

Mr. sc. Dean Vuleta¹

NAMIRENJE HIPOTEKARNE TRAŽBINE NA POKRETNINAMA VELIKE VRIJEDNOSTI S POSEBNIM OSVRTOM NA ZRAKOPLOV

UDK: 347.27 : 629.735
DOI: 10.31141/zrpf.2021.58.142.1231
Pregledni rad
Primljeno: 01. 02. 2021.

Namirenje hipotekarne novčane tražbine vjerovnika na pokretninama velike vrijednosti predstavlja kompleksan i neizvjestan pravni postupak. Toj tvrdnji ide u prilog i činjenica da razne jurisdikcije imaju različit pristup klasifikaciji novčanih tražbina i načinu njihova namirenja. Tako zainteresirane osobe mogu biti u nedoumici po pitanju pravnog statusa i prvenstvenog reda u namirenju hipotekarne novčane tražbine na pokretninama velike vrijednosti, odnosno na zrakoplovu i brodu. U prvom dijelu rada općenito se obrazlaže različito tumačenje pravne naravi založnih prava te različit pristup u namirenju tražbina u anglosaksonskom (common law) i kontinentalnom pravnom sustavu. Potom se obrazlaže institut hipoteke na zrakoplovu te načini namirenja hipotekarne tražbine na zrakoplovu u poredbenom pravu, odnosno zakonske ovlasti koje ima na raspolaganju hipotekarni vjerovnik. Intencija je daljnjeg istraživanja kritički prikaz zakonodavne regulacije hrvatskog prava koja prati institut hipoteke i namirenje hipotekarne tražbine na zrakoplovu. Odredbe o sudskom namirenju tražbina na zrakoplovu predviđaju većim dijelom postupanje po načelu analogia legis s odredbama o sudskom namirenju tražbina na brodu, pa odredbe članka 175. ovršnog dijela Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu upućuju na odgovarajuću primjenu odredbi članaka 867. – 988. ovršnog dijela Pomorskog zakonika. Međutim, odredbe o ovlastima hipotekarnog vjerovnika na zrakoplovu i namirenju hipotekarne tražbine na zrakoplovu, bez sudske aktivnosti, nisu dovoljno transparentne te moraju biti redefinirane i dopunjene odgovarajućim rješenjima koje nude poredbeno pravo i Pomorski zakonik RH. Analitičkim pristupom postojećim odredbama predlažu se adekvatne dopune kao putokaz u kvalitetnijem i potpunijem reguliranju hipoteke i postupka namirenja hipotekarne tražbine na zrakoplovu.

Ključne riječi: *pokretnine velike vrijednosti, zrakoplov, poredbeno pravo, ovlasti hipotekarnog vjerovnika na zrakoplovu, adekvatne dopune zakona*

1. UVOD

U današnjem plovidbenom prometu za gradnju, kupnju i servisiranje pokretnina velike vrijednosti, a to su u pravilu zrakoplovi i brodovi podložni knjižnom režimu, koriste se znatna novčana sredstva pribavljena podizanjem dugoročnih kredita kod financijskih institucija. Prvenstveni razlozi zbog kojih bi fizičke i pravne osobe kao

¹ Mr. sc. Dean Vuleta, e-mail: vuleta.dean@gmail.com

vlasnici pokretnina velike vrijednosti htjele ući u pravni odnos s kreditorima (banke i slične financijske institucije) jesu nedostatak financijskih sredstava potrebnih za dovođenje zrakoplova ili broda u funkcionalno stanje. U okviru kreditiranja takvih pokretnina institut hipoteke u državama europskog kontinentalnog prava i institut mortgage kao sinonim hipoteke u državama anglosaksonskog prava (common law) pokazali su se djelotvornim instrumentima osiguranja dugoročnog kreditiranja.² Postupak namirenja hipotekarne tražbine na zrakoplovu i brodu sustavno prati identična pravna terminologija: tražbina (claim), posjed – possessio (possession), deposesija (repossession), izvansudska prodaja (private sale) i sudska prodaja (court sale). Tražbina je subjektivno imovinsko pravo koje se odnosi na određeno davanje ili činjenje, ili je zahtjev za određenim trpljenjem ili propuštanjem. Ona predstavlja pravno uređen i zaštićen zahtjev koji proizlazi iz pravnog odnosa vjerovnika i dužnika, po kojem vjerovnik traži od dužnika izvršenje određene činidbe. U praksi je takva činidba najčešće novčana isplata ili neka druga nenovčana tražbina, odnosno ispunjenje koje vjerovnik ima pravo zahtijevati. Tražbina u pravilu ima neku imovinsku vrijednost pa može služiti kao sredstvo plaćanja, kao predmet zalaganja (osiguranja) i predmet prisilnog namirenja. S obzirom na trenutak u kojem vjerovnik ima pravo zahtijevati od dužnika njezino ispunjenje, tražbina je dospjela ili nedospjela. Tražbine se utvrđuju temeljem relevantnih isprava pri čemu je od velike važnosti presumpcija o utvrđenosti tražbine u pogledu koje postoji suglasnost vjerovnika i dužnika o postojanju i visini tražbine.³ Posjed je de facto vlast na stvari. Hrvatsko stvarnopravno uređenje prihvaća suvremenu pravnu teoriju po kojoj se posjed ne smatra pravom nego činjenicom koja je pravno relevantna i izaziva određene pravne učinke. Svaka faktična vlast na stvari ne mora imati značenje posjeda. Prema hrvatskom pravu dovoljna je faktična vlast na stvari odnosno posjed, dok volja animus possidendi da se stvar drži kao svoju nije konstitutivni element posjeda. U praksi je uobičajeno da posjed stvari ima vlasnik te stvari, ali posjednik može biti i druga osoba, primjerice, brodar na brodu ili operator zrakoplova. Pravne odredbe štite faktični posjed i ne dopuštaju drugome da ga protupravno mijenja. Objekti posjeda mogu biti stvari i prava, a subjekti fizičke i pravne osobe. Posjed prestaje gubitkom faktične vlasti na stvari.⁴ Zaštita posjeda od samovlasnog smetanja ili oduzimanja posjeda postiže se sudskim putem.⁵ Prestanak posjeda (deposesija) odvija se na apsolutan i relativan način. Apsolutan je prestanak posjeda onaj gdje dosadašnji posjednik gubi posjed, a nitko drugi ga ne stječe. Relativan je prestanak posjeda onaj gdje ga dosadašnji posjednik gubi, a istodobno ga stječe (preuzima) neko drugi. Deposesija je pravni institut koji proizlazi iz ugovornog založnog prava, a najčešće je zastupljen u postupku dobrovoljne naplate vjerovnikove hipotekarne tražbine na zrakoplovu ili brodu u vlasništvu hipotekarnog dužnika. Ako je

² Gabrijela Mihelčić, „Prisilno namirenje tražbina u svjetlu Direktive o hipotekarnim kreditima“, *Javni bilježnik* br. 42., 2015., str. 15.

³ Tihana Cindrić, *Tražbina*, Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje, 2011.

⁴ „Općenito o posjedu“, Martin Vedriš, Petar Klarić, *Građansko pravo*, IX. izd., Zagreb 2006., str. 196.

⁵ „O pravnoj zaštiti posjeda“, Nikola Gavella, *Stvarno pravo*, Narodne novine d. d., Zagreb 2007., str. 151-152.

tako ugovoreno među strankama hipotekarnog ugovora, pokretnina iz posjeda vlasnika (dužnika) prelazi deposesijom u posjed vjerovnika radi gospodarskog iskorištavanja do namirenja hipotekarne tražbine.⁶ Pravni izrazi tražbina, posjed i deposesija proizlaze i iz ugovora o zakupu zrakoplova u pravnom odnosu između zakupodavca i zakupoprirnca.⁷ Izvansudska prodaja (private sale) predstavlja ovrhu sui generis odnosno namirenje tražbine vjerovnika bez sudske aktivnosti. U pravnoj teoriji izvansudske prodaje pokretnina velike vrijednosti prevladava mišljenje da je hipotekarni vjerovnik zakonski zastupnik hipotekarnog dužnika (vlasnika), jer djeluje u ime i za račun hipotekarnog dužnika, a ne u svoje ime.⁸

Pojam sudske ovrhe definiran je u znanstvenoj literaturi kao prisilan postupak namirenja ovrhovoditeljeve (vjerovnikove) novčane tražbine putem suda u strogo utvrđenom postupku.⁹ Pravno postupanje sudionika i ovršnog suda u slučaju namirenja tražbina na zrakoplovu i brodu kao pokretninama, posebni su i kao differentia specifica zahtijevaju šire tumačenje u odnosu na ovršnu prodaju nekretnina kao nepokretnih stvari.¹⁰ Imovinskopravne osobine zrakoplova i broda slične su te postoji mogućnost zakonskog uređenja pojedinih pitanja i postupanja po načelu analogia legis, posebice ovršnog postupka. Da je tako, pokazuju i odredbe čl. 175. ovršnog dijela Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13 (dalje ZOSPOZP) koje upućuju na odgovarajuću primjenu odredbi članka 867. – 988. ovršnog dijela Pomorskog zakonika (dalje PZ). U pomorskoj i zračnoj plovidbi višestruko je zastupljen element inozemnosti pa treba voditi računa o međusobnom djelovanju domaćeg i stranog zakonodavstva, s obzirom na različito tumačenje pravne naravi založnih prava, procesnih radnji i sudskog postupanja u postupku namirenja novčane tražbine.¹¹ Zrakoplovi i brodovi vlastite državne pripadnosti evidentiraju se upisom u Registar civilnih zrakoplova, odnosno u Upisnik brodova te se time u stvarnopravnim raspolaganjima tretiraju

⁶ Hrvoje Kačić, „Deposesija kao atribut ugovornog založnog prava“, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 100/1983., str. 163.

⁷ Damir Kontrec, „Zakup kao institut obveznog i stvarnog prava“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, v. 37, br. 1, 2016., posebno o zakupu zrakoplova, str. 674-675. O zakupu zrakoplova vidi čl. 95.-107. ZOSPOZP-a.

⁸ Jurica Kvartuč, „Hipoteka na brodu u hrvatskom i poredbenom pravu“, *Zagrebačka pravna revija*, Vol. 6, No. 1, 2017., str.78-79. Opširnije o pravnom institutu izvansudske prodaje, primjenjivom na brodovima i zrakoplovima, vidi Gordan Stanković, „Izvansudska prodaja broda i prodaja broda neposrednom pogodbom – novi mehanizmi namirenja vjerovnika po Pomorskom zakoniku“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, 42 (2005), br. 3. str. 467-479.

⁹ „O osnovnim pojmovima instituta ovrhe“, Mihajlo Dika, *Građansko ovršno pravo*, knj.1., Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 14-16.

¹⁰ O specifičnosti ovršne prodaje, Emilio Pallua, „Ovrha na brodu“, *Pomorska enciklopedija*, sv. V, Zagreb, 1981., str. 654. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine 91/96, 68/98, 137/09, 22/00, 73/00, 123/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14 u članku 2. utvrđuje da predmet vlasništva mogu biti nekretnine i pokretnine. Nekretnine su čestice zemljine površine, zajedno sa svime što je sa zemljištem trajno spojeno na površini ili ispod nje. Pokretnine su stvari koje se mogu premjestiti s jednog mjesta na drugo, a da im se ne povrijedi bit (supstanca). Stvari koje su po svojoj naravi pokretne smatraju se u pravnom smislu nekretninama ako ih zakon izjednačuje s nekretninama.

¹¹ Boris Kandare, Jozo Čizmić, *Pomorsko procesno pravo*, Pravni fakultet u Splitu, 1996., str. 33-34.

kao nekretnine na kopnu.¹² Uvođenje knjižnog režima glede zrakoplova i broda često se temelji na shvaćanju da su oni pokretnine sui generis.¹³ Zakon o zračnom prometu RH (dalje ZZP), Narodne novine 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14, regulira sva relevantna općenita pitanja vezana uz zrakoplov i zračnu plovidbu te ustroj i djelovanje Agencije za civilno zrakoplovstvo RH koja vodi Registar civilnih zrakoplova.¹⁴

2. RAZLIČITO TUMAČENJE PRAVNE NARAVI ZALOŽNIH PRAVA I SUDSKOG POSTUPANJA U POREDBENOM PRAVU

Općenito, u današnjem zračnom i pomorskom prometu iznimno je zastupljen međunarodni element. Stoga važnost mjerodavnog prava lex cause koje sud mora utvrditi u slučaju namirenja tražbina ima veliku važnost. Države kontinentalnog (europskog) prava i anglosaksonskog – common law prava (Velika Britanija i bivše engleske kolonije) različito tumače pravnu narav založnih prava na zrakoplovu i brodu te sudskog postupanja. O pravnom statusu tražbine koji će sud utvrditi ovisi i redosljed namirenja. Upitno je kako će sud klasificirati svaku tražbinu pojedinačno: kao trošak ovrhe, privilegiranu tražbinu koja se namiruje prije hipoteke (mortgagea), ili običnu tražbinu procesne naravi koja se namiruje poslije hipoteke. Primjerice, nadležni sud neke države u kojoj je pokretnina upisana može određenu tražbinu priznati kao privilegiranu, ali nadležni sud druge države pred kojim se odvija prisilna prodaja toj istoj tražbini ne priznaje privilegirani status nego samo status tražbine procesne naravi. Isto se odnosi i na hipoteku koja može biti priznata u jednoj jurisdikciji, a u drugoj nepriznata odnosno neučinkovita.¹⁵ Mjerodavno pravo (applicable law) predstavlja materijalno pravo neke države koje je mjerodavno za rješavanje nekog konkretnog ugovornog ili izvanugovornog pravnog odnosa. Po pitanju novčane tražbine važno je koje će pravo uzeti sud kao mjerodavno u odlučivanju o statusu neke tražbine.¹⁶

U pomorskoj i zračnoj plovidbi dodatni problem stvara i različito shvaćanje prisilnog sudskog postupka. Kontinentalni pravni sustav temelji se na kodificiranom građanskom pravu, pa su sudovi obvezni pri donošenju presude strogo tumačiti i primjenjivati zakonske odredbe. Prijašnje sudske presude za sud koji vodi konkretan postupak samo su savjetodavnog karaktera, a nemaju obvezujuću snagu koju je sud dužan prihvatiti. U common law sustavu, koji se temelji na običajnom pravu, zakonske odredbe više služe sudovima kao vodič kroz postupak i nisu odredbe koje

¹² O stvarnopravnom uređenju, Jasenko Marin, „Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe“, Pravni fakultet u Zagrebu, *PPP* 163, Zagreb, 2009., str. 30-35.

¹³ O specifičnosti zrakoplova i broda, Zoran Radović, *Hipoteka na brodu*, 1. izdanje, 1986., str. 7.

¹⁴ Članak 5. st. 7. t.7. ZZP utvrđuje vođenje Registra civilnih zrakoplova RH.

¹⁵ O različitom shvaćanju pravne naravi založnih prava u kontinentalnom i common law pravnom sustavu, Dean Vuleta, „Poredbena analiza uređenja nekih pitanja ovršne prodaje pomorskog broda“, *PPP* god. 53 (2014.), str. 143-144.

¹⁶ *Ibid.*, str. 150.

su za sud obvezujuće. Suci koji vode konkretan postupak dužni su se pri donošenju presude pridržavati sudskih mišljenja iz prethodnih sličnih slučajeva. To znači da suci, koji imaju veliku autonomnost pri donošenju presude, sami stvaraju neke propise i na takav se način popunjavaju zakonske praznine. Protekom vremena zakonske se odredbe mogu mijenjati pod utjecajem prethodnih pojedinačnih sudskih presuda. Tako sudske odluke postaju primjenjujuće pravo za sve buduće slične slučajeve. Stranke podnose svoje argumente u postupku, a sudac donosi presudu prema slobodnom uvjerenju na temelju relevantnih podnesaka. Ovakav način sudskog djelovanja predstavlja osnovnu pravnu doktrinu common law sustava. Zato se u pravnoj teoriji common law sustav općenito naziva i precedentalni pravni sustav, jer su sudske odluke izvor prava.¹⁷

U postupku namirenja tražbina velik značaj ima i pitanje prava vlasništva nad zrakoplovom ili brodom koje je upisano u registru ili upisniku. U našem, kao i u kontinentalnom pravu vlasnik zrakoplova ili broda jest osoba koja je kao takva upisana u upisnik ili registar. U zemljama common law sustava, osim vlasnika koji je naveden u registru (legal registered nominal owner), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer ona ubire prihode od pokretnine (beneficial owner). Engleska sudska praksa beneficial owner smatra pravim vlasnikom s ovlastima koje uobičajeno ima zakoniti vlasnik (equitable owner). Tako se može dogoditi da osoba koja je upisana u stvarnosti i nije pravi vlasnik. Sudovi common law sustava kroz sudsku su praksu dobili ovlast da utvrde istinito vlasništvo kako bi se izbjegle zlouporabe načela istinitosti, poštenja i povjerenja, odnosno kako bi se spriječilo vlasnika (dužnika) da svojom raspoložbom spriječi namirenje vjerovnikove tražbine.¹⁸

3. INSTITUT HIPOTEKE I NAMIRENJE HIPOTEKARNE TRAŽBINE NA ZRAKOPLOVU U POREDBENOM PRAVU

Najčešći oblik osiguranja vjerovnikove novčane tražbine na zrakoplovu jest hipoteka (mortgage) ili ekvivalentno osiguranje predviđeno zakonima drugih relevantnih pravnih sustava. Neke jurisdikcije utvrđuju založno pravo koje se može posebno osnovati na rezervnom motoru ili motorima zrakoplova, ako su samostalne stvari i nisu ugrađeni u zrakoplov. Ako su motori ugrađeni u zrakoplov, hipoteka se prostire na cijeli zrakoplov. Po common law sustavu, mortgage na zrakoplovu pravni je institut koji znači prijenos pravnog naslova s dužnika (mortgagor) na vjerovnika (mortgagee) prema kojem hipotekarni dužnik ima pravo povrata prava vlasništva

¹⁷ Emerson H. Tiller, Frank B. Cross, „What is the Law Theory“, *Northwestern University Law Review*, sv. 100 (4), 2006. Opširnije o razlikama kontinentalnog i common law sustava, Christopher Hill, *Maritime Law*, 5. edition (4), 1998., str. 99-167.

¹⁸ Jasenko Marin, „Pravo vlasništva na brodu“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 47 (4), 1997., str. 12-16.

na zrakoplovu nakon isplate tražbine osigurane hipotekom.¹⁹ Iako se pravni naslov prenosi na vjerovnika temeljem hipoteke, dužnik ostaje u posjedu zrakoplova. Dužnik je u mogućnosti nastaviti svoje poslovanje gospodarskim iskorištavanjem ili davanjem zrakoplova u zakup, dok vjerovnik ima pravno vlasništvo nad zrakoplovom, a time i pravo raspolaganja zrakoplovom. Neke jurisdikcije umjesto naziva hipoteka (mortgage) na zrakoplovu koriste naziv zalog na zrakoplovu (primjerice Belgija i Austrija). Razlika je u tome što hipoteka omogućava dužniku zadržavanje posjeda i gospodarsku eksploataciju zrakoplova, a zalog zahtijeva da hipotekarni dužnik preda posjed zrakoplova hipotekarnom vjerovniku, mada stranke mogu postići i drugačiji sporazum. Postoji stanovita problematika učinkovitosti i ovršnosti hipoteke na zrakoplovu, u svakoj relevantnoj jurisdikciji, jer različite jurisdikcije imaju različite odredbe o načinu stjecanja hipoteka na zrakoplovima. Neke zahtijevaju da hipoteka bude na snazi prema zakonima države lex registri u kojoj je zrakoplov upisan. Druge se pozivaju na zakone mjesta lex situs na kojem se zrakoplov nalazi u trenutku stjecanja hipoteke. Treće ukazuju na zakone mjesta dužnikova prebivališta ili mjesta ostvarenja hipotekarne tražbine lex loci actus. Pored ovih zakona, također je potrebno razmotriti jesu li mjerodavni zakoni isključivo domaći zakoni lex fori relevantne jurisdikcije ili treba uzeti u obzir i njihova kolizijska pravila (conflict of law) kao sui generis, odnosno pravila koja upućuju na primjenu mjerodavnog prava. To je slučaj, primjerice, ako engleski zakon utvrđuje da bi se određena hipoteka na zrakoplovu trebala uspostaviti u skladu s francuskim zakonom, ali francuski zakon zahtijeva da hipoteka bude na snazi prema njemačkom zakonu (jer je zrakoplov tamo registriran). Postavlja se pitanje hoće li engleski sud slijediti francuska pravila o sukobu zakona (conflict of law) i prihvatiti njemačko pravo po pravnom postupku – renvoi²⁰ ili će se ograničiti na razmatranje francuskog zakona. Dakle, hipoteka na zrakoplovu koju bi priznali zakoni jedne jurisdikcije može biti nepriznata prema zakonima druge.²¹ Neke jurisdikcije ipso iure daju ovlast hipotekarnom vjerovniku na zrakoplovu da namiri dospjelu hipotekarnu tražbinu samo pokretanjem sudskog ovršnog postupka, bez ovlasti deposesije i gospodarskog iskorištavanja te izvansudske prodaje zrakoplova (primjerice Francuska i Njemačka).²²

U smislu pravne doktrine običajnog prava (common law) postoji i ovlaštenje hipotekarnog vjerovnika na samopomoć (self-help instution). Odnosi se na deposesiju (repossession), odnosno na pravo hipotekarnog vjerovnika da mirnim putem, bez sudskog postupanja, vrati u posjed svoju imovinu (zrakoplov) ako

¹⁹ Definiciju i obrazloženje specifičnosti hipoteke (mortgage) po običajnom pravu (common law), osnovanoj na pokretninama velike vrijednosti, navode Greame Bowtle, Kevin McGuinness, *The Law of Ship Mortgages*, London, Hong Kong, 2001., str. 37.

²⁰ Pravni postupak renvoi predstavlja pravno tumačenje u situaciji u kojoj polazno kolizijsko pravo uputi i na kolizijsko pravilo mjerodavnog prava, a ono može vratiti na primjenu polaznog prava ili uputiti na primjenu prava neke treće države. Podrobnije, Krešimir Sajko, *Međunarodno privatno pravo*, Pravna biblioteka, Zagreb, 2009., poglavlje 7. Uzvrat i upućivanje dalje – renvoi.

²¹ Opširnije o pravnom institutu osiguranja novčane tražbine na zrakoplovu, Rekha Panchal, Sunil Thacker, *Aircraft Mortgages*, STA Law Firm, Lexology Library, Law Business Research, 2016.

²² Andrew Lawless, *Enforcement of security over an aircraft*, Dillon Eustace, Dublin, 2010., str. 3-4.

hipotekarni dužnik ne izvršava svoje obveze iz hipotekarnog ugovora. Pravni sustavi postavljaju različite stupnjeve ograničenja samopomoći, a zakoni se razlikuju u različitim jurisdikcijama. Uobičajeno je da će samopomoć biti dopuštena sve dok se ne prekrši nijedan zakon i ako se postupanje odvija mirnim putem. Vjerovnici često koriste pravnog zastupnika (agenciju) koja je ovlaštena da postupa u ime i korist vjerovnika, odnosno da pregovara s hipotekarnim dužnikom o mirnoj deposesiji zrakoplova. Velik broj jurisdikcija common lawa predviđa ovaj institut koji je vrlo efikasan jer se deposesija ostvaruje u kratkom razdoblju, ako se provodi mirnim putem, bez sudske aktivnosti i dugotrajnih financijski iscrpljujućih parnica. Samopomoć ne isključuje pravo hipotekarnog vjerovnika na zaštitu putem suda, ako se hipotekarni dužnik suprotstavlja dobrovoljnoj deposesiji koja je ugovorena. Ako se dužnik suprotstavlja dobrovoljnoj deposesiji, hipotekarni vjerovnik ima ovlast od suda zatražiti sudski nalog (self-help remedy), odnosno pravni lijek za samopomoć, kojim dužnik prisilno predaje posjed zrakoplova vjerovniku.²³ Općenito, u kontinentalnom pravu, kao i u hrvatskom, samopomoć je u pravilu nedopuštena, a hipotekarni vjerovnik može pokrenuti ovršni postupak radi predaje pokretnine (broda i zrakoplova) u posjed.²⁴

3.1. Velika Britanija

Ključni pravni akti o pravnim odnosima u zrakoplovstvu, koji sadrže i odredbe o mortgageu i načinu namirenja tražbina, jesu Zakon o civilnom zrakoplovstvu iz 1982. (Civil Aviation Act-CAA 1982) i Zračna navigacijska naredba iz 2009. (Air Navigation Order – the Order 2009). U domaće akte implementirane su i odredbe konvencije Cape Town. Tijelo koje je zaduženo za registraciju zrakoplova jest Uprava za civilno zrakoplovstvo (Civil Aviation Authority – CAA) i vodi Registar civilnih zrakoplova (Register of Civil Aircrafts). Pravila o registraciji zrakoplova sadržana su u Nalogu za zračnu plovidbu iz 2009. (Air Navigation Order 2009). U registru se upisuju vlasnik i operator zrakoplova. Upis vlasništva zrakoplova predstavlja prima facie dokaz o vlasništvu zrakoplova. Međutim, takvi dokazi nisu konačni i upis naslova nije nužno dokaz vlasništva.²⁵

Englesko pravo definira institut mortgage kao tipičan oblik osiguranja novčane tražbine na zrakoplovu. Mortgage podrazumijeva dvije presumpcije koje ga čine pravovaljanim: osobni ugovor između vjerovnika (mortgagee) i dužnika (mortgagor) o načinu namirenja tražbine i stvaranje sigurnosnog interesa na zrakoplovu radi osiguranja namirenja tražbine. Ugovori mortgage sadrže izričitu klauzulu o mjerodavnom pravu. U skladu s Uredbom Rim I (EZ) br. 593/2008. i Uredbom Rim II (EZ) br. 864/2007. na ugovor se može primijeniti mjerodavno pravo koje

²³ Opširnije o institutu samopomoći, Julee C. Fischer, „Policing the Self-Help Legal Market“, *Indiana Law Review*, 34, 2000.

²⁴ Jurica Kvartuč, op. cit, u bilj. 9, str. 80-81.

²⁵ Supra, o ovlastima sudova država sustava common law za utvrđivanjem istinitosti upisa vlasništva, Jasenko Marin, op. cit. u bilj. br. 17, str. 12-16.

su stranke autonomno odabrale *lex contractus*, pod uvjetom da je izbor jasan ili se izričito dokazuje uvjetima ugovora ili okolnostima slučaja. Tijelo koje vodi Registar civilnih zrakoplova vodi i Mortgage Registar (UK Register of Aircraft Mortgages) u koji se upisuju osigurani interesi vjerovnika. Kao i na cijelom zrakoplovu, stranke mogu posebno ugovoriti i mortgage na rezervnom zrakoplovnom motoru ili motorima, ali takvo osiguranje nije moguće upisati u Mortgage Registar. Kada se rezervni motor ugradi u zrakoplov smješten u Engleskoj, odvojeni interesi vlasnika zrakoplova i motora ili vjerovnika i dalje će biti priznati, što znači da se ugradnjom rezervnog motora u zrakoplov automatski ne prenosi pravo vlasništva na motoru vlasniku zrakoplova na koji je ugrađen motor.²⁶

U slučaju dospelosti osigurane novčane tražbine i neizvršavanja ugovorenih obveza, engleski zakon dozvoljava vjerovniku (*mortgagee*) da vrati zrakoplov u posjed bez potrebe za dobivanjem sudskog naloga, ako se dužnik (*mortgagor*) ne protivi deposesiji koja je navedena u ugovoru kao mogućnost namirenja tražbine. Ako se dužnik protivi, vjerovnik treba zatražiti od nadležnog suda sudski nalog za prisilnu deposesiju zrakoplova (*self-help remedy*) ili pokrenuti sudsku ovrhu.

Zrakoplov mogu teretiti i ostale zakonske založne tražbine i prava (*liens*): a) takse koje pripadaju zračnoj luci i daju pravo zračnoj luci na zadržaj i sudsku prodaju zrakoplova, b) naknade za zračnu plovidbu koje se duguju Nacionalnoj službi zračnog prometa (*National Air Traffic Services*) i Eurocontrol naknade (*Eurocontrol charges*); CAA (*Central Air Agency*) ima pravo zadržaja i prisilne prodaje zrakoplova, c) neplaćene carine koje daju carinskim vlastima pravo zadržaja, a u nekim slučajevima i oduzimanja zrakoplova, d) tražbine na temelju povrede poreznog zakona koje daju pravo poreznim vlastima da zadrže i prodaju zrakoplov e) tražbine proizvođača, mehaničara (*servisera*) i opremitelja zrakoplova koji imaju pravo zadržaja dok im se ne isplati iznos za njihove usluge, f) založno pravo prodavatelja koje daje pravo prodavaču da zaustavi zrakoplov u tranzitu i da zadrži zrakoplov i preproda ga ako je kupac nesposoban za plaćanje kupovnine. Nakon prodaje zrakoplova, prvenstveni red u namirenju tražbina vjerovnika jest sljedeći: zakonsko založno pravo na zaustavljanje zrakoplova, primjerice, u vezi s neplaćenim iznosima Eurocontrol (*statutory detention rights*), ugovorno založno pravo nastalo prije datuma zabilježbe upisanog mortgage (*contractual liens*), posjedničko založno pravo (*possessory liens*), zabilježeni mortgage po redosljedju zabilježbe i neupisani mortgage.

U slučaju pokretanja sudske ovrhe na zrakoplovu nadležan je Trgovački sud (*Commercial Court of the Queen's Bench Division of the High Court in London*). Zbog izvanrednih okolnosti koje se mogu opravdati (mogućnost uklanjanja zrakoplova iz Engleske od strane dužnika), a za koje postoje dokazi, vjerovnik može podnijeti zahtjev sudu da kao mjeru osiguranja odredi privremenu mjeru zaustavljanja zrakoplova. Zahtjev se može podnijeti sudu u roku od 24 sata ili manje, ako postoje relevantni dokazi za pokušaj uklanjanja zrakoplova iz Engleske. Može

²⁶ Mark Bisset, *Creating and registering security interests over aircraft in United Kingdom (England and Wales)*, Clyde and CoLLP, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

ga se podnijeti bez prethodnog obavještanja dužnika potkrijepljen izjavom barem dvojice svjedoka. Vjerovnik je dužan predočiti sve relevantne podatke kako ne bi doveo sud u zabludu. Izvansudska prodaja moguća je, uz suglasnost dužnika u slučaju da je dužnik svojevolutno predao zrakoplov u posjed vjerovniku. Ako se vjerovnik odluči na prisilnu sudsku prodaju zrakoplova radi namirenja svoje tražbine, mora podnijeti prijedlog sudu i zatražiti donošenje rješenja o ovrši. Sudska prodaja obavlja se na temelju rješenja o ovrši uz uobičajene ovršne radnje i obavijesti o javnoj dražbi koje je sud dužan dostaviti vlasniku zrakoplova (ovršniku) i ostalim osobama koje imaju određeni pravni interes na zrakoplovu. Prodaja zrakoplova na javnoj dražbi bit će objavljena u nacionalnom tisku i u određenim zrakoplovnim publikacijama. Tijekom provedbe sudske ovrhe vjerovnik može zatražiti i izvansudsku prodaju zrakoplova samo u slučaju da ima dokaz kako bi se takvom prodajom mogla postići viša cijena od procijenjene vrijednosti zrakoplova, odnosno kako bi se postignutim iznosom mogle namiriti novčane tražbine svih upisanih vjerovnika.

Priznanje stranih sudskih i arbitražnih presuda provodi se u skladu s odredbama Njujorške konvencije (New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards 1959). Po odredbama te konvencije mjerodavno je pravo za zrakoplov *lex situs* zrakoplova.²⁷

3.2. Sjedinjene Američke Države

Pravni okvir koji se primjenjuje na regulaciju pitanja vezanih uz zrakoplov u SAD-u povezane su odredbe državnog, saveznog i međunarodnog prava. Odredbe članka 2, 2 A i 9 Jedinstvenog trgovačkog zakona (Uniform Commercial Code – UCC) utvrđuju upis prava vlasništva na zrakoplovu, registraciju zrakoplova, sva pitanja o pravovaljanosti mortgagea i prvenstveni red u namirenju ostalih tražbina. Svih 50 američkih država usvojile su i primjenjuju ove odredbe, osim ako ne bi došle u koliziju sa saveznim ili međunarodnim zakonima. Zrakoplov, vlasništvo i sigurnosni interesi na zrakoplovu upisuju se u Savezni registar za civilne zrakoplove (Federal Aviation Administration – FAA Registry) koji je vlasnički registar sa sjedištem u Oklahoma Cityju. U njega se upisuje kao vlasnik: fizička osoba američki državljanin, inozemna fizička osoba s prebivalištem u SAD-u, pravna osoba (američka korporacija) čiji su predsjednik i najmanje dvije trećine upravnog odbora i ostali upravni službenici američki državljani te američka vlada ili država ili teritorij ili posjed SAD-a. Sukladno članku 18. Čikaške konvencije, zrakoplov se ne može pravovaljano upisati u više država, ali se njegova registracija može mijenjati iz jedne u drugu državu.²⁸

Financijsko-kreditna isprava na zrakoplovu uobičajeno se naziva mortgage, sigurnosni sporazum ili povjeronosni ulog. Osim standardnih podataka koje sadrži

²⁷ Mark Bisset, *Aircraft repossession and enforcement of security in United Kindom (England and Wales)*, Clyde and CoLLP, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

²⁸ Uniform Commercial Code by The American Law Institute and the National Conference of Commissioners on Uniform State Laws, 2012.

svaki sigurnosni ugovor (hipoteka), u mortgage ugovoru mora biti posebno naznačeno proteže li se vjerovnikov interes odvojeno na zrakoplovnu konstrukciju i motor, ili na cijeli zrakoplov uključujući sve pripatke. Ovjerovljeni mortgage mora biti upisan u FAA Registry. Ako su zrakoplov, helikopter ili motori podložni jurisdikciji konvencije Cape Town, inozemna hipoteka mora se upisati u Međunarodnom registru (International Registry). Hipoteku na zrakoplovu upisanom u jurisdikciji izvan SAD-a, koji ne podliježu konvenciji Cape Town, američki će sudovi priznati ako je osnovana po zakonima države upisa. Mortgage se može zasebno sklopiti i na rezervnom motoru ili motorima kao i na cijelom zrakoplovu, pod uvjetom da su taj motor ili drugi motori neugrađeni i odvojeni od zrakoplova. Ako su motori ugrađeni na zrakoplov, onda se oni ne tretiraju kao samostalni dijelovi, pa se mortgage u tom slučaju proteže na cijeli zrakoplov zajedno s ugrađenim motorima.²⁹

U slučaju dospelosti nenamirene tražbine, vjerovnik (mortgagee) ima zakonsku ovlast na gospodarsko iskorištavanje zrakoplova do namirenja tražbine ili na izvansudsku prodaju. Ali, da bi mogao ostvariti tu ovlast on mora izvršiti deposesiju i doći u posjed zrakoplova. Ako se dužnik (mortgagor) protivi deposesiji, mortgagee može zatražiti sudski nalog za deposesiju (self-help remedy) ili pokrenuti postupak prisilne sudske ovrhe u skladu s državnim zakonom na državnom ili saveznom sudu na čijem se području nalazi zrakoplov. Općenito, prisilna sudska ovrha može se pokrenuti zbog nenamirenih novčanih tražbina koje proizlaze iz: ugovornog založnog prava (mortgage), zakonskog založnog prava – privilegija (pristojbe za troškove mehaničara-servisera zrakoplova), raznih pristojbi (carine i takse koje se duguju državi).

Privilegirana zakonska založna prava koja imaju prioritet u namirenju u odnosu na mortgage jesu: a) savezno porezno založno pravo, b) pravo zadržaja servisera (mehaničara) i skladištara zrakoplova, c) tražbine servisera koji nije u posjedu zrakoplova, ako su upisane u Registru zrakoplova, d) Federal Aviation Administration – FAA, aerodromske i zračne pristojbe. Američka carinska i granična služba (The US Customs and Border Protection – CBP) može oduzeti zrakoplov zbog sumnje u kršenje carinskih ili drugih zakona.

Osobe koje pružaju usluge skladištenja, popravka i održavanja zrakoplova najčešće se u praksi pojavljuju kao ovrhovoditelji u postupku prisilne sudske naplate svojih tražbina. Mogu na zrakoplovu osnovati založno pravo zrakoplovnog mehaničara koje im daje pravo zadržaja zrakoplova u posjedu dok im se ne isplate dugovane svote za pružene usluge. Savezni zakon SAD-a određuje da se zahtjev za upis založnog prava zrakoplovnog mehaničara podnosi Registru FAA (Federal Air Assosation). FAA će provesti upis založnog prava bez provjere pravovaljanosti založnog prava. Zahtjev za upis založnog prava mora se podnijeti registru u roku 30 – 180 dana od zadnjeg datuma kad je podnositelj zahtjeva obavio posao na zrakoplovu. Mora sadržavati podatke o zrakoplovu, registriranom vlasniku, vrsti obavljenog posla, zadnji dan rada i dugovani iznos. Založnim pravom opterećeni zrakoplov

²⁹ Bart Banino, Chelsea Schell, Keith Pinter, *Creating and registering security interests over aircraft in USA*, Condon Forsyth, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

sprečava vlasnika da proda zrakoplov bez prethodnog odobrenja ovlaštenika prava zadržaja (zrakoplovnog mehaničara). Ako mu novčana tražbina ne bude namirena, ovlaštenik prava zadržaja može pokrenuti postupak sudske ovrhe. Rok unutar kojeg može pokrenuti sudsku ovrhu iznosi od 90 dana do 18 mjeseci od zadnjeg dana pružanja usluga na zrakoplovu. Prijedlog za ovrhu mora se podnijeti nadležnom sudu u zadanome roku, u protivnom založno pravo na zrakoplovu više neće biti ovršno. Nakon isteka tog vremenskog razdoblja ovlašteniku založnog prava vlasnik i dalje može dugovati novac za uslugu pruženu zrakoplovu, ali zrakoplov više neće osiguravati novčanu tražbinu. Ako sud prihvati prijedlog za ovrhu, donosi rješenje o ovrsi u kojem određuje prodaju zrakoplova na javnoj dražbi. Javne dražbe obično organizira profesionalni dražbovatelj pod nadzorom lokalnog šerifovog ureda (sheriff's office). Na prodaji se zrakoplov prodaje ponuditelju koji je ponudio najveći iznos. Ako nema ponuda na dražbi, zrakoplov se prodaje založnom vjerovniku (ovrhovoditelju) za iznos tražbine osigurane založnim pravom. Ako se zrakoplov proda ponuditelju za iznos veći od vrijednosti novčane tražbine, dio prihoda od prodaje u visini ovrhovoditeljeve tražbine bit će isplaćen ovrhovoditelju, a ostatak vlasniku zrakoplova (ovršniku). Ovršenik može podnijeti žalbu tijekom ovršnog postupka: 1) ako zahtjev za upis založnog prava nije podnesen u odgovarajućem roku nakon zadnjeg dana rada na zrakoplovu, 2) ako nositelj založnog prava nije slijedio propisani postupak za upis, 3) ako postupak ovrhe nije pokrenut u zakonskom roku, 4) ako vlasnik zrakoplova može dokazati da založno pravo nije pravovaljano, jer nositelj založnog prava (ovrhovoditelj) neopravdano traži veći iznos od onoga koji je opravdano dospio. U ovom slučaju vlasnik zrakoplova mora dokazati da je ovrhovoditelj svjesno, zlonamjerno znao da je iznos koji pokriva založno pravo precijenjen. U slučaju da vlasnik zrakoplova dokaže jednu ili sve ove tvrdnje te da je ovrhovoditelj nepropisno opteretio zrakoplov pravno nevaljanim založnim pravom, ovrhovoditelj će odgovarati ovršeniku za svu štetu koja se može dokazati.³⁰

Postupci priznavanja inozemnih sudskih i arbitražnih odluka kao ovršnih isprava uređeni su državnim zakonom. Ako američki sud utvrdi da je inozemna presuda pravovaljana, smatra je ovršnom ispravom kao da je donesena pred domaćim sudom. Većina američkih država zahtijeva od podnositelja zahtjeva za priznanjem inozemne presude da pokrene novi postupak na odgovarajućem američkom sudu radi stjecanja nadležnosti nad ovršenikovim zrakoplovom. Vjerovnik (nositelj presude) tada mora dokazati da je inozemna presuda valjana i vjerodostojna, što obično zahtijeva ovjerenu kopiju presude suda koji ju je donio. Jednom kad je presuda donesena, nositelj presude (ovršne isprave) može pokrenuti ovrhu. Nositeljima presude dostupni su mnogi načini namirenja, ovisno o neovisnim zakonima američkih država. Bez obzira na postojanje odredbi međunarodnih ugovora i konvencija koje reguliraju uzajamno priznavanje inozemnih presuda, većina američkih država usvojila je Jedinstveni zakon o priznavanju presuda u stranom novcu (Uniform

³⁰ Gregory J. Reigel, *Aircraft Mechanic's Liens*, *Aero Legal Services Review*, Aviation Law Discussions, 2008.

Foreign Money Judgment Recognition Act), koji pruža okvir sudovima da priznaju inozemnu presudu samo ako je pravomoćna ondje gdje je izvorno donesena.³¹

3.3. Francuska

Najvažnije zakonske odredbe u Francuskoj koje reguliraju hipoteku na zrakoplovu nalaze se u Prometnom zakonu – Kodeksu (Transport Code – the Code), posebno dio VI. Od značaja su i Građanski zakonik (Civil Code), Trgovački zakonik (Commercial Code), Carinski zakon (Customs Code), Opći porezni zakon (General Tax Code). Odredbe kojima se regulira prisilno sudsko namirenje tražbina na zrakoplovu nalaze se u Prometnom zakonu, Zakonu o civilnom zrakoplovstvu (Civil Aviation Act) i Zakoniku o građanskim ovršnim postupcima (Code of Civil Enforcement Proceedings). Nacionalno zakonodavstvo dopunjeno je međunarodnim konvencijama i europskim propisima.

U skladu s člankom L6 122-3 Prometnog zakona – Kodeksa hipoteka na zrakoplovu uobičajeni je oblik osiguranja na zrakoplovu registriranom u Francuskoj. Po stavku 3. hipoteka se prostire na cijeli zrakoplov, njegove motore i rezervne dijelove koji pripadaju zrakoplovu i koji su namijenjeni da budu dio zrakoplova, bez obzira na to jesu li ugrađeni u njega ili privremeno odvojeni. Po stavku 8. hipoteka se upisuje u Registar zrakoplova. Evidentirana hipoteka vrijedi 10 godina od dana upisa u Francusku upravu za civilno zrakoplovstvo (French Civil Aviation Authority – DGAC) i mora se obnoviti nakon tog datuma kako bi bila pravovaljana.³²

Deposicija zrakoplova u Francuskoj postoji samo u slučaju raskida ugovora o zakupu zrakoplova. U slučaju nenamirene dospjele hipotekarne tražbine, hipotekarni vjerovnik (ovrhovoditelj) može pokrenuti sudsku ovrhu te podnijeti prijedlog za ovrhu nadležnom sudu. Prijedlogom za ovrhu traži od suda donošenje rješenja o ovrshi kojim bi započela provedba prisilne prodaje zrakoplova. Ovršenik ima pravo podnijeti sve dozvoljene pravne lijekove u postupku provedbe ovrhe.

Zrakoplov može biti opterećen i drugim tražbinama koje imaju prioritet u naplati pred hipotekom: a) sudski troškovi nastali sudskom prodajom zrakoplova, b) tražbine po osnovi spašavanja zrakoplova, c) tražbine po osnovi troškova potrebnih za očuvanje zrakoplova koji bi imali prioritet nad ostalim sigurnosnim interesima i pravima na prihod nakon ovrhe hipotekarne tražbine. U određenim situacijama zračne luke i tvrtke koje su popravile zrakoplov imaju pravo zadržaja zrakoplova ako se ne namire određene naknade ili troškovi popravka. Osim toga, postoji niz usluga koje zračne luke imaju pravo naplatiti, primjerice, naknade za slijetanje, usluge zračne navigacije, parkiranje, ukrcaj putnika, utovar prtljage i druge usluge. Ako su ove usluge nenaplaćene, postaju tražbine i uzrok su za

³¹ Bart Banino, Chelsea Schell, Keith Pinter, *Aviation Finance and Leasing in USA – Enforcement of foreign judgments and arbitral awards*, Condon and Forsyth, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

³² Edward Campbell, *Creating and registering security interests over aircraft in France*, Stephenson Harwood LLP, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

uspostavljanje posjedničkog prava zadržaja zrakoplova dok ne budu namirene. Posjedničko pravo zadržaja prestaje postojati kad zrakoplov ili njegovi pripatci nisu više u posjedu ovlaštenikova prava zadržaja. Treba napomenuti da se pravo zadržaja može ostvariti samo na onom zrakoplovu na kojem je nastalo to pravo, a ne i na drugim zrakoplovima u vlasništvu iste fizičke ili pravne osobe. Takvu odluku o pravu zadržaja, točno određenog zrakoplova na kojem je nastala tražbina, donijelo je 2. srpnja 2003. Državno vijeće (State Council), najviši upravni sud Francuske (Frances' highest administrative court).³³

Odredbe kojima se regulira sudska ovrha na zrakoplovu u Francuskoj nalaze se u Prometnom zakonu – Kodeks, Zakonu o civilnom zrakoplovstvu i Zakoniku o građanskim ovršnim postupcima. Prema članku L 6100-1 Prometnog zakona, zrakoplov je svaki uređaj koji se može uzdizati ili kružiti u zraku. Najčešće su pod ovrhom turistički zrakoplovi i helikopteri. Prema članku L 221-1 Zakonika o građanskim ovršnim postupcima i čl. R 123-2 Zakona o civilnom zrakoplovstvu, kada se radi o zaustavljanju inozemnog zrakoplova, sudac koji je inače nadležan u postupku ovrhe na zrakoplovu francuske državne pripadnosti (ovršni sudac ili predsjednik Trgovačkog suda) derogira svoju nadležnost isključivo u korist nadležnog ovršnog suda u Parizu. Posebno je važno u prijedlogu za ovrhu navesti nadležnom sucu indicije koje upućuju na opasnost da ovršenik imobilizira ili ukrade zrakoplov. Preduvjet za zaustavljanje zrakoplova jest postojanje rješenja o ovrsi na koje se ne može uložiti suspenzivna žalba i prethodni nalog dužniku (ovršniku) da položi dugovani iznos. Prema istom članku R 123-2 Zakona o civilnom zrakoplovstvu, nakon isteka roka od 8 dana od dostave rješenja o ovrsi može se pristupiti zaustavljanju zrakoplova. Ovaj čin obavlja se u mjestu (zračnoj luci) gdje se nalazi zrakoplov uz dostavu rješenja upravitelju zračne luke odnosno zračnoj i graničnoj policijskoj službi zračne luke ako se radi o manjim uzletištima. Dokument mora sadržavati izjavu o iznosu tražbine s pripadajućim kamatama, kao i naznaku nadležnog suda pred kojim će se obaviti prodaja. U njemu mora biti označeno ime vlasnika (ovršnika), vrsta zrakoplova, njegova registracija te opis opreme i pribora. Ovršitelj koji oduzima zrakoplov nastavlja imobilizaciju fizičkim blokiranjem zrakoplova ili držanjem na sigurnom mjestu. Ako zrakoplov nije opremljen sustavom za vožnju unatrag, način blokiranja jednostavno je postavljanje prema zidu na određenom mjestu. Ostali zrakoplovi imobiliziraju se tako da nadležno tijelo zračne luke odvuče zrakoplov na sigurno mjesto. Na kraju pravosudni službenik određuje čuvara oduzetog zrakoplova. U roku od 5 dana od izvršene pljenidbe, pljenidba se mora prijaviti nadležnom Registru u kojem je upisan zrakoplov radi zabilježbe rješenja o ovrsi. U istom roku obavijestit će se i ovršenik. Najranije osam dana prije dražbene prodaje ovršenik će biti pozvan pred nadležan sud na kojem se obavlja prodaja (Tribunal de Grande Instance). Prema čl. R 123-3 Zakona o civilnom zrakoplovstvu, ako vlasnik zrakoplova (ovršnik) nema prebivalište u Francuskoj i ovlaštenog punomoćnika, ovršni spisi mogu se dostaviti

³³ Edward Campbell, *Aviation Finance and Leasing in France – Enforcement of security*, Stephenson Harwood LLP, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

kapetanu zrakoplova. U roku od 3 dana od obavijesti o upisu koji izdaje Registar, ovrhovoditelj mora obavijestiti registrirane vjerovnike o zapljeni zrakoplova i o sudskoj prodaji. Dakle, teret slanja obavijesti je na ovrhovoditelju, a ne na ovršnom sudu. Prema čl. R 123-5 Zakona o civilnom zrakoplovstvu, na prvom ročištu sud utvrđuje najnižu prihvatljivu ponudu i uvjete prodaje. U roku od tri tjedna sud će organizirati „aukcijско saslušanje“ i s obzirom na rezultate postignute na tom saslušanju odlučiti o mjestu dražbene prodaje (eventualno na drugom sudu po prijedlogu ovrhovoditelja ili čak na mjestu imobilizacije zrakoplova). Dražbena prodaja može se provesti nakon što su zadovoljeni određeni preduvjeti: a) lijepljenje plakata na nadležnom sudu (na dražbenom uredu), na mjestu gdje je zrakoplov imobiliziran, na vratima ureda za registraciju i na najvidljivijem dijelu zrakoplova. Oglas i plakati moraju sadržavati sve osnovne podatke (podaci o ovrhovoditelju, ovršeniku i zrakoplovu, iznos tražbine koja se duguje, mjesto gdje će zaplijenjeni zrakoplov ostati, mjesto gdje se nalazi zrakoplov, najniža prihvatljiva ponuda i uvjeti prodaje te dan, vrijeme i mjesto održavanja dražbene prodaje, b) uručenje oglasa tvrtki Bodacc koja je ovlaštena za prodaju zrakoplova, c) uručenje oglasa specijaliziranim pravnim ustanovama za zračni promet, d) inspekcija zrakoplova od strane pravosudnog službenika. Prema čl. R 123-6 Zakona o civilnom zrakoplovstvu, najbolji ponuditelj (kupac zrakoplova) mora položiti kupovninu u roku od tri dana od donesenog rješenja o dosudi zrakoplova najboljem ponuditelju. Osim ovih odredbi o dražbenoj prodaji zrakoplova, po potrebi će se koristiti odredbe Običajnog zakona o dražbenoj prodaji nekretnina. Na kraju, prema čl. L6 123-3 Prometnog zakona i u skladu sa Ženevskom konvencijom, prisilna prodaja može se provesti samo ako se mogu namiriti tražbine upisanih vjerovnika. Ovo vrijedi samo u slučaju sudske prodaje inozemnog zrakoplova.³⁴

Postupci priznavanja inozemnih sudskih i arbitražnih odluka ovise o tome je li pravomoćnu odluku donio engleski ili američki sud. Francuski sud bezuvjetno će prihvatiti pravomoćnu i ovršnu presudu engleskog suda, bez daljnjeg preispitivanja ili ponovnog parničenja, u skladu s Uredbom Vijeća (EU) br. 1215/2012 od 12. prosinca o nadležnosti, priznavanju i ovršnosti presuda u građanskim i trgovačkim predmetima (Council Regulation No. 1215/2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgements in civil and commercial matters). Za razliku od bezuvjetnog prihvaćanja pravomoćne i ovršne odluke engleskog suda, pravomoćna i ovršna presuda nadležnog suda države New York ili bilo koje druge države SAD-a bit će priznata, bez preispitivanja merituma stvari (*res meritum*), pod određenim uvjetima. To znači da ovrhovoditelj mora podnijeti nadležnom francuskom sudu zahtjev za ovrhu strane presude te izvornik relevantnog dokumenta i presude suda SAD-a prevedene na francuski jezik. Pored toga, sud mora utvrditi da su zadovoljeni svi uvjeti koji nisu protivni francuskim zakonima.³⁵

³⁴ Podaci o postupku sudske ovrhe na zrakoplovu u Francuskoj dostupni na <https://leroi-associates.com/la-saisie-d-aeronefs>. Stranica pregledana 10. siječnja 2021.

³⁵ Edward Campbell, *Aviation Finance and Leasing in France – Enforcement of foreign judgments and arbitral awards*, Stephenson Harwood LLP, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

3.4. Njemačka

Odredbe kojima se reguliraju pitanja vezana uz zrakoplov nalaze se u: Zakonu o zračnom prometu (Air Traffic Act), Zakonu o pravima u zrakoplovu (Act on Rights in Aircraft), Uvodnom zakonu u Građanski zakonik (Introduction Act to the German Civil Code), Njemačkom građanskom zakoniku (German Civil Code), Zakonu o hipoteci na zrakoplovu (Aircraft Mortgage Act), Zakonu o parničnom postupku (Code of Civil Procedure) te Zakonu o obveznoj dražbi i administraciji (Act on Compulsory Auction and Administration). Prema članku 45. st. 1. t. 1. Uvodnog zakona u Građanski zakonik, mjerodavno pravo u Njemačkoj jest lex registri zrakoplova. Tijelo zaduženo za registraciju zrakoplova Federalno je zrakoplovno tijelo (Federal Aviation Authority) koje vodi Registar zrakoplova (German Aircraft Register). Njemački je registar zrakoplova vlasnički registar pa se upisani vlasnik smatra stvarnim zakonitim vlasnikom. U Njemačkoj posebno egzistira i Registar hipoteka zrakoplova (German Aircraft Mortgage Register) koji ne vodi Federalno zrakoplovno tijelo već lokalni sud u Braunschweigu. Prema čl. 64. st. 4. t. 3. Zakona o zračnom prometu, ne postoji poseban registar za zrakoplovne motore.

Institut hipoteke reguliran je odredbama čl. 1. – 9. Zakona o hipoteci na zrakoplovu. Prema čl. 9. Zakona o pravima u zrakoplovu, hipoteka na zrakoplovu posebno se upisuje u njemački Registar hipoteka koji vodi sud u Braunschweigu. Prema čl. 31. Zakona o pravima u zrakoplovu, na motore zrakoplova treba gledati kao na pripadak zrakoplova, tako da se hipoteka na zrakoplovu prostire i na motore ugrađene u zrakoplov u trenutku osnivanja hipoteke, pod uvjetom da su oni u vlasništvu iste osobe kao i zrakoplov kako je upisano u Registru zrakoplova. Dakle, motor mora biti ugrađen ili u tijeku ugradnje u vrijeme osnivanja hipoteke na zrakoplovu. Prema čl. 97. st. 1. t. 1. Njemačkog građanskog zakonika, motor se smatra pripadkom zrakoplova i s njime čini blisku prostornu vezu. Međutim, motor kao pripadak zrakoplova može biti oslobođen od prostiranja hipoteke: a) ako se vlasništvo prenese na treću osobu i motor se ukloni iz zrakoplova prije nego što ga se zaplijeni u korist hipotekarnog vjerovnika radi ovrhe (čl. 31. st. 2. t. 1. Zakona o pravima u zrakoplovu), b) ako izgubi klasifikaciju pripadka. Uobičajeno je da se to neće dogoditi ako se ukloni radi održavanja ili servisiranja i bit će ponovno instaliran na isti zrakoplov (čl. 31. st. 3. t. 1. Zakona o pravima u zrakoplovu), c) ako je smješten u skladište rezervnih dijelova (čl. 31. st. 3. t. 2. Zakona o pravima u zrakoplovu). Da bi se izbjegla ova 2 posljednja slučaja, vlasnik zrakoplova (hipotekarni dužnik) može se dogovoriti s hipotekarnim vjerovnikom da proširi hipoteku na sve rezervne dijelove u inventaru određenog domaćeg ili inozemnog skladišta rezervnih dijelova i da produženje upiše u Registru hipoteka zrakoplova. Produženje podliježe opsežnim zakonskim odredbama članka 68. i dalje Zakona o pravima na zrakoplovu.³⁶

³⁶ Christine Kranich, Katja Brecke, Ulrich Stepler, *Creating and registering security interests over aircraft in Germany*, Arnecke Sibeth Dabelstein, Lexology Library. Law Business Research, 2019.

Da bi namirio svoju tražbinu, hipotekarni vjerovnik je ograničen na namirenje u skladu sa zakonskim propisima. Prema čl. 47. st. 1. Zakona o hipoteci na zrakoplovu ne može se koristiti institutom samopomoći niti sličnim privatnim mjerama namirenja. Postupak ovrhe na zrakoplovu slijedi neznatno izmijenjene odredbe za postupak ovrhe na nekretninama, pa se namirenje hipotekarne tražbine odvija sudskom aktivnošću i prodajom zrakoplova na javnoj dražbi. Prema čl. 50. ovrha se može spriječiti ako dužnik namiri tražbinu. Zrakoplov može biti opterećen i drugim privilegiranim tražbinama koje se namiruju prije hipoteke. Prema čl. 76. st. 2. Zakona o hipoteci zrakoplova, tražbine po osnovi spašavanja zrakoplova imaju prioritet u naplati pred svim tražbinama nakon sudskih troškova. S druge strane, čl. 9. st. 1. Zakona o hipoteci zrakoplova ne predviđa zakonsko založno pravo zadržaja serviser (mehaničara) zrakoplova. Kako većina država u svijetu predviđa ovo pravo, u sudskoj praksi prisilne naplate tražbina može doći do problematične razlike u tumačenju pravne naravi tražbina. Iz tih razloga, uobičajena je praksa takvih pružatelja usluga na zrakoplovu da predviđaju stvaranje ugovorne naknade u svojim općim aktima poslovanja. Isto se odnosi i na založno pravo koje proizlazi iz zračnih pristojbi i naknada za zračnu plovidbu.

Postupak sudske ovrhe provodi se prema odredbama čl. 99. st. 1. Zakona o hipoteci na zrakoplovu te odredbama čl. 864. st. 1. i 870 a. st. 1. Zakona o parničnom postupku. Prema čl. 171 b st. 1. Zakona o obveznoj dražbi i administraciji, za svaki ovršni postupak nadležan je lokalni sud u Braunschweigu. Prema čl. 20. st. 1. i čl. 171 a st. 1. Zakona o obveznoj dražbi i administraciji, pokretanje ovršnog postupka od strane suda rezultira zapljenom (zaustavljanjem) zrakoplova u korist hipotekarnog ili drugog založnog vjerovnika. Ovršni postupak odnosi se na cijeli zrakoplov kao i na sve predmete ugrađene u zrakoplov, primjerice motore, a prema čl. 20. st. 2. Zakona o obveznoj aukciji i administraciji i čl. 31. Zakona o hipoteci zrakoplova. Potom se na zrakoplovu određuje privremena mjera čuvanja zrakoplova prema čl. 171 c st. 2. t. 1. Zakona o obveznoj dražbi i administraciji. Sud može odobriti, uz suglasnost hipotekarnog vjerovnika i drugih založnih vjerovnika, ako je to u korist svih stranaka u postupku, privremeno daljnje korištenje zrakoplova. Tako određuju odredbe čl. 169. i 171 f Zakona o hipoteci na zrakoplovu, zajedno s čl. 535. st. 1. t. 1., 566. st. 1., 567. st. 1., 578 a st. 1. Njemačkog građanskog zakonika. Samu dražbu određuje i provodi sud po uobičajenoj proceduri kako predviđa Zakon o obveznoj dražbi i administraciji (čl. 66. i dalje). Prema čl. 90. st. 1., ponuditelj s najboljom ponudom stječe pravo vlasništva na zrakoplovu.

Njemački sud priznaje presude inozemnih sudova kao ovršnu ispravu ako podliježu Uredbi Vijeća EU-a 44/2001 (EU Council Regulation 44/2001) o nadležnosti i priznavanju pravomoćnih presuda u građanskim i trgovačkim predmetima. Osim toga, presudu mora donijeti nadležan sud u strogo utvrđenom zakonskom postupku. Ne smije biti u suprotnosti s njemačkim pravnim sustavom i mora biti prevedena na njemački jezik.³⁷

³⁷ Katja Brecke, Ulrich Stepler, Christine Kranich, *Aviation Finance and Leasing in Germany – Enforcement of security*, Arnecke Sibeth Dabelstein, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

3.5. Belgija

Ključni pravni akti kojima se reguliraju obvezni i stvarnopravni odnosi na zrakoplovu te pitanja osiguranja i namirenja tražbina jesu Zakon o osiguranju pokretne imovine (Taking security over movable assets) iz 2018. i Sudski zakonik (Judicial Code – CCBE). Zakon o osiguranju pokretne imovine uvodi novine koje dovode do pojednostavljenog i lakšeg namirenja zaloga na zrakoplovu.³⁸ Uvodi se i Nacionalni mrežni elektronički registar zaloga (Registre national des Gages – National Pandregister). To je registar operatora zrakoplova i nije potrebno spomenuti vlasništvo.

Belgijsko pravo ne poznaje hipoteku kao institut, već ugovor o zalogu kao institut osiguranja vjerovnikove tražbine. Zakon uvodi novo opće pravilo da se može osnovati založno pravo – zalog na pokretnini, uključujući i zrakoplov, bez potrebe za deposesijom založene imovine u korist vjerovnika. U novom režimu založni dužnik više nije obvezan prenijeti fizički posjed založene pokretne imovine na založnog vjerovnika kako bi zalog bio pravovaljan. Prema novim odredbama pravovaljanost se može ostvariti samo sporazumom između vjerovnika i dužnika, bez potrebe za deposesijom predmetne imovine. Prema sporazumu založni vjerovnik može imati zrakoplov u posjedu i ekonomski ga eksploatirati do namirenja svoje tražbine. Međutim, ako je založni dužnik u posjedu zrakoplova, potreban je ovjereni ugovor koji se upisuje u Nacionalni registar zaloga. Po novim odredbama, de facto, ukidanjem zahtjeva za oduzimanjem pokretne imovine veće vrijednosti (zrakoplovi, brodovi, proizvodni strojevi), mogu se staviti pod zalog sve ove vrijedne pokretne imovine koje po starim odredbama nisu bile ustupive. Ako se stranke ne dogovore drugačije, založni dužnik ima pravo raspolagati i koristiti pokretnu imovinu. Zaključno, stranke sada mogu birati između upisa ugovora o zalogu u Nacionalnom registru (ako zrakoplov ostaje u posjedu dužnika) i deposesije u korist vjerovnika koji ga onda gospodarski eksploatira. Uobičajeno je da se založena imovina registrira jer je takav način praktičniji i isplativiji. Određene okolnosti mogu favorizirati deposesiju, primjerice kada se založeni zrakoplov nalazi u skladištu ili na mjestu kojim upravlja treća strana. Ako je tako ugovoreno, osim deposesije, vjerovnik može namiriti svoju tražbinu, bez učešća suda, tako što će prodati ili iznajmiti dio ili cijelu založenu imovinu uz pristanak založnog dužnika. Mora obavijestiti dužnika najmanje deset dana preporučenom poštom o svojoj namjeri namirenja dospjele tražbine. Pri upisu založnog prava u Nacionalni registar određuje se prvenstveni red u namirenju tražbina. Vjerovnici prava zadržaja (serviseri – mehaničari zrakoplova) mogu također izvršiti upis svoga prava zadržaja u Nacionalni registar. Privilegirane tražbine koje imaju prioritet u naplati pred zalogom jesu: a) tražbine servisera zrakoplova, b) založno pravo skladištara za neplaćenu najamninu, c) založno pravo Eurocontrola, d) založno pravo za spašavanje zrakoplova, e) tražbine zračnih luka za neplaćene usluge. Upis u Registar vrijedi 10 godina, ali može se

³⁸ Zakon o osiguranju pokretne imovine (Taking security over movable assets) stupio je na snagu 1. siječnja 2018. Podaci o zakonu dostupni su na <https://eylaw.be/2018/01/15/belgium>. Stranica pregledana 30. prosinca 2020.

obnoviti za sljedećih 10 godina. Založni vjerovnik odgovara za svaku štetu koja nastaje upisom netočnih podataka. Upis mogu izvršiti samo fizičke osobe državljeni Belgije i belgijske pravne osobe. Ako strana fizička ili pravna osoba želi izvršiti upis, morat će angažirati belgijskog punomoćnika. Ako se založni dužnik protivi ugovorenoj vjerovnikovoj ovlasti, založni vjerovnik može pokrenuti sudsku ovrhu radi namirenja svoje tražbine. Sudska ovrha, s uobičajenim ovršnim radnjama koje dovode do javne dražbe, odvija se po odredbama Sudskog zakonika (Judicial Code – CCBE)

Priznavanje sudskih inozemnih presuda u građanskim i trgovačkim parnicama ovisi o nadležnosti u kojoj su donesene. Presude sudova država EU-a priznat će se bez ikakvog posebnog postupka, osim ako su u suprotnosti s belgijskim javnim poretom. Za presude sudova država koje nisu članice EU-a, ali imaju bilateralni ili multilateralni ugovor s Belgijom, postupak priznavanja ovisi o odredbama ugovora. Presude izvan EU-a mogu se priznati nakon postupka pred belgijskim prvostupanjskim sudovima.³⁹

3.6. Nizozemska

Najvažnija pitanja vezana uz hipoteku i namirenje tražbina na zrakoplovu regulirana su odredbama nizozemskog Građanskog zakonika (Civil Code) i Zakonika o parničnom postupku (Dutch Code of Civil Procedure – Wetboek Van Burgerlijke Rechtsvordering). Važno je napomenuti da u Nizozemskoj ne postoji zasebni Registar zrakoplova već se oni upisuju u javni registar koji vodi Zemljišnik.

Zahtjev za upis javnobilježnički ovjerene hipoteke na zrakoplovu upisanom u javni registar podnosi hipotekarni vjerovnik ili njegov opunomoćenik. Hipotekarni ugovor mora biti sastavljen u standardnom formalnom obliku na nizozemskom jeziku. Za zrakoplov koji nije upisan u javni registar, pravo osiguranja stvara se u obliku posjedovnog ili neposjedovnog prava zaloga. Posjedovno pravo zaloga stvara se privatnom ili javnobilježničkom založnom ispravom i dovođenjem zrakoplova u posjed založnog vjerovnika ili treće osobe koja djeluje u ime i za račun založnog vjerovnika. Neposjedovno pravo zaloga nastaje ili javnobilježničkom založnom ispravom ili privatnom založnom ispravom koja je registrirana kod poreznih vlasti. Za razliku od hipotekarnog prava, založno pravo nije evidentirano niti u jednom javnom registru. Odjeljak 8.3 (a) nizozemskog Građanskog zakonika regulira pitanja vezana uz pripatke zrakoplova. Motori, propeleri, radiooprema i svi drugi predmeti namijenjeni uporabi u zrakoplovu i na zrakoplovu, bez obzira na to jesu li na njega ugrađeni ili privremeno odvojeni, sastavni su dijelovi zrakoplova i kao takvi podliježu hipotekarnom zalogu. Međutim, u slučaju trajnog uklanjanja,

³⁹ Dimitri de Bournonville, Kim Verhaeghe, *Aircraft repossession and enforcement of security in Belgium*, Kennedys Law LLP, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

ovi pripatci neće biti predmet hipoteke na zrakoplovu. Privremeno odvajanje je, primjerice, remont ili održavanje tih dijelova.⁴⁰

Nizozemsko pravo predviđa svojim odredbama da se tražbine na zrakoplovu namiruju putem prisilnog sudskog postupka. Privilegirane tražbine koje se odnose na troškove spašavanja i izvanredne troškove očuvanja zrakoplova imaju prioritet u namirenju pred svim evidentiranim založnim pravima, osim sudskih troškova ovrhe. U Nizozemskoj ne postoje posebna prava na zadržavanje zrakoplova zbog neplaćenih pristojbi zračnim lukama ili pristojbi za zračnu plovidbu. Prema odredbama Zakonika o parničnom postupku, pravo zadržaja ima graditelj zrakoplova ili serviser (mehaničar) sve dok mu se ne isplati dugovani iznos. Prema odredbama Građanskog zakonika, pravo zadržaja na zrakoplovima upisanim u javni registar neće zaustaviti postupak sudske prodaje zrakoplova tako da služi samo kao aparat prisile. Nakon dospijeca hipotekarne tražbine, hipotekarni vjerovnik može na temelju ovršne isprave podnijeti prijedlog za ovrhu sudu sa zahtjevom da donese rješenje o ovrsi i odredi datum prodaje zrakoplova na javnoj dražbi. Ovrhovoditelj i ovršenik mogu se složiti i s drugim načinom prodaje (neposrednom pogodbom ili izvansudskom prodajom zrakoplova). Ovakav dogovor moguće je sklopiti samo nakon donošenja rješenja o ovrsi. Ugovorom o hipoteci ne može se unaprijed ugovoriti ova mogućnost. Predsjednik nadležnog suda može naložiti da se zrakoplov proda na drugačiji način od javne dražbe ako tako zahtijevaju stranke, ili, na zahtjev založnog vjerovnika, naložiti da zrakoplov ostane u posjedu založnog vjerovnika, uz određivanje cijene od strane predsjednika suda. Postupak sudske ovrhe na zrakoplovu reguliran je odredbama čl. 584.a - 584.r Zakona o parničnom postupku.

Priznavanje inozemnih presuda ovisi o tome postoji li ugovor o međusobnom priznavanju presuda između Nizozemske i određene države. Ako nema spomenutog ugovora između država, presuda stranog suda ne priznaje se kao ovršna isprava u Nizozemskoj. U tom slučaju, da bi se dobila sudska presuda koja je ovršna isprava, spor se mora ponovno pokrenuti pred nadležnim nizozemskim sudom. Nizozemska je ratificirala Njujoršku konvenciju.⁴¹

3.7. Italija

Pitanja vezana uz hipoteku i namirenje tražbina na zrakoplovu regulirana su odredbama talijanskog Navigacijskog zakonika (Italian Navigation Code – Codice della navigazione) i Zakonika o parničnom postupku (Italian Civil Procedure Code). Talijanski registar zrakoplova (Italian Aircraft Registry) vodi Uprava za civilno zrakoplovstvo – ENAC. To je registar vlasnika u koji se mogu upisati i operatori zrakoplova (ako nisu vlasnici).

⁴⁰ Jeroen Timmermans, Laetitia Kunst den Teuling, *Creating and registering security interests over aircraft in Netherlands*, Stek, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

⁴¹ Jeroen Timmermans, Laetitia Kunst den Teuling, *First step analysis: Aviation Finance and Leasing in Netherlands – Enforcement of security*, Stek, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

Sukladno članku 1030. Navigacijskog zakonika (Codice della navigazione), hipoteka se mora upisati u Registar zrakoplova, a da bi bila pravovaljana, mora sadržavati uobičajene podatke kao i svaki hipotekarni ugovor. Sukladno čl. 1029. Navigacijskog zakonika, upisana hipoteka na zrakoplovu također opterećuje i njegove pripatke, nesamostalne i samostalne odvojene pripatke (uključujući i rezervne motore), neovisno o tome jesu li ugrađeni u zrakoplovni okvir ili nisu. Dakle, ne može se osnovati posebna hipoteka, neovisna o zrakoplovu, na rezervnim motorima pa ne postoji poseban registar za motore već za zrakoplov u cijelosti. U slučaju da je vlasnik motora druga osoba a ne vlasnik zrakoplova, hipoteka na zrakoplovu ne proteže se i na motor. Kao opće načelo, stranke mogu autonomno ugovoriti mjerodavno pravo za sva pitanja vezana uz zrakoplov, pa i hipoteku.⁴²

U talijanskom pravnom sustavu hipotekarni vjerovnik može namiriti svoju dospjelu hipotekarnu tražbinu na zrakoplovu samo putem prisilne sudske ovrhe, kako utvrđuju odredbe talijanskog Zakonika o parničnom postupku. Navigacijski zakonik u čl. 1023. navodi privilegirane založne tražbine koje imaju prioritet u namirenju pred hipotekom: a) sudski troškovi koji se duguju državi, b) troškovi nastali u zajedničkom interesu vjerovnika u postupku ovrhe na zrakoplovu kao i sudski troškovi nastali u postupku, c) tražbine po osnovi plaće kapetana i članova posade, d) pristojbe koje se duguju zračnoj luci i slične pristojbe i porezi, e) tražbine po osnovi odštete i nagrade za pružanje pomoći i spašavanje zrakoplova, f) naknade za smrt ili tjelesne ozljede te za gubitak tereta ili prtljage. Sukladno čl. 802. Navigacijskog zakona, talijansko državno tijelo za civilno zrakoplovstvo – ENAC može spriječiti polijetanje zrakoplova upozorenjem upravitelju zračne luke ili talijanskog državnog tijela za kontrolu zračnog prometa – ENAV za neplaćene dugovane iznose koji se odnose na carine, poreze i naknade. Naknade uključuju dugovane iznose za slijetanje, polijetanje, parkiranje zrakoplova, usluge za utovar i istovar tereta i naknade koje se odnose na ENAV (prelet ili troškovi terminala). Talijanska vlada i druga javna tijela mogu oduzeti ili rekvirirati zrakoplov, ako je takva mjera u javnom interesu ili za vojne potrebe. U takvim okolnostima vlasnik zrakoplova ima pravo na obeštećenje.

Postupak sudske ovrhe i javna dražba regulirani su odredbama knjige četvrte (proceduralne odredbe), naslov treći (prisilno izvršenje i mjere osiguranja) čl. 1055. – 1079. Navigacijskog zakona – Codice della Navigazione. U postupku sudske ovrhe na zrakoplovu vlasnik zrakoplova (hipotekarni dužnik) može osporavati pokrenutu ovrhu pred nadležnim sudom, ako predoči sudu relevantne dokaze o nezakonito pokrenutom postupku. Ti dokazi mogu ukazati na činjenicu da vjerovnik ne ispunjava svoje financijske obveze, ili je odgovarajući kredit s pripadajućim kamatama u potpunosti isplaćen.

Talijanski sudovi priznaju inozemne pravomoćne sudske odluke donesene izvan EU-a, ako su u skladu s talijanskim zakonom i nisu protivne javnom poretku. Presude donesene od sudova država članica EU-a talijanski sudovi priznaju u skladu

⁴² Francesco Grasseti, Laura Pierallini, *Creating and registering security interests over aircraft in Italy*, Studio Pierallini, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

s odredbama Uredbe br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012., o nadležnosti i priznavanju presuda u građanskim i trgovačkim predmetima.⁴³

3.8. Austrija

Odredbe vezane uz osnivanje i namirenje založnih tražbina nalaze se u austrijskom Zakonu o međunarodnom privatnom pravu (Austrian Private International Law Act – IPRG), Zakonu o zrakoplovstvu (Austrian Aviation Act) i Građanskom zakoniku (Austrian Civil Code). Austrijski Registar zrakoplova (Austrian Aircraft Registry) vodi Austro Control iz Beča. Registar zrakoplova jest registar operatora. Stoga registracija zrakoplova pravno ne dokazuje niti predstavlja valjano vlasničko pravo nad zrakoplovom.

Prema austrijskom Zakonu o međunarodnom privatnom pravu, stvarna prava (poput zaloga) koja se odnose na registrirane zrakoplove podliježu zakonu jurisdikcije *lex registri* zrakoplova. U Austriji se ne mogu upisati hipoteke na zrakoplovu, jer takav institut austrijsko pravo ne poznaje odnosno nije predviđen austrijskim zakonom. Uobičajeno je da sudionici na tržištu sklapaju ugovore o zalogu koji su regulirani odredbama Zakona o zrakoplovstvu. Austrijski zakon ne predviđa niti pruža mogućnost upisa zaloga na zrakoplovu u bilo koji registar. Austrijski Vrhovni sud (Austrian Supreme Court) donio je odluku temeljenu na austrijskim pravnim načelima založnog prava koja predviđaju da pokretna imovina podliježe principu tzv. mrtvog zaloga. To znači da je založni vjerovnik vlasnik ili nositelj prava na zrakoplovu, ali založni dužnik ima zrakoplov u posjedu kao jamstvo do isplate zaloga. Dakle, založni dužnik ili operator zrakoplova imaju zrakoplov u posjedu u ime i za račun založnog vjerovnika. Na zrakoplovu se može osnovati i nadzalag, ako je to predviđeno ugovorom o zalogu. Zrakoplovni okviri, propeleri i rezervni motori koji nisu ugrađeni u zrakoplov tretiraju se kao posebni predmeti imovine. Stoga se svaki zalag mora osnovati odvojeno za zrakoplov, zrakoplovni okvir ili motore.⁴⁴

Prema odredbama austrijskog Zakona o zrakoplovstvu i Građanskog zakonika, založna tražbina na zrakoplovu u pravilu se namiruje pokretanjem sudskog postupka i prodajom zrakoplova na javnoj dražbi. Za iznose tražbina do 15.000 eura, nadležan je okružni građanski sud i nadležni regionalni sud za tražbine veće vrijednosti. Nakon dospijanja založne tražbine, prije pokretanja sudske ovrhe, založni će vjerovnik upozoriti založnog dužnika da namiri tražbinu u roku od mjesec dana. Međutim, u ugovoru o zalogu, stranke mogu dogovoriti i izvansudsko namirenje, bilo putem javne dražbe ili privatnom prodajom. U ovom slučaju, založni vjerovnik mora obavijestiti dužnika da će se održati javna dražba ili privatna prodaja, ako tražbina ne bude u potpunosti namirena u roku od sedam dana od dana dospijanja.

⁴³ Francesco Grasseti, Laura Pierallini, *Aviation Finance and leasing in Italy – Enforcement of security*, Studio Pierallini, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

⁴⁴ Martin Geiger, *Creating and registering security interests over aircraft in Austria*, Benn-Ibler Rechtsanwalte GmbH, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

Ako se iz bilo kojeg razloga ne može obaviti izvansudska prodaja zrakoplova, založni vjerovnik može pokrenuti sudsku ovrhu.⁴⁵

3.9. Grčka

Odredbe kojima se regulira osiguranje i namirenje tražbina na zrakoplovu nalaze se u grčkom Zakonu o zračnom pravu (Greek Air Law Code – Law 1815/1988-GALC) i Zakonu o parničnom postupku (Greek Code of Civil Procedure – GCCP). Tijelo koje je zaduženo za registraciju zrakoplova i vodi Registar civilnih zrakoplova (Greek Aircraft Registry) jest grčka Uprava za civilno zrakoplovstvo (Greek Civil Aviation Authority – GCAA). Zajedno s Registrom zrakoplova vodi se i Registar hipoteke pri Upravi za civilno zrakoplovstvo. Grčki Registar zrakoplova vodi i zaseban registar motora (Engines Registry).

Odredbama čl. 49. Zakona o zračnom pravu – GALC, mjerodavno pravo za sva stvarna prava na zrakoplovu, pa tako i hipoteku, jest lex registri zrakoplova. Hipotekarni ugovor mora sadržavati formalno uobičajene podatke koji ga čine pravovaljanim. Upis hipoteke obavlja se u Registaru hipoteke koji vodi GCAA. Odredbama čl. 53. Zakona o zračnom pravu, izričito se predviđa mogućnost osnivanja i upisa hipoteke na rezervnim motorima koji nisu ugrađeni u zrakoplov, pod uvjetom da su neovisno upisani u registru motora. Dakle, motori koji nisu ugrađeni u zrakoplov samostalne su stvari u vlasništvu na kojima se može osnovati posebna hipoteka u odnosu na cijeli zrakoplov. Vlasnik takvog motora opterećenog hipotekom ima pravo, osim ako nije drukčije ugovoreno, ugraditi motor u zrakoplov u svom vlasništvu, koji je također opterećen hipotekom, kao jamstvo za istu hipotekarnu tražbinu. U ovom slučaju hipoteka na motoru se gasi nakon ugradnje motora u zrakoplov i proteže na cijeli zrakoplov, ali se ponovno uspostavlja ako se motori odvoje od zrakoplova.⁴⁶

Hipotekarni vjerovnik može namiriti svoju dospjelu nenamirenu tražbinu pokretanjem sudske ovrhe. Privilegirana založna prava na zrakoplovu koja imaju prioritet u namirenju pred hipotekom jesu: a) tražbine po osnovi troškova i naknada koje se odnose na spašavanje zrakoplova, b) tražbine po osnovi izvanrednih i neophodnih troškova za održavanje zrakoplova, c) tražbine po osnovi pristojbi i poreza za zračnu plovidbu koji opterećuju zrakoplov (čl. 74. st. 2. GALC).

Predmeti ovrhe mogu biti, između ostalih, i pokretna imovina u rukama dužnika ili u rukama vjerovnika ili treće osobe koja je spremna predati takve stvari. To mogu biti zrakoplov i brod. Svrha propisa o ovrsi jest uravnotežiti suprotstavljene interese između ovrhovoditelja (vjerovnika) s jedne strane i ovršenika (dužnika) s druge strane ili trećih osoba (ostalih vjerovnika). Sudska je ovrha regulirana odredbama čl. 904. – 940. i 992. – 1016. Zakona o parničnom postupku – GCCP. Kako se

⁴⁵ Martin Geiger, *First step analysis: aviation finance and leasing in Austria – Enforcement of security*, Benn-Ibler Rechtsanwälte GmbH, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

⁴⁶ Mara S. StyLianou, Stelios StyLianou, *Creating and registering security interests over aircraft in Greece*, StyLianou and StyLianou, Lexology Library, Law Business Research, 2020.

postupak ne bi odugovlačio u nedogled, postoji rok od godinu dana nakon dospijea tražbine u kojem se mora pokrenuti ovrha. Protekom roka ne može se provesti zaustavljanje (pljenidba) zrakoplova ili druge radnje na temelju istog rješenja o ovrši. Dražba se ne može održati na temelju zapljene koja je zbog isteka ovoga roka poništena sudskom odlukom. Dakle, ovrha se može provesti u roku od jedne godine. Podnošenje prijedloga za ovrhu, donošenje rješenja o ovrši te postupak provedbe ovrhe regulirani su odredbama čl. 927. – 931. GCCP-a. Odredbe navode i osnovne troškove provedbe sudske ovrhe koje mora podnijeti ovrhovoditelj, a odnose se na brodove i zrakoplove:

A) Troškovi zaustavljanja (pljenidbe)

- naknada ovrhovoditelja od 53 eura za pljenidbu za tražbinu do 590 eura,
- naknada ovrhovoditelja za pljenidbu za tražbinu od 591 do 6500 eura iznosi 53 eura plus dodatak od 2,5 % na iznos tražbine,
- naknada ovrhovoditelja za pljenidbu za tražbinu iznad 6500 eura iznosi 53 eura plus dodatak od 1 % na iznos tražbine, ograničen na iznos od 422 eura za svaku oduzetu imovinu, brod ili zrakoplov,

B) Provedba ovrhe – troškovi

- naknada ovrhovoditelja za pripremu svake dražbe ili eventualne ponovne dražbene prodaje te sastavljanje izvješća o zapljeni za tražbinu do 590 eura iznosi 53 eura,
- naknada ovrhovoditelja za tražbinu od 591 do 6500 eura iznosi 2 % od iznosa tražbine, ograničeno na 210 eura,
- naknada ovrhovoditelja za potraživanje iznad 6500 eura iznosi 1 % od iznosa tražbine, ograničeno na 210 eura,
- naknada ovrhovoditelja u pokušaju izvansudske prodaje ili prodaje neposrednom pogodbom iznosi između 240 i 400 eura, prema dogovoru ovrhovoditelja i zainteresiranog kupca,
- naknada ovrhovoditelja za sudionika dražbe iznosi 30 eura,
- naknada ovrhovoditelja za svjedoka ovršenika iznosi 30 eura, a 60 eura ako je svjedok ovršitelj,
- ako se ovrha otkaže, naknada za ovršitelja smanjuje se za 50 %,
- naknada ovrhovoditelja od 0,50 eura za svaki prijedeni kilometar koji ovršitelj i svjedoci trebaju prijeći od mjesta u kojem imaju prebivalište da bi proveli bilo koju radnju,
- posebna naknada ovrhovoditelja ovisno o stupnju složenosti ovrhe.

Ovršni postupak vodi sudac pojedinac nadležnog građanskog okružnog suda za brodove i zrakoplove na čijem se području provodi ovrha. Po primitku prijedloga za ovrhu od strane ovrhovoditelja, nadležni sudac donosi rješenje o ovrši i odmah službenim nalogom (Apografo) imenuje određenog ovršitelja koji ima ovlast provoditi ovršne radnje, osim ako nalogom nije drukčije određeno. Jedini pravni lijek protiv rješenja o ovrši jest zahtjev za ukidanjem rješenja koji može podnijeti

ovršnik ili bilo koji vjerovnik s legitimnim interesom. Takav pravni lijek moguće je podnijeti iz opravdanih razloga u roku od 15 dana od podnošenja prijedloga za ovrhu i u roku od šest mjeseci nakon provedbe ovrhe. Ovrhovoditelj je ovlašten, nakon što dobije kopiju naloga o ovlastima ovršitelja, primati isplate i davati pisane potvrde o primitku te predati službenu kopiju potvrde sudu u slučaju da je iznos tražbine u potpunosti namiren. Ovršitelj također može prihvatiti djelomičnu uplatu. U tom slučaju mora dati potvrdu i to zabilježiti na službenoj kopiji. Djelomična uplata ne ometa daljnju provedbu ovrhe i javnu dražbu. Ako se ovršenik opire tijekom ovrhe, ovrhovoditelj može zatražiti pomoć policije radi provedbe rješenja o ovrsi. Ako ovrha nije provedena, ovršitelj sastavlja zapisnik u kojem navodi razloge. U slučaju počinjenja kaznenog djela tijekom ovrhe, ovršitelj mora pripremiti izvještaj i dostaviti ga nadležnom tužitelju.

U pogledu priznanja inozemnih sudskih presuda donesenih od drugih država članica EU-a, primjenjuje se Uredba (EU) br. 1215/2012 o nadležnosti, priznavanju i ovršnosti presuda u građanskim i trgovačkim predmetima i to prema odredbama glave III odjeljak 2 (čl. 39. – 44.). Presuda donesena u državi članici EU-a koja je ovršna u toj državi, bit će ovršna i u drugim državama članicama EU-a. U pogledu priznanja inozemnih sudskih i arbitražnih presuda država koje nisu članice EU-a, tada se primjenjuje čl. 905. i 906. grčkog Zakona o parničnom postupku – GCCP po kojem se priznaje takva presuda ako je proglašio nadležni grčki sud.⁴⁷

3.10. Malta

Sva pitanja vezana uz hipoteku te namirenje hipotekarne tražbine i ostalih osiguranih tražbina na zrakoplovu registriranom na Malti regulirana su odredbama članaka 29. i 33. Zakona o registraciji zrakoplova iz 2010. (Aircraft Registration Act – ARA), čl. 742. E. Zakonika o ustrojstvu i građanskom postupku (Code of Organization and Civil Procedure) i čl. 2095. E Građanskog zakona (Civil Code). Prije stupanja na snagu Zakona o registraciji zrakoplova – ARA, hipoteke i sve druge tražbine bile su upisane u Nacionalni registar zrakoplova. Ovim zakonom i provedbom konvencije Cape Town (koju je Malta ratificirala) te Protokola o zrakoplovima, u malteški zakon uvode se neke inovativne odredbe. Utvrđuje se Međunarodni registar u kojem se upisuju zaštićena prava koja vlasnici, zakupodavci ili financijeri imaju u odnosu na zrakoplov i kojima se ta prava priznaju u svim državama potpisnicama konvencije Cape Town. Međunarodni registar nalazi se u Irskoj. To je elektronički registar koji je u potpunosti dostupan internetom.

Zrakoplov predstavlja jamstvo vjerovniku za nepodmirenu hipotekarnu ili privilegiranu tražbinu. U slučaju insolventnosti vlasnika zrakoplova (založnog dužnika), sve upisane hipoteke te privilegiji i ostale tražbine, kao posebna imovina kojima može biti opterećen vlasnikov zrakoplov, imat će prednost u namirenju pred svim ostalim potraživanjima bilo kojeg drugog vjerovnika vlasnikove imovine. Na

⁴⁷ Stelios Stylianou, Mara S. Stylianou, *Aviation Finance and Leasing in Greece – Enforcement of security*, Stylianou and Stylianou, Lexology Library, Law Business Research, 2019.

upisanom zrakoplovu hipoteka se može osnovati posebno i na rezervnim motorima koji nisu ugrađeni u zrakoplov te nadhipoteka koju je založni vjerovnik izvršio u korist drugog založnog vjerovnika, a glavni direktor civilnog zrakoplovstva upisao u Nacionalni registar zrakoplova. Dan i sat upisa bit će označeni na svakom hipotekarnom listu. Hipoteka na zrakoplovu može se osnovati i upisati i u korist imenovanog povjerenika ili djelatnika zaklade (financijske institucije) koja ima tražbinu na zrakoplovu. Takav povjerenik bit će priznat kao hipotekarni vjerovnik sa svim pravima koja uobičajeno imaju hipotekarni vjerovnici, a kao pojedinačni vjerovnik djelovat će u ime i za račun svih hipotekarnih vjerovnika. Inozemna hipoteka sa svim pravima i ovlastima priznata je kao hipoteka po malteškom zakonu – ARA, bez obzira na to što nije upisana u Nacionalni registar zrakoplova, ako je pravovaljano upisana u inozemnom javnom registru zrakoplova te ako prema inozemnom zakonu hipoteka ima ekvivalentan status hipoteci po ARA-i. Takva je hipoteka ovršna isprava i vjerovnik može postupati po njoj ako je zrakoplov prisutan u nadležnosti malteškog suda.

Inovativne odredbe čl. 33. st. 4. malteškog zakona – ARA dodjeljuju valjano upisanim hipotekama status ovršnih isprava, pa hipotekarni vjerovnik ima ovlast, ako je ugovorena bez sudske ovrhe, namiriti svoju tražbinu prema izboru koji uključuje: 1) deposesiju zrakoplova i njegovu ekonomsku eksploataciju, s tim da je obvezan obavljati sve poslove koje je obvezan obavljati vlasnik (plaćanje naknada, primanje certifikata i ostali poslovi) kako bi se održao plovidbeni status zrakoplova i valjanost registracije, 2) izvansudsku prodaju, 3) davanje zrakoplova u zakup. Hipotekarni vjerovnik može ova pravna sredstva primijeniti bez dopuštenja suda. Ako netko ometa ostvarivanje prava založnog vjerovnika, vjerovnik može zatražiti zaštitu nadležnog suda. Sud će naložiti hipotekarnom dužniku, ili osobi koja ima zrakoplov u posjedu, da u potpunosti surađuje s vjerovnikom radi ostvarivanja njegova prava. Odredbe čl. 742 E (1)c Zakonika o ustrojstvu i građanskom postupku određuju da su građanski sudovi stvarno nadležni za sva pitanja vezana uz zrakoplov. Ako hipotekarni vjerovnik, iz subjektivnih ili objektivnih razloga, ne koristi zakonske ovlasti po čl. 33. st. 4. ARA-e ima mogućnost pokretanja postupka sudske prodaje zrakoplova kao i ostali privilegirani vjerovnici s ovršnom ispravom. Prema odredbama ARA-e, zračni privilegiji nastaju na temelju zakona i imaju prioritet u namirenju pred hipotekom (upisanom u Nacionalnom i Međunarodnom registru) ili drugom tražbinom. Takvi zračni privilegiji jesu: a) sudski troškovi nastali u vezi s prodajom zrakoplova, b) sve naknade koje se duguju generalnom direktoru zaduženom za registraciju zrakoplova, c) iznosi koji se duguju posadi zrakoplova po osnovi radnog odnosa, d) bilo koji iznos koji se duguje nositelju založnog prava zadržaja za gradnju, popravak i očuvanje zrakoplova (proizvođač zrakoplova i mehaničar – serviser zrakoplova), e) nadnice i troškovi za spašavanje zrakoplova. Nositelji prava zadržaja imaju prioritet u namirenju pred svim privilegiranim vjerovnicima te mogu držati zrakoplov dok im se ne isplate sva opravdana potraživanja. Založno pravo zadržaja gasi se dobrovoljnim puštanjem zrakoplova iz njegova zadržaja, a ne gasi se ako je zrakoplov pušten na temelju sudske odluke ili nakon sudske prodaje. Nakon sudske prodaje zrakoplova, vjerovnik prava

zadržaja i dalje zadržava prioritet u postupku namirenja tražbina. Vjerovnik je dužan pustiti zrakoplov ako mu se isplati traženi iznos ili položi odgovarajući predujam nadležnom Građanskom sudu. U tom slučaju vjerovnik će po primitku sudskog zahtjeva koji mu dostavi bilo koja osoba zainteresirana za zrakoplov biti obavezan izjaviti točan iznos svoje tražbine posebnim sudskim dopisom koji će se predati nadležnom sudu u roku od dva dana od dana obavijesti. Važno je napomenuti da određene tražbine zahtijevaju registraciju u Međunarodnom registru kako bi bile priznate kao posebni privilegiji u smislu malteškog zakona i one moraju biti registrirane od strane vlasnika zrakoplova ili osobe koju on ovlasti. Takve tražbine jesu: porezi, carine i nameti koje plaća država Malta za zrakoplov te iznosi za pomoć ili oporavak i plovidbenu sposobnost zrakoplova. Ove tražbine namiruju se poslije tražbina osiguranih zakonskim privilegijima i svih upisanih hipoteka.⁴⁸

4. NAMIRENJE HIPOTEKARNE TRAŽBINE NA ZRAKOPLOVU U HRVATSKOM PRAVU

Odredbama Zakona o zračnom prometu reguliraju se općenita pitanja vezana uz zrakoplov i zračnu plovidbu te nadležnost Agencije za civilno zrakoplovstvo koja vodi Registar civilnih zrakoplova. Zahtjev za upis u Registar podnosi vlasnik zrakoplova ili operator zrakoplova uz pristanak vlasnika. Odredbe kojima se reguliraju stvarnopravni odnosi relevantni za namirenje novčanih tražbina na zrakoplovu nalaze se u Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (ZOSOZP). Odredbama čl. 140. – 166. ZOSOZP-a utvrđuje se založno pravo na zrakoplovu. Prema čl. 145. založno pravo na zrakoplovu osniva se na temelju pravnog posla (dobrovoljno založno pravo – hipoteka), sudske odluke (sudsko založno pravo) ili zakona (zakonsko založno pravo). Postupak namirenja tražbina na zrakoplovu sudskim putem reguliran je odredbama čl. 167. – 175. ZOSOZP-a. Po načelu analogia legis, čl. 175. ZOSOZP-a upućuje na odgovarajuću primjenu odredbi čl. 867. – 988. ovršnog dijela Pomorskog zakonika o sudskoj prodaji broda. U određenim slučajevima dostave pismena zainteresiranim osobama u postupku relevantne su odredbe čl. 8. Ovršnog zakona NN 112/12, 25/13, 93/14, 55/16, 73/17, 131/20, te odredbe čl. 34 b i 57. (nadležnost suda u sporovima o zrakoplovu i brodu) Zakona o parničnom postupku NN 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13, 83/14, 70/19.

Neke jurisdikcije poredbenog prava, za razliku od hrvatskog prava, daju mogućnost ugovornog osnivanja posebne hipoteke na rezervnom motoru ili motorima zrakoplova koji nisu ugrađeni u zrakoplov, neovisno o hipoteci na cijelom zrakoplovu. Tako bi načelo da pripadak prati glavnu stvar *accessorium sequitur*

⁴⁸ Doran Magri Demajo, *The Registration and Enforcement of Mortgages and Other Security Interests over Malta – registered Aircraft*, GVZH Advocates, Martindale Legal Library Resources, Valleta (Malta), 2011.

principale vrijedilo samo za ugrađene motore u zrakoplov na koje se prostire hipoteka.⁴⁹ Ako su zrakoplov i neugrađeni rezervni motori u vlasništvu iste osobe, mogu biti zajedničko jamstvo za istu tražbinu. Takvo rješenje popravljiva pravni status stranaka ugovora o hipoteci, jer bi hipotekarni vjerovnik imao veću sigurnost da će njegova hipotekarna tražbina biti namirena, a hipotekarni dužnik mogao bi dobiti kredit po povoljnijim uvjetima. Nažalost, odredbe hrvatskog zakona ne daju ovakvu mogućnost sporazuma među strankama ugovora o hipoteci.

Zakonske odredbe ZOSOZP-a koje reguliraju hipoteku i namirenje hipotekarne novčane tražbine na zrakoplovu prima facie ne predstavljaju lex consistent jer su nedorečene i nepotpune. Dio odredbi de lege lata o dobrovoljnom založnom pravu (hipoteci) na zrakoplovu (čl. 146. – 149.), ovlastima hipotekarnog vjerovnika na zrakoplovu (čl. 148. st. 2.) i zakonskom založnom pravu (čl. 157.) trebaju biti mutatis mutandis redefinirane i dopunjene nekim novim jasno utvrđenim pravnim terminima i institutima, po uzoru na kvalitetna rješenja poredbenog prava i odredbi PZ-a (čl. 219. – 228.) o hipoteci i ovlastima hipotekarnog vjerovnika na brodu. Odredbe čl. 147. st. 1. i čl. 150. treba brisati jer je smisao tih odredbi već utvrđen u odredbama drugih članaka.⁵⁰ Dakle, kvalitetne dopune postojećim odredbama sastoje se od davanja ovlasti strankama ugovora o hipoteci da mogu ugovoriti posebnu hipoteku na rezervnim motorima zrakoplova, koji nisu ugrađeni u zrakoplov, te nadhipoteku na zrakoplovu. Isto tako, jasno treba utvrditi ovlasti hipotekarnog vjerovnika da svoju tražbinu može namiriti sudskom prodajom zrakoplova ili izvansudskom prodajom ili uzimanjem zrakoplova u posjed i gospodarskim iskorištavanjem do namirenja tražbine. Strankama treba ostaviti mogućnost da ugovorom o hipoteci isključuje neke vjerovnikove ovlasti. Posebno je važno odredbama utvrditi da ugovor o hipoteci predstavlja ovršnu ispravu temeljem koje se ovrha može provesti bez potvrde ovršnosti, ako sadrži potpis i ovjеровljenu izjavu dužnika da je suglasan s provedbom neposredne ovrhe nakon dospelosti tražbine.

Kako se ne navode odredbe o početku sudskog postupka podnošenjem prijedloga za ovrhu i ovršnim radnjama od čl. 853. do čl. 867. PZ-a, logično je inkorporirati u postojeće odredbe čl. 867. – 988. PZ-a i odredbe čl. 853. – 867. o podnošenju prijedloga za ovrhu i ovršnim radnjama. Tako bi koncipirane odredbe čl. 175. ZOSOZP-a kao corpus incorporar trebale uputiti na odgovarajuću primjenu odredbi čl. 853. – 988. PZ-a o ovrsi i osiguranju na brodu i tereta na brodu od podnošenja prijedloga za ovrhu do namirenja vjerovnika.

⁴⁹ Odredbe čl. 142. st. 1. ZOSOZP-a određuju da založno pravo na zrakoplovu (dakle i hipoteka) tereti pripadak zrakoplova. Iako to nije izričito navedeno, intencija je da su ugrađeni i neugrađeni motori pripadak zrakoplova. Države common law sustava u pravilu predviđaju mogućnost ugovaranja hipoteke na rezervnim motorima koji nisu ugrađeni u zrakoplov, ali i neke države kontinentalnog prava (Austrija, Malta, Grčka). Primjerice, u Austriji se rezervni zrakoplovni motori koji nisu ugrađeni u zrakoplov tretiraju kao posebni predmeti imovine na kojima se može osnovati posebno založno pravo.

⁵⁰ Smisao odredaba st. 1. čl. 147. već je utvrđen čl. 146., a čl. 150. odredbama čl. 145. ZOSOZP-a.

5. ZAKLJUČAK

Neposredna analiza odredbi članaka 146. – 149. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu RH o ugovornoj hipoteci i namirenju hipotekarne tražbine na zrakoplovu dovodi do spoznaje da određeni dio postojećih odredbi nije dovoljno transparentno i cjelovito utvrđen. Ne postoje pravno opravdani razlozi zbog kojih bi zakonodavac propustio slijediti neke kvalitetne odredbe poredbenog prava koje reguliraju institut hipoteke i ovlasti hipotekarnog vjerovnika na zrakoplovu. Nema niti pravno opravdanih razloga da nisu implementirana i neka kvalitetna rješenja Pomorskog zakonika o hipoteci i ovlastima hipotekarnog vjerovnika na brodu, ako već zakonodavac prilikom sudskog namirenja tražbina na zrakoplovu analogijom upućuje na odgovarajuću primjenu odredbi ovršnog dijela Pomorskog zakonika. Odredbe relevantnih jurisdikcija poredbenog prava o osnivanju ugovorne hipoteke i namirenju hipotekarne tražbine na zrakoplovu upućuju na činjenicu da hipotekarni vjerovnik ima široke ovlasti da brzo i efikasno namiri svoje tražbine. Sudska prodaja ili izvansudska prodaja zrakoplova ili depozesija i gospodarsko iskorištavanje zrakoplova načini su koji su mu na raspolaganju u namirenju tražbine. Međutim, iako su pravne odredbe jasne i neupitne, u praksi može doći do kompleksnih situacija i sporova koje mogu spriječiti brzo i efikasno namirenje tražbine, pogotovo ako se namirenje provodi putem suda. Iz tih razloga mnoge jurisdikcije pokušavaju dodatnim odredbama olakšati i potaknuti namirenje hipotekarne tražbine vjerovnika, bez dugotrajnog i neizvjesnog sudskog postupka, putem depozesije i gospodarskog iskorištavanja zrakoplova ili eventualno izvansudskom prodajom zrakoplova. Odredbe čl. 148. st. 2. hrvatskog ZOSOZP-a primjer su nepotpunog i nejasnog utvrđenja vjerovnikovih ovlasti. Navodi se da u slučaju nepodmirene dospjele tražbine hipotekarni vjerovnik ima ovlast iskorištavanja zrakoplova, ako je tako ugovoreno. Ovako formulirana odredba nije u potpunosti jasna, pa se ne može sa sigurnošću zaključiti koja je intencija zakonodavca. Iskorištavanje zrakoplova može značiti depozesiju radi gospodarskog iskorištavanja, ali i preuzimanje zrakoplova u posjed kako bi ga vjerovnik iskoristio time što će ga izložiti izvansudskoj prodaji. Vjerojatno se misli na gospodarsko iskorištavanje zrakoplova do namirenja tražbine, jer da je zakonodavac mislio na izvansudsku prodaju zrakoplova, to bi i naglasio. Kako bi se dopunjenim odredbama ZOSOZP-a transparentno utvrdio institut hipoteke na zrakoplovu te povećala učinkovitost postupka namirenja hipotekarne tražbine na zrakoplovu, autor predlaže rješenja de lege ferenda:

- proširenje ovlasti hipotekarnog vjerovnika na mogućnost da, pored sudske prodaje zrakoplova i depozesije zrakoplova radi gospodarskog iskorištavanja do namirenja tražbine, pokrene i izvansudsku prodaju zrakoplova, ako je ugovorena. Izvansudska prodaja mogla bi se zatražiti i naknadno, tijekom pokrenute sudske ovrhe na zrakoplovu, ako vjerovnik ima relevantni dokaz da se takvom prodajom mogu barem namiriti tražbine svih upisanih vjerovnika,⁵¹

⁵¹ Mogućnost izvansudske prodaje tijekom provedbe sudske ovrhe predviđaju odredbe engleskog prava.

- mogućnost ugovaranja posebne hipoteke, neovisne o zrakoplovu, na rezervnom motoru ili motorima koji nisu ugrađeni u zrakoplov,
- uvođenje instituta nadhipoteke kao moguće ugovorne ovlasti,
- dodatno proširenje zakonskih založnih prava na zrakoplovu koji imaju prioritet u namirenju nad hipotekom po uzoru na poredbeno pravo navedenih u članku 157. ZOSOZP-a. Članku 157. treba dodati: tražbine po osnovi neplaćenih naknada zračnim lukama za njihove usluge, tražbine po osnovi plaće kapetana i članova posade zrakoplova te bilo koji iznos koji se duguje nositelju prava zadržaja za gradnju, popravak i očuvanja zrakoplova (proizvođač, mehaničar – serviser ili skladištar zrakoplova),
- inkorporiranje odredaba članaka 853. – 867. ovršnog dijela Pomorskog zakonika, o podnošenju prijedloga za ovrhu i ovršnim radnjama na brodu, postojećim odredbama čl. 867. – 988. ovršnog dijela PZ-a na koje upućuje čl. 175. ZOSOZP-a.

SETTLEMENT OF A MORTGAGE CLAIM ON LARGE VALUE MOVABLE PROPERTY WITH SPECIAL REFERENCE TO THE AIRCRAFT

Settlement of a mortgage claim of a creditor on movables of great value is a complex and uncertain legal procedure. This claim is supported by the fact that different jurisdictions have different approaches to the classification of claims and the way they are settled. Such interested persons may be in doubt as to the legal status and priority in settling the mortgage claim on board the ship and the aircraft. The first part of the paper generally explains the different interpretation of the legal nature of liens and the different approach in settling claims in the Anglo-Saxon (common law) and continental legal systems. Then, the ways of settling the mortgage claim on the aircraft in comparative law are explained, ie the legal powers that the mortgage lender has on the aircraft. The intention of further research is a critical review of the legislative regulation of Croatian law that accompanies the settlement of a mortgage claim on an aircraft. The provisions on court settlement of claims on aircraft largely provide for analogy with the provisions on court settlement of claims on board, so the provisions of Article 175 of the Enforcement Act on Obligations and Real Property Relations in Air Transport refer to the appropriate application of Articles 867-988. enforcement part of the Maritime Code. However, the provisions on the powers of the mortgagee on the aircraft and the settlement of the mortgage claim on the aircraft, without judicial activity, are not sufficiently transparent and must be redefined and supplemented by appropriate solutions offered by comparative law and the Maritime Code of the Republic of Croatia. An analytical approach to the existing provisions proposes adequate amendments as a guide in better and more complete regulation of the mortgage claim settlement procedure on the aircraft.

Key words: *high value movables, aircraft, comparative law, powers of the mortgage lender on the aircraft, adequate amendments to the law*