig na opzegging van de huurovereenkomst. Immers, pas na de beëindiging daarvan kan worden gesteld dat de luchtvaartmaatschappij het luchtvaartuig 'zonder recht' houdt, zoals bedoeld in art. 5:2 BW. Is de luchtvaartmaatschappij in verzuim (*default*) met het voldoen van de huurtermijnen, dan zal dit in de regel een grond voor opzegging van de huurovereenkomst zijn en zal daarin een grond tot opeising van het luchtvaartuig gelegen zijn. De leasemaatschappij kan de huurovereenkomst gelijktijdig met het leggen van het beslag beëindigen en kan daarvan in het verzoekschrift melding maken. Om het voornemen tot opzegging kracht bij te zetten kan de beslaglegger een concept van de opzeggingsbrief (*notice of termination*) als bijlage voegen bij het verzoekschrift. Betreft het conservatoir beslag een te boek staand luchtvaartuig en was de huurovereenkomst voor ten minste zes maanden gesloten, dan kan een zakelijk huurrecht zijn gevestigd, bestaand in het recht van de houder (de luchtvaartmaatschappij) tot gebruik van het luchtvaartuig (art. 8:1309 lid 1 BW). Op een dergelijke huurovereenkomst zijn (afgezien van art. 7:226 BW) de bepalingen van huur van (roerende) zaken van titel 7.4 BW van toepassing. Vgl. art. 8:1309 lid 3 BW. Is sprake van een dergelijk zakelijk huurrecht, dan gelden voor de opzegging daarvan dezelfde regels als voor de opzegging van een normale huurovereenkomst.

73. Zie voor een verslag uit de deurwaarderspraktijk, Vermeulen 2003, p. 40-43.

74. Vgl. voor het begrip 'behalve de gewone formaliteiten', o.a. art. 440 lid 1, 474c lid 1, 475 en 479i Rv. Toegepast op het proces-verbaal kan worden gedacht aan (a) de datum, (b) de voornaam, naam en woonplaats van de deurwaarder, (c) de plaats waar het proces-verbaal is opgemaakt (gelet op art. 584c lid 1 Rv, de plaats waar het luchtvaartuig zich bevindt), (d) de ondertekening door de deurwaarder en (e) een opgave van de kosten. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.6.2 (p. 506).

75. Zie de tweede zin van art. 702 lid 1 Rv. Art. 584c lid 1 onder c Rv noemt de (executoriale) titel uit hoofde waarvan het beslag wordt gelegd.

68. T&C Rv, art. 729d, aant. 1.

69. Kennelijk anders: Van Mierlo 2001, par. 26.1.4.

70. Zie Rb. Haarlem (vz.) 2 augustus 2012, zaaknr. 194733, rolnr. 12-532 (ongepubliceerd). Voor de goede orde zij vermeld dat de auteur als advocaat bij het beslagverzoek betrokken is geweest.

71. Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 961, nr. 3, p. 17-18.

conservatoir beslag tot afgifte de vordering tot afgifte<sup>76</sup> zal zijn (onder c); en een keuze van woonplaats ten kantore van de deurwaarder die het beslag legt en, desgewenst, in Nederland ten kantore van een advocaat (onder f).

Anders dan bijvoorbeeld het geval is bij het beslag op roerende zaken die geen registergoederen zijn, dient de deurwaarder ook te vermelden wat hij in beslag neemt. In het bijzonder dient hij in het proces-verbaal de 'kentekenen' van het luchtvaartuig te vermelden, alsmede een korte aanduiding van de inhoud van het bewijs van inschrijving in het nationaliteitsregister, bedoeld in art. 29 van het (hiervoor genoemde) Verdrag van Chicago, dan wel de vermelding dat dit hem, deurwaarder, bij navraag niet is vertoond (onder e). Onder het kenteken dient te worden verstaan het *nationaliteitskenmerk* en het *inschrijvingskenmerk* als bedoeld in art. 3.2 lid 1 WLv, alsmede het boekingsnummer.<sup>77</sup> Betreft het een Nederlands te boek gesteld luchtvaartuig, dan bestaat het nationaliteitskenmerk uit de letter P en H en het inschrijvingskenmerk uit een groep van drie letters en worden beide kenmerken door een koppeltken verbonden. Het nationaliteitskenmerk en het inschrijvingskenmerk zijn meestal op duidelijk leesbare wijze op de buitenkant van het luchtvaartuig aangebracht. Omdat de deurwaarder het beslag legt op de plaats waar het luchtvaartuig zich bevindt, zal hij (bij een conservatoir beslag) op eenvoudige wijze het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk kunnen achterhalen. Het boekingsnummer is het nummer waaronder het verzoek tot de teboekstelling van het luchtvaartuig in de openbare registers (zoals bedoeld in art. 8:1300 onder d BW) is ingeschreven.<sup>78</sup> Bij het beslag op een buitenlands vliegtuig ligt voor de hand om (indien voorhanden) een vergelijkbaar registratienummer in het proces-verbaal te vermelden. Bij een conservatoir beslag tot afgifte zal de eigenaar bekend zijn met de 'kentekenen' van het luchtvaartuig. De kentekenen worden in het verzoekschrift vermeld en vooraf aan de deurwaarder doorgegeven.<sup>79</sup>

Naast de bedoelde kentekenen kunnen ook de andere, bekende gegevens van het luchtvaartuig in (het verzoekschrift en) het proces-verbaal worden vermeld. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan (1) het type en jaar van de bouw van het luchtvaartuig, (2) het serie- of fabrieksnummer, zo het luchtvaartuig dat heeft, met de aanduiding van de plaats waar dit nummer in het luchtvaartuig is aangebracht, en (3) het aantal motoren, het type, het vermogen en de fabrikant van elke motor, alsmede het fabrieksnummer daarvan met de aanduiding van de plaats waar dit nummer is aangebracht (vergelijk art. 92 lid 2 onder e Kadasterwet).

Het proces-verbaal dient ten slotte te bevatten het adres van de 'in artikel III, eerste lid, van het Verdrag van Genève bedoelde dienst' (onder e). Met deze dienst wordt bedoeld de Rijksdienst van het Kadaster en de Openbare Registers in

Nederland dat belast is met het houden van de openbare registers als bedoeld in art. 8:1300 onder d BW of de (vergelijkbare) dienst in het desbetreffende buitenland die belast is met het openbare register in dat land (een 'verdragsregister'). Het desbetreffende adres behoort te zijn aangetekend op het in art. 584c lid 1 onder d Rv genoemde bewijs van inschrijving in het nationaliteitsregister.

Op grond van art. 584c lid 2 Rv kan de deurwaarder zich doen bijstaan door een of twee getuigen. In dat geval dient hij hun naam en woonplaats in het proces-verbaal te vermelden en dienen de getuigen het proces-verbaal mede te ondertekenen.

Zoals hiervoor betoogd, dienen art. 729d en 729e Rv voor alle conservatoire beslagen op een vliegtuig te gelden en niet beperkt te blijven tot de conservatoire beslagen op de vliegtuigen genoemd in art. 729 Rv. Het leidt onder andere tot overeenkomstige toepassing van de genoemde bepalingen art. 584c lid 1 en 2 Rv. Wordt conservatoir beslag gelegd op een buitenlands luchtvaartuig dat niet in een verdragsregister (een buiten Nederland gehouden register als bedoeld in art. I lid 1 Verdrag van Genève) staat ingeschreven, dan dient het voorschrift van art. 584c lid 1 onder e Rv zo veel mogelijk overeenkomstig te worden toegepast. Dit betekent dat de deurwaarder op grond van art. 729d lid 2 jo. art. 584c lid 1 onder e Rv het adres van de dienst die belast is met het openbare register waarin het luchtvaartuig staat geregistreerd, dient te vermelden.<sup>80</sup>

### 5.5 Vliegverbod en inbewaringgeving

Na de inbeslagneming neemt de deurwaarder de nodige maatregelen om vertrek van het (te boek gestelde) luchtvaartuig te beletten (art. 584c lid 3 eerste zin jo. art. 729d lid 2 Rv). In de praktijk betekent dit dat, indien het beslag plaatsvindt op de luchthaven Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)<sup>81</sup> een vliegverbod (of 'startverbod') afgeeft. Als gevolg daarvan kan het luchtvaartuig geen vluchten meer uitvoeren. Het verdient de aanbeveling om de Koninklijke Marechaussee (KMar) en de LVNL zo mogelijk tijdig te betrekken bij het leggen van het beslag.<sup>82</sup>

Het luchtvaartuig kan (indien mogelijk) worden opgeslagen in een hangar op de luchthaven of worden verplaatst naar een ander platform. De deurwaarder is (direct) na de inbeslagneming echter ook gerechtigd het luchtvaartuig of enig onderdeel daarvan in gerechtelijke bewaring te geven, waartoe hij tot

76. Zie over deze vordering nader voetnoot 72.

77. Zie art. 22 lid 1 en 92 lid 1 Kadasterwet. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.2.2.

78. Art. 22 lid 1 onder d en 92 lid 2 onder g Kadasterwet.

79. Bij conservatoir verhaalsbeslag kan dit anders liggen, vgl. Van Mierlo 2001, 26.2.2.

80. Voor zover sprake is van een dergelijke dienst en/of een dergelijk openbaar register is. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.1.3 en 26.6.2 (p. 509-510) met betrekking tot het geval waarin conservatoir beslag wordt gelegd op een luchtvaartuig van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien van welke het Verdrag van Rome van kracht is (art. 729 Rv), maar dat niet teboekstaat in een verdragsregister. In dat geval is volgens Van Mierlo wenselijk dat, anders dan volgt uit de letterlijke tekst van de wet, het adres van de bewaarder van dat register in het proces-verbaal wordt vermeld.

81. De LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan en 'is voor civiele luchtverkeersaangelegenheden de schakel tussen de overheid en alle overige partijen die bij luchtverkeersleiding betrokken zijn'. Zie <www.lvnl.nl>, alsmede de Wet Luchtvaart.

82. Bij kleinere vliegtuigen kan ook worden gedacht aan andere maatregelen, zoals het 'aan de ketting leggen' van het vliegtuig. Vgl. daarover o.a. Van Mierlo 2001, par. 26.8.



verplaatsing binnen Nederland mag overgaan (art. 584c lid 3 tweede zin jo. art. 729d lid 2 Rv). Het luchtvaartuig wordt dan naar de (gerechtelijke) bewaarder gevlogen, bijvoorbeeld Fokker Aircraft Services B.V.<sup>83</sup> In het geval daadwerkelijk tot gerechtelijke bewaarneming wordt overgegaan, dient de directeur of een (andere) gevolmachtigde namens de bewaarder (bv) ter plaatse op de luchthaven het toestel symbolisch in ontvangst te nemen. Dit zal tevens in het proces-verbaal van bewaarneming worden vermeld. Naast de deurwaarder zal ook voor deze persoon (tijdig) een aanvraag moeten worden ingediend om toegang tot de luchthaven te krijgen.

Art. 445 tweede zin en 446 lid 2 Rv zijn van overeenkomstige toepassing (art. 584c lid 3 derde zin jo. art. 729d lid 2 Rv). Uit deze bepalingen volgt dat de bewaring dient te geschieden ten name van de deurwaarder onder vermelding van het beslag, van de beslaglegger en van de beslagene en dat de deurwaarder van de inbewaringgeving een afzonderlijk proces-verbaal opmaakt, dat binnen drie dagen na de inbewaringgeving wordt betekend aan de beslagene en aan de bewaarder.<sup>84</sup>

Ook ten aanzien van deze bepalingen dient het toepassingsbereik ruimer te zijn dan de luchtvaartuigen genoemd in art. 729 lid 1 Rv.

#### 5.6 Inschrijving/berichtgeving en betekening

Is het conservatoir beslag op het luchtvaartuig gelegd, dan dient dit (uiteindelijk) te worden ingeschreven in het openbare register waarin het luchtvaartuig staat geregistreerd en dient het te worden betekend aan de beslagene. Dit volgt uit art. 729d lid 2 jo. art. 584d Rv.

Wanneer het conservatoir beslag is gelegd op een luchtvaartuig dat te boek staat in de (Nederlandse) openbare registers, zal het proces-verbaal van inbeslagneming daarin worden ingeschreven, aldus art. 584d lid 1 (jo. art. 729d lid 2) Rv.

Wanneer beslag is gelegd op een in een verdragsregister te boek staand luchtvaartuig, zendt de deurwaarder een door hem gewaarmerkt afschrift van het proces-verbaal ten spoedigste rechtstreeks aangetekend en zo mogelijk per luchtpost naar de in art. III lid 1 Verdrag van Genève bedoelde dienst, alsmede aan de bewaarder van het nationaliteitsregister waar het luchtvaartuig is ingeschreven (art. 729d lid 2 jo. art. 584d lid 1 Rv). Wordt conservatoir beslag gelegd op een buitenlands luchtvaartuig dat niet in een verdragsregister staat ingeschreven, dan dient het voorschrift van art. 584c lid 1 onder e Rv naar mijn mening overeenkomstig te worden toegepast.<sup>85</sup> Het verdient de voorkeur dat de deurwaarder de beslaglegging

bericht aan de bewaarder van het nationaliteitsregister respectievelijk teboekstellingsregister van het desbetreffende land.<sup>86</sup>

Art. 584d lid 3 Rv vermeldt dat 'in elk geval' het proces-verbaal van beslag op straffe van nietigheid binnen drie dagen na het leggen daarvan aan de geëxecuteerde (lees: beslagene) zal worden betekend. Bevindt de beslagene zich in de Europese Unie, dan dient betekening plaats te vinden overeenkomstig de Betekeningverordening.<sup>87</sup>

Ook met betrekking tot deze bepalingen dient te gelden dat zij van (overeenkomstige) toepassing zijn op alle conservatoire beslagen op te boek gestelde luchtvaartuigen, ongeacht hun nationaliteit, en niet alleen op conservatoire beslagen op luchtvaartuigen, zoals bedoeld in art. 729 Rv.

Is een conservatoir beslag tot afgifte met succes gelegd, dan kan bijvoorbeeld door middel van een kort geding een executoriale titel worden verkregen, opdat daadwerkelijke afgifte aan de eigenaar geëffectueerd kan worden.<sup>88</sup>

#### 5.7 Blokkerende werking van het beslag

Het conservatoir beslag heeft als rechtsgevolg dat een vreemding, bezwaring of onderbewindstelling, tot stand gebracht na de inschrijving in de openbare registers, niet tegen de beslaglegger of de koper ter executie kan worden ingeropen, wanneer deze totstandbrenging geschiedde door de geëxecuteerde, terwijl hij kennis droeg van het beslag (art. 584e jo. art. 729d lid 2 Rv). Anders dan bijvoorbeeld in geval van een conservatoir beslag op roerende zaken die geen registergoederen zijn, treedt de blokkerende werking<sup>89</sup> niet meteen op na de beslaglegging, maar eerst nadat het beslag is ingeschreven in de openbare registers én de beslagene kennis heeft gekregen van het beslag. De regeling wijkt daarmee ook af van die ten aanzien van onroerende zaken, waarbij de blokkerende werking (zonder meer) intreedt na inschrijving van het proces-verbaal in de openbare registers. Dat laatste zal in de praktijk betekenen dat deze werking pas intreedt na de betekening van het beslag overeenkomstig art. 584d lid 3 jo. art. 729d lid 2 Rv. Uit de woorden van art. 584e Rv blijkt dat het dient te gaan om de subjectieve kennis van de beslagene. De blokkerende werking heeft ook gevolgen voor het aangaan van een huur-

83. Vgl. over de kosten van bewaarneming, Van Mierlo 2001, par. 26.8.2.

84. Om te voorkomen dat het luchtvaartuig vertrekt (ondanks het vliegverbod) kan het proces-verbaal van inbeslagneming en/of inbewaringgeving zekerheidshalve worden betekend aan de toezichthouder ter plaatse, zoals op Schiphol de Havenmeester Schiphol Airport Authority.

85. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.1.3 en 26.6.2 (p. 509-510) met betrekking tot het geval waarin conservatoir beslag wordt gelegd op een luchtvaartuig van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome van kracht is (art. 729 Rv), maar dat niet te boek staat in een verdragsregister.

86. Voor zover sprake is van een dergelijke dienst en/of een dergelijk openbaar register. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.1.3 en 26.6.2 (p. 509-510) met betrekking tot het geval waarin conservatoir beslag wordt gelegd op een luchtvaartuig van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome van kracht is (art. 729 Rv), maar dat niet te boek staat in een verdragsregister. In dat geval is volgens Van Mierlo wenselijk dat, anders dan volgt uit de letterlijke tekst van de wet, het adres van de bewaarder van dat register in het proces-verbaal wordt vermeld.

87. Zie Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of in handelszaken (de betekening en de kennisgeving van stukken), en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 van de Raad, PbEG 2007, L 324, p. 79-120.

88. Zie bijv. Rb. Haarlem 17 november 2011, ECLI:NL:RBHAA:2011:BU6939 (Aerco/Amsterdam Airlines).

89. Zie daarover nader F. Damsteegt-Molier, *Relativering van eigendom* (diss. Rotterdam), Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2009.

overeenkomst ten aanzien van een luchtvaartuig als bedoeld in art. 8:1309 BW, aangezien dat een zakelijk recht is.<sup>90</sup>

Art. 584e Rv geeft een regeling voor het geval dat het luchtvaartuig in de openbare registers (als bedoeld in art. 8:1300 onder d BW) te boek is gesteld. De bepaling geeft aldus geen regeling voor het geval dat het beslag is gelegd op een buitenlands luchtvaartuig, bijvoorbeeld een luchtvaartuig dat in een verdragsregister te boek is gesteld. In dergelijke gevallen is inschrijving in de openbare registers zoals bedoeld in art. 584d lid 1 Rv geen vereiste, maar dient de deurwaarder de bewaarder van het desbetreffende register alleen te berichten (art. 584d lid 2 Rv). In dergelijke gevallen kan voor wat betreft het moment van de blokkerende werking het beste worden aangesloten bij de regeling inzake het conservatoir beslag op schepen, die wel een bijzondere regeling geeft voor schepen die niet te boek staan in de openbare registers (art. 728a lid 1 jo. art. 567 jo. art. 565 lid 3 Rv).<sup>91</sup> Daaruit volgt dat blokkerende werking ingaat op het moment dat het beslag is betekend aan de beslagene.

## 6 Afsluiting

In deze bijdrage is een aantal belangrijke aspecten van het conservatoir beslag tot afgifte van te boek gestelde luchtvaartuigen aan bod gekomen. In dat kader is onder meer ingegaan op de toepasselijke bepalingen, de (bijzondere) beslagverboden, de bevoegde rechter, de inbeslagneming, de inbewaringgeving, de formaliteiten na inbeslagneming en de blokkerende werking van het beslag. De belangrijkste stellingen zijn de volgende.

Ten eerste, het toepassingsbereik van art. 729d en 729e Rv (en daarmee ook van art. 584c tot en met 584e Rv) is niet beperkt tot de luchtvaartuigen zoals genoemd in art. 729 Rv, maar geldt ook voor te boek gestelde luchtvaartuigen van de nationaliteit van een vreemde staat, ten aanzien waarvan het Verdrag van Rome uit 1993 *niet* van kracht is. Alleen art. 729 tot en met 729c Rv, die rechtstreeks voortvloeien uit het Verdrag van Rome uit 1933, hebben de beperkte reikwijdte zoals vermeld in art. 729 Rv.

Ten tweede, de beslagverboden van art. 729a lid 1 onder b en c Rv dienen, gelet op de veranderde maatschappij sinds 1933 toen het verdrag tot stand kwam, beperkt te worden uitgelegd. De in art. 729a lid 2 Rv gegeven uitzondering met betrekking tot de beslagverboden ziet op ontvreemding en omvat niet revindicatie na opzegging van een leaseovereenkomst. In de praktijk komt het beding voor dat van ontvreemding in de zin van art. 729a lid 2 Rv, een onrechtmatige daad als bedoeld in art. 3 lid 2 Verdrag van Rome, sprake is als de huurder na beëindiging van de leaseovereenkomst weigert het luchtvaartuig terug te geven. Hoewel verdedigbaar, is het de vraag of een dergelijk beding, gelet op het dwingendrechtelijke karakter van de beslagverboden, rechtsgeldig is.

90. Vgl. Van Mierlo 2001, par. 26.7.

91. Zo ook Van Mierlo 2001, par. 26.7, die twee andere alternatieven bespreekt.