

Светислав Јанковић, мастер*

ЗАЛОЖНО ПРАВО НА ВАЗДУХОПЛОВУ С ПОСЕБНИМ ОСВРТОМ НА ЗАКОНСКО ЗАЛОЖНО ПРАВО

У чланку се разматрају три могуће врсте заложног права на ваздухоплову. Посебна пажња се обраћа на законско заложно право и на однос с уговорним и судским заложним правом. Због специфичности ваздухоплова као (не)покретне ствари која се нарочито уочава код стицања стварних права, на одговарајућим местима у раду ваздухоплов се пореди с бродом као врло сродном стварју у овим питањима. Значај заложних права на ваздухоплову долази посебно до изражаја доношењем српског Закона о ваздушном превозу 2011. године и Кејптаунске конвенције 2001. године. Уочава се међусобна супротстављеност интереса ималаца различитих врста заложног права на ваздухоплову. У том смислу, аутор, анализирајући правила различитих извора права, покушава да пружи решења за складан поредак намирења ових заложних права на истом ваздухоплову.

Кључне речи: *Привилегије и хипотеке на ваздухоплову. – Закон о ваздушном превозу. – Кејптаунска конвенција. – Редослед намирења заложних права.*

1. ПОЈАМ И ВРСТЕ ЗАЛОЖНОГ ПРАВА НА ВАЗДУХОПЛОВУ

Вредност потраживања директно условљава и вредност предмета заложног права у том смислу да предмет заложног права буде, по правилу, веће вредности у односу на потраживање које обезбеђује.¹

* Аутор је асистент Правног факултета Универзитета у Београду, jankovic@ius.bg.ac.rs.

¹ Управо то указује на акцесорност (зависност) као особину заложног права према коме заложно право као споредно прати облигационо право као главно. При том, може га ваљано пратити само ако вредношћу предмета заложног права премашује вредност обезбеђеног потраживања. Више о особини акцесорности за-

С обзиром на то да су ваздухоплови, у принципу, ствари велике вредности, то пружа могућност да се они широко користе не само за основну сврху којој служе (превоз), него и као средство обезбеђења потраживања. При том, зависно од правне природе потраживања, разликују се и врсте заложног права на ваздухоплову. Постоје уговорно, законско и судско заложно право на ваздухоплову.

Подела заложног права на ваздухоплову на уговорно, законско и судско је изведена према критеријуму настанка овог права, зависно од тога да ли се правни основ настанка заложног права налази у уговору, закону или судској одлуци. Док код уговорног заложног права постоји добровољност у настанку на страни обе заинтересоване стране у заложном односу, дотле код остала два заложна права такве добровољности нема. Код законског заложног права, практично се ниједна од заинтересованих страна „не пита“ да ли ће заложно право настати (оно настаје по аутоматизму када настану чињенице законом предвиђене). Нешто другачије је код судског заложног права које се установљава на предлог повериоца и најчешће противно дужниковој вољи.

За разлику од општег правног режима заложног права који се односи на све врсте ствари, заложно право на ваздухоплову представља посебан режим. Посебност овог правног режима огледа се не само у ограничавању на једну врсту предмета заложног права, него и у томе што се налази у неколико правних извора које је неопходно правилним тумачењем сазнати и сврстати у систем.²

ложног права вид. Никола Гавела, Татјана Јосиповић, Игор Глиха, Владо Белај, Златан Стипковић, *Стварно право*, свезак други, Народне новине дд, Загреб 2007, 135; Милош Живковић, *Акцесорност заложних права на непокретностима*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2010, 55. и даље; Jan Wilhelm, *Sachenrecht*, De Gruyter Handbuch, Berlin 2010, 743; Kurt Schellhammer, *Sachenrecht nach Anspruchsgrundlagen: samt Wohnungseigentums- und Grundbuchrecht*, 3. neu bearbeitete Auflage, C. F. Müller Recht in der Praxis, Heidelberg 2009, 588.

² Следећи домаћи правни извори се примењују на заложно право на ваздухоплову: Закон о основама својинскоправних односа – ЗОСПО, *Службени лист СФРЈ*, бр. 6/80 и 36/90, *Службени лист СРЈ*, бр. 29/96, *Службени гласник РС*, бр. 115/05 – др. закон, Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају – Закон о ваздушном превозу, *Службени гласник РС*, бр. 87/11, Закон о поморској и унутрашњој пловидби – ЗПУП, *Службени лист СРЈ*, бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/2000, *Службени гласник РС*, бр. 85/05, 101/05 – и др. закон, Закон о извршењу и обезбеђењу – ЗИО, *Службени гласник РС*, бр. 31/11, 99/11, 109/13 – одлука УС и 55/2014. Од страних правних извора нарочито су значајни Женевска конвенција о међународном признању права на ваздухопловима из 1948. године – Женевска конвенција (енг. *Convention on the International Recognition of Rights in Aircrafts*) и Кејптаунска конвенција о међународним интересима на покретној опреми (енг. *Convention on the International Interests in Mobile Equipment*) с Протоколом о питањима особеним за опрему ваздухоплова (енг. *Protocol to the Convention on the International Interests in Mobile Equipment on Matters specific for Aircraft Equipment*) – Кејптаунска конвенција.

2. ПОЈАМ ВАЗДУХОПЛОВА

Да би се правилно схватило заложно право на ваздухоплову неопходно је претходно одредити појам ваздухоплова као предмета овог права. Ваздухоплов је свака направа која може да се креће или одржава у ваздуху.³ Извор кретања ваздухоплова представља реакција ваздуха до које долази услед ослобађања снаге из ваздухоплова.⁴ При том, реакција ваздуха мора долазити из атмосфере, али не и од површине земље, чиме се из појма ваздухоплова искључују лебделице (енг. *hovercraft*). Под ваздухопловом се, у наведеном смислу, не сматрају ни сателити, ракете, те разне врсте балона и параглајдера. С друге стране, под појам ваздухоплова се сврставају разне врсте хеликоптера.⁵

Ваздухоплов је, по природи ствари, телесна покретна ствар. Међутим, за потребе правног промета и стицања права на њему, ваздухоплов се сматра непокретношћу.⁶ Дакле, док се стварна права на класичним покретним стварима стичу неформалним путем (простом предајом), докле се она на ваздухоплову стичу формалним путем (уписом у регистар ваздухоплова). У том смислу је неопходно да се од стране државне институције води Регистар у који ће се уписивати све чињенице од значаја за стварноправни положај ваздухоплова.⁷ Регистар ваздухоплова је неопходно средство како би се одредила припадност и меродавно право за ваздухоплов. С обзиром на то да је по својој природи покретна ствар, у одсуству постојања регистра и, сходно томе, националне припадности ваздухоплова, могло би да дође до правне неизвесности које *право* би требало да се примени на стварноправне односе поводом ваздухоплова.⁸

³ Богољуб Филиповић, *Однос Ваздухопловног права СФРЈ и Међународног ваздухопловног права*, Савез удружења правника Југославија, Београд 1979, 51.

⁴ Чикашка конвенција о међународном цивилном ваздухопловству – Чикашка конвенција (енг. *Chicago Convention on International Civil Aviation*), Анекс 7; Закон о ваздушном саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 73/10, чл. 3, ст. 1, тач. 2.

⁵ Christopher N. Schawcross, Peter Martin, *Air Law*, Butterworth, London 2006, Chapter 16, 1; Nebojša Jovanović, *Transport Law of Serbia & Montenegro*, Kluwer Law International, Hague 2005, 347; Isabella Henrietta Philepina Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, forth revised edition, Kluwer Law, Boston 1991, 163.

⁶ Закон о ваздушном превозу, чл. 129; Jan Piet Honig, *The Legal Status of Aircraft*, Martinus Nijhoff, Hague 1956, 58.

⁷ У Републици Србији то је Директорат цивилног ваздухопловства. Више података доступно на адреси: <http://www.cad.gov.rs/vazduhoplovi.php>, 20. август 2014.

⁸ Према се и непокретности (с којима су ваздухоплови уподобљени), такође, „уписују“ у регистар, с њима овај проблем одређивања права не постоји, јер се на њих примењује увек право места њиховог налажења (лат. *lex rei sitae*). Оне, по својој природи, не могу мењати место свога налажења, што је, иначе, својствено за ваздухоплове.

У Регистар ваздухоплова уписују се правно релевантне чињенице за све врсте ваздухоплова. Ваздухоплови се према критеријуму припадности и намене разврставају на цивилне и државне. У државне ваздухоплове се сврставају војни, полицијски, царински и други ваздухоплови који се не користе у привредне или личне сврхе. Иако се уписују у Регистар ваздухоплова, државни ваздухоплови не могу да буду предмет стварноправних оптерећења као што то могу да буду цивилни ваздухоплови.⁹

3. УГОВОРНО ЗАЛОЖНО ПРАВО НА ВАЗДУХОПЛОВУ

3.1. Увод

Ваздухоплови, с обзиром на техничку сложеност, имају велику вредност, тј. високу цену. Чињеница да је превозиоцима потребно више ваздухоплова у флоти указује на отежан положај привредних субјеката приликом њиховог набављања. Зато се, најчешће, ваздухоплови купују на кредит који је, због вредности износа кредита, обезбеђен уговорним заложним правом на ваздухоплову (даље у тексту: хипотека на ваздухоплову) у корист даваоца кредита. На тај начин хипотека на ваздухоплову постаје неизоставни правни инструмент приликом набавке ваздухоплова. Развојем тржишта и сукобљеношћу с другим правним институтима (попут законског заложног права) уочило се да би положај хипотекарног повериоца требало да буде заштићенији. У ту сврху је и донета конвенција у Кејп Тауну 2001. године која се односи на међународну недржавинску залогу покретних ствари, а која својим посебним протоколом правно уређује залагање ваздухоплова.¹⁰

3.2. Хипотека на ваздухоплову

Хипотека на ваздухоплову представља право њеног имаоца да своје доспело ненамирено потраживање намири из новчане вредно-

⁹ Више о томе вид. Небојша Јовановић, „Међународна недржавинска залога покретности – делова ваздухоплова“, *Зборник радова у спомен професора Миодрага Трајковића* (ур. Мирко Васиљевић), Удружење правника у привреди СЦГ и Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2006, 294.

¹⁰ Више о настанку Кејптаунске конвенције вид. Roy Goode, „From Acorn to Oak Three: the Development of Cape Town Convention and Protocols“, *Uniform Law Review*, бр. 4/2012, 599–607. Управо је циљ доношења ове конвенције био да се кредиторима пружи већа правна сигурност кроз устоновљење међународног регистра и да се они, уопште, подстакну да дају кредите авио-индустрији. Вид. Roy Goode, „The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: A Driving Force for International Asset-Based Financing“, *Uniform Law Review*, бр. 1/2002, 5.

сти оптерећеног ваздухоплова која је постигнута на судској продаји.¹¹ Дакле, у погледу реализације хипотеке српско ваздухопловно право предвиђа да њен ималац може да се намири из њеног предмета само судском продајом. С друге стране, општа правилност у прописима који садрже правила о стварноправним средствима обезбеђења креће се ка вансудском намирењу (Закон о хипотеци),¹² као и специфичном намирењу кроз привредно искоришћавање, залогом, оптерећене ствари. Управо, имајући на уму сличност брода и ваздухоплова у стварноправном смислу, може се уочити разлика у правима хипотекарних поверилаца. Док ималац хипотеке на ваздухоплову може да се намири само судском продајом ваздухоплова, дотле ималац хипотеке на броду може да се намири и узимањем брода у државину и његовим коришћењем (под условом да је тако уговорено).¹³ Чини се да би правило Закона о ваздушном превозу требало променити у правцу прихватања могућности вансудског намирења и намирења путем привредног искоришћавања ваздухоплова. Додатни подстицај овој промени би могло да буде и правило Кејптаунске конвенције које прихвата привредно искоришћавање предмета обезбеђења с циљем намирења потраживања.¹⁴

3.3. Обухват хипотеке на ваздухоплову

Обухват хипотеке на ваздухоплову представља, у ствари, све оне „вредности“ везане за ваздухоплов на које се односи хипотека, тј. чијом вредношћу ће хипотекарни поверилац да се намири у случају покретања механизма реализације хипотеке. Пре свега, а што је и неспорно, хипотека се односи на сам ваздухоплов, те на његове припатке. Затим, хипотека се односи и на осигурану суму која се дугује власнику ваздухоплова у случају пропасти и оштећења ваздухоплова.¹⁵ На тај начин се пружа додатна сигурност хипотекарном повериоцу (даваоцу кредита), јер ће се у случају пропасти

¹¹ Вид. Андрија Гамс, *Основи стварног права*, Научна књига, Београд 1968, 178. У различитим изворима права користе се различити изрази за означавање правног односа у коме је ваздухоплов средство обезбеђења. Тако се у Кејптаунској конвенцији користи израз стварноправни интерес на ваздухоплову (енг. *security interest*), док се у Закону о ваздушном превозу користи израз уговорно заложно право. Но, и поред различитости у ословљавању, па и донекле различитог правног режима ових института, чини се да они, ипак, стреме истом циљу (што и оправдава њихово разматрање на истом месту). Тај циљ се састоји у обезбеђењу намирења потраживања, путем могућности намирења из продајне вредности ваздухоплова. Упор. Закон о ваздушном превозу, чл. 144, ст. 1 и Кејптаунска конвенција, чл. 2.

¹² Закон о хипотеци – ЗОХ, *Службени гласник РС*, бр. 115/05, чл. 29 и даље.

¹³ Упор. ЗПУП, чл. 237, ст. 2 и Закон о ваздушном превозу, чл. 144.

¹⁴ Кејптаунска конвенција, чл. 8, ст. 1, тач. а).

¹⁵ Закон о ваздушном превозу, чл. 145.

предмета хипотеке (ваздухоплова), он моћи да намири из вредности осигуране суме. Практично, овим се предмет хипотеке проширује с ваздухоплова на осигурану суму.

С друге стране, хипотека на ваздухоплову се не односи на цивилне плодове ваздухоплова. Наиме, превознина, закупнина, као и разне врсте накнада које се дугују кориснику ваздухоплова, а путем његовог привредног коришћења, не улазе у обухват хипотеке.¹⁶ Управо, ова особина хипотеке на ствари је и условила њен настапак у историји, јер омогућава дужнику да коришћењем, хипотеком оптерећене, ствари исплати свој дуг који је обезбеђен хипотеком.¹⁷ Супротан правни режим је са законским заложним правом на ваздухоплову. За разлику од хипотеке оно обухвата цивилне плодове на ваздухоплову, али се зато не односи на осигурану суму која се дугује у случају пропасти ваздухоплова. На овај начин се постиже равнотежа у интересима уговорних и законских заложних поверилаца, јер су им интереси као и редослед њиховог остваривања супротстављени и стоје у искључујућем односу.¹⁸

3.4. Потраживања која хипотека на ваздухоплову обезбеђује

Хипотеком на ваздухоплову се, начелно, може обезбедити било које потраживање. Ваздухоплов баш због тога што је ствар велике вредности, представља погодна средство обезбеђења у поступку узимања кредита. При том кредитна средства се могу користити за било коју намену, тј. независно од авио-индустрије. Супротно је са законским заложним правом на ваздухоплову које може, како ће се даље у раду видети, да обезбеђује само она потраживања која су везана за употребу ваздухоплова. Међутим, решења Кејптаунске конвенције стварају одређену забуну у погледу тога за која потраживања ваздухоплов може да буде уговорно средство обезбеђења. Наиме, циљ Кејптаунске конвенције је да олакша набавку ваздухоплова путем различитих видова „кредита“ у његовој куповини.¹⁹ Тиме се долази до питања да ли се Кејптаунска конвенција примењује, између осталог, само на случајеве када се путем ваздухоплова обезбеђује потраживање продавца за цену поводом његове продаје или се може применити и на било које потраживање. Премда самом конвенцијом

¹⁶ Закон о ваздушном превозу, чл. 144, ст. 2.

¹⁷ Обрен Станковић, Миодраг Орлић, *Стварно право*, Номос, Београд 2001, 269.

¹⁸ Истоветан *ratio legis* постоји и код заложних права на броду. Вид. Зоран Радовић, *Хипотека на броду*, Институт за упоредно право, Београд 1986, 15.

¹⁹ „Кредит“ се може испољити било у свом класичном облику, било кроз лизинг или продају са задржавањем права својине на ваздухоплову до коначне отплате цене. Вид. Кејптаунска конвенција, чл. 2, ст. 2.

није искључена могућност примене и на потраживања неvezана за набавку ваздухоплова, ипак се може закључити да ће се конвенцијска правила примењивати само у случајевима набавке ваздухоплова. Тако ће у државама потписницама постојати два правна режима у којима ваздухоплов служи као средство обезбеђења. Један, међународни, који ће се односити само на случајеве везане за набавку ваздухоплова и други национални (домаћи режим) који ће се односити на хипотеке на ваздухоплову поводом било ког потраживања.

4. ПРИВИЛЕГИЈЕ НА ВАЗДУХОПЛОВУ

4.1. Појам привилегија на ваздухоплову

Привилегије на ваздухоплову представљају законска заложна права која обезбеђују намирeње одређених потраживања насталих у вези с ваздухопловом.²⁰ Оне су врло сличне привилегијама на броду већ и из разлога сличности објеката ових права.²¹ Сличност брода и ваздухоплова састоји се у томе да су то покретне ствари које се правно сматрају непокретностима, као и да им је призната национална припадност. У супротном, да немају националну припадност, постојала би неизвесност у погледу њиховог правног третмана. Неизвесност би се огледала у томе да би они били подложни различитим правним системима у погледу регулисања права на њима, а према критеријуму места њиховог тренутног налажења.²² Зато се, када брод и ваздухоплов напусте пловидбени простор државе којој припадају, сматра да су и даље на њеној територији, као и остале непокретности које „не могу“ да напусте територију на којој се налазе.²³

²⁰ Maya McNally, „Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen“, *CFAC – Schriften zur Luftfahrt* (Hrsg. Roland Müller, Andreas Wittmer), Band 3, DIKE, Zürich 2009, 83.

²¹ Привилегије на броду представљају карактеристично законско заложно право које служи за обезбеђење потраживања која су настала у вези с пловидбом брода. Карактеристичност се огледа у томе да ова потраживања имају предност у намирeњу из продајне вредности брода у односу на сва остала потраживања. Предност у намирeњу им се пружа из разлога важности потраживања која се састоји у доприносу у успешном окончању пловидбеног подухвата. Више о појму и историјату овог института вид. Rolf Herber, *Seehandelsrecht*, Walter de Gruyter, Berlin 1999, 110. Разлози који оправдавају постојање привилегија на броду су, у принципу, истоветни онима који оправдавају њихово постојање на ваздухоплову, па у том смислу оно што важи у погледу појма привилегија на броду, важи и у погледу појма привилегија на ваздухоплову.

²² Тибор Варади, Бернадет Бордаш, Гашо Кнежевић, Владимир Павић, *Међународно приватно право*, 8. измењено и допуњено издање, Службени гласник и Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2007, 366.

²³ J. P. Honig, 98.

Стицање права на ваздухоплову је уподобљено са стицањем права на броду. Тако се стварна права на ваздухоплову могу стећи само уписом у Регистар ваздухоплова.²⁴ То се односи како на право својине, тако и на права ужа од права својине, попут заложног права и права закупа. Једини изузетак од овог режима представља стицање законских заложних права за чији настанак није неопходан упис у регистре бродова и ваздухоплова. Док је овај изузетак доследно спроведен у погледу привилегија на броду, дотле је он само делимичан код привилегија на ваздухоплову.²⁵ Привилегије на ваздухоплову настају неформално (без потребе регистрације), али да би опстале потребно је да се у року од три месеца од њиховог настанка региструју, односно да се учини друга формална радња везана за њихов опстанак.²⁶

4.2. Врсте привилегија на ваздухоплову

Појам, врсте и обим привилегија на ваздухоплову су први пут на међународном нивоу регулисани Женевском конвенцијом о признању права на ваздухоплову из 1948. године.²⁷ Иако се у фазама нацрта ове конвенције расправљало о дефинисању привилегија на ваздухоплову и уподобљавању с привилегијама на броду, ипак се, на крају, заузео минималистички приступ.²⁸ Он се састојао у томе да се путем привилегија на ваздухоплову пружало обезбеђење само двома врстама потраживања: онима поводом спасавања и у погледу трошкова неопходних за очување ваздухоплова.²⁹ Разлог оваквом приступу се налазио у чињеници да су ваздухоплов и његова пловидба различити од брода и његове пловидбе. Посебно се то истицало у погле-

²⁴ Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Utrecht 2008, 75–77.

²⁵ Привилегије на броду су регулисане следећим конвенцијама: Међународна конвенција о уједначавању правила која регулишу привилегије и хипотеке на броду – Конвенција 1926 (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel 1926*); Међународна конвенција о уједначавању правила која регулишу привилегије и хипотеке на броду – Конвенција 1967 (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel 1967*); Међународна конвенција о привилегијама и хипотекама – Конвенција 1993 (енг. *International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva 1993*).

²⁶ Maya McNally, „Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen“, 85.

²⁷ Република Србија је потврдила ову конвенцију и унела је у своје законодавство. Више података доступно на адреси: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Geneva_EN.pdf, 3. јул 2014.

²⁸ Richard O. Wilberforce, „The International Recognition of Rights in Aircraft“, *The International Law Quarterly*, Vol. 2, бр. 3/1948, 430.

²⁹ Женевска конвенција, чл. IV, ст. 1.

ду привилегија за снабдевање и оправку ван државе регистрације, с обзиром на разлику брода и ваздухоплова по овом питању. Пловидба ваздухоплова је, за разлику од бродске, много краћа и, практично, капетан ваздухоплова је у константној вези са својим оператером (носиоцем подухвата) и послодавцем.

Дакле, врсте привилегија на ваздухоплову су се свеле само на потраживања за награде за спасавање и неопходне трошкове за очување ваздухоплова. Сматрало се оправданим да само ова потраживања буду обезбеђена, јер само она, у непосредном смислу, доводе до очувања ваздухоплова како би, као такав, могао да послужи за намирење и других поверилаца.³⁰ Зато им и треба дати предност у намирењу у односу на друга обезбеђена и необезбеђена потраживања. Међутим, с таквим упрошћеним приступом, отворила су се многа питања чије нерешавање је водило правној неизвесности. Наиме, шта се сматра спасавањем у смислу привилегија на ваздухоплову. Да ли само успешно спасавање или и оно које је остало без успеха, а уложен је одређени труд и трошак? Да ли су само наведене две врсте потраживања привилеговане или су то још нека потраживања? Шта обухватају привилегије на ваздухоплову? И на крају, како се остварују привилегије на ваздухоплову.

4.3. Одређен или неодређен број привилегија на ваздухоплову?

Иако Женевска конвенција у члану IV који изричито регулише привилегије на ваздухоплову предвиђа само две врсте ових права, чини се, ипак, да их има више, јер конвенција на другим местима помиње одређена потраживања која имају првенство у намирењу (или могу имати) и у односу на саме привилегије на ваздухоплову. То води својеврсној правној неизвесности, јер долази до забуне која потраживања имају статус привилегованих. Следећа потраживања имају одређен „привилегован“ статус у намирењу: 1) трошкови поступка извршења, као и други трошкови учињени у заједничком интересу, 2) потраживања лица на земљи која су претрпела штету од ваздухоплова и 3) потраживања за трошкове пловидбе и царине.³¹

Забуну ствара да ли су ова потраживања по својој правној природи привилегије на ваздухоплову у смислу законског заложног права или су то судска заложна права. Важност решења ове дилеме састоји се у различитом тренутку почетка деловања стварноправних механизма права слеђења и приоритета.³² Док код привилегија стварноправна дејства почињу да делују од тренутка настанка потраживања,

³⁰ R. O. Wilberforce, 431.

³¹ J. P. Honig, 85–87.

³² Право слеђења односи се на ситуацију када власник отуђи ваздухоплов пре него што су привилегије на њему намирене (када ималац привилегије своје право

дотле се код судских заложних права њихов почетак везује за наста-
нак самог судског заложног права, а не потраживања које обезбеђују.
Дакле, разлика је битна, само се поставља питање да ли она заиста
постоји.³³

У погледу судских трошкова извршења, као и осталих трошко-
ва учињених у заједничком интересу свих поверилаца, конвенцијом
је изричито предвиђено да се они намирују из продајне вредно-
сти ваздухоплова пре свих осталих обезбеђених и необезбеђених
поверилаца.³⁴ Значи, иако ови трошкови нису квалификовани као
привилегије на ваздухоплову, они имају првенство као да се ради
о привилегијама.³⁵ Са друге стране, српско право ове трошкове не-
двосмислено сврстава у привилегије на ваздухоплову и то у први,
најприоритетнији ред привилегија на ваздухоплову.³⁶

Статус потраживања за накнаду штете коју су претрпела лица
на земљи од стране „ваздухоплова“ је веома споран. Не зна се да
ли су ова потраживања привилегована у правом смислу речи, а ста-
тус им је још више нејасан у српском праву. Женевска конвенција
1948. садржи правило да држава чланица *може* да предвиди да ће
се ове врсте потраживања сматрати „привилегованим“. У том смис-
лу та потраживања ће имати првенство у намирењу у односу на
класичне привилегије спасавања и неопходних трошкова очувања
ваздухоплова, као и у односу на остала обезбеђена и необезбеђена
потраживања.³⁷ Могућност да држава чланица предвиди постојање
нове врсте привилегија, указује да се ради о привилегијама дру-
гог реда какве познају и поморске конвенције о овим правима. За

може да истиче и према новом власнику), а право приоритета се односи на редослед
намирења у самом поступку намирења.

³³ Разлика се састоји и у обухвату ових мера, јер се према, сходној примени
ЗПУП на ваздушни превоз, може да заустави само конкретни ваздухоплов оптерећен
привилегијом. С друге стране, када је у питању судско заложно право на ваздухо-
плову, произлази да се може зауставити не само онај ваздухоплов који је оптерећен
овим правом, него и било који други у власништву личног дужника имаоца овог
права. Упор. ЗПУП, чл. 1021, ст. 2 и Закон о ваздушном превозу, чл. 166.

³⁴ Женевска конвенција 1948, чл. VII, ст. 6. При том, првенство у намирењу
је релативно, с обзиром да ова потраживања имају првенство у намирењу у односу
на остала само до 20% продајне вредности ваздухоплова.

³⁵ Оваква номотехника је присутна у Конвенцији 1993. и Конвенцији 1967.
које регулишу привилегије на поморском броду, док Конвенција 1926. изричи-
то сврстава потраживања учињена у заједничком интересу свих поверилаца у
привилегије на броду. Упор. Конвенција 1926, чл. 2, ст. 2, тач. 1 и Конвенција 1967,
чл. 11, ст. 2; Конвенција 1993, чл. 12, ст. 2.

³⁶ Закон о ваздушном превозу, чл. 134, ст. 1, тач. 1.

³⁷ Женевска конвенција, чл. VII, ст. 5. Предност у намирењу ових потраживања
у односу на класичне привилегије делује варљиво, јер се предност у намирењу од-
носи само на првих 20% продајне вредности ваздухоплова.

привилегије другог реда је карактеристично да се намирују не само после класичних привилегија, него и после хипотека.³⁸ У том смислу се чини још више чудним решење редоследа намирења потраживања трећих лица на земљи у српском праву.

4.3.1. Привилегије другог реда у српском праву

Закон о ваздушном превозу предвиђа својеврсну привилегију другог реда за потраживања трећих лица на земљи за накнаду штете коју су претрпела путем ваздухоплова. Својеврсност се састоји у томе да ове привилегије нису истоветне с привилегијама другог реда како их предвиђају поморске конвенције у овој области. Док се привилегије другог реда према правилима поморске Конвенције 1993. намирују након класичних привилегија, али и хипотека, дотле се привилегије другог реда на ваздухоплову намирују након класичних привилегија, али пре хипотека.³⁹ Додатну забуну ствара помињање ових потраживања у оквиру дела о судском заложном праву на ваздухоплову у оквиру кога имају првенство намирења у односу на све остала потраживања (и привилегована и необезбеђена), али само до износа 20% продајне вредности ваздухоплова.⁴⁰ Очигледно је да је српски законодавац овим путем хтео да се усагласи с правилима Женевске конвенције која га и обавезује. Међутим, нејасно је зашто је ово „привилеговано“ право квалификовано као судско заложно право, као и зашто је обим штете које ово право покрива шири у односу на штете које покрива привилегија другог реда. Наиме, привилегија другог реда (која има слабији приоритет у односу на класичне привилегије, а јачи у односу на хипотеке на ваздухоплову) односи се само на штете у виду смрти и телесне повреде трећег лица на земљи,⁴¹ док се (принудно) судско заложно право односи и на штете на стварима на земљи.⁴² Такође, нејасно је шта, заправо, значи судско принудно заложно право. Да ли то подразумева активну улогу ових трећих лица да би стекли своје (судско) заложно право или им је оно већ зајемчено законом?

Чини се да непротивречно решење у српском праву, ипак, постоји. Само је потребно ваљано, циљно тумачење Закона о ваздушном превозу. Потраживања трећих лица на земљи поводом штета нанетих ваздухопловом су привилегије другог реда и намириваће се иза класичних привилегија, а испред хипотека на ваздухоплову. С друге стране, оне ће имати предност у односу на сва потраживања

³⁸ Конвенција 1993, чл. 6.

³⁹ Упор. Конвенција 1993, чл. 6. и Закон о ваздушном саобраћају, чл. 137.

⁴⁰ Закон о ваздушном превозу, чл. 155.

⁴¹ Закон о ваздушном превозу, чл. 137.

⁴² Закон о ваздушном превозу, чл. 155.

(па и привилегована) у делу који покрива 20% продајне вредности ваздухоплова.⁴³ Ако ова потраживања прелазе овај износ, онда ће се намиривати као привилегије другог реда, односно иза ималаца класичних привилегија. У погледу штета које обухватају ова потраживања, чини се да су то како штете на лицима, тако и на стварима на земљи, иако је то у закону пропуштено да се наведе. Основ оваквог размишљања налази се у позивању на правило закона које регулише одговорност трећим лицима и стварима на земљи.⁴⁴

4.3.2. Привилегије по основу трошкова навигације и безбедности ваздухоплова

Потраживања по основу услуга пружених у вези с навигацијом ваздухоплова, као и осталих услуга везаних за сигурност ваздушне пловидбе обезбеђена су привилегијама на ваздухоплову. Према је, већ, речено да Женевска конвенција изричито предвиђа само две врсте привилегија на ваздухоплову, поставља се питање по ком основу поменута потраживања сматрати привилегованим.⁴⁵ Правни основ се налази у системском повезивању Женевске конвенције с Међународном конвенцијом о сарадњи у области сигурности ваздухопловне пловидбе.⁴⁶ Наиме, Женевска конвенција предвиђа да ниједно од правила које садржи неће бити примењено ако би угрозило реализацију права држава чланица поводом такси (лучких), царина и трошкова навигације ваздухоплова.⁴⁷ Тим путем је, посредно, признала постојање права која имају веће првенство у намирењу у односу на привилегије које она предвиђа. Да ли су, онда, ова права привилегије на ваздухоплову?

Еуроконтрол конвенција предвиђа да су потраживања по основу трошкова за навигацију и сигурност пловидбе обезбеђена привилегијама на ваздухоплову.⁴⁸ При томе, лични дужник ових

⁴³ Овим потраживањима треба дати предност у односу на класична привилегована потраживања из разлога што трећа лица на земљи нису у стању да заштите своја права на исти начин као остали привилеговани и обезбеђени повериоци, посебно имајући на уму вануговоран карактер ових потраживања. Вид. I. N. P. Diedriks-Verschoor, 182.

⁴⁴ Закон о ваздушном превозу, чл. 119.

⁴⁵ Није на одмет поновити да се изричито као привилеговна предвиђају само потраживања по основу спасавања ваздухоплова, као и поводом неопходних трошкова учињених с циљем очувања ваздухоплова. Женевска конвенција, чл. IV.

⁴⁶ Енг. *Eurocontrol International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960* – Еуроконтрол конвенција.

⁴⁷ Женевска конвенција, чл. XII.

⁴⁸ Вид. Протокол уз Еуроконтрол конвенцију 1997 (енг. *Protocol consolidating the Eurocontrol International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960*), Додатак IV, чл. 5, ст. 1.

трошкова је оператер ваздухоплова, али ако он не испуни своју обавезу, онда ће се потраживања намирити из продајне вредности привилегијом оптерећеног ваздухоплова. Међутим, проблем представља што се ови трошкови могу да наплате не само из продајне вредности оптерећеног ваздухоплова, него и из продајне вредности било ког ваздухоплова који је под контролом оператера у тренутку принудног намирења. То значи да је у питању својеврсна „сестринска“ одговорност каква постоји у пловидбеном праву, али и више од тога.⁴⁹

Оваква врста привилегије за ваздухопловној флоти је непожељна из неколико разлога. Наиме, привилегије које обезбеђују ова потраживања протежу се, не само на конкретни ваздухоплов, него и на било који други ваздухоплов који је у оператеровој флоти. Треба обратити пажњу да се оператерова флота састоји не само из ваздухоплова који су у његовој својини, него и ваздухоплова које је закупио од других лица. Тако се долази у ситуацију да се трошкови навигације намирују продајом ваздухоплова који је у оператеровој флоти, а не и у власништву, а који, при том, нема никакве везе с конкретним трошковима.⁵⁰ Ово је знатна разлика у односу на „сестринску одговорност“ која постоји у поморском праву. Предмет „сестринске одговорности“ могу да буду брод који је везан за конкретно потраживање и бродови који су у власништву личног дужника овог потраживања. Дакле, не и бродови који су у државини личног дужника по основу закупа, а који нису у правној вези с конкретним потраживањем.⁵¹

Привилегијом на флоти оператера у неповољан положај су доведени власници чији су ваздухоплови у флоти оператера, а који нису у непосредној вези с конкретним потраживањем по основу трошкова навигације и сигурности пловидбе. Неповољност положаја се огледа у тајности и изненадности ових привилегија, као и у својеврсној немоћи власника ваздухоплова да њихов настанак утичу.⁵² Штавише, они ни на који начин не доприносе стварању тог потраживања, нити могу да спрече његов настанак. Тим путем се власник ваздухоплова кажњава за нешто што је удаљено не само од концепта субјективне

⁴⁹ У ваздухопловном праву је то тзв. привилегија на ваздухопловној флоти (енг. *fleet lien*). Вид. Aviation Working Group, *Air Navigation and Airport Charges* (даље у тексту: Aviation Working Group 2011), 2011, доступно на адреси: http://www.awg.aero/assets/docs/SkyService_-_AWG_Submissions.pdf, 5. јул 2014, 2.

⁵⁰ Roger Baggallay, Clifford Chance, *France: Aircraft Finance – Eurocontrol: A Lien Too Far?*, London 1997, доступно на адреси: <http://www.mondaq.com/x/389/offshore+company+formation/Aircraft+Finance+Eurocontrol+A+Lien+Too+Far>, 4. јул 2014.

⁵¹ Конвенција 1952, чл. 3; Конвенција 1999, чл. 3, ст. 1, тач. б.

⁵² На овај начин посебно бивају погођене банке као даваоци лизинга који, премда ваздухоплов није под њиховом контролом, остају (регистровани) власници.

одговорности, него и од објективне одговорности. Због тога, поједини аутори сматрају да су привилегије на флоти оператера у супротности са људским правом на имовину које је предвиђено у Европској конвенцији о људским правима.⁵³

4.3.3. Српско право

Решење српског права по питању привилегија по основу трошкова за услуге навигације и сигурности ваздухоплова, није најјасније. Наиме, у закону који регулише имовинске односе у вези с ваздухопловом није предвиђено да су ова потраживања обезбеђена привилегијама на ваздухоплову.⁵⁴ Како је за настанак привилегија, као законских заложних права, неопходан предуслов, претходна предвиђеност у закону, тако се долази до закључка да поменута врста привилегија не постоји у српском праву. Међутим, чини се да није заиста тако. Република Србија је чланица Еуроконтрол конвенције и, сходно томе, обавезана је свим њеним одредбама.⁵⁵ Према овој конвенцији и њеном протоколу, потраживања за услуге навигације и сигурности у пловидби су обезбеђена привилегијама на броду.⁵⁶

Проблем који постоји код примене правила ове конвенције у погледу Републике Србије је у томе што су ова правила у супротности с појединим институтима регулисаним у српском праву. У оквиру мера обезбеђења и извршења предвиђено је да ће се, у недостатку правила у ваздухопловном праву, применити правила закона који регулишу поморску и унутрашњу пловидбу.⁵⁷ Сама правила из Закона о поморској и унутрашњој пловидби предвиђају да предмет привремене мере заустављања брода (у погледу привилегија) може да буде само конкретно оптерећени брод. Дакле, не и брод у својини, или још даље у флоти, бродара.⁵⁸

Када би се правило из ЗПУП доследно применило на ваздухоплове, тада би постојала могућност да се заустави само онај ваздухоплов на кога се односи потраживање обезбеђено привилегијом.

⁵³ Aviation Working Group 2011, 3.

⁵⁴ У домаћем праву привилегије су сврстане у три привилегована реда: 1. трошкови у заједничком интересу свих поверилаца, 2. потраживања за трагање и спасавање и 3. неопходни трошкови за очување ваздухоплова. Уз то као својеврсна привилегија на ваздухоплову је предвиђено потраживање трећих лица на земљи која су претрпела штету путем коришћења ваздухоплова. Вид. Закон о ваздушном превозу, чл. 134 и 137.

⁵⁵ Србија је чланица Еуроконтрол конвенције од 2006. године. Подаци о свим чланицама ове конвенције су доступни на адреси: <https://www.eurocontrol.int/articles/member-flags-and-adhesion-dates>, 4. јул. 2014.

⁵⁶ Протокол уз Еуроконтрол конвенцију, Додатак IV, чл. 5, ст. 1.

⁵⁷ Закон о ваздушном превозу, чл. 166.

⁵⁸ ЗПУП, чл. 1021, ст. 4.

Можда због тога, закон који регулише имовинске односе поводом ваздухоплова на два места помиње права трећих лица на земљи која су претрпела штету од ваздухоплова. Први пут у оквиру законског заложног права на ваздухоплову, а други у оквиру судског заложног права како би се оштећеним лицима омогућило да намире своја потраживања из „сестринског“ ваздухоплова.⁵⁹ Но, у сваком случају, не помиње се ни на једном месту могућност да се поводом привилегија на броду/ваздухоплову заустави други брод у својини личног дужника, а још мање онај који се налази у флоти личног дужника, а не и у својини.

Решење ове правне празнине у ваздухопловном праву треба тражити у допуни закона који регулише имовинске односе на ваздухоплову. Потребно је употпунити и материјално и процесно правило. Материјално правило би требало да се прошири бројем привилегија на ваздухоплову тако да обухвата и потраживања по основу услуга навигације и сигурности пловидбе. Процесно правило би требало да се допуни одредбом да предмет процесних мера може да буде не само оптерећени ваздухоплов, него и било који други у флоти оператора, тј. личног дужника.

5. СУДСКО ЗАЛОЖНО ПРАВО НА ВАЗДУХОПЛОВУ

Судско заложно право на ваздухоплову настаје када се на основу одлуке суда оно упише у регистар ваздухоплова.⁶⁰ Карактеристика ове врсте заложног права је да може да се установи као средство обезбеђења било ког потраживања, а не само оног које је везано за коришћење ваздухоплова. Суштина заснивања судског заложног права је у томе да поверилац, који се користи овим средством обезбеђења, добије предност у намирењу из конкретне ствари (ваздухоплова) у имовини дужника, а у односу на остале повериоце.⁶¹ У тренутку заснивања овог права поверилац стиче предност у намирењу у односу на остале необезбеђене повериоце, као и у односу на оне који су стекли касније заложно (судско или уговорно) право на истој ствари. Ваздухопловно право као грана Саобраћајног права у овој об-

⁵⁹ Закон о ваздушном превозу, чл. 137 и 155. у вези са ЗПУП, чл. 1021, ст. 1 и 2.

⁶⁰ Закон о ваздушном превозу, чл. 154. При том одлука суда може бити извршна исправа када није потребно да се испуне додатни услови за заснивање овог права или претходне и привремене мере када је потребно да се испуне одређени услови, а пре свега доказивање вероватноће могућности осујећења намирења потраживања. Вид. ЗИО, чл. 276 и 293.

⁶¹ Боровије Познић, Весна Ракић-Водинелић, *Грађанско процесно право*, 15. измењено и допуњено издање, Савремена администрација, Београд 1999, 499.

ласти нема својих специфичности, па се у том смислу и ослања на Грађанско процесно права, тј. на извршни поступак.

6. ЗАКЉУЧАК

Анализом три врсте заложног права на ваздухоплову, долази се до закључка да он има поред саобраћајне функције, врло важну улогу као средство обезбеђења. При том, када је реч о привилегијама на ваздухоплову, закључује се да су оне уско везане за саобраћајну улогу ваздухоплова. Супротно томе, уговорно и судско заложно право представљају општа средства обезбеђења и могу се користити и ван делатности везаних за авио-саобраћај.

С обзиром на то да заједнички предмет сва три заложна права може да буде исти ваздухоплов, то указује на њихову конкурентност при реализацији. Зато је потребно утврдити границе и редослед намирења ових права, а имајући посебно у виду различите изворе права права и потребу за њиховим усклађивањем. Закључак је да привилегије на ваздухоплову имају, у сваком случају, предност у намирењу у односу на остале врсте заложних права, којима се редослед намирења одређује спрам времена њиховог настанка.

Svetislav Janković, LL.M

Lecturer

University of Belgrade Faculty of Law

LIENS ON AIRCRAFT WITH SPECIAL REFERENCE ON STATUTORY LIENS

Summary

The paper examines three types of liens on aircraft: mortgage (as contractual lien), statutory and judicial lien on aircraft. Special attention is paid to statutory liens and its relationship with mortgage and judicial lien on same aircraft. The author highlights the problem of priority of different type of secured creditors due to the fact of existing competition between their interests. This problem is especially enlarged because of simultaneously applying three different source of law: Cape Town Convention 2001, Serbian Law of Air Transport 2011 and Geneva Convention on the Recognition of Rights in Aircraft 1948.

Conclusion is that the creditor with statutory lien on aircraft has the biggest priority in realization of his right over other creditors and even creditors secured with mortgage and judicial lien which have priority between themselves in comply with principle „first in time, first in right“. In order to achieve the ideas of this conclusion in practice it is necessary for courts to use teleological interpretation in applying laws. This is especially because of certain inconsistencies between different legal sources in regard of notion, order of priority and effect of different type of liens on aircraft.

Key words: *statutory lien and mortgage on aircraft. – Cape Town Convention. – Order of priority. – Serbian Law of Air Transport.*