

OVRHA NA ZRAKOPLOVU - *DE LEGE LATA* I RJEŠENJA *DE LEGE FERENDA*

Mr. sc. Dean Vuleta*

UDK 347.82:347.952

<https://doi.org/10.30925/zpfsr.42.3.13>

Ur.: 10. kolovoza 2021.

Pr.: 11. studenoga 2021.

Pregledni rad

Sažetak

Odredbe članaka 167.-175. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu o postupku ovrhe na zrakoplovu pokazatelj su kako bi se u praksi teško mogao provesti jedan jasan i učinkoviti prisilni postupak namirenja vjerovnikovih tražbina na zrakoplovu. Uzrok tomu su nepotpune, odnosno nepostojeće odredbe o: založnim tražbinama na zrakoplovu koje imaju prioritet u namirenju, nadležnosti i ovlasti ovršnog suda, podnošenju prijedloga za ovrhu i donošenju rješenja o ovrsi, troškovima provedbe ovrhe koje mora prethodno snositi ovrhovoditelj, privremenim mjerama na zrakoplovu te pojedinim ovršnim radnjama tijekom provedbe ovrhe na zrakoplovu. Čl. 175. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu navodi da se u postupku ovrhe na zrakoplovu na odgovarajući način primjenjuju odredbe čl. 867.-988. Pomorskog zakonika o ovršnoj prodaji broda, odnosno odredbe o utvrđivanju vrijednosti broda (čl. 867.) i o daljnjim radnjama koje se odnose na ovrhu i osiguranje tražbina na brodu. Međutim, tako se samo djelomično ispunjavaju pravne praznine ovršnoga dijela Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu. Odredbe kojima se uređuju prethodne ovršne radnje u provedbi ovrhe na zrakoplovu, koje je potrebno provesti do utvrđivanja vrijednosti zrakoplova, nisu odgovarajuće utvrđene. Te su radnje ključne usmjeravanju daljnjega tijeka postupka ovrhe. Stoga je i namjera istraživanja usmjerena na analitički prikaz problematične regulacije takvih prethodnih radnji u provedbi ovrhe po odredbama Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu. Prijedlozi de lege ferenda trebaju biti putokaz u dopuni postojećih odredbi o ovršnoj prodaji zrakoplova, pri čemu neka analogna rješenja Pomorskog zakonika o ovršnoj prodaji broda i poredbenog prava o ovršnoj prodaji zrakoplova trebaju biti pravni temelj.

Ključne riječi: *zrakoplov; zračni privilegiji; nadležnost ovršnog suda; provedba ovrhe; prijedlozi dopuna odredbi.*

* Mr. sc. Dean Vuleta, Tenis kamp Stobreč; e-mail: vuleta.dean@gmail.com. ORCID 0000-0003-1143-5168.

1. UVOD

Zrakoplovi i brodovi pokretnine su velike vrijednosti i temeljni čimbenici globalnoga prometa i gospodarstva. Različite tražbine koje opterećuju takve pokretnine uzrok su složenih pravnih odnosa između fizičkih i pravnih osoba u pravnom statusu vjerovnika i dužnika. Takvi složeni pravni odnosi zahtijevaju jasnu i kvalitetnu zakonsku regulaciju sudskoga postupka kojem je cilj prisilno namirenje vjerovnikove tražbine koju dužnik nije mogao ili nije htio dobrovoljno namiriti.¹ Postupak ovrhe, općenito, pa i onaj na zrakoplovu, niz je pravno uređenih i funkcionalnih radnji suda, stranaka i drugih zainteresiranih osoba kojima je cilj prisilno namirenje ovrhovoditeljeve (vjerovnikove) tražbine. Ovrha se provodi u situaciji u kojoj je u jednom prethodnom sudskom postupku ovršnom ispravom utvrđena ovrhovoditeljeva novčana tražbina.² Cjelokupni postupak ovrhe na zrakoplovu uređen je odredbama čl. 167.-175. četvrtoga dijela Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu.³ Članci 167.-170. obuhvaćaju uobičajene odredbe o dopustivosti i iznimkama od ovrhe, a čl. 170.-174. reguliraju neke osnovne radnje u postupku provedbe ovrhe. Odredbe čl. 175. po načelu *analogia legis* upućuju na odgovarajuću primjenu odredbi čl. 867.-988. Pomorskog zakonika o ovršnoj prodaji broda.⁴ Tim se člancima PZ-a reguliraju utvrđivanje vrijednosti broda (čl. 867.) i daljnji postupci koji se odnose na sudsko namirenje i osiguranje tražbina na brodu. Prethodne ovršne radnje koje je potrebno provesti do utvrđivanja vrijednosti zrakoplova ne spominju se u odredbama ZOSOZP-a, osim odredbi čl. 170. i 171. o privremenoj mjeri zaustavljanja i čuvanja zrakoplova, odredbi čl. 172. o nadležnosti i ovlasti suda te čl. 174 o načinu podnošenja prijedloga za ovrhu na zrakoplovu. Međutim, te odredbe nisu dovoljno utvrđene i transparentne pa bi bile teško primjenjive u praktičnom postupku prisilne prodaje zrakoplova. Trenutačno stanje zakonodavne regulacije ovršne prodaje zrakoplova *de lege lata* ukazuje na činjenicu pravnih praznina *lacuna legis*.⁵ Zrakoplov i brod su po svojim imovinskopравnim karakteristikama slične pokretnine namijenjene trajnom iskorištavanju u zračnoj i pomorskoj plovidbi, pa se i na njih može primijeniti zakonska regulacija po načelu *analogia legis* kako utvrđuje čl. 175. ZOSOZP-a.⁶ Tako i relevantne jurisdikcije poredbenog prava svojim zakonskim odredbama predviđaju sličnu provedbu ovršnog postupka namirenja tražbina na brodu i zrakoplovu. Zato su pravno upitni razlozi zbog kojih zakonodavac nije predvidio u čl. 175. i odgovarajuću primjenu prethodnih

1 Općenito o pojmu tražbine, Tihana Cindrić, *Tražbina* (Zagreb: Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje, 2011.).

2 O pojmu ovrhe kao sankciji za građanski delikt neispunjenja tražbine vjerovnika, Mihajlo Dika, *Građansko ovršno pravo. Knjiga I* (Zagreb: Narodne novine, 2007.), 14-16.

3 Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu: Narodne novine, br. 132/98., 63/08., 134/09., 94/13. (dalje: ZOSOZP).

4 Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04., 76/07., 146/08, 61/11., 56/13., 26/15., 17/19. (dalje: PZ).

5 O pravnim prazninama, Berislav Perić *Država i pravni sustav* (Zagreb: Informator, 1994.), 223-225.

6 O imovinskopравnim osobinama broda, Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske* (Split: Književni krug, 2003.), 458.

članaka PZ-a o nadležnosti suda (čl. 844.-846.) i ostalih članaka o ovršnim radnjama do utvrđivanja vrijednosti broda (čl. 867.). Postoje i specifične razlike među takvim pokretninama velike vrijednosti koje zahtijevaju posebnu regulaciju.⁷ Dakle, *ratio legis* čl. 175. ZOSOZP-a treba biti adekvatna primjena odredbi čl. 844.-988. PZ-a. Dodatnom dopunom odredbi ZOSOZP-a o ovršnoj prodaji zrakoplova *pro futuro* po uzoru na neka zakonska rješenja *common law* sustava i kontinentalnoga pravnog sustava postiglo bi se stanje zakonodavno učinkovitih i primjenjivih odredbi u sudskoj praksi. Međutim, u odredbama PZ-a o ovršnoj prodaji broda uočljiva su neka nerazjašnjenja pitanja. Određene pravne dvojbe i nedorečenosti koje postoje u fazi provedbe ovrhe na brodu analogno bi bile prisutne i kod provedbe ovrhe na zrakoplovu. Ponajprije se misli na temeljna pitanja o nadležnosti i ovlasti ovršnog suda te troškovima provedbe ovrhe koje je prethodno dužan snositi ovrhovoditelj.

2. ANALITIČKI PRISTUP ZALOŽNIM TRAŽBINAMA (ZRAČNIM PRIVILEGIJIMA) NA ZRAKOPLOVU

U Hrvatskoj već duže vrijeme nisu zabilježeni ovršni postupci na zrakoplovima, ali nam međunarodna praksa sudske prodaje zrakoplova ukazuje na činjenicu da u pravilu prijedloge za ovrhu podnose vjerovnici s ovršnom ispravom čije su tražbine osigurane privilegiranim zakonskim založnim pravom te imaju prioritet u namirenju pred hipotekom. Hipotekarni vjerovnici čije su tražbine osigurane ugovornim (dobrovoljnim) založnim pravom u poredbenom pravu, ponajprije u *common law* pravnom sustavu, osim sudske prodaje zrakoplova imaju dodatnu zakonsku ovlast i na izvansudsku prodaju zrakoplova ili preuzimanje zrakoplova u posjed i gospodarsko iskorištavanje do namirenja tražbine. Uobičajeno je da nakon dospjele nenamirene tražbine hipotekarni vjerovnici najčešće koriste ove ovlasti, jer se time izbjegava dugotrajan i neizvjestan postupak sudske ovrhe. Prema odredbama čl. 148. st. 2. ZOSOZP-a hipotekarni vjerovnik na zrakoplovu osim pokretanja sudske ovrhe ima ovlast i iskorištavanja zrakoplova.

Članci 157.-165. ZOSOZP-a uređuju zakonsko založno pravo na zrakoplovu. Odredbe čl. 157. navode tražbine osigurane zakonskim založnim pravom.⁸ Točke 1. i 2. ovoga članka jasno su oblikovane jer sudski troškovi u postupku ovrhe i tražbine na temelju traganja i spašavanja zrakoplova uobičajena su prioritarna založna

7 O specifičnosti broda i zrakoplova, Zoran Radović, *Hipoteka na brodu*, 1. izd. (Beograd: Institut za uporedno pravo, 1986.), 7. Sukladno s čl. 844.-846. PZ-a trgovački sudovi su isključivo nadležni za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu i za provedbu ovrhe na brodu. Prema odredbama st. 1. i 3. čl. 172. ZOSOZP-a, u nekim slučajevima ovrhe na zrakoplovu nadležni trgovački sud za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu može prepustiti provedbu ovrhe na zrakoplovu općinskom sudu.

8 Po čl. 157. zakonsko založno pravo na zrakoplovu postoji: točka 1.) za sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih ovrhovoditelja ili predlagatelja osiguranja tijekom postupka ovrhe ili osiguranja radi čuvanja zrakoplova ili provođenja prisilne prodaje; točka 2.) za tražbine koje se odnose na plaćanje troškova i nagrade koje se duguju za traganje za zrakoplovom ili njegovo spašavanje i točka 3.) za tražbine osobe koja je imala izvanredne troškove nužne za očuvanje zrakoplova.

prava u poredbenom pravu. Međutim, odredbe točke 3. ovoga članka utvrđene su *in abstracto* pa nisu u potpunosti jasne. Ne određuju decidirano vrste tražbina koje se mogu pojaviti na temelju izvanrednih troškova nužnih za očuvanje zrakoplova, odnosno koji su izvanredni troškovi, a odudaraju od uobičajenih. Odredbe ostalih čl. 158.-165. nesporne su u reguliranju općenitih pitanja koja se odnose na zakonsko založno pravo na zrakoplovu. Postoje i odredbe čl. 169. st. 5. ZOSOZP-a koje dodatno doprinose nejasnoćama u pogledu tražbina osiguranih založnim pravom.⁹ Teško je spoznati koja je namjera zakonodavca u odredbama st. 5. čl. 169. gdje je navedeno da se ovršenik ne može protiviti ovršnoj prodaji zrakoplova koja se traži radi namirenja tražbina navedenih u točkama 1.-4. ovoga stavka. Ovršenik ima zakonsko pravo podnošenja žalbe na doneseno rješenje o ovrši u određenome roku, ako smatra da ima valjane razloge i dokaze da se protivi namirenju navedenih ili nekih drugih tražbina. Dakle, potrebna je primjena načela *lex posterior derogat legi priori* kako bi se sadašnje odredbe zamijenile novim transparentnim i učinkovitim odredbama. *Ratio legis* odredbi ZOSOZP-a o založnim tražbinama na zrakoplovu treba biti zajednička odgovarajuća regulacija tražbina osiguranih zakonskim založnim pravom navedenih u čl. 157. ZOSOZP-a, uz dodatno pojašnjenje st. 3. ovoga članka te založnih tražbina zbog kojih se traži ovrha navedenim u točkama 1.-4. st. 5. čl. 169. Tako bi se jednim novim člankom ZOSOZP-a jasno i nedvosmisleno odredbama utvrdile sve prioritetne tražbine na zrakoplovu s međusobnim redoslijedom u namirenju, odnosno zračni privilegiji koji se namiruju prije hipoteke i ostalih tražbina. Takvo rješenje obuhvaćaju zakonske odredbe većine jurisdikcija poredbenog prava. Međutim, PZ po pitanju broda razlikuje zakonska založna prava i privilegije kao specifična zakonska založna prava te ih razvrstava u dva naplatna reda.¹⁰

U nekim jurisdikcijama kontinentalnog prava (primjerice Italija i Malta) sva založna prava na zrakoplovu nazivaju se zajedničkim imenom - zračni privilegiji.¹¹ Odredbe čl. 1023. talijanskoga Navigacijskog zakonika navode zračne privilegije: 1.) sudski troškovi koji se duguju državi, 2.) troškovi nastali u zajedničkom

9 Članak 169. st. 5. ZOSOZP-a navodi da se ovršenik ne može protiviti ovrši prodajom zrakoplova ako se ovrha traži radi namirenja tražbine koje proizlaze: 1.) iz štete nastale na zemlji zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba koje je prouzročio zrakoplov u letu na kojemu se provodi ovrha ili koje su pretrpjele osobe na zrakoplovu zbog iskorištavanja tog zrakoplova; 2.) iz traganja i spašavanja, davanja pomoći ili čuvanja zrakoplova; 3.) iz ugovora o prijevozu ili drugoga ugovora o iskorištavanju zrakoplova koji je predmet ovrhe te 4.) iz opskrbe, popravka i opreme zrakoplova koji je predmet ovrhe.

10 Pomorski zakonik u čl. 912. utvrđuje prvenstveni red u namirenju tražbina i određuje razliku među tražbinama osiguranim založnim pravima. Nakon sudskih troškova nastalih u postupku ovrhe namiruju se vjerovnici čije su tražbine osigurane zakonskim založnim pravom na temelju čl. 171. i 840.u, a nakon njih vjerovnici čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem na temelju čl. 241.

11 Talijanski Navigacijski zakonik (*Codice della navigazione*) novela 37/2020. u čl. 1023. navodi zakonske založne tražbine na zrakoplovu i imenuje ih kao zračni privilegiji. Malteški zakon o registraciji zrakoplova (*Aircraft Registration Act*) iz 2010. odredbama čl. 29 i 33. regulira namirenje založnih tražbina na zrakoplovu i umjesto naziva zakonsko založno pravo na zrakoplovu koristi termin zračni privilegiji koji imaju prioritet u namirenju pred svim ostalim tražbinama na zrakoplovu, uključujući i hipotekarnu tražbinu.

interesu vjerovnika u postupku ovrhe na zrakoplovu kao i sudski troškovi nastali u postupku, 3.) tražbine na temelju plaće kapetana i članova posade zrakoplova, 4.) pristojbe koje se duguju zračnoj luci i slične pristojbe i porezi, 5.) tražbine na temelju odštete i nagrade za pružanje pomoći i spašavanje zrakoplova te 6.) naknade za smrt ili tjelesne ozljede te za gubitak tereta ili prtljage. Dodatno, prema čl. 802. Navigacijskoga zakonika, talijansko državno tijelo za civilno zrakoplovstvo - ENAC može spriječiti polijetanje zrakoplova tako što će upozoriti upravitelja zračne luke ili talijansko državno tijelo za kontrolu zračnog prometa - ENAV da nisu namirene tražbine koje se odnose na carine, poreze i naknade. Naknadama se smatraju dospjele i nenamirene tražbine za polijetanje, slijetanje, parkiranje zrakoplova, naknade za utovar i istovar tereta te naknade koje se odnose na troškove terminala. Prema odredbama čl. 29. i 33. malteškoga Zakona o registraciji zrakoplova (*Aircraft Registration Act*) zračni su privilegiji: 1.) sudski troškovi nastali u vezi s ovršnom prodajom zrakoplova, 2.) sve naknade koje se duguju generalnom direktoru civilnoga zrakoplovstva u vezi s zrakoplovom, 3.) iznosi koji se duguju posadi zrakoplova na temelju radnog odnosa, 4.) bilo koji iznos koji se duguje nositelju založnog prava zadržaja za gradnju, popravak i očuvanje zrakoplova, odnosno iznosi koji se duguju proizvođaču – graditelju i mehaničaru - serviseru zrakoplova te 5.) nadnice i troškovi za spašavanje zrakoplova. Određene tražbine trebaju biti upisane u Međunarodnom registru zrakoplova da bi bile priznate po malteškom zakonu, primjerice porezi, carine i slični nameti.¹²

3. PROBLEMATIČNA PITANJA NADLEŽNOSTI I OVLAСТИ SUDA U POSTUPKU OVRHE NA ZRAKOPLOVU

Nedvosmisleno utvrđena nadležnost suda temeljni je preduvjet za brzo i učinkovito ostvarivanje cilja ovrhe. Da bi se taj cilj ostvario ovrhovoditelju u svakom trenutku treba biti poznat stvarno i mjesno nadležan sud za podnošenje prijedloga za ovrhu, donošenje rješenja o ovrsi i provedbu ovrhe. Nažalost, odredbe ZOSOZP-a o nadležnosti ovršnoga suda ne mogu u potpunosti udovoljiti ovim zahtjevima. Odredbe čl. 172. ZOSOZP-a o nadležnosti i ovlasti suda u postupku ovrhe na zrakoplovu (t. 1. i st. 3.) i teretu u zrakoplovu (st. 2.) te čl. 174. ZOSOZP-a o podnošenju prijedloga za ovrhu nisu dostatno i jasno utvrđene.

Odredbe st. 1. čl. 172. navode da je za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu na zrakoplovu isključivo nadležan trgovački sud na čijem se području vodi Hrvatski registar civilnih zrakoplova u koji je zrakoplov upisan. Odredba da je isključivo nadležan trgovački sud trebala bi se tumačiti u kontekstu neupitne stvarne nadležnosti trgovačkog suda za pokretanje i provedbu ovrhe na zrakoplovu.¹³ Međutim, dalje se navodi u st. 1. da trgovački sud provedbu ovrhe na zrakoplovu upisanom u Hrvatski

12 Međunarodni registar zrakoplova nalazi se u Republici Irskoj kao elektronički registar koji je dostupan putem interneta i djeluje u skladu s odredbama Konvencije iz Cape Towna i Protokola o zrakoplovima.

13 Andrija Eraković, „Stvarna nadležnost trgovačkih sudova“, *Pravo i porezi* 6, br. 6 (Zagreb: 1997.): 625-631 (27-33).

registar civilnih zrakoplova može povjeriti općinskom sudu na čijem se području zrakoplov nalazi u vrijeme provedbe ovrhe. Prema st. 3. čl. 172. o prijedlogu za ovrhu na inozemnom zrakoplovu odlučuje i ovrhu provodi trgovački sud na čijem se području nalazi zrakoplov u vrijeme podnošenja prijedloga za ovrhu. S tim da taj sud može provedbu ovrhe povjeriti općinskom sudu na čijem se području nalazi zrakoplov u vrijeme provedbe ovrhe. Pokazatelj je nepotpunih odredbi i činjenica da se ne spominje nadležnost suda u eventualnom postupku ovrhe na zrakoplovu koji nije upisan u Hrvatski registar civilnih zrakoplova. *Ratio legis* st. 3. čl. 172. ZOSOZP-a treba biti da se nadležnost suda odnosi na inozemni zrakoplov i na zrakoplov koji nije upisan u Hrvatski registar civilnih zrakoplova, kako svojim odredbama u slučaju broda utvrđuje PZ.¹⁴

Tumačenjem odredbi čl. 172. ZOSOZP-a dolazi se do zaključka da stvarno nadležan trgovački sud može, ali i ne mora povjeriti provedbu ovrhe općinskom sudu. Koji se uvjeti moraju ispuniti da isključivo nadležni trgovački sud povjeri provedbu ovrhe općinskom sudu odredbe ne navode. Problematika proistječe iz činjenice da zakonodavac kategorizira sudove *in abstracto*, a ne određuje *in concreto* mogućnost uključivanja općinskog suda u provedbu ovrhe. Zbog toga može doći do sukoba nadležnosti općinskih i trgovačkih sudova.¹⁵ Moguća je situacija u praksi da općinski sud kojem trgovački sud ustupa predmet provedbe ovrhe ne prihvaća nadležnost, pa nastaje sukob nadležnosti između sudova različite vrste. Vrhovni sud Republike Hrvatske rješava sukob nadležnosti između općinskih i trgovačkih sudova kao neposredno viši sud.¹⁶ Zbog eventualnog sukoba nadležnosti može doći do nepotrebnog produživanja trajanja ovršnoga postupka i gomilanja sudskih troškova što izravno utječe na nepovoljan pravni status stranaka u postupku.

Odredbe čl. 174. ZOSOZP-a dodatno i nepotrebno kompliciraju ovršni postupak. Navode da se prijedlog za ovrhu na zrakoplovu upisanom u Hrvatski registar civilnih zrakoplova podnosi nadležnom tijelu državne uprave koje vodi Hrvatski registar civilnih zrakoplova, te da će to tijelo hitno dostaviti prijedlog za ovrhu nadležnom trgovačkom sudu.¹⁷ Takvom regulacijom sam početak ovršnoga postupka produžava se na neodređeno vrijeme. Odredba hitno ne označava rok u kojem će nadležno tijelo državne uprave uputiti sudu prijedlog za ovrhu. Nisu poznati razlozi koji su naveli zakonodavca da postupi na ovaj način, osobito što odredbe

14 Pomorski zakonik svojim odredbama čl. 845. i 846. utvrđuje nadležnost suda za podnošenje prijedloga za ovrhu i provedbu ovrhe na stranom brodu i brodu koji nije upisan u upisnik brodova.

15 Postoji odluka Vrhovnog suda RH, rješenje br. Gzz-154/2001-2 od 24. travnja 2002. koji donosi svoj pravorijek. Porezna uprava je nadležna za provođenje ovrhe na pokretninama radi prisilnog namirenja poreznog duga. Kada je u pitanju postupak ovrhe na pokretnini, zrakoplov i brod se izjednačavaju s nekretninom pa ovrhu i osiguranje određuju i provode trgovački, a ne općinski sudovi. Inače, mnoge jurisdikcije poredbenog prava porezni dug vlasnika zrakoplova uobičajeno određuju kao zakonsko založno pravo na zrakoplovu.

16 Jasna Brežanski, „Rješavanje sukoba nadležnosti u praksi Vrhovnog suda Hrvatske“, *Naša zakonitost* 43, br. 9-10 (1989): 1219-1226.

17 Zakon o zračnom prometu RH, Narodne novine, br. 69/09., 84/11., 54/13., 127/13., 92/14. utvrđuje u čl. 5. st. 7. t. 7. da Agencija za civilno zrakoplovstvo sa sjedištem u Zagrebu vodi Hrvatski registar civilnih zrakoplova.

PZ-a i relevantnih jurisdikcija poredbenog prava u slučaju ovršne prodaje zrakoplova određuju neposrednu predaju prijedloga za ovrhu nadležnom sudu.

Da bi se izbjeglo takvo stanje nužno je dodatnom zakonskom regulacijom dopuniti odredbe čl. 172. ZOSOZP-a o nadležnosti suda u postupku ovrhe na zrakoplovu primjerenim odredbama čl. 844.-846. PZ-a o nadležnosti suda u postupku ovrhe na brodu. Stvarno i mjesno nadležan sud za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu i provedbu ovrhe na zrakoplovu treba biti trgovački sud bez mogućnosti sudjelovanja općinskog suda u provedbi ovrhe. Iako su odredbe čl. 844.-846. PZ-a o nadležnosti suda *prima facie* transparentne uočava se i određena problematika koja ih prati. Problematika se odnosi na utvrđivanje stvarno i mjesno nadležnoga trgovačkog suda u situaciji kad se ne zna gdje se nalazi brod pri podnošenju prijedloga za ovrhu, odnosno u trenutku kad ovrhu na temelju rješenja o ovrsi treba provesti na domaćem brodu upisanom u upisnik brodova, ili na domaćem brodu koji nije upisan u upisnik brodova, ili na inozemnom brodu. U kraćem ili dužem razdoblju, koji nije zakonski utvrđen, sud odlučuje o utemeljenosti prijedloga za ovrhu i donošenju rješenja o ovrsi. Tek donošenjem rješenja o ovrsi sud započinje s provedbom ovrhe, a u vremenu između odlučivanja o prijedlogu za ovrhu i donošenja rješenja o ovrsi brod može biti gospodarski eksploatiran pa ne mora biti poznata lokacija gdje se on nalazi (luka isplovljavanja ili uplovljavanja). Ovršenik nema pravni interes i zakonsku dužnost da predoči lokaciju broda. Isto tako, nepoznata lokacija broda može biti uzrok i zloupotrebe vlasnika (ovršenika) koji skriva svoju pokretninu i tako želi spriječiti provedbu ovrhe. Tako ovrhovoditelj, bez vlastite inicijative *proprio Marte* i dodatnog osobnog istraživanja lokacije broda, ne može biti siguran kojem nadležnom sudu treba podnijeti prijedlog za ovrhu, odnosno rješenje o ovrsi radi provedbe ovrhe.¹⁸ Istovjetna problematika nadležnosti suda koja prati brod moguća je i kod ovršne prodaje zrakoplova.

Rješenje postojeće problematike nadležnosti suda bila bi *pro futuro* dodatna zakonska regulacija ovršne prodaje broda i zrakoplova po kojoj bi sud podnošenjem prijedloga za ovrhu započeo s provedbom ovrhe i ovršnim radnjama, a ne donošenjem ili primitkom rješenja o ovrsi kako je utvrđeno trenutačno važećim odredbama PZ-a. Ako prijedlog za ovrhu ne obuhvaća sve formalnopravne podatke koji su određeni kao obvezni sukladno sa zakonom, sud bi odredio kratki rok u kojem treba otkloniti nedostatke, jer formalni propust ne utječe na utemeljenost prijedloga za ovrhu koji se bazira na ovršnoj ispravi. Formalnopravne uvjete kojima mora udovoljavati prijedlog za ovrhu na brodu utvrđuje čl. 854. i 855. PZ-a, dok ZOSOZP ne obuhvaća takve odredbe o uvjetima za podnošenje prijedloga za ovrhu na zrakoplovu. Podnošenjem prijedloga za ovrhu ovrhovoditelju je u pravilu poznata lokacija pokretnine do koje je došao službenim ili neslužbenim putem (vlastitom potragom). U tom slučaju ne bi bila upitna stvarna i mjesna nadležnost suda, jer bi sud u trenutku podnošenja prijedloga za ovrhu odredio privremenu mjeru zaustavljanja pokretnine koja je od toga trenutka imobilizirana te podobna za daljnje ovršne radnje. Sud u pravilu prihvaća prijedlog za ovrhu i donosi rješenje o ovrsi u kojem je na temelju ovršne

18 Dean Vuleta, „Nadležnost i ovlasti suda u postupku prisilne prodaje broda - de lege lata i rješenja de lege ferenda“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu* 51, br. 3 (2014): 715-720.

isprave utvrđena nesporna ovrhovoditeljeva tražbina. Tako bi se smanjili troškovi i trajanje ovršnog postupka te smanjila mogućnost zloupotrebe ovršenika na štetu ovrhovoditelja, a u pravilu bi isti sud bio nadležan za donošenje rješenja o ovrsi i provedbu ovrhe.¹⁹ Takav prijedlog ima svoju utemeljenost i u sadašnjim odredbama čl. 845. st. 1. PZ-a. Naime, iako odredbe neposredno ne određuju početak provedbe ovrhe podnošenjem prijedloga za ovrhu, u slučaju stranoga broda i domaćega broda koji nije upisan u upisnik brodova, posrednim tumačenjem odredbi može se zaključiti da je prijedlog o početku provedbe ovrhe podnošenjem prijedloga za ovrhu *de facto* praktična realnost.²⁰

Takvo rješenje utvrđuju odredbe Grčkoga zakona o parničnom postupku (engl. *Greek Code of Civil Procedure*) o podnošenju prijedloga za ovrhu, donošenju rješenja o ovrsi i provedbi ovrhe na brodovima i zrakoplovima. Po primitku prijedloga za ovrhu od ovrhovoditelja, nadležni građanski sud za brodove i zrakoplove određuje provedbu ovrhe sa zakonski utvrđenim ovršnim radnjama te donosi rješenje o ovrsi u roku od tri dana po primitku prijedloga za ovrhu, ako su zadovoljeni formalnopravni uvjeti za podnošenje prijedloga za ovrhu. Potom službenim nalogom (grč. *apografo*) imenuje ovršitelja koji ima ovlast provoditi ovršne radnje. Kako se postupak ne bi odugovlačio u nedogled postoji rok od godinu dana u kojem se mora pokrenuti ovrha podnošenjem prijedloga za ovrhu, nakon što je ovršna isprava stekla svojstvo ovršnosti.²¹

4. PRAVNE DVOJBE U FAZI PROVEDBE OVRHE NA ZRAKOPLOVU

Po načelu zakonskoga i diskrecijskoga reda osnovni stadiji postupka i redosljed ovršnih radnji u provedbi ovrhe, općenito, tako i na zrakoplovu, moraju biti strogo određeni. Međutim, odredbe ZOSOZP-a ne navode slijed ovršnih radnji, pa je primjenom metode analogije zaključak da se ovršni postupak na zrakoplovu pokreće podnošenjem prijedloga za ovrhu nadležnom sudu i nastavlja na odgovarajući način sukladno s odredbama čl. 853. PZ-a o ovršnim radnjama na brodu.²² Nakon što je sud prihvatio prijedlog i donio rješenje o ovrsi na zrakoplovu, zbog neodređene i nepotpune regulacije odredbi o provedbi ovrhe, ovrhovoditelj će se naći u složenom i neizvjesnom pravnom statusu. On je pokrenuo ovrhu da bi namirio svoju tražbinu te je pravno neupitno da mora snositi neke osnovne troškove pokretanja i provedbe ovrhe. Obvezan je sukladno s odredbama prethodno snositi troškove provedbe

19 Vuleta, *Nadležnost i ovlasti suda u postupku prisilne prodaje broda - de lege lata i rješenja de lege ferenda*, 720-724.

20 Za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu i za provedbu ovrhe na stranom brodu i na domaćem brodu koji nije upisan u upisnik brodova, mjesno je nadležan sud na čijem se području nalazi brod u vrijeme podnošenja prijedloga za ovrhu.

21 Grčki zakon o parničnom postupku (engl. *Greek Code of Civil Procedure*) novela 4689/2020. regulira postupak ovrhe na brodu i zrakoplovu čl. 904.-940. i čl. 992.-1016.

22 Čl. 853. PZ-a. Ovrha na brodu upisanom u upisnik brodova provodi se zabilježbom ovrhe u upisnik brodova, utvrđivanjem vrijednosti broda, prodajom broda na javnoj dražbi ili neposrednom pogodbom te namirenjem ovrhovoditelja i vjerovnika.

ovrhe, ali bez jasno utvrđenih kriterija po kojima će se odrediti visina tih troškova. Članak 865. PZ-a koji se može analogno primijeniti i na zrakoplov određuje obvezu ovrhovoditelja da prethodno snosi troškove provedbe ovrhe te da, ako sud to smatra potrebnim po svojoj subjektivnoj ocjeni, položi predujam troškova provedbe ovrhe u određenom roku koji odredi sud. Ako sud donese odluku da ovrhovoditelj mora položiti određeni predujam, postavlja se pitanje razloga koji su prisilili sud da odredi polaganje predujma te po kojim se kriterijima odlučuje o visini iznosa predujma. Ako ovrhovoditelj ne položi iznos predujma u određenom roku po odluci suda, sud će rješenjem obustaviti ovršni postupak i spriječiti ovrhovoditelja da namiri svoju nespornu tražbinu. U takvim okolnostima sudu su dane prevelike ovlasti da odlučuje *in abstracto*. Stoga je moguće u sudskoj praksi da nadležni sud u određenom ovršnom postupku na zrakoplovu odredi viši iznos nego neki drugi nadležni sud u sličnom slučaju. Logično je da ovrhovoditelj snosi osnovne troškove provedbe ovrhe, ali bi trebali unaprijed biti utvrđeni kriteriji o polaganju iznosa za troškove provedbe ovrhe ili eventualnoga polaganja predujma.²³

Odredbе čl. 927.-931. Grčkoga zakona o parničnom postupku (engl. *Greek Code of Civil Procedure*) o podnošenju prijedloga za ovrhu, donošenju rješenja o ovrsi te postupku provedbe ovrhe navode između ostalog i iznose za osnovne troškove provedbe ovrhe na brodu i zrakoplovu koje je dužan snositi ovrhovoditelj. Takvom transparentnom zakonskom regulacijom *iuris effective*, osnovno pravno načelo na kojem se mora temeljiti svaki postupak ovrhe - zaštita vjerovnika *tutela creditorem* dobiva svoj pravni smisao, jer je ovrhovoditelj i prije podnošenja prijedloga za ovrhu upoznat sa svojim obvezama. Sud će u pravilu odrediti ovrhovoditelju polaganje punog iznosa troškova provedbe ovrhe u određenom roku. Isto tako, sud ne određuje polaganje predujma za troškove provedbe ovrhe po svojoj subjektivnoj ocjeni, već samo ako to zahtijeva ovrhovoditelj iz opravdanih razloga.

A) Troškovi za zaustavljanje zrakoplova ili broda:

- naknada ovrhovoditelja za tražbinu do 6.500 eura iznosi 53 eura te dodatak od 2,5 % na iznos tražbine,
- naknada ovrhovoditelja za tražbinu iznad 6.500 eura iznosi 53 eura te dodatak od 1 % na iznos tražbine,

B) Troškovi za provedbu ovrhe:

- naknada ovrhovoditelja za tražbinu do 6.500 eura iznosi 2 % od iznosa tražbine,
- naknada ovrhovoditelja za tražbinu iznad 6.500 eura iznosi 1 % od iznosa tražbine,
- naknada ovrhovoditelja u slučaju prodaje neposrednom pogodbom iznosi između 240 i 400 eura, prema dogovoru ovrhovoditelja i zainteresiranoga kupca te
- posebna naknada ovrhovoditelja po odluci suda, ako se provodi posebno složen postupak ovrhe.

Nakon što je donio rješenje o ovrsi na zrakoplovu, sud dostavlja rješenje

23 O troškovima provedbe ovrhe Dean Vuleta, „Ovršna prodaja broda de lege ferenda“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 50, br. 4 (2013): 999-1001.

o ovrši sudionicima postupka u skladu s čl. 8. Ovršnog zakona o osobnoj dostavi pismena te nalaže zabilježbu ovrhe u Hrvatski registar civilnih zrakoplova ili obavljanje pljenidbenog popisa ako je riječ o zrakoplovu koji nije upisan u Hrvatski registar civilnih zrakoplova.²⁴ Ova etapa postupka ovrhe na zrakoplovu nije uređena odredbama ZOSOZP-a, pa su jedina smjernica u postupanju odredbe čl. 856.-859. PZ-a o dostavi i zabilježbi rješenja o ovrši na brodu.²⁵

Formalnopravni i logični slijed u daljnjoj provedbi ovrhe na zrakoplovu po donesenom rješenju o ovrši, slično kao i na brodu po čl. 860., je određivanje privremene mjere zaustavljanja i čuvanja zrakoplova. To je krucijalna sudska odluka u provedbi ovrhe, jer je od tog trenutka zrakoplov imobiliziran i dostupan sudu za daljnje ovršne radnje, od utvrđivanja vrijednosti zrakoplova do javne dražbe i namirenja ovrhovoditelja i ostalih vjerovnika. Takva mjera znači zabranu napuštanja zračne luke u kojoj se zrakoplov nalazi. Međutim, odredbe čl. 170. i čl. 171. ZOSOZP-a o privremenoj mjeri zaustavljanja i čuvanja zrakoplova *de facto* su još jedan primjer nepotpune i nejasne regulacije. Odredbe tih članaka ne spominju niti jednom riječju način kako se određuju i provode takve privremene mjere u ovršnom postupku na zrakoplovu. Naglasak je odredbi na općenitim i irelevantnim pojmovima (čl. 170.) i oslobođenju od privremene mjere zaustavljanja i čuvanja zrakoplova donesenim u fazi osiguranja novčanih tražbina (čl. 171.). Za razliku od odredbi čl. 170. i 171. ZOSOZP-a, odredbe čl. 860.-862. PZ-a cjelovito uređuju privremene mjere zaustavljanja i čuvanja broda u postupku ovrhe na brodu. U skladu s donesenim rješenjem o ovrši, sud će bez odgode odrediti privremenu mjeru zaustavljanja i čuvanja broda. Posebno je odredbama regulirano određivanje mjere čuvanja broda koju sud može izreći u posebnim okolnostima. Takvo rješenje PZ-a o određivanju privremenih mjera na brodu *mutatis mutandis* potrebno je na odgovarajući način dodati odredbama čl. 170. i 171. ZOSOZP-a kako bi se smanjio negativan učinak koji donosi postojeća *lacuna legis*. Isto tako, odredbe francuskoga Zakona o civilnom zrakoplovstvu (franc. *Civil Aviation Code - Code de L'aviation civile*) koje uređuju provedbu privremenih mjera na zrakoplovu treba uzeti u obzir pri dopuni odredbi čl. 170. i 171. ZOSOZP-a.²⁶

Nakon određenih privremenih mjera u eventualnom ovršnom postupku na zrakoplovu pristupa se utvrđivanju vrijednosti zrakoplova i daljnjim ovršnim radnjama koje dovode do namirenja vjerovnika, sukladno s čl. 175. ZOSOZP-a koji utvrđuje primjenu čl. 867.-988. PZ-a.

24 Ovršni zakon, Narodne novine, br. 112/12., 25/13., 93/14., 55/16., 73/17., 131/20.

25 Nikola Bazianec, „Uručenje sudskih pismena putem pošte, Trgovačko ugovorno pravo“, *Informator* br. 6 (2000): 6-8.

26 Francuski zakon o civilnom zrakoplovstvu (franc. *Code de L'aviation civile*) na snazi od 1. prosinca 2010.

5. PROVEDBA OVRHE NA ZRAKOPLOVU U FRANCUSKOJI SAD-U

Francuska i Sjedinjene Američke Države kao tipični i relevantni predstavnici kontinentalnog i *common law* pravnog sustava daju neka rješenja koja su vrijedna analize. Posebno su vrijedne odredbe francuskoga Zakona o civilnom zrakoplovstvu koje cjelovito reguliraju privremene mjere na zrakoplovu.

5.1. Francuska

Francuski Zakon o civilnom zrakoplovstvu (franc. *Code de L'aviation civile*) regulira postupak ovrhe na zrakoplovu u poglavlju III., čl. R 123-1 do R 123-9. Preduvjet da bi nadležni sudac Trgovačkog suda odredio privremene mjere na zrakoplovu pravomoćnost je rješenja o ovrsi i prethodno upućeni nalog ovršeniku da namiri tražbinu ovrhovoditelju. Nakon isteka roka od osam dana od dostave rješenja o ovrsi upisanim vjerovnicima i zainteresiranim osobama u postupku, pristupa se zaustavljanju zrakoplova. Privremena mjera čuvanja zrakoplova bit će određena ako su u prijedlogu za ovrhu navedene okolnosti koje upućuju na mogućnost da ovršenik sakrije ili imobilizira zrakoplov kako bi spriječio ovrhu. Zrakoplov se zaustavlja u zračnoj luci u kojoj se nalazi. Rješenje o ovrsi dostavlja se upravitelju zračne luke, odnosno odgovornoj osobi zračne i granične policijske službe zračne luke ako je riječ o manjim uzletištim. U dokumentu izričito mora biti naveden iznos tražbine s pripadajućim kamatama, nadležan sud pred kojim će se izvršiti prodaja, ime vlasnika zrakoplova (ovršenika) te vrsta i registracija zrakoplova. Ovršitelj koji je zadužen za zaustavljanje zrakoplova nastavlja imobilizaciju fizičkim blokiranjem zrakoplova ili upućivanjem na unaprijed određeno sigurno mjesto. Zrakoplov koji je opremljen sustavom za vožnju unatrag imobilizira se tako da nadležno tijelo zračne luke odveze zrakoplov na sigurno mjesto. Ako je riječ o zrakoplovu koji nije opremljen sustavom za vožnju unatrag, zrakoplov se imobilizira i blokira postavljanjem prema zidu na mjestu koje je određeno u tu svrhu. Privremenu mjeru zaustavljanja zrakoplova sud će prijaviti nadležnom Registru civilnih zrakoplova u koji je zrakoplov upisan radi zabilježbe rješenja o ovrsi u roku od pet dana od dana kad je mjera određena. U tom će se roku obavijestiti i ovršenik o poduzetim mjerama. Ako ovršenik nema prebivalište u Francuskoj i ovlaštenoga punomoćnika ovršni spisi će se dostaviti kapetanu zrakoplova.

Nakon što je Registar civilnih zrakoplova u koji je zrakoplov upisan izvršio zabilježbu rješenja o ovrsi, ovrhovoditelj je obavezan u roku od tri dana od zabilježbe ovrhe obavijestiti sve poznate upisane vjerovnike o privremenim mjerama i dražbenoj prodaji zrakoplova. Dakle, teret slanja obavijesti je na ovrhovoditelju, a ne na sudu. Prije održavanja ročišta za prodaju zrakoplova javnom dražbom sud određuje određene radnje kao preduvjet za javnu dražbu: 1.) postavljanje oglasa o prodaji u dražbenom uredu nadležnog suda, na mjestu gdje je zrakoplov imobiliziran i to na najvidljivijem dijelu zrakoplova te na vratima ureda za registraciju (oglas o prodaji mora obuhvaćati podatke o ovrhovoditelju, ovršeniku i zrakoplovu, iznos tražbine koja se duguje, mjesto gdje se nalazi zrakoplov, podatke o najnižoj prihvatljivoj

ponudi, uvjetima prodaje te danu i mjestu održavanja dražbene prodaje), 2.) obavijest o dražbenoj prodaji u specijaliziranom zrakoplovnom biltenu *Bodacc*, 3.) slanje oglasa specijaliziranim pravnim ustanovama za zračni promet te 4.) provjera zrakoplova od pravosudnog službenika.

Nakon što su zadovoljeni svi preduvjeti za javnu dražbu, sud će odrediti pripremno ročište na kojem će se utvrditi najniža prihvatljiva ponuda i uvjeti prodaje. U roku od tri tjedna od utvrđenih uvjeta prodaje, organizirat će „aukcijsko saslušanje” na kojem će odlučiti o mjestu dražbene prodaje. Na prijedlog ovrhovoditelja dražba se može održati na drugom sudu ili na mjestu imobilizacije zrakoplova. Bilo koji upisani vjerovnik može otkupiti zrakoplov, ako ponudi cijenu koja prelazi utvrđenu vrijednost zrakoplova barem za jednu desetinu. Ako na prvom ročištu za dražbu nije dana najniža prihvatljiva ponuda, sud će odrediti novo ročište za prodaju s nižom cijenom. Najbolji ponuditelj (kupac zrakoplova) mora platiti kupovninu u roku od tri dana od pravomoćnosti donesenog rješenja o dosudi zrakoplova. Raspodjela kupovnine vrši se na ročištu pred sucem kojeg je odredio predsjednik nadležnog suda. Ako dođe do osporavanja tražbina među vjerovnicima, sud će odrediti rok od sedam dana u kojem vjerovnici pismenim putem mogu iznijeti svoje argumente. Protekom roka od sedam dana, u roku od trideset dana donijet će presudu o raspodjeli kupovnine i namirenju vjerovnika. Rok za podnošenje žalbe je deset dana od donesene presude.²⁷

5.2. *Sjedinjene Američke Države*

Mehaničari/serviseri koji pružaju usluge popravka i održavanja zrakoplova i osobe koje pružaju usluge skladištenja u pravilu se pojavljuju kao ovrhovoditelji u postupku sudske naplate svojih tražbina. Oni mogu na zrakoplovu osnovati založno pravo zadržaja (retencije) *ius retentionis* koje im daje pravo da zadrže zrakoplov u posjedu dok im se ne isplate dugovane svote za pružene usluge. Savezni zakon SAD-a određuje da vjerovnik (zrakoplovni mehaničar) mora podnijeti zahtjev Registru *Federal Air Association* (FAA) za upis založnog prava. Zahtjev za upis založnog prava mora se podnijeti registru u roku od 30 do 180 dana od dana kad je podnositelj zahtjeva izvršio radove na zrakoplovu. U zahtjevu moraju biti navedeni podaci o zrakoplovu, registriranom vlasniku, vrsti obavljenog posla, zadnji dan pružene usluge i dugovani iznos. Nakon upisa založnoga prava u FAA, vlasnik zrakoplova ne može prodati založnim pravom opterećeni zrakoplov bez prethodnog odobrenja ovlaštenika prava zadržaja (mehaničara/servisera). Ako je novčana tražbina dospjela i nenamirena, ovlaštenik prava zadržaja može pokrenuti sudsku ovrhu protiv vlasnika zrakoplova, ali u propisanome roku. Rok u kojem može pokrenuti ovrhu je od 90 dana do 18 mjeseci od zadnjega dana pružanja usluge na zrakoplovu. Ako se prijedlog za ovrhu ne podnese nadležnom sudu u zadanom roku, založno pravo na zrakoplovu više neće biti ovršno. Nakon isteka zakonskoga roka vlasnik zrakoplova može i dalje dugovati iznos ovlašteniku založnoga prava za dogovorene radnje na zrakoplovu, ali zrakoplov

²⁷ Podatci o privremenim mjerama zaustavljanja i čuvanja zrakoplova te provedbi ovrhe na zrakoplovu u Francuskoj, pristup 27. srpnja 2021., <https://leroi-associes.com/la-saisie-d-aeronefs>.

više neće osiguravati novčanu tražbinu. Prihvaćanjem prijedloga za ovrhu, sud donosi rješenje o ovrsi u kojem određuje da će se zrakoplov prodati na javnoj dražbi. Po odluci suda dražbenu prodaju zrakoplova organizira i vodi službena osoba pod nadzorom lokalnoga šerifovog ureda (engl. *sheriff's police office*). Na javnoj dražbi zrakoplov će se prodati najboljem ponuditelju. Ako na javnoj dražbi nije istaknuta niti jedna ponuda, zrakoplov će se prodati ovrhovoditelju za iznos tražbine osigurane založnim pravom. Tijekom ovršnoga postupka ovršenik (vlasnik zrakoplova) može podnijeti žalbu samo u navedenim slučajevima: 1.) ako zahtjev za upis založnoga prava nije podnesen registru FAA u roku od 30 do 180 dana od zadnjega dana kad su izvršeni radovi na zrakoplovu, 2.) ako ovlaštenik založnoga prava nije slijedio propisani postupak za upis, 3.) ako postupak ovrhe nije pokrenut u zakonskom roku od 90 dana do 18 mjeseci od zadnjega dana pružene usluge na zrakoplovu te 4.) ako vlasnik zrakoplova može dokazati da založno pravo na zrakoplovu nije pravovaljano jer ovrhovoditelj neopravdano traži viši iznos od onoga koji je opravdano dospio, odnosno da je ovrhovoditelj svjesno i zlonamjerno znao da je iznos koji je osiguran založnim pravom precijenjen. Ako vlasnik zrakoplova dokaže barem jednu od ovih tvrdnji i činjenicu da je ovrhovoditelj protupravno opteretio zrakoplov nevaljanim založnim pravom, ovrhovoditelj je obavezan nadoknaditi ovršeniku svu štetu koja se može dokazati.²⁸

6. ZAKLJUČAK

Analitički pristup odredbama ZOSOZP-a, koje se odnose na postupak ovrhe na zrakoplovu, dovodi do spoznaje da zakonodavac nije postavio dostatno kvalitetan pravni temelj koji bi u sudskoj praksi prisilnoga namirenja vjerovnikovih tražbina na zrakoplovu jamčio brz i učinkovit postupak u skladu s ostvarivanjem načela zakonskoga i diskrecijskoga reda. Razlog tome je da osnovni stadiji postupka i redosljed u provedbi ovršnih radnji nisu strogo i kvalitetno utvrđeni. Činjenica je i da hrvatska judikatura ne može zauzeti stajalište o takvom složenom postupku jer već dugi niz godina nema sudskih postupaka namirenja tražbina na zrakoplovu koji bi omogućili pravosudnim tijelima stjecanje dragocjenoga iskustva te stvaranje praktičnog i teorijskog pravnoga okvira za vođenje budućih ovršnih postupaka. Dakle, postojeće stanje nedostatno utvrđene materije prisilne prodaje zrakoplova zahtijeva zakonodavnu intervenciju kako bi se u najkraćem razdoblju dopunjenim odredbama pokrile sve moguće situacije koje se mogu pojaviti u sudskoj praksi. U razmatranjima o budućim rješenjima ovršnoga dijela ZOSOZP-a zakonodavac bi trebao djelovati u dvije faze. Prva je faza hitna dopuna pravnih praznina koje su prisutne u zakonu do postupka utvrđivanja vrijednosti zrakoplova, odnosno do čl. 867. PZ-a (utvrđivanje vrijednosti broda) na čiju odgovarajuću primjenu poziva čl. 175. ZOSOZP-a. Za takvu dopunu zakonodavac bi se trebao poslužiti analognim prilagodljivim odredbama čl. 844.-867. PZ-a o ovrsi na brodu te poredbenog prava o ovrsi na zrakoplovu. U drugoj

28 Gregory J. Reigel, „Aircraft Mechanic’s Liens“, *Aero Legal Services Review, Aviation Law Discussions*, February 2008, pristup 01. siječnja 2022., <http://www.aerolegalservices.com/Articles/Aircraft%20Mechanic’s%20Liens.shtml>.

fazi zakonodavac bi trebao odredbama samostalno urediti cjelokupni postupak ovrhe i osiguranja na zrakoplovu, bez pozivanja na analognu primjenu odredbi čl. 867.-988. PZ-a o postupku ovrhe i osiguranja na brodu. Isto tako, kao i u prvoj fazi dopuna, pravni okvir za dopunu trebaju biti odredbe ovršnoga dijela PZ-a o ovrsci na brodu, ali prilagodljive i primjenjive na zrakoplov s obzirom na specifičnosti zrakoplova i zračne plovidbe te poredbenog prava o ovrsci na zrakoplovu. S obzirom na trenutačno stanje zakonske regulative autor predlaže rješenja *de lege ferenda*:

1. Odredbe st. 3. čl. 157. ZOSOZP-a navode nedostatno definirane tražbine osigurane zakonskim založnim pravom koje se mogu pojaviti na temelju izvanrednih troškova nužnih za očuvanje zrakoplova. Kako ne bi došlo do spora pri različitom tumačenju pravne osnove takvih tražbina koje odudaraju od uobičajenih, odredbe st. 3. ovoga članka potrebno je korigirati na način da se decidirano i neupitno navedu izvanredni troškovi koji se mogu pojaviti i nužni su za očuvanje zrakoplova, odnosno tražbine koje proistječu iz tih izvanrednih troškova. Uz stavke 1. i 2. koji su neupitni te korigirani st. 3., čl. 157. ZOSOZP-a o tražbinama osiguranim zakonskim založnim pravom, bio bi jasno formuliran. Tražbine osigurane zakonskim založnim pravom iz čl. 157. ZOSOZP-a te tražbine osigurane založnim pravom navedene u točkama 1.-4. st. 5. čl. 169. ZOSOZP-a treba zajednički utvrditi jednim novim člankom koji bi naveo sve prioritete založne tražbine na zrakoplovu i njihov međusobni redoslijed u namirenju. Radi nedvosmislenog tumačenja, takve tražbine, po uzoru na Italiju i Maltu, trebaju se nazvati - zračni privilegiji s prvenstvom u namirenju pred hipotekom i ostalim tražbinama. Takvom regulacijom postojeći čl. 157. i 169. postali bi pravno irelevantni i trebalo bi ih brisati.

Odredbe čl. 172. ZOSOZP-a o nadležnosti suda u postupku ovrhe na zrakoplovu treba formulirati tako da je za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu i provedbu ovrhe na zrakoplovu isključivo stvarno i mjesno nadležan trgovački sud, bez mogućnosti sudjelovanja općinskog suda u provedbi ovrhe kako ne bi došlo do mogućega sukoba nadležnosti među različitim sudovima. U dopunama odredbi čl. 172. kao putokaz mogu poslužiti adekvatne odredbe čl. 844.-846. PZ-a o stvarnoj i mjesnoj nadležnosti trgovačkog suda u postupku ovrhe na brodu, ali uz određene korekcije kojima bi se riješila problematika nadležnosti suda prisutna i kod ovrhe na brodu. Za transparentno i neupitno rješenje pitanja nadležnosti suda u postupku ovrhe na zrakoplovu ili brodu ključan je trenutak kada sud započinje s provedbom ovrhe. Korigiranim odredbama taj trenutak treba biti podnošenje prijedloga za ovrhu ovrhovoditelja nadležnom sudu koji bi bez odgode odredio privremene mjere zaustavljanja i eventualnog čuvanja zrakoplova (broda). Od toga trenutka pokretnina se nalazi na lokaciji koja omogućava sudu provedbu svih propisanih ovršnih radnji. Trenutačno važeće odredbe PZ-a, koje se mogu primijeniti i na zrakoplov, određuju provedbu ovrhe tek po donesenom rješenju o ovrsci, a to može biti uzrok problematičnosti kod utvrđivanja mjesno nadležnog suda i izvor eventualnih zloupotreba ovršenika koji skrivajući svoju pokretninu želi onemogućiti provedbu ovrhe. U razdoblju između odlučivanja o prijedlogu za ovrhu i donošenja rješenja o ovrsci zrakoplov (brod) može promijeniti više lokacija koje ne moraju biti poznate. Ovrhovoditelj u pravilu podnosi prijedlog za ovrhu sudu ako je upoznat s lokacijom, odnosno zračnom ili pomorskom lukom,

pa bi mu korigiranim odredbama o početku provedbe ovrhe podnošenjem prijedloga za ovrhu u svakom trenutku bio poznat mjesno nadležan trgovački sud.

3. Po uzoru na grčki Zakon o parničnom postupku odredbama treba decidirano utvrditi troškove zaustavljanja zrakoplova (broda) i provedbe ovrhe koje unaprijed mora podnijeti ovrhovoditelj, a čija bi visina ovisila o iznosu tražbine. Tako bi ovrhovoditelj i prije podnošenja prijedloga za ovrhu bio upoznat s iznosom kojeg mora položiti.

Odredbe čl. 170. i 171. ZOSOZP-a o privremenim mjerama zaustavljanja i čuvanja zrakoplova treba brisati i redefinirati po uzoru na odgovarajuće odredbe čl. 860.-862. PZ-a o privremenim mjerama na brodu i odredbi francuskoga Zakona o civilnom zrakoplovstvu o privremenim mjerama na zrakoplovu.

LITERATURA

1. Bazianec, Nikola. „Uručenje sudskih pismena putem pošte. Trgovačko ugovorno pravo“. *Informator*, br. 6 (2000): 6-8.
2. Brežanski, Jasna. „Rješavanje sukoba nadležnosti u praksi Vrhovnog suda Hrvatske“. *Naša Zakonitost* 43, br. 9-10 (1989): 1219-1226.
3. Cindrić, Tihana. *Tražbina*. Zagreb: Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje, 2011.
4. Dika, Mihajlo. *Građansko ovršno pravo, Knjiga 1*. Zagreb: Narodne novine, 2007.
5. Eraković, Andrija. „Stvarna nadležnost trgovačkih sudova“. *Pravo i porezi*, br. 6 (1997): 625-631 (27-33).
6. Francuski Zakon o civilnom zrakoplovstvu (*Code de L' aviation civile*) 2010.
7. Grabovac, Ivo. *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*. Split: Književni krug, 2003.
8. Grčki Zakon o parničnom postupku (*Greek Code of Civil Procedure*) 4689/2020.
9. Malteški Zakon o registraciji zrakoplova (*Aircraft Registration Act*), 2010.
10. Ovršni zakon, Narodne novine, br. 112/12., 25/13., 93/14., 55/16., 73/17., 131/20.
11. Perić, Berislav. *Država i pravni sustav*. Zagreb: Informator, 1994.
12. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.
13. Radović, Zoran. *Hipoteka na brodu*. 1. izd. Beograd: Institut za uporedno pravo, 1986.
14. Reigel, Gregory J. „Aircraft Mechanic's Liens“. *Aero-Legal Services Review, Aviation Law Discussions*, February 2008, pristup 01. siječnja 2022. <http://www.aerolegalservices.com/Articles/Aircraft%20Mechanic's%20Liens.shtml>
15. Rješenje Vrhovnog suda o sukobu nadležnosti između trgovačkih i općinskih sudova br. Gzz-154/2001-2, 24. travnja 2002.
16. Talijanski Navigacijski zakonik (*Codice della navigazione*), 37/2020.
17. Vrhovni sud RH, rješenje br. Gzz-154/2001-2 od 24. travnja 2002.
18. Vuleta, Dean. „Nadležnost i ovlasti suda u postupku prisilne prodaje broda - de lege lata i rješenja de lege ferenda“. *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu* 51, br. 3 (2014): 715-726.
19. Vuleta, Dean. „Ovršna prodaja broda de lege ferenda“. *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu* 50, br. 4 (2013): 993-1015.
20. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Narodne novine, br. 132/98., 63/08., 134/09., 94/13.
21. Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, br. 69/09., 84/11., 54/13., 127/13., 92/14.

Dean Vuleta*

Summary

ENFORCEMENT ON THE AIRCRAFT- *DE LEGE LATA* AND SOLUTIONS *DE LEGE FERENDA*

The provisions of Articles 167-175 of the Law on Obligations and Real Property Relations in Air Transport on the Enforcement Procedure on Aircraft are an indication that in practice it would be difficult to carry out a transparent and efficient coercive procedure for settling creditors' claims on aircraft. The reason for this is incomplete or non-existent provisions on: pledge claims on the aircraft that have priority in settlement, competencies and powers of the enforcement court, submission of proposals for enforcement and issuance of enforcement decisions, enforcement costs that must be borne by the bailiff, temporary measures on individual aircraft enforcement actions during the execution on the aircraft. Article 175 of the Law on Obligations and Real Property Relations in Air Transport states that in the enforcement procedure on an aircraft, the provisions of Art. 867-988 of the Maritime Code on the enforcement sale of a ship, i.e. the provisions on determining the value of a ship (Article 867) and on further actions related to the enforcement and insurance of claims on a ship. However, this only partially fills the legal gaps in the enforcement part of the Law on Obligations and Real Property Relations in Air Transport. The provisions regulating previous enforcement actions in the implementation of enforcement on an aircraft that need to be carried out until the value of the aircraft is determined have not been adequately established. These actions are crucial in directing the further course of the enforcement proceedings. Therefore, the intention of the research is focused on the analytical presentation of the problematic regulation of such previous actions in the implementation of enforcement on the aircraft according to the provisions of the Law on Obligations and Real Property Relations in Air Transport. Proposals *de lege ferenda* should be a guide in supplementing the existing provisions on the enforceable sale of aircraft, with some analogous solutions of the Maritime Code on Enforcement of Ships and the comparative law on the enforceable sale of aircraft should be the legal basis.

Keywords: *aircraft; air privileges; jurisdiction of the enforcement court; enforcement proceeding; proposal's supplement to the provisions.*

* Dean Vuleta, mr. sc., Tennis Academy Stobreč; e-mail:vuleta.dean@gmail.com. ORCID 0000-0003-1143-5168.