

**Hoelang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

**Hoelang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**



Auteur: Prof. B. Patrick Honnebier, LL.M., LL.M. (advanced)*

* Professor verantwoordelijk voor het unieke Full Semester vak International Aviation Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and Space Law program; Of Counsel bij het advocaten kantoor Rep De Cuba in Aruba; mede-oprichter

Prof. Honnebier besteedt in dit artikel aandacht aan de vraag of de huidige definitie van 'luchtvaartuig' nog voldoet. Het gaat hem in het bijzonder om de juridische verbinding in de definitie tussen het casco van een luchtvaartuig en de motoren.

Deze binding heeft gevolgen voor eigendomsverhoudingen en financierbaarheid van motoren. Tot op de dag van vandaag wordt door sommige Nederlandse juristen beweerd, dat wanneer een motor eenmaal vastzit aan het casco, die motor juridisch bij het luchtvaartuig zou behoren. De consequentie zou zijn, dat motoren eigenlijk niet afzonderlijk te financieren te zijn, bijvoorbeeld op basis van lease.

Zowel de hoge kosten als de essentiële rol van motoren in de mondiale luchtvaart vragen volgens Honnebier om aandacht voor dit juridische probleem.

1 Inleiding

In de technische en juridische literatuur betreffende de internationale luchtvaartpraktijk wordt veel aandacht besteed aan het gebruik en de levensduur van vliegtuigen. Op internationaal niveau wordt een juridische definitie van een 'luchtvaartuig' formeel echter alleen gegeven in het 'Protocol bij het 'Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuigmaterieel specifieke aangelegenheden' (samen de 'Kaapstadverdragen', 2001).[\[i\]](#)

[\[i\]](#) Zie de definitie in de 'Kaapstadverdragen': „luchtvaartuig”: een luchtvaartuig zoals omschreven voor de

toepassing van het Verdrag van Chicago [1944] dat ... een luchtvaartuigcasco is met daarop geïnstalleerde luchtvaartuigmotoren ...' (Art.(I)(2)(a). Voor de officiële en niet-officiële Nederlandse vertalingen van deze verdragen, zie het Traktatenblad:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/trb-2009-86.pdf> De Kaapstadverdragen zijn direct van toepassing in alle territoriale eenheden van het Koninkrijk, met uitzondering van 'Europees Nederland', sinds 1 september 2010.

Hieronder worden het protocol en verdrag nader besproken, althans voor zover ze voor de onderhavige bijdrage relevant zijn.[\[ii\]](#). De Kaapstadverdragen definiëren een luchtvaartuig, zoals dat weer in een ander verdrag wordt omschreven, als het 'luchtvaartuigcasco' (hierna 'casco') met daarop apart aangebrachte 'luchtvaartuigmotoren' (hierna 'motoren').[\[iii\]](#)

[\[ii\]](#) De bovengenoemde literatuur lijkt zich echter niet zo zeer te concentreren op afzonderlijke motoren. Dit gebrek aan aandacht is verrassend, aangezien motoren heden een essentiële rol spelen in de mondiale luchtvaartpraktijk. Bijvoorbeeld zonder moderne en veilige motoren kan een vliegtuig niet de benodigde snelheid en hoogte bereiken.

[\[iii\]](#) Daarnaast kan de prijs van een motor oplopen van \$ 50.000 tot \$ 50 miljoen, afhankelijk van zijn grootte en technische vermogen. De aanschaf van motoren is dus bijzonder kostbaar! Daarom wordt in deze bijdrage aan de operationele en juridische levensduur van motoren nader aandacht besteed.

2 De operationele levensduur van

een luchtvaartmotor

De operationele levensduur van motoren wordt met name vastgesteld door verschillende internationale en lokale regelgevingen, welke primair het toezicht op hun veiligheid betreffen. Deze technische vereisten omvatten onder andere een regelmatige inspectie, gepland onderhoud en vakkundige reparatie. Daarom is het duidelijk dat de luchtvaartmaatschappij tijdig en planmatig toezicht houdt op de veiligheid van de motor, zodat hij operationeel zo lang mogelijk mee kan gaan.

3 De juridische levensduur van een luchtvaartmotor

Het is nog belangrijker dat de juridische levensduur van een luchtvaartuigmotor kan worden vastgesteld! De eigenaar van een kostbare motor moet immers de zekerheid hebben, dat zijn eigendom juridisch wordt gerespecteerd. De vraag doet zich echter voor hoe lang de levensduur van een motor juridisch gezien mee gaat? Het antwoord op deze vraag lijkt, volgens sommigen, in de praktijk niet klip en klaar te zijn!

a De noodzaak van het apart leasen en financieren van motoren

Sinds enkele decennia worden de motoren vaak door luchtvaartmaatschappijen afzonderlijk geleased of hun aanschaf wordt apart gefinancierd. In de huidige mondiale luchtvaart praktijk kan het leasen en financieren van motoren echter tot fundamentele juridische onzekerheid zorgen. Dit lijdt weer tot onacceptabele economische risico's. De lessors en financiers zullen in zulk een geval niet bereid zijn transacties met luchtvaartmaatschappijen aan te gaan, dan wel slechts tegen onnodig zware financiële lasten. Indien de lease of financiering van een bepaalde motor per definitie niet

separaat van het casco zou kunnen plaatsvinden, is ook geen adequate inspectie, reparatie en onderhoud nodig om zijn veiligheid te waarborgen. In dit 'worst-case scenario' zullen zich immers geen operationele problemen voordoen.

b Het leasen en de aanschaf van motoren moet worden gefaciliteerd

Daarom moet het leasen en de aanschaf van motoren worden gefaciliteerd. Dit vereist echter een uniform internationaal regime dat de benodigde rechtszekerheid schept, daar motoren meestal grensoverschrijdend worden gebruikt, geleased en gefinancierd. Dienovereenkomstig is het voor de internationale luchtvaartpraktijk van groot belang dat de juridische levensduur van motoren, afzonderlijk van het casco waaraan ze zijn bevestigd, klip en klaar kan worden vastgesteld.

c De problemen van de toepassing van de doctrine van natrekking op motoren

Meer specifiek moet op een accurate wijze wettelijk worden onderbouwd, dat de 'doctrine van natrekking' voor de peperdure motoren niet geldt. Deze juridische theorie impliceert dat op het moment dat een motor aan een casco wordt bevestigd, ongeacht waar ter wereld dit zal gebeuren, de eigendom van het eerste object van rechtswege zal overgaan op de eigenaar van het laatste object. Dit zou betekenen dat de afzonderlijke juridische levensduur van de motor volledig zou zijn geëindigd! De betreffende motor zou een 'bestanddeel' van het luchtvaartuig, inclusief het casco, zijn geworden. De eigenaar van de kostbare motor heeft in dit geval het eigendomsrecht op dit object verloren! Net als een raam, deur of een ander object, dat in een gebouw of ander onroerend goed is geïnstalleerd! Bovendien zou de financier van de motor zijn 'zakelijk recht' (een Nederlands pandrecht, security interest volgens New York recht, English mortgage, etc.) op dit object kwijt zijn.

Tot op heden wordt de toepassing van de doctrine van natrekking (in het Engels 'doctrine of accession' or 'title-shift') op motoren voortdurend door enkele advocaten in sommige landen verdedigd. 'Europees Nederland' behoort tot deze jurisdicties. Hun juridisch ongefundeerde standpunten beschadigen op een ernstige wijze de algemene internationale luchtvaartpraktijk! Bovendien wordt de bedoelde theorie niet onderschreven door het vigerende internationale uniforme wettelijke kader.

4 De internationale heersende juridische mening

a De internationale juridische mening sinds 1931 en de CITEJA

De internationale juridische mening dat motoren geen bestanddeel van het luchtvaartuig zijn, wordt reeds sinds 1931 verdedigd. Zie bijvoorbeeld de officiële verslagen van de vergaderingen van het Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA). Deze organisatie werd opgericht om een code voor internationaal luchtrecht te ontwikkelen. Er werden internationale conferenties over privaatluchtrecht gehouden, totdat de Tweede Wereldoorlog het werk van de CITEJA en de verdere eenwording van het private luchtrecht onderbrak. De CITEJA was de voorganger van de Legal Committee van de International Civil Aviation Organisation (ICAO).

[Zie de ICAO website](#)

Een van deze conferenties vond plaats in Parijs (1931) en was specifiek gericht op het financieren van luchtvaartuigen. De CITEJA wilde door middel van het vestigen van 'geregistreerde hypotheke' de financiering van luchtvaartuigen faciliteren. Dit initiatief was bijzonder innovatief, daar in die tijd geen hypotheke op 'roerende zaken' (vliegtuigen) konden worden

gevestigd. Onder meer werd tijdens de conferentie mede door vertegenwoordigers van de Europese continentale 'civil law' landen gesteld, dat 'geleende' en 'gehuurde' (lees thans geleasede) motoren niet 'voor gebruik aan een bepaald toestel zijn bestemd'.

Zie het verslag van de CITEJA: Comte Rendu, Doc. 162, 1931, blz. 39-43. Zie ook: A. W. Knauth, The CITEJA Meeting in Paris in January, 1939, 10 Journal of Air Law and Commerce. 167 (1939)

[verslag van de CITEJA: Comte Rendu, Doc. 162, 1931, blz. 39-43](#)

De doctrine van natrekking is dan ook niet op motoren van toepassing! Zij overwogen zelfs dat het tegenovergestelde als 'een misdaad' moest worden aangemerkt en strafbaar zou zijn! Hieronder, para 5, wordt het lokale Europees Nederlandse juridische vereiste voor de toepassing van natrekking-theorie, dat 'voorwerpen moeten zijn bestemd voor gebruik aan een specifiek luchtvaartuig', gedetailleerd uiteengezet.

b De Kaapstadverdragen

De reeds hierboven genoemde Kaapstadverdragen weerspiegelen de heersende juridische mening (*opinio iuris communis*) van de mondiale luchtvaartpraktijk. Ze zijn direct van kracht in alle territoriale eenheden [\[v\]](#) van het Koninkrijk der Nederlanden (Koninkrijk), slechts met uitsluiting van Europees Nederland'. De conventies zijn in de voornoemde jurisdicties in werking getreden op 1 september 2010. Zij dicteren (dwingend recht) dat motoren geen bestanddelen van het luchtvaartuig zijn. Dus kunnen de motoren separaat van het casco, waarmee ze zijn verbonden, worden geleased en gefinancierd [\[vi\]](#). Dit verdrag is al in meer dan 80 Lidstaten aangenomen.

[\[v\]](#) Zie Art. XXIX van de Kaapstadverdragen voor de omschrijving van 'Territoriale eenheden'.

[\[vi\]](#) Zie 'Wijziging van bepalingen inzake voorrang', Art.

XIV(3): 'De installatie van een luchtvaartuigmotor op een luchtvaartuig of de verwijdering daarvan doet *geen afbreuk aan de eigendom* van die *motor* of een ander recht of zakelijk recht daarop'.

5 De regelgeving en rechtspraak in Europees Nederland

a De lokale regelgeving in Europees Nederland

Het *lokale* recht dat in Europees Nederland van toepassing is, bevat de volgende definitie:

'Het casco, de motoren ... 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'.

Derhalve is het allereerst een strikt vereiste, dat een voorwerp is *bestemd voor gebruik* in of aan het luchtvaartuig. Slechts in zulk een geval vindt de doctrine van natrekking plaats en wordt dit object een bestanddeel van het *specifieke* luchtvaartuig! Met andere woorden, het voorwerp is niet bestemd voor gebruik aan elk *willekeurig* toestel. Het is bijvoorbeeld een reserveonderdeel dat in een magazijn is opgeslagen en nog geen specifieke gebruiksbestemming heeft gekregen.

Indien een voorwerp daadwerkelijk voor gebruik in een *specifiek* luchtvaartuig *is bestemd*, is het niet relevant of het daarin of daaraan is *aangebracht*. Voor het aannemen van een 'bestanddeelvorming' is dus niet bepalend of een *fysieke installatie* aan een bepaald luchtvaartuig heeft plaatsgevonden. De vereiste bestemming voor gebruik in het bepaalde toestel kan ook op een eerder moment hebben plaatsgevonden. Bijvoorbeeld wanneer een reserveonderdeel

eenmaal is bestemd voor gebruik aan een specifiek toestel, terwijl het zich nog zich nog steeds in een magazijn bevindt. Dus reeds *voordat* het voorwerp technisch gezien aan een bepaald toestel is bevestigd! Kortom, het gaat om het exacte moment dat de *bestemming voor gebruik* van het voorwerp is vastgesteld!

Alleen in het geval dat een voorwerp daadwerkelijk voor gebruik in een *specifiek* luchtvaartuig is bestemd, dan blijft hij dat ook wanneer er technisch gezien een *tijdelijke scheiding* plaats vindt. Bijvoorbeeld wanneer het voorwerp na een reparatie weer aan hetzelfde toestel wordt bevestigd. Indien het voorwerp niet meer aan *dit* toestel wordt gemonteerd, maar aan een ander casco, wordt het niet langer als bestanddeel van het eerstgenoemde object aangemerkt!

In de praktijk op het erop neer, dat bijna alle voorwerpen onder omstandigheden *kunnen* zijn bestemd voor gebruik in een bepaald toestel. Juridisch gezien vindt in zulk een geval de doctrine van natrekking plaats en slechts dan worden zij bestanddeel van *dit* vliegtuig.

Een uiterst belangrijke *uitzondering* wordt echter gemaakt voor luchtvaartuigmotoren! Volgens de internationale luchtvaartsector zijn de motoren *niet* (nooit) bestemd voor gebruik aan een bepaald luchtvaartuig! Het is typerend voor motoren dat ze uiterst mobiel zijn. Bij zekere regelmaat worden ze bijvoorbeeld voor reparaties van een bepaald casco afgehaald. Na de revisie worden ze aan andere casco's bevestigd. Deze objecten hebben vaak andere eigenaren. De eigendom van de motoren gaat dan niet op de eigenaar van het casco over! Zie de bovengenoemde CITEJA verslagen en de Kaapstadverdragen, die de heersende juridische mening van de internationale luchtvaartpraktijk weergeven. Zij stellen klip en klaar dat motoren geen bestanddelen van het luchtvaartuig zijn. Daarom kunnen ze apart worden geleased en gefinancierd.

Uiterst belangrijk is de uitspraak van de Hoge Raad der Nederlanden (HR), welke in de praktijk wordt aangeduid als 'Sleepboot Egbertha' (26 maart 1936, NJ 1936/757). Daarin werd

verduidelijkt dat verdragen de heersende juridische mening vertegenwoordigen. Meer specifiek, zij bevatten de verkeersopvatting over de toepasbaarheid van de natrekking-doctrine in een bepaalde internationale handel of industrie. Deze verkeersopvatting geldt, ongeacht of het Koninkrijk het specifieke verdrag voor Europees Nederland heeft aanvaard. Ook geldt een en ander, indien het verdrag zelf nooit formeel in werking is getreden.

Volgens de HR dragen de Kaapstadverdragen dus bij aan het vinden van de heersende juridische mening van de luchtvaartindustrie in het hele Koninkrijk! Wat partijen in Europees Nederland onderling in het betreffende contract inzake natrekking van vliegtuigmotoren mogen zijn overeengekomen, hun 'regeling' heeft geen goederenrechtelijke werking. Dit betekent dat 'derden' niet aan hun afspraak zijn gebonden.

In Europees Nederland zijn ook de 'lagere rechters' van mening dat geleasede motoren *niet* een bestanddeel zijn van het bepaalde luchtvaartuig. Zie bijvoorbeeld het arrest AAR Aircraft & Engine Group/Aerowings, Hof Den Bosch (15 augustus, 2002).

[Zie voor details in hoger beroep het arrest van het Hof Den Bosch](#)

Daarnaast wordt jaarlijks in Europees Nederland de 'Beslagsyllabus' aangepast en verspreidt. Zie de laatste editie van augustus 2023.

[Zie voor details de Beslagsyllabus](#)

De beslagsyllabus wordt samengesteld door en voor de rechters, die ook beslissen over geschillen betreffende het leggen van conservatoir beslag op vliegtuigmotoren. De syllabus weerspiegelt de juridische mening van de rechtbanken in Europees Nederland en geeft hen richtlijnen voor het aanpakken van luchtvaartuigmotoren gerelateerde geschillen! De Beslagsyllabus verwijst uitdrukkelijk naar het eerdergenoemde

arrest AAR Aircraft & Engine Group/Aerowings van het Hof Den Bosch en vermeldt daarbij:

'Het beslag van de motoren van een vliegtuig, die soms 'apart' worden verkregen van een leasemaatschappij, is onder omstandigheden noch [lees hier: 'niet'] een beslag in de zin van dit artikel '.

Het Hof refereert hier aan het toepasselijke artikel 729a Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.

Het Hof bedoelt hiermee, dat motoren geen bestanddelen van het bepaalde luchtvaartuig zijn. Om die reden kan er door een crediteur apart conservatoir beslag op worden gelegd!

Niettemin heeft de vermeende toepassing van de doctrine van natrekking op motoren decennialang geresulteerd in een uiterst negatieve impact op de mondiale luchtvaartpraktijk. Dit komt doordat de lease en financiering transacties betreffende motoren meestal internationaal zijn geconstrueerd.

b De vigerende mening van de Nederlandse rechterlijke macht

Uiterst belangrijk is de uitspraak van de Hoge Raad der Nederlanden (HR), welke in de praktijk wordt aangeduid als 'Sleepboot Egbertha' (26 maart 1936, NJ 1936/757). Daarin werd verduidelijkt dat verdragen de heersende juridische mening vertegenwoordigen. Meer specifiek, zij bevatten de verkeersopvatting over de toepasbaarheid van de natrekking-doctrine in een bepaalde internationale handel of industrie. Deze verkeersopvatting geldt, ongeacht of het Koninkrijk het specifieke verdrag voor Europees Nederland heeft aanvaard. Ook geldt een en ander, indien het verdrag zelf nooit formeel in werking is getreden.

Volgens de HR dragen de Kaapstadverdragen dus bij aan het vinden van de heersende juridische mening van de luchtvaartindustrie in het hele Koninkrijk! Wat partijen in Europees Nederland onderling in het betreffende contract inzake natrekking van vliegtuigmotoren mogen zijn overeengekomen, hun 'regeling' heeft geen goederenrechtelijke

werking. Dit betekent dat 'derden' niet aan hun afspraak zijn gebonden.

In Europees Nederland zijn ook de 'lagere rechters' van mening dat geleasede motoren *niet* een bestanddeel zijn van het bepaalde luchtvaartuig. Zie bijvoorbeeld het arrest AAR Aircraft & Engine Group/Aerowings, Hof Den Bosch (15 augustus, 2002).

[Zie voor details in hoger beroep het arrest van het Hof Den Bosch](#)

Daarnaast wordt jaarlijks in Europees Nederland de 'Beslagsyllabus' aangepast en verspreidt. Zie de laatste editie van augustus 2023.

[Zie voor details de Beslagsyllabus](#)

De beslagsyllabus wordt samengesteld door en voor de rechters, die ook beslissen over geschillen betreffende het leggen van conservatoir beslag op vliegtuigmotoren. De syllabus weerspiegelt de juridische mening van de rechtbanken in Europees Nederland en geeft hen richtlijnen voor het aanpakken van luchtvaartuigmotoren gerelateerde geschillen! De Beslagsyllabus verwijst uitdrukkelijk naar het eerdergenoemde arrest AAR Aircraft & Engine Group/Aerowings van het Hof Den Bosch en vermeldt daarbij:

'Het beslag van de motoren van een vliegtuig, die soms 'apart' worden verkregen van een leasemaatschappij, is onder omstandigheden noch [lees hier: 'niet'] een beslag in de zin van dit artikel '

Het Hof refereert hier aan het toepasselijke artikel 729a Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering.

Het Hof bedoelt hiermee, dat motoren geen bestanddelen van het bepaalde luchtvaartuig zijn. Om die reden kan er door een crediteur apart conservatoir beslag op worden gelegd!

Niettemin heeft de vermeende toepassing van de doctrine van natrekking op motoren decennialang geresulteerd in een uiterst negatieve impact op de mondiale luchtvaartpraktijk. Dit komt

doordat de lease en financiering transacties betreffende motoren meestal internationaal zijn geconstrueerd.

c De willekeurige Deense rechterlijke uitspraken

Zie ook de bijzonder ernstige Deense motoren gerelateerde rechterlijke uitspraken 'Cimber Sterling' (2013-2015). Een Deense luchtvaartmaatschappij ging failliet. Daardoor ontstond een geschil over de eigendom van een aantal geleasede vliegtuigmotoren, die aan de casco's van luchtvaartuigen waren gemonteerd. De Amerikaanse en andere buitenlandse lessors van de motoren merkten op, dat het hele proces een *ware nachtmerrie* was. Met name vanwege de ernstige *procedurefout* was een beroep op het Deense Hooggerechtshof onmogelijk geworden. Een plaatselijke 'advocaat' had de geldende beroepstermijn niet in acht genomen. Bijgevolg blijft een uitspraak van een Hof van Beroep in Denemarken van kracht. In wezen heeft dit hof besloten dat, afhankelijk van de periode dat een vliegtuigmotor aan een casco is gemonteerd, de doctrine van natrekking in Denemarken toepasselijk is! Deze *puur willekeurige* uitspraak frustreert ook het leasen en financieren van motoren op mondiaal niveau, daar de lessors meestal buiten dit land zijn gevestigd.

6 Conclusie

In de internationale luchtvaartpraktijk is het vaststellen van de operationele levensduur van een motor een belangrijke kwestie. Het op juiste wijze vaststellen van de juridische levensduur van een motor is echter nog belangrijker. Daarom is het van essentieel belang dat de partijen goed juridisch advies inwinnen wanneer zij onderhandelen over, en akkoord gaan met, lease- en financieringscontracten voor motoren welke aan het casco van een bepaald luchtvaartuig worden bevestigd.