

waltung zu ernennen hat, dadurch Rechnung zu tragen, dass sie eine mit dem Bankwesen vertraute Persönlichkeit in dieses Organ abordnet. Das Bankgeheimnis, auf dessen Wahrung die Rekurrentin das Hauptgewicht legt, kann bei der Durchführung eines Liquidationsvergleichs nicht besser geschützt werden als im Konkurs. Im Nachlassliquidationsverfahren ist wie im Konkurs ein Kollokationsplan zu erstellen und zur Einsicht der Gläubiger aufzulegen (Art. 30 VNB). Nichts lässt also erwarten, dass das Interesse der Gläubiger der Nachlassbehörde gebieten könnte, den vorgeschlagenen Liquidationsvergleich trotz der schweren Belastung der Bankorgane zu genehmigen. Die Vorinstanz nennt im Gegenteil stichhaltige Gründe für die Annahme, dass die Durchführung des Nachlassverfahrens für die Gläubiger ungünstiger wäre als die sofortige Konkurseröffnung (Entstehung von Kosten während der Dauer der Stundung, die im Falle der Konkurseröffnung vermieden werden können; Verzögerung der Verwertung der Aktiven und der Geltendmachung von Anfechtungs- und Verantwortlichkeitsansprüchen).

Bei dieser Sachlage lässt sich der angefochtene Entscheid nicht als bundesrechtswidrig oder unangemessen beanstanden.

Demnach erkennt die Schuldbetr.- u. Konkurskammer:

Der Rekurs wird abgewiesen.

Schuldbetreibungs- und Konkursrecht.

Poursuite et Faillite. — Esecuzione e fallimento.

I. KREISSCHREIBEN DES BUNDESGERICHTS

CIRCULAIRE DU TRIBUNAL FÉDÉRAL

CIRCOLARE DEL TRIBUNALE FEDERALE

9. Kreisschreiben, Circulaire, Circolare N° 35.

(16. 10. 1961)

Luftfahrzeuge als Gegenstand der Zwangsvollstreckung.

L'exécution forcée portant sur des aéronefs.

Esecuzione forzata su aeromobili.

Wir machen Sie auf folgende seit dem 1. Januar 1961 in Kraft stehenden Erlasse aufmerksam:

1. das Genfer Abkommen vom 19. Juni 1948 über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen;
2. das Bundesgesetz vom 7. Oktober 1959 über das Luftfahrzeugbuch (« Gesetz ») und die Vollziehungsverordnung vom 2. September 1960 (« VV »).

Alle diese Erlasse sind gleichzeitig in der Sammlung der eidgenössischen Gesetze, Jahrgang 1960 (S. 1245-1276) veröffentlicht worden.

I

Das Eidgenössische Luftamt führt neben dem Luftfahrzeugregister (wie es Art. 52 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 vorsieht, eidg. GS 1950 I S. 471 ff.) nach

dem erwähnten Gesetz vom 7. Oktober 1959 ein sog. Luftfahrzeugbuch. Dieses gestattet die Verpfändung von Luftfahrzeugen ohne Besitzübertragung, nach ähnlichen Regeln, wie sie für das Grundbuch und das Schiffsregister aufgestellt worden sind. Zu beachten ist, dass die zum Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge nicht von Amtes wegen, sondern nur auf Antrag des Eigentümers in das Luftfahrzeugbuch aufgenommen werden. Ein nicht in dieses öffentliche Buch aufgenommenes oder darin wieder gestrichenes Luftfahrzeug untersteht den Bestimmungen des ZGB über Fahrnis (Art. 1 und 12 des Gesetzes). In diesem Fall ist es auch in der Zwangsvollstreckung als Fahrnis zu betrachten; sonst aber gelten die besondern Vorschriften des Gesetzes (Art. 52-60) und der VV (Art. 39-44). Sie lehnen sich an die Bestimmungen des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes (SchKG) über die Verwertung von Grundstücken an, enthalten aber Abweichungen insbesondere für die örtliche Zuständigkeit, die vom Gläubiger und vom Betreibungsamt zu beobachtenden Fristen und die amtliche Verwaltung. Diese greift, sofern der Gläubiger nicht darauf verzichtet, sogleich bei Anhebung einer Betreibung auf Pfandverwertung Platz. Sie schliesst jedoch keine Mietzinssperre in sich. Im übrigen kann sie vom Betreibungsamt selbst ausgeübt oder einem Dritten übertragen werden (Art. 56 des Gesetzes; Botschaft des Bundesrates, BBl 1959 I S. 473 zu Art. 56 des Entwurfs; Art. 41 VV). Für die Verwertung gelten die Art. 57 - 60 des Gesetzes und die Art. 42 - 44 VV.

Was die ausländischen Luftfahrzeuge betrifft, so sind nach dem Genfer Abkommen die Einträge der öffentlichen Bücher anderer Vertragsstaaten gleichfalls zu beachten, und es ist das schweizerische Gesetz auf die in einem solchen Buch aufgenommenen Luftfahrzeuge sinngemäss anwendbar (Art. I des Abkommens, Art. 2 des Gesetzes).

Hervorzuheben ist, dass der Eigentumserwerb des Ersteigerers nur durch Beschwerde angefochten werden

kann, wofür — abweichend von Art. 136bis SchKG — eine Frist von 30 Tagen zur Verfügung steht (Art. 60 des Gesetzes). Bei ausländischen Luftfahrzeugen beträgt die Frist im Anwendungsgebiet des Genfer Abkommens sechs Monate vom Tage der Verwertung an (Art. VII Abs. 3 des Abkommens).

II.

Darüber, ob die Zwangsvollstreckung nach den besondern Bestimmungen der eingangs genannten Erlasse durchzuführen sei, oder ob man es mit gewöhnlicher Fahrnis zu tun habe, muss jeweilen von Anfang an Klarheit geschaffen werden.

Handelt es sich um ein schweizerisches Luftfahrzeug (oder um einen zu einem solchen Fahrzeug gehörenden Gegenstand der in Art. 40 Abs. 1 und 2 VV erwähnten Art), so hat bei Anhebung der Betreibung auf Pfandverwertung der Gläubiger dem Betreibungsbegehren einen Auszug aus dem Luftfahrzeugbuch oder gegebenenfalls eine Bescheinigung des Eidgenössischen Luftamtes, dass kein Eintrag bestehe, beizulegen.

Im Falle der Pfändung liegt es dem Betreibungsamt und im Konkursverfahren der Konkursverwaltung ob, den entsprechenden Ausweis einzuholen.

Ist Gegenstand der Verwertung ein dem Genfer Abkommen unterstehendes ausländisches Luftfahrzeug (vgl. die weite Begriffsbeschreibung in Art. XVI dieses Abkommens), so bedarf es eines beglaubigten Ausweises der zuständigen ausländischen Behörde. Das Eidgenössische Luftamt erteilt Auskunft darüber, ob man es mit einem Vertragsstaate zu tun hat, und teilt auch die Adresse der für das betreffende Gebiet zuständigen ausländischen Behörde mit.

Nach Art. XIV des Abkommens können die Gerichts- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten unmittelbar miteinander verkehren. Zu diesen Behörden sind auch

die schweizerischen Betreibungs- und Konkursämter zu zählen. Ausserordentliche Konkursverwaltungen nehmen die Rechtshilfe des Konkursamtes für den Verkehr mit dem Ausland in Anspruch. Die Liquidatoren beim Vollzug eines Nachlassvertrages mit Vermögensabtretung wenden sich zu diesem Zweck an die Nachlassbehörde.

Die Gesuche an eine ausländische Behörde sind in einer der Sprachen des Abkommens (französisch, englisch oder spanisch) abzufassen. Auf Wunsch wird die schweizerische diplomatische oder konsularische Vertretung des betreffenden Gebietes die Übersetzung und Übermittlung solcher Gesuche besorgen.

Für die Bekanntmachung der bevorstehenden Verwertung eines ausländischen Luftfahrzeuges am Orte der Eintragung und für die Benachrichtigung der Beteiligten gemäss Art. VII Abs. 2 lit. b des Genfer Abkommens und Art. 43 Abs. 1 und 2 VV hat sich das Betreibungs- oder Konkursamt ebenfalls, soweit nötig, der Vermittlung der schweizerischen Auslandsvertretung jenes Ortes zu bedienen.

Nous vous rendons attentifs aux actes législatifs suivants, entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1961:

1. la Convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef;
2. la loi fédérale du 7 octobre 1959 sur le registre des aéronefs (ci-après: la loi) et le règlement d'exécution du 2 septembre 1960 (ci-après: le règlement).

Ces textes ont été publiés simultanément dans le recueil des lois fédérales 1960, p. 1301 à 1332.

I.

L'Office fédéral de l'air tient, outre le registre matricule (prévu par l'art. 52 de la loi sur la navigation aérienne

du 21 décembre 1948, ROLF 1950 I 491 ss.), un registre des aéronefs conformément à la loi précitée du 7 octobre 1959. Ce registre permet la mise en gage des aéronefs sans transfert de la possession, suivant des règles analogues à celles qui ont été édictées en matière de registre foncier et de registre des bateaux. Il convient de remarquer que les aéronefs admis à circuler ne sont pas portés d'office au registre des aéronefs, mais seulement sur la demande du propriétaire. S'il n'est pas inscrit dans ce registre public ou s'il y a été radié, un aéronef est soumis aux dispositions du code civil sur les choses mobilières (art. 1^{er} et 12 de la loi). Dans cette hypothèse, il doit être aussi traité comme une chose mobilière dans l'exécution forcée; dans le cas contraire, en revanche, les dispositions spéciales de la loi et du règlement s'appliquent (respectivement, art. 52 à 60, 39 à 44). Elles renvoient aux règles de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP) visant la réalisation forcée des immeubles, mais s'en écartent parfois, notamment pour le for, les délais impartis au créancier et à l'office des poursuites et l'administration d'office. Celle-ci est prévue dès l'introduction d'une poursuite en réalisation de gage, à moins que le créancier n'y renonce. Elle n'entraîne pas toutefois un blocage des loyers. L'office peut lui-même s'en charger ou la confier à un tiers (art. 56 de la loi; Message du Conseil fédéral, FF 1959 I p. 471, ad art. 56 du projet; art. 41 du règlement). La réalisation s'opère d'après les art. 57 à 60 de la loi et 42 à 44 du règlement.

Pour les aéronefs étrangers, la Convention de Genève impose de traiter de la même façon les inscriptions opérées dans le registre public d'un autre Etat contractant, et la loi suisse s'applique par analogie aux aéronefs portés sur un tel registre (art. I de la Convention, art. 2 de la loi).

Il convient de souligner que l'acquisition de la propriété par l'adjudicataire ne peut être attaquée qu'au moyen de la plainte, dans un délai de trente jours — en dérogation à l'art. 136 bis LP (art. 60 de la loi). Pour les aéronefs