

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

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

étrangers, et dans le domaine d'application de la convention, le délai est de six mois à compter de la vente (art. VII al. 3 de la convention).

II.

Le cas échéant, on fixera avec clarté et dès le principe si l'exécution forcée doit s'opérer d'après les dispositions spéciales des textes cités au début de la présente circulaire ou si elle porte sur une chose mobilière ordinaire.

S'agissant d'un aéronef suisse (ou d'un objet s'y rattachant et visé par l'art. 40 al. 1 et 2 du règlement), le créancier doit joindre à la réquisition de poursuite en réalisation de gage soit un extrait du registre des aéronefs, soit l'attestation, par l'Office fédéral de l'air, qu'il n'existe aucune inscription.

En cas de saisie ou de faillite, il incombe à l'office des poursuites ou à l'administration de la faillite de se faire produire l'un ou l'autre document.

S'agissant de la réalisation d'un aéronef étranger soumis aux règles de la Convention de Genève (cf. la définition précise de l'art. XVI de cette convention), on exigera une attestation certifiée conforme délivrée par l'autorité étrangère compétente. L'Office fédéral de l'air renseigne sur le point de savoir si l'on est en présence d'un Etat ayant adhéré à la convention et indique en outre l'adresse de l'autorité étrangère compétente pour le territoire intéressé.

D'après l'art. XIV de la convention, les autorités judiciaires et administratives des Etats contractants peuvent correspondre directement entre elles. Cela concerne aussi les offices suisses de poursuites et de faillite. L'administration spéciale de la faillite recourra aux services de l'office des faillites dans ses rapports avec l'étranger. Les liquidateurs chargés de l'exécution d'un concordat par abandon d'actif s'adresseront à l'autorité concordataire.

Les requêtes adressées à une autorité étrangère seront

rédigées dans une des langues de la convention (français, anglais et espagnol). Sur demande, les représentations diplomatiques et consulaires suisses se chargeront de traduire et de notifier les requêtes concernant le territoire sur lequel s'exerce leur juridiction.

Le cas échéant les offices de poursuites et de faillite requerront également leur concours pour la publication, au lieu de l'immatriculation, de la vente d'un aéronef étranger et pour aviser les intéressés conformément aux art. VII al. 2 litt. b de la Convention de Genève et 43 al. 1 et 2 du règlement.

Richiamiamo la vostra attenzione sugli atti legislativi seguenti, entrati in vigore il 1° gennaio 1961:

1. La convenzione di Ginevra del 19 giugno 1948 concernente il riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili;
2. la legge federale del 7 ottobre 1959 sul registro aeronautico (qui appresso: la legge) e la relativa ordinanza d'esecuzione del 2 settembre 1960 (qui appresso: ordinanza).

Tutte queste norme sono state contemporaneamente pubblicate nella Raccolta delle leggi federali 1960, pag. 1297 e 1330.

I.

L'Ufficio aeronautico federale tiene, oltre al registro degli aeromobili (previsto all'art. 52 della legge federale sulla navigazione aerea del 21 dicembre 1948, RULF 1950 I 479), un registro aeronautico conformemente alla citata legge del 7 ottobre 1959. Questo registro permette la costituzione di pegni sugli aeromobili senza trasferimento del possesso, secondo regole analoghe a quelle emanate