

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

Светислав Ђ. Јанковић

**ПРАВНИ РЕЖИМ ПРИВИЛЕГИЈА НА
БРОДУ**

ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА

Београд, 2015. година

UNIVERSITY OF BELGRADE
FACULTY OF LAW

SVETISLAV Đ. JANKOVIĆ

SPECIAL LEGAL REGIME OF MARITIME
LIENS

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2015.

Подаци о ментору и члановима комисије

Ментор:

Др Небојша Јовановић, редовни професор Правног факултета Универзитета у Београду

Чланови Комисије:

Др Мирко Васиљевић, редовни професор Правног факултета Универзитета у Београду

Др Небојша Јовановић, редовни професор Правног факултета Универзитета у Београду

Др Марко Рајчевић, редовни професор Правног факултета Универзитета у Београду

Датум одбране:

ПРАВНИ РЕЖИМ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

РЕЗИМЕ

У докторској дисертацији аутор обрађује правни режим привилегија на броду како спрам важећих националних и међународних правила, тако и спрам оних која су им претходила. У обзир су, такође, узете преовлађујуће теоријске мисли, а све у циљу како би се открио прави смисао и значај института привилегија на броду.

Садржина докторске дисертације је подељена у девет логичних целина под насловом глава, при чему је њихов редослед распоређен тако што су у почетним деловима дисертације обрађиване донекле општије и неспорније теме везане за овај институт, да би у даљем току рада тежиште било на темама од, пре свега, практичног значаја, те откривању веза са другим правним институтима. Нарочити значај је посвећен правној природи привилегија на броду, којој се пажња поклања у свим главама дисертације, а посебно у глави шестој која је посвећена искључиво њој. Управо кроз правну природу, односну теорију субјективизације брода, жели се дати допринос теорији пловидбеног права у погледу утицаја пловидбе брода на његов статус. Наиме, привилегије на броду, као обезбеђујућа права која настају искључиво у пловидби (кретању) брода, својим настанком утичу на другачије поимање статуса брода. Закључује се да оне имају утицај да брод од објекта права постане субјект. Оправданост оваквом закључку аутор налази у чињеници да се привилегије на броду везују искључиво за брод, а не за бродара (као личног дужника) или бродовласника (ако је лице различито од бродара). При том, аутор не занемарује чињеницу да се привилегије на броду везују за предмет обезбеђења као било које друго заложно (обезбеђујуће) право. Међутим, у дисертацији се открива додатно својство привилегија на броду у односу на друга обезбеђујућа права, а које се састоји у томе што она могу да настану искључиво у пловидби, поводом тачно одређених потраживања и да се чином свога настанка, везују за брод много јачим правним везама, доприносећи да од почетног објекта права постане субјект.

У првој глави дисертације, аутор приказује својеврстан заплет правних односа који могу да доведу до настанка привилегија на броду. Приказ почиње за

имагинарним случајем пловидбе брода и претпоставкама у које све правне односе може да ступи приликом пловидбе, а који доводе до настанка привилегија. Посебно је истакнут значај брода у овим односима у којима у почетним стадијумима њиховог заснивања брод као објект права служи повезивању субјеката права, да би у њиховој реализацији, настанком привилегија на броду и сам постао субјект права.

У другој глави су обрађени правни извори. Посебно су издвојени међународни од националних извора, као и поморски од извора права у унутрашњој пловидби. Такође, у значајне изворе права за овај институт су увршћене и процесне конвенције које за предмет имају правила која служе реализацији привилегија на броду.

У трећој глави, одређен је појам привилегија на броду, као и особине које су овом институту својствене. Пре тога, дат је појам самог пловидбеног потраживања чијем обезбеђењу привилегије на броду и служе.

У четвртој глави, приказано је разграничење привилегија на броду у односу на сродне институте, при чему су изабрана три института за упоредно разматрање. То су судско заложно право, право задржања и хипотека на броду. Приказ разграничења привилегија на броду у односу на судско заложно право и право задржавања се чини посебно важним из разлога појаве да одређена пловидбена потраживања која су у одређеним правним поретцима обезбеђена привилегијама на броду, у другим бивају обезбеђена судским заложним право и право задржавања.

У петој глави, дат је приказ врста привилегија. Иако број (врсте) привилегија варира зависно од историјског оквира и важећег прописа, у дисертацији је дат детаљан приказ пет врста привилегија, а у оквиру кога су разматране и друге врсте привилегија за које се нашло за сходно да треба да буду поменуте. Посебна пажња је обрађена на привилегије по основу пружених услуга поправке и снабдевања брода. Како је постојање ове врсте привилегија у теорији спорно, аутор је покушао да пружи одговор на питање постоји ли заиста потреба за овом врстом привилегија и какав је, заправо, њихов прави значај.

У шестој глави је разматран престанак привилегија на броду и то како престанак који се односи на престанак самог потраживања што ће аутоматски проузроковати престанак привилегија на броду, тако и престанак својствен самим привилегијама. Нарочита пажња је посвећена институтима закаснелости у праву (енг. *laches*) и позивном поступку. Штавише, аутор сматра да би позивни поступак, као

својеврстан реликт некадашњег предратног система, требало увести у постојећи правни систем како би се допринело извесности и правној сигурности свих заинтересованих субјеката, а нарочито савесног купца брода.

У седмој глави је разматрана правна судбина привилегија на броду у случају стечаја бродовласника, односно, уопштено, правни режим привилегија на броду у сукобу са правилима стечајног поступка, као и однос са пореским заложним правом државе. Дошло се до закључка да би требало да се пружи предност правилима пловидбеног права (која регулишу привилегије на броду) у односу на правила стечајног права (која их не регулишу, али их према општим категоријама стечајног права, сврставају у различна права). Оправданост оваквом закључку лежи у чињеници да правила стечајног права не разликују привилегије на броду од осталих обезбеђених потраживања што је недопустиво, с обзиром да су привилегије на броду нека врста нужно обезбеђених права, с обзиром да обезбеђују искључиво одређена потраживања у пловидби.

Однос привилегија на броду и пореског заложног права се учинио нарочито занимљивим и значајним, јер је у оба случаја реч у законском заложном права, као и због тога што постоји могућност настанка оба права на истом броду, те потреба успостављања редоследа намирена у случају његове недовољне вредности. Дошло се до закључка да би привилегија на броду требало дати предност у намирењу у односу на пореско заложно права државе из простог разлога што привилегије обезбеђују намирена потраживања чија је је чинида непосредно везана за пловидбу брода, док пореско заложно право обезбеђује потраживања државе за неплаћени порез у оквиру кога брод представља само један од могућих облика намирена поред остале имовине дужника. Штавише иза пореског потраживања не стоји никаква претација која је било у непосредној, било у посредној вези са бродом и његовом пловидбом.

У осмој глави, аутор разматра правну природу привилегија на броду. То се чини спрам два преовладајућа правна мишљења: теорије персонификације и процесне теорије. Обе теорије су сагледане са објективног становишта, са предностима и недостацима, али је у оквиру закључка предност пружена теорији субјективизације, јер верније одражава право стање ствари у погледу привилегија на броду. Наиме, чини се да путем ове врсте права брод добија својства субјекта права

што потврђује и већи степен везаности привилегија за сам брод, него за његовог власника или личног дужника.

На крају, девета глава представља закључак докторске дисертације и у њој аутор сажима своје ставове које је изразио у предходном делу рада. У овој глави се, практично, потврђује хипотеза која је током целог рада присутна а састоји се у томе да привилегије на броду, иако имовинско, стварно, право, утичу на статус брода, чинећи га субјектом права.

Кључне речи: привилегије на броду, пловидбено потраживање, принудно заустављање брода, субјективизација брода, привилегије у стечајном поступку, однос привилегија и пореског заложног права, хипотека на броду, право задржавања брода.

Научна област: **право**

Ужа научна област: **Пословноправна**

УДК број: **341.224**

SPECIAL LEGAL REGIME OF MARITIME LIENS

SUMMARY

In this doctoral thesis, the author tries to explain the institute of maritime liens from the point of international and national legal sources and also with regard to past and current legal theory concerning this issue.

The thesis is divided into nine chapters which are logically linked with the main hypothesis of the whole work. The chapters are ordered from somewhat general and non-controversial issues to those with more practical significance. The idea is that legal status of ship becomes a legal entity when the maritime lien appears. It is some kind of modified personification theory (broadly accepted in the USA) because author doesn't assert that a ship is initially legal (juridical) entity or just legal person. Contrary to it, author claims that ship as such is not legal entity, but she becomes to be one, when maritime lien appears (onto her / it). Justification for this assertion, author finds in specific nature of maritime claims whose performance is protected by maritime liens. This specificity is based on relationship between maritime claim and ship or in other words, between the benefits / casualties which stay behind maritime claim and sailing venture of the ship. Just as soon as these benefits / casualties arise, the ship becomes debtor to the persons linked with these claims.

In the first chapter, the author presents fictitious case of a maritime venture. Throughout this venture, the ship is a subject of different legal relations, but the most important is that at the same time when these relations occur, the ship becomes a legal subject, legal person and legal entity. Actually, at the first moment ship is the subject which links different persons by its functions, nevertheless it becomes a legal person afterwards just as the persons involved in its previous stage.

In the second chapter author presents different legal sources of maritime liens, especially with regard to international conventions related to maritime liens and national regulations. But, even more, it presents the regulations related to arrest of ship which is important, because maritime lien is useless in legal sense without help of institute of arrest of ship.

The third chapter considers the legal notion of maritime claim and according to it, the legal notion of maritime lien.

In the fourth chapter the author presents delimitation of maritime lien from other related and similar institutes, especially with regard to ship mortgage, statutory right in rem and right of retention. It seemed very important to compare maritime lien with statutory right in rem and right of retention, because some maritime claims in different legal systems are regulated in different ways, in that respect the same maritime claims are protected with maritime liens in some legal systems, but in other they are protected with statutory right in rem or right of protection.

In the fifth chapter, author considers different types of maritime liens. Although number (types) of maritime lien varies in different legal systems and historical context, author selects five types of it which are broadly recognized and internationally regulated. Special attention is paid to bottomry – maritime lien which is based on services of maintaining or improving ship and her venture. In respect of latter, author asserts that this type of maritime lien should stay in current regulations, despite the fact that this type of maritime lien disappeared in international regulations in the middle of the 20th century.

In the sixth chapter, cessation of maritime liens is considered. Special author's attention is devoted to laches as a particular kind of obsolescence and to prewar Serbian institute of calling creditors of ship, by the buyer of it, to negotiate in order to make ship free from all encumbrances. Author proposes that this old-established Serbian institute should be regulated in new Serbian navigation code, because of its contribution to legal certainty.

In the seventh chapter, the author considers legal treatment of maritime liens in case of bankruptcy of shipowner and in the second part of this chapter comparison of maritime liens and tax liens is presented. The author deems that it is very important to show collision of norms which exists between Bankruptcy Law and Maritime (navigation) Law in regard of maritime liens because it is very possible that some rights of maritime lienor wouldn't be recognized in bankruptcy proceedings. Therefore, author proposes solution which gives preference to maritime liens in regard to rights of other secured creditors in bankruptcy proceedings. In the second part of this chapter, author deems it is important to compare tax lien and maritime lien, due to both being statutory and not contractual liens. In spite of that similarity, author concludes that maritime lien should have a priority in regard to tax lien,

because maritime claim which is protected with maritime lien is more linked with ship and her navigation and venture, then tax lien which is general right linked with whole property of debtor (in this case, shipowner).

In the eighth chapter, the author devotes special attention to legal nature of maritime liens. He analyzes two prevailing doctrines related to maritime liens, namely Theory of personification and Process theory. Although author confirms significance of both doctrines, he tends to accept personification theory, because through maritime lien ship really becomes legal entity.

Finally, in the ninth chapter author summarizes his assertion offered in dissertation. Hypothesis that maritime liens make a key influence on ship in way to become legal entity is confirmed here.

Key words: maritime lien, maritime claim, arrest of ship, statutory right in rem, ship mortgage, right of retention, tax lien, doctrine of personification, maritime lien in bankruptcy proceeding

Scientific field: **Law**

Special scientific field: **Business Law**

UDC number: **341.224**

САДРЖАЈ

ГЛАВА ПРВА	1
УВОД – ПОЧЕТНО РАЗМАТРАЊЕ	1
ГЛАВА ДРУГА	5
ПРАВНИ ИЗВОРИ.....	5
1. Уопштено.....	5
2. Међународни извори.....	5
2.1. Поморска пловидба	5
2.2. Унутрашња пловидба.....	9
2.3. Процесне конвенције у вези намирања привилегија на броду.....	11
3. Национални правни прописи	13
3.1. Домаће (српско) право.....	13
3.2. Страни правни извори.....	15
3.2.1. Хрватско право	15
3.2.2. Правни извори Немачке, Русије, САД и Велике Британије.....	16
ГЛАВА ТРЕЋА	20
ПОЈАМ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ.....	20
1. Појам пловидбеног потраживања	20
2. Разврставање пловидбених потраживања	23
3. Појам привилегија на броду.....	25
3.1. Појам.....	25
3.2. Особине привилегија на броду	28
3.2.1. Неформалност настанка	28
3.2.2. Неодвојивост	31
3.2.2.1. Неодвојивост од брода.....	31
3.2.2.2. Неодвојивост од потраживања.....	33
3.2.3. Привременост.....	36
3.2.4. Рок.....	37
3.2.5. Престанак пре истека рока	39
3.2.5.1. Уопште	39
3.2.5.2. Позивни поступак.....	41

3.2.6. Независност привилегија од обавезе бродовласника	42
ГЛАВА ЧЕТВРТА	44
РАЗГРАНИЧЕЊЕ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ У ОДНОСУ НА ДРУГЕ СРОДНЕ ИНСТИТУТЕ	44
1. Разграничење у односу на судско заложно право	44
1.1. Појам судског заложног права на броду	44
1.2. Судско заложно право на основу извршне исправе	44
1.3. Судско заложно право на основу неправоснажне судске одлуке	46
1.4. Судско заложно право на основу привремене мере	47
1.4.1. Уопште	47
1.4.2. Сличност са привилегијама на броду	48
1.4.3. Разлике у односу на привилегије на броду.....	49
1.4.3.1. Разлике настанку	49
1.4.3.2. Разлике у обухвату.....	51
1.5. Однос опште и посебне привремене мере заустављања.....	53
1.5.1. Уопште	53
1.5.2. Правна природа.....	54
1.5.3. Дејство	55
1.5.4. Дејство мере према трећем лицу	56
2. Разграничење у односу на право задржања	58
2.1. Уопште.....	58
2.2. Везаност потраживања за ствар (брод).....	59
2.3. Садржина права задржања	60
2.4. Редослед намирања.....	62
2.4.1. Уопште	62
2.4.2. Предност привилегија у односу на право задржања.....	62
3. Разграничење у односу на хипотеку на броду.....	65
3.1. Уопште	65
3.2. Настанак	65
3.3. Опстанак и престанак	66
3.4. Потраживања која обезбеђују.....	67
3.5. Обухват	68
3.6. Садржина права.....	70
3.6.1. Право на продају	70

3.6.2.	Право на привредно искоришћавање брода.....	71
3.7.	Редослед намирења.....	74
3.7.1.	Уопште	74
3.7.2.	Однос са привилегијама на броду.....	74
3.7.3.	Међусобни однос хипотекарних поверилаца.....	77
3.7.3.1.	<i>Уопште</i>	77
3.7.3.2.	<i>„Отворена хипотека“</i>	78
ГЛАВА ПЕТА	81
ВРСТЕ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ	81
1.	Привилегије запослених на броду.....	81
1.1.	Опште карактеристике	81
1.2.	Овлашћена лица	83
1.2.1.	Члан посаде.....	84
1.2.2.	Заповедник.....	86
1.2.3.	Остала овлашћена лица	87
1.3.	Обухват привилегија	88
1.3.1.	Потраживања	88
1.3.2.	Зарада.....	89
1.3.3.	Трошкови повратка и социјални трошкови.....	92
1.3.4.	Остала потраживања из радног односа	93
1.4.	Имовина на коју се привилегије примењују	94
1.5.	Остварење привилегија на броду.....	95
1.5.1.	Уопште	95
1.5.2.	Предмет остварења.....	97
1.5.3.	Редослед намирења.....	99
1.6.	Однос са другим врстама привилегија	99
1.7.	Међусобни однос	102
2.	Привилегије на броду по основу спасавања.....	105
2.1.	Уопште	105
2.2.	Појам спасавања.....	106
2.3.	Награда за спасавање	109
2.3.1.	Уопште	109
2.3.2.	Разлика накнаде и награде за спасавање	110

2.3.3.	Критеријуми за одређивање награде за спасавање	111
2.3.4.	Посебна накнада за спасавање за еколошким дејством.....	112
2.3.4.1.	<i>Уопште</i>	112
2.3.4.2.	<i>Спасавање од одговорности</i>	113
2.4.	Привилегије на броду по основу спасавања.....	115
2.4.1.	Уопште	115
2.4.2.	Обухват	116
2.4.3.	Редослед у намирењу	119
2.4.3.1.	<i>Уопште</i>	119
2.4.3.2.	<i>Однос са другим врстама привилегија</i>	119
2.4.3.3.	<i>Међусобни однос</i>	120
2.4.3.4.	<i>Теоријски основ</i>	121
2.4.3.4.1.	Увод	121
2.4.3.4.2.	Теорија стварноправног интереса на броду.....	121
2.4.3.4.3.	Теорија корисности услуге броду.....	123
3.	Привилегије по основу доприноса за заједничку хаварију	124
3.1.	Појам заједничке хаварије	124
3.2.	Привилегије на броду	126
3.2.1.	Уводно разматрање	126
3.2.2.	Привилегије на терету.....	127
3.2.3.	Привилегије на броду	129
3.2.4.	Српско право.....	131
4.	Привилегије по основу учињених услуга снабдевања и поправке брода	134
4.1.	Увод	134
4.2.	Право задржавања брода.....	136
4.2.1.	Законско заложно право.....	138
4.2.2.	Судско заложно право	139
4.2.3.	Закључно разматрање уводног дела (напомена о методу)	141
4.3.	Историјски осврт.....	142
4.3.1.	Стари век	142
4.3.2.	Касни средњи век	143
4.3.3.	20. век – међународне конвенције	146
4.4.	Упоредноправни приказ	149

4.4.1.	Увод	149
4.4.2.	Грчко право	149
4.4.3.	Аустријско право.....	151
4.4.4.	Украјинско и српско право.....	152
4.4.5.	Право САД-а	155
4.4.6.	Канадско право	157
4.5.	Закључно разматрање	159
4.5.1.	Уочавање проблема	159
4.5.2.	Случај Јоанис Даскалелис	160
4.5.3.	Случај Nalcyon Isle	161
4.5.4.	Међународноприватноправни проблем.....	163
4.6.	Ко може да оптерети брод овом врстом привилегија?	165
4.6.1.	Заповедник брода	165
4.6.2.	Друга лица	166
4.6.3.	Клаузула о забрани стварања привилегија	169
4.7.	Која лица имају привилегију на броду	171
4.7.1.	Уочавање проблема	171
4.7.2.	Решавање проблема	172
4.7.2.1.	<i>Уговорна група</i>	173
4.7.2.2.	<i>Стварноправна група</i>	174
4.7.2.3.	<i>Српско право</i>	175
4.8.	Закључно о потреби постојања ове врсте привилегија на броду	177
5.	Привилегије на броду из вануговорних односа	179
5.1.	Уводно разматрање	179
5.2.	Појам судара бродова.....	180
5.3.	Настанак ове врсте привилегија на броду	183
5.4.	Утицај наутичке грешке на настанак ове врсте привилегија	185
5.5.	Однос са глобалним ограничењем одговорности	188
5.6.	Однос са установом осигурања.....	192
ГЛАВА ШЕСТА		195
ПРЕСТАНАК ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ		195
1.	Уводно разматрање	195

2.	Разлози престанка по природи самог потраживања	195
3.	Разлози престанка својствени сваком заложном праву	197
4.	Разлози престанка својствени само привилегијама на броду	198
	а) <i>Престанак протеком одређеног рока</i>	198
	б) <i>Приватном продајом под одређеним условима</i>	200
	в) <i>Оснивањем фонда ограничене одговорности</i>	202
	г) <i>Проглашењем брода поморским или ратним пленом</i>	204
5.	Закаслелост у праву - <i>Laches</i>	205
6.	Позивни поступак	211
7.	Сличност са другим институтима	215
ГЛАВА СЕДМА		219
ОДНОС ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ СА СТЕЧАЈНИМ ПОСТУПКОМ И ПОРЕСКИМ ЗАЛОЖНИМ ПРАВОМ.....		219
1.	Привилегије на броду и стечај	219
1.1.	Уочавање проблема	219
1.2.	Меродавно право	220
1.3.	Стечајно и Пловидбено право	221
1.3.1.	Стечајно право	221
1.3.2.	Пловидбено право.....	222
1.3.3.	Сукоб грана права.....	223
1.3.4.	Неравноправност ималаца привилегија на броду у стечајном поступку. 224	
1.3.4.1.	<i>Неравноправност између разлучног, обичног и заложног повериоца у стечају</i>	224
1.3.5.	Привилегије стечене пре и после отварања стечаја	228
1.3.5.1.	<i>Уочавање проблема</i>	228
1.3.5.2.	<i>Пловидбена потраживања насталих у стечају</i>	229
2.	Привилегије и заложно право државе за неплаћени порез	233
2.1.	Уочавање проблема	233
2.2.	Временски критеријум.....	237
2.2.1.	Време настанка потраживања.....	237
2.2.2.	Време настанка средства обезбеђења	239
2.3.	Критеријум конекситета.....	243
2.3.1.	Појам.....	243

2.3.2. Обострани конекситет.....	244
2.4. Закључно разматрање	247
ГЛАВА ОСМА	249
ПРАВНА ПРИРОДА ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ	249
1. Уводно разматрање	249
2. Теорија персонификације брода	249
2.1. Појам.....	249
2.2. (Не)везаност за одговорност бродовласника	251
2.3. Персонификација брода и компанијскоправна одговорност	254
2.4. Недостатност и недоследност теорије персонификације.....	258
3. Процесна теорија.....	264
3.1. Појам.....	264
3.2. Повезаност са сестринском одговорношћу	266
3.3. Недостатности процесне теорије	267
3.3.1. Уопште	267
3.3.2. Привилегије на броду који је под контролом закупца	268
3.3.4. Привилегије на продатом броду.....	269
ГЛАВА ДЕВЕТА.....	271
ЗАКЉУЧАК	271
1. Закључно о појму привилегија	271
2. Однос са сродним институтима	273
3. Однос привилегија са стечајним поступком	276
4. Однос привилегија са пореским заложним правом	278
5. Редослед намирања привилегија	278
ЛИТЕРАТУРА.....	283

СПИСАК СКРАЋЕНИЦА

- ЗПУП** – Закон о поморској и унутрашњој пловидби, донесен 1998. године у СР Југославији, а тренутно важећи у Републици Србији
- ЗПУП 1977** – Закон о поморској и унутрашњој пловидби, донесен 1977. године у СФР Југославији
- ЗИО** – Закон о извршењу и обезбеђењу
- ЗИП** – Закон о извршном поступку
- ЗОС** – Закон о стечају
- ЗОО** – Закон о облигационим односима
- Конвенција 1926** – Међународна конвенција за изједначење одређених правила у погледу привилегија и хипотека на броду, усвојена 1926. године
- Конвенција 1967** - Међународна конвенција за уједначење одређених правила у погледу привилегија и хипотека на броду, усвојена 1967. године
- Конвенција 1993** - Међународна конвенција о привилегијама и хипотекма на броду, усвојена 1993. године
- Конвенција о заустављању 1952** – Међународна конвенција за уједначење одређених правила у погледу заустављања поморских бродова, усвојена 1952. године
- Конвенција 1999** – Међународна конвенција о заустављању бродова, усвојена 1999. године
- Конвенција о упису 1965** – Међународна конвенција о регистрацији бродова унутрашње пловидбе, усвојена 1965. године
- ПЗ 2004** – Поморски законик Републике Хрватске, усвојен 2004. године
- КТМ РФ** – Пловидбени законик Руске федерације
- НГВ** – Handelsgesetzbuch, Немачки трговачки законик
- СМИ** – Comite Maritime International, Међународни поморски комитет
- ИМО** – International Maritime Organization, Међународна поморска организација
- УНСТАД** – United Nations Conference for Trade and Development, Конференција ОУН за трговину и развој
- АПР** – Агенција за привредне регистре Републике Србије

„Navigare necesse est, vivere non est necesse“

УВОД – ПОЧЕТНО РАЗМАТРАЊЕ

У току свог „живота“ један брод може да „доживи“ различите ситуације, најчешће на различитим географским подручјима, с обзиром да је превозно средство. Штавише, брод може само у току једног свог пловидбеног подухвата да се нађе у различитим приликама, које, када се правно квалификују, чине брод објектом (а некад и субјектом) различитих правних односа.

Да би се схватило на какве (не)прилике брод може да наиђе, изложиће се једно замишљено путовање брода. Претпоставимо да је један привредни субјект власник брода А. Њему је за започињање новог привредног подухвата била потребна одређена сума новца, па је у њеном одсуству приморан да се задужи код банке узимањем кредита. Банка, не верујући у потпуности у личност тражиоца кредита, тј његову могућност враћања кредита, жели да се обезбеди заснивањем хипотеке на броду, коју ваљано региструје у уписнику бродова. Са друге стране, банка не верујући и даље власнику брода, захтева да се брод осигура за случај пропасти, како би у случају његовог оштећења или пропасти, ипак из нечега могла да се намири, ако власник брода А не би вратио кредит о доспелости. Стога, власник брода осигурава брод. Неко време након што је добио тражена новчана средства, он конкретни брод оптерећен хипотеком, даје у закуп другом привредном субјекту.

Закупац брода почиње привредно да искоришћава брод тако што постаје бродар, организује пловидбени подухват, крећући са бродом у пловидбу ради превоза робе и путника. Упошљава посаду и опрема брод, оспособљавајући га за пловидбу. У току само једне пловидбе конкретни брод „преживљава“ неколико ситуација које, у неким тренуцима, доводе у питање његов опстанак. Једном приликом се брод А, кривицом своје посаде, судара са бродом Б на отвореном мору и оштећује га. Тиме повећава ризик свог потонућа, ако се не предузму мере

спасавања. У тој невољи спасава га трећи брод, брод В, чиме смањује или отклања ризик његовог потонућа, омогућавајући му наставак подухвата (пловидбе).

Међутим, услед оштећења претрпљених при судару са бродом Б, брод А мора да отплови до прве луке где би се оштећења на њему поправила и где би се снабдео горивом. Како је прва лука у великој мери удаљена од матичне луке где је брод регистрован, те власник брода непознат бродоградилушту Г које треба да поправи брод и снабде га горивом, бродар (тј. заповедник брода) сам, у своје име закључује уговор о поправци и снабдевању брода. Међутим, бродар (тј. заповедник као његов заступник) нема новчаних средстава да плати извршене поправке на броду које му омогућују да брод безбедно доврши (настави) започети пловидбени подухват (превоз робе). Зато бродоградилуште Г задржава брод, не дозвољавајући да брод исплови. Након „убеђивања“ са бродаром и његових обећања да ће му платити услуге поправке из возарине (коју ће „зарадити“ завршетком пловидбеног подухвата), бродоградилуште Г пристаје да омогући да брод отплови, иако рачуни за поправку и снабдевање горивом нису плаћени.

Након што је отпловио из поменуте луке, брод А на отвореном мору се суочава са невременом, које приморава заповедника брода да жртвује робу појединих пошиљалаца која се превозила бродом, како би се брод олакшао и учинио бржим, те избегао таласе и удар невремена. Тако брод А, избегавши невреме долази поново у „мирне воде“ и наставља да плови ка циљу, тј. извршавању превоза робе.

У једној од успутних лука, приликом самог доласка у луку, брод А је изгубио покретачку снагу, а у луци у којој је пристао није било бродоградилушта које би могло да поправи бродске моторе и омогући му наставак пловидбе. Зато заповедник брода склапа уговор са бродаром тегљача, како би га тегљач пружајући му услуге тегљења „довезао“ до најближе луке Р у којој ће моћи да се поправе бродски мотори. Пошто је тегљење извршено, у луци Р су поправљени бродски мотори и брод наставља пловидбу.

Пловећи ка циљу, улазећи у луку одредишта, брод оштећује одређене лучке уређеје, ударајући у њих. Најзад, када је брод коначно пристао у луку одредишта, дошло је време да се сведу рачуни „трошкова“ које је брод (заповедник брода, бродар) направио у току само једне пловидбе. Требало је,

такође, предати превезену преосталу робу примациома, али је заузврат, требало наплатити и превознину.

Напред наведене околности у којима се брод нашао у току само једне пловидбе од луке укрцаја до луке искрцаја, имају своју правну квалификацију. Та правна квалификација брод, бродара (закупца), заповедника брода, банку даваоца кредита (хипотекарног повериоца), спасиоца, учеснике заједничке хаварије, тегљача, бродопоправљаче и бродоснабдеваче, лучке власти и суд, као и запослене на броду, те државу за јавне приходе (порез) доводи у различите правне односе. Правни односи су различите садржине, али имају једну заједничку карактеристику, један заједнички објект (елемент), а то је – конкретни брод.

Објект свих наведених чињеница је брод. Иако је опасно, већ на почетку, говорити о броду као субјекту права, ипак је неспорно да наведене чињенице пружају сазнање о путовању у току кога су броду пружене разне услуге, а у току кога је, такође, брод „проузроковао“ разне штете другим правним субјектима. Дакле, брод је био тај чинилац који је кроз своје путовање створио разне правне односе. Ти правни односи су, пре свега, облигационоправне природе, јер утврђују правну везу између поверилаца и дужника. Међутим, због своје специфичне природе као саобраћајног средства велике вредности и његове покретљивости, брод долази у ситуацију да се одвоји од личности свог бродара и бродовласника, те да сам испуњава обавезе из облигационих односа заснованих поводом њега.

Привилегије на броду, као институт који ће се разматрати у овом докторском раду, омогућавају да се брод сматра субјектом права. Оне доводе до тога, да сви субјекти који су улазили у правне односе са бродом А, а који су уједно и повериоци из тих правних односа, могу своја потраживања да намире из продајне цене брода, уколико им лични дужници не би испунили своје обавезе о доспелости. Дакле, брод као објект права, у једном, почетном тренутку, доводи у везу субјекте права, да би у другом и сам постао субјект права. Брод, као квази субјект права, одговара за обавезе које су засновали (преузели) они стварни, признати субјекти права који су управљали бродом као објектом права.

Практични значај привилегија на броду се састоји у правно предвидивом решавању ситуације сукоба свих поверилаца „брода“. Међусобни сукоб интереса поверилаца према „броду“ постоји када је продајна цена брода недовољна за

потпуно намирење свих поверилаца.¹ Управо привилегије на броду успостављају редослед наплате поверилаца из продајне цене брода, регулишући ко ће од њих пре, а ко касније (ако нешто од продајне цене преостане) да се намири. У супротном, када сукоба интереса поверилаца нема, значај привилегија на броду се смањује на ниво коришћења овог института само ради лакшег заустављања и пленидбе брода.

Проучавање привилегија на броду је потребно како би се дошло до сазнања о правој улози брода у пловидбеном подухвату, односно, ако се дубље посматра о правој суштини пловидбеног права као целине. Зашто се, одједном, на овом месту помиње пловидбено право у општем смислу, и како то да један брод и привилегије на њему могу да пруже одговор на питање како сазнати суштину пловидбеног права?

Привилегије на броду, према својој природи првенствено наплативог потраживања из вредности брода, представљају стварна права која имају предност у односу на сва остала облигациона права која су у ближој или даљој вези имала за свој предмет брод или су, пак, само усмерена према бродовласничковој имовини као целини. Особину надређености у односу на остала потраживања, привилегована потраживања добијају захваљујући пловидбеном подухвату. Прецизније, привилегије су средства обезбеђења потраживања која су за свој предмет имала разне услуге (евнтуално штете) које су броду користиле током конкретног пловидбеног подухвата, односно које су (штете) путем њега проузроковане. Чињеница путовања, пловидбеног подухвата, чини да потраживања које су тада настала, бивају везана за брод (путем привилегије као средства обезбеђења), као једину стварну категорију, ослонац на који ће повериоци тих потраживања моћи да рачунају, уколико их дужници добровољно не испуне.

¹ Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, fifth edition, West, Vol. 1, Washington, 2011, стр. 721. И супротно, када је продајна вредност брода довољна, питање привилегија и редоследа првенства у односу на остала потраживања се не поставља. Вид. Grant Gilmore, Charles Lund Black, *The Law of Admiralty*, 2nd edition, Foundation Press, 1975, стр. 738.

ПРАВНИ ИЗВОРИ

1. Уопштено

У оквиру излагања о правним изворима разматрају се међународни и национални прописи који су уско повезани са институтом привилегија на броду. Пре свега, разматраће се прописи који за предмет регулисања имају, управо, привилегије на броду, а затим и прописи о заустављању бродова који регулишу процесна питања реализације већ насталих привилегија на броду. У оквиру националних прописа, обрадиће се како домаћи (српски), тако и прописи страних држава за које се чинило да су релеватни у области привилегија на броду (САД, Велика Британија, Хрватска, Немачка, Руска Федерација).

2. Међународни извори

2.1. Поморска пловидба

С обзиром да је, практично, нужно да брод у току своје пловидбе (било поморске, било унутрашње) дође у додир са територијама више држава, неопходно је створити једнообразни правни режим како се, приликом сваке пловидбе, не би стварали међународноприватноправни проблеми, а услед различитости решења у националним правним режимима. Управо је то била идеја када се крајем 19. века отпочео поступак стварања једнообразног правног режима у погледу стварних права на броду, а пре свега привилегија. Наиме, тада постојећи правни партикуларизам није погодовао све учесталијој међународној трговини чију је срж представљао пловидбени превоз путем (тада, већ, развијених) парних бродова. У оквиру Међународног поморског комитета (фр. *Comite Maritime International*, у даљем тексту: СМИ) већ, од 1902. године видљива

су конкретна залагања за обликовање међународне конвенције по овом питању. Наиме, 1907. године обликован је и објављен тзв. Венецијански преднацрт међународне конвенције о привилегијама и хипотекама, за који је карактеристично да је био сажете садржине. При том, његова решења су створена под јачим утицајем интереса давалаца дугорочних кредита (хипотекарних поверилаца) што је видљиво по томе што се повериоци из краткорочних кредита (бродоснабдевачи и бродопоправљачи) нису квалификовали као привилеговани (повериоци).²

Даљи рад на стварању једнообразног правног режима је, накратко, прекинула појава Првог светског рата, да би се његовим окончањем, поступак доношења конвенције наставио и, коначно, у 1926. години отелотворио у Бриселској Међународној конвенцији за унификацију одређених правила у погледу привилегија на броду и хипотека (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1926*, у даљем тексту: Конвенција 1926). Ова конвенција је ступила на снагу 2. јуна 1931. године и као прва у овој области извршила је снажан утицај на законодавна решења већине држава.³ Југославија је није прихватила, али је њена решења унела у своје унутрашње законодавство.⁴ Привилегије на броду су регулисане у члановима од 2 до 10 и распоређене су у пет разреда између којих влада начело искључивости у намирењу, а у оквиру којих влада начело сразмерности у намирењу.

² За детаљан приказ Венецијанског преднацрта вид. СМІ, *Bulletin*, бр. 19/1907, стр. 18. и даље. Занимљиво је да се у оквиру самог Венецијанског преднацрта није улазило у материјалноправна решења у погледу привилегијама супарничких хипотека на броду, него су оне само процедурално регулисане кроз колизионе норме. Вид. Emilio Pallua, Nikola Perčić, „Revizija Međunarodnih konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. godine“, *Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo*, br. 18/1965, str. 30. Разлог регулисања само колизионе норме о хипотекама на броду треба тражити у различитом концепту хипотеке у континенталном правном подручју у односу на установу која служи истоврсној сврси у англосаксонском правном подручју (енг. *mortgage*).

³ За детаљан приказ држава које су приступиле овој конвенцији вид. Status of Ratifications to Maritime Conventions, *CMI Yearbook*, 2014, стр. 476.

⁴ Истоветно је поступио и тадашњи Совјетски савез. Вид. E. Pallua, N. Perčić, „Revizija Međunarodnih konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. godine“, стр. 31.

И поред релативно широке прихваћености конвенције из 1926. године, утицај банкарских интересних група као најчешћих хипотекарних поверилаца (по основу дугорочног зајма обезбеђеног бродом) је превладао и приступљено је раду на доношењу нове конвенције. Као један од додатних мотива за доношење нове конвенције у овој области било је усвајање нове Конвенције о ограничењу одговорности власника морских бродова.⁵ Конвенција под истоветним називом као њена претходница (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages*, у даљем тексту: Конвенција 1967) је усвојена 27. маја 1967. године у Бриселу (такође, у окриљу СМІ-а), али је осим скандинавских неколико земаља није прихватила ни једна друга држава, те тако никада није ни ступила на снагу. Новине које је садржала ова конвенција у односу на истоимену из 1926. године односиле су се на опширније регулисање хипотеке на броду (чланови 1-3), као и на одређене измене везане за правни режим привилегија (чланови 4-10). Чини се да су се најважније измене у погледу привилегија на броду односиле на укидање привилегија на броду за потраживања по основу поправке и снабдевања брода, као и на смањење обухватности привилегија. Наиме, оне су се, по овој конвенцији, односиле само на брод, а не и

⁵ Сматрало се да је „стара“ конвенција из 1926. године доношена имајући у виду „стару“ Конвенцију о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1924. године, а повезаност ових правних извора се чинила оправданом из разлога што је оснивање фонда ограничене одговорности представљало разлог за престанак одређених врста привилегија на броду. Вид. Emilio Pallua, „Hipoteka i privilegiji na brodu *de lege ferenda*“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, бр. 2-3/1973, стр. 209. Истоветно размишљање у смислу мотива за измену конвенције која, између осталог, регулише привилегије на броду могло би да се нађе и у односу „новоусвојене“ Лондонске конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године и Женевске конвенције о привилегијама и хипотекама из 1993. године. О односу ова два института детаљније разматрање ће бити у одељку о престанку привилегија на броду. За историјат института глобалног ограничења одговорности вид. Славко Царић, Миоград Трајковић, Ивица Јанковец, Душанка Ђурђевић, *Саобраћајно право*, Центар за привредни консалтинг и Привредна академија, Нови сад, 2006, стр. 156. и даље.

на узгредности и возарину брода, што је још један доказ тврдњи да је конвенција донесена под јаким утицајем банкарских интересних група.⁶

Имајући у виду својеврстан неуспех (у смислу неприхватања од стране држава) конвенције из 1967. године, у међународној заједници (сачињеној како од држава, тако и привредника и невладиних сектора) врло брзо је сазрела свест о стварању новог, прихватљивијег међународног режима. Већ 80-их година се почело са припремним радовима на доношењу нове међународне конвенције у овој области. При том, за разлику од претходне две које су донесене у окриљу СМИ-а, нова конвенција је донета у оквиру Међународне поморске организације (енг. *International Maritime Organization*, у даљем тексту; ИМО), а уз помоћ СМИ-а и Конференције Уједињених нација за трговину и развој (енг. *United Nations Conference on Trade and Development*, у даљем тексту: UNCDAT). Доминантна црта при доношењу нове конвенције је и даље, као до тада, била идеја о снажнијој заштити хипотекарних поверилаца и односу на привилеговане, што се оспољавало кроз жељу за што мањи број пловидбених потраживања обезбеђених привилегијама на броду. Конвенција је, после, вишегодишњих припрема донесена у мају 1993. године у Женеви под називом Међународна конвенција о привилегијама и хипотекама (енг. *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, у даљем тексту: Конвенција 1993). Ова међународна конвенција је ступила на снагу у септембру 2004. године и до сада ју је прихватило 18 држава, међу којима и Република Србија која јој је приступила у децембру 2011. године.⁷ У даљем (садржинском) току рада, разматрање ће бити посвећено, пре свега, правилима ове конвенције, с обзиром на која ће се постављати и критички приступ и предлагати другачије решења. У односу на своју претходницу из 1967. године, ова конвенција васпоставља обухват привилегија поред брода и на његове

⁶ О додатним разлозима за смањену обухватност привилегија вид. Emilio Pallua, Nikola Perčić, „Nova međunarodna unifikacija stvarnih prava na pomorskim brodovima“, *Naša zakonitost*, бр. 1/1968, стр. 5-6.

⁷ Детаљније о статусу ове конвенције, тј. броју држава које су је прихватиле видети на адреси: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en, последњи приступ: 29. маја 2015. године. Вид. Закон о потврђивању Међународне конвенције о поморским привилегијама и хипотекама (*Службени гласник РС – Међународни уговори*, бр. 10/11)

узгредности и возарину, док остаје при правилу да потраживања по основу пружених услуга поправке и снабдевања брода неће бити обезбеђена привилегијом на броду. Једна од идеја која је постојала приликом поступка доношења ове конвенције била је да уведе правило о упису насталих привилегија на броду у посебне уписнике (регистре).⁸ Нажалост, овакав предлог није прихваћен, а тиме опстаје и даље критика о привилегијама на броду као тајним, практично, за јавност несазнатљивим правима.

2.2. Унутрашња пловидба

С обзиром да истоветни правни односи који настају током пловидбе брода морем, могу да настану и током пловидбе брода унутрашњим пловним путевима, неопходно је било донети правила у погледу стварних права на броду који плови унутрашњим пловним путевима. Како се стварна права (осим привилегија) на броду стичу и губе уписом у одговарајући регистар, тако је и вишестрани међународни уговор који регулише ове односе добио назив Конвенција о упису (регистрацији) бродова унутрашње пловидбе (енг. *Convention on the Registration Inland Navigation Vessels*, даље у тексту: Конвенција о упису 1965). Ова конвенција је донета под окриљем Подкомитета за унутрашњи пловидбени транспорт (енг. *Sub-Committee on Inland Water Transport*), а у оквиру Економске комисије Уједињених нација за Европу (енг. *United Nations Economic Commission for Europe*) чиме се одаје утисак да је она писана за европске државе. Иако јој могу приступити и друге ван-европске државе, ипак су јој чланице само европске државе.⁹ Конвенција је донета у јануару 1965. године, а ступила је на снагу у јуну 1982. године.¹⁰ Уз Конвенцију о упису 1965, донесена су два Протокола од којих

⁸ Гордан Станковић, „Међународна конвенција о поморским привилегијама и хипотекама“, *Поморско поредбено право*, бр. 1-4/1995, стр. 89

⁹ Више података о државама које су чланице ове конвенције доступно на адреси: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XII/XII-4.en.pdf>, последњи приступ: 30. маја 2015. године.

¹⁰ Југославија је била потписница ове конвенције, а доцније, када је дошло до њеног престанка, конвенцији су приступале појединачно државе наследнице бивше Југославије, укључујући Црну

први регулише стварна права на броду, а други начин остваривања тих стварних права.¹¹ Управо, ова два Протокола су пандан две међународне конвенције у поморском праву – оне која регулише привилегије и хипотеке (материјалноправни аспект) и она која регулише принудно заустављање бродова (процесни аспект).

У погледу саме садржине Протокола I (енг. *Protocol No. 1 Concerning Rights In Rem in Inland Navigation Vessels*, у даљем тексту: Протокола I), на први поглед је уочљиво да предвиђа мањи број привилегија на броду. Привилегије на броду постоје само у корист заједничких трошкова насталих након заустављања брода, зарада посаде и накнада по основу спасавања, помоћи и доприноса у заједничкој хаварији. Међутим, државама чланицама ове конвенције су дата нешто шира овлашћења, него што имају по истоверсним поморским конвенцијама. Наиме, држава чланица ове конвенције и Протокола I, има право да својим законима предвиди да ће одређена потраживања (по основу трошкова принудне продају и укљањања олупине) бити „привилегованија“ од постојећих привилегија на броду у смислу да ће се намиривати пре њих. Такође, државе чланице имају и могућност предвиђања тзв. привилегија другог реда, што је, истина, присутно и у истоверсним поморским конвенцијама, али са правом да те „другоразредне“ привилегије имају предност у намирењу у односу на хипотеке на броду, што је супротно од решења у поморским конвенцијама.¹²

Гору, Хрватску и Србију. Више података доступно на адреси: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-4&chapter=12&lang=en, последњи приступ: 30. маја 2015. године.

¹¹ Протоколи, као такви, не чине неодвојиви део Конвенције о упису 1965, али државе, сходно члану 15. став 1. ове конвенције, могу да изјаве приликом њеног прихватања да прихватају и протоколе, чиме ће се сматрати да су интегрални део конвенције. Управо је то учинила Република Србија прихватајући поменути конвенцију. Више података доступно на адреси: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XII/XII-4.en.pdf>, последњи приступ: 30. маја 2015. године.

¹² Вид. Јасенко Марин, „Стварноправно уређење за пловила унутарње пловидбе“, *Поморско поредбено право*, бр. 163/2009, стр. 40. Упор. Протокол I, чл. 13. ст. 1. и Конвенција 1993, чл. 6. ст. 1. тач. (с).

2.3. Процесне конвенције у вези намирења привилегија на броду

Након усвајања прве међународне конвенције о привилегијама и хипотекама 1926. године, схватило се да би правила у њој садржана била, практично, без правног дејства, ако не би постојао једнообразан правни режим у погледу принудног заустављања бродова. Наиме, логични ток је такав да је након настанка конкретне привилегије на броду, конкретни брод неопходно принудно зауставити, како би се привилегија којој је он објект, намирила из његове продајне вредности. Међутим, пошто је питање заустављања бродова било различито регулисано у државама чланицама међународне конвенције о привилегијама и хипотекама, чинило се нужним да се тај правни партикуларизам превазиђе доношењем међународне конвенције о принудном заустављању бродова.¹³

Припремни радови на конвенцији овог типа су почели убрзо након усвајања конвенције о привилегијама и хипотекама и дали су, већ, први резултат 1932. године на конференцији у оквиру СМІ-а у Антверпену где је поднесен званичан нацрт од стране Леополда Дора.¹⁴ Практично, овај нацрт је био основа конвенције је усвојена у Бриселу 1952. године под називом Међународна конвенција за унификацију одређених праила у погледу принудног заустављања поморских бродова (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Arrest of Sea-Going Vessels*, у даљем тексту: Конвенција о заустављању 1952). Конвенција о заустављању 1952 је ступила на снагу у фебруару 1956. године, а Југославија ју је прихватила у јулу 1967. године и, сходно томе, своје законодавство након тога саобразило са њом.¹⁵ Штавише, може се рећи, да је

¹³ Управо је доношење конвенције овог типа било нужно како би се избегли и спорови везани за погрешно (противправно) заустављање бродова. О томе више вид. Aleka Mandaraka Sheppard, „Wrongful arrest of ships: a case for reform“, *The Journal of International Maritime Law*, бр. 19/2013, стр. 41. и даље.

¹⁴ Детаљније вид. СМІ, *The Travaux Preparatoires of the 1910 Collision Convention and of the 1952 Arrest Convention*, 1997, стр. 234. и даље.

¹⁵ Више података доступно на адреси: http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/Zeerecht_9_tcm313-79767.pdf, последњи приступ: 30. мај. 2015. године. У сваком случају, ова конвенција се може оценити као врло успешна и прихватљива од стране међународне заједнице, с обзиром да има 77 држава-чланица.

Југославија активно учествовала у стварању ове конвенције, с обзиром на начин како је стварана. Наиме, у оквиру припремних радова на овој конвенцији СМІ је послао посебне упитнике појединим државама, укључујући и тадашњу Краљевину Југославију (30-их године ХХ века).¹⁶ У погледу садржине, ова конвенција садржи правила у погледу појма пловидбеног потраживања, о принудном заустављању поморских бродова, те сестринској одговорности (која ће опширније бити разматрана у даљем току рада).

Конвенција о заустављању 1952, која је стекла неспорно међународни легитимитет, ипак је, временом, током свог дугогодишњег важења испољила одређене садржинске недостатке. Они су се састојали, пре свега, у уском кругу пловидбених потраживања по основу којих се брод могао принудно да заустави, али и у (не)могућности заустављања брода поводом потраживања које не дугује његов власник. Такође, и чињеница да су донесене још две конвенције о привилегијама и хипотекама од њеног усвајања (1967. и 1993. године), утицала је да се рад на доношењу нове конвенције убрза.¹⁷ Коначно, у Женеви, у марту 1999. године, под окриљем ИМО-а, усвојена је Међународна конвенција о принудном заустављању бродова (енг. *International Convention on Arrest of Ships*, у даљем тексту: Конвенција о заустављању 1999). Испоставило се да и поред садржинских „побољшања“, ова конвенција није успела да понови популарност претходнице, те је ступила на снагу тек у марту 2011. године, када је са 11 држава чланица једва премашила нужан број ратификација (10) за ступање на снагу.¹⁸ Важно је напоменути да ова конвенција није ограничила своју примену само на поморске бродове, а што се и из самог назива примећује, већ на све бродове (укључујући оне из унутрашње пловидбе) без разлике. С обзиром на овакав приступ, неопходно ће бити у будућности се одредити спрам односа са Протоколом II Конвенције о упису из 1965. године, а која, такође, регулише принудно заустављање бродова

¹⁶ За упитник Краљевине Југославије вид. СМІ, *Bulletin*, бр. 96, стр. 49-52.

¹⁷ Детаљније вид. Јасенко Марин, *Привремене мјере заустављања брода*, Правни факултет у Загребу, Загреб, 2003, стр. 60.

¹⁸ Више података доступно на адреси: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&lang=en, последњи приступ: 31. маја 2015. године. Република Србија, као ни бивше југословенске републике (Црна Гора и Хрватска) нису приступиле овој конвенцији.

унутрашње пловидбе. У појединим деловима рада, где то буде потребно, разматраће се правила и ове конвенције, иако јој Република Србија није приступила.

3. Национални правни прописи

3.1. Домаће (српско) право

У погледу односа са међународним изворима права у овој области, стање у Републици Србији је, на први поглед, противречно. Наиме, решења у важећим прописима су заснована на Конвенцији из 1926. године, иако она никада није званично прихваћена (ни од стране Југославије, нити Републике Србије). Са друге стране, Република Србија је, званично, прихватила Конвенцију из 1993. године, а при том своје унутрашње законодавство није ускладила са њеним правилима. Овакво, противречно, решење је последица наслеђа и инертности законодавца.

Наиме, пре Другог светског рата, 1939. године, у Краљевини Југославији је донесена Уредба са законском правном снагом која је садржала правила о привилегијама и хипотекама на броду.¹⁹ Иако Краљевина Југославија није прихватила, у то време, важећу међународну конвенцију из 1926. године, решења из Уредбе су у највећем делу подразила наведену конвенцију. Након Другог светског рата и светских промена на политичком, државном и друштвеном плану, наступио је правни дисконтинуитет, проглашењем свих прописа предратне државе неважећим. Међутим, како је правни саобраћај (промет) морао да се одвија, а стварање новог правног система није могло да га прати у његовој брзини, усвојено је својеврсно Соломонско решење кроз давање правног дејства одређеним предратним правним правилима која својом применом нису угрожавала опстанак новоуведеног комунистичког поретка.²⁰

¹⁹ Уредба са законском снагом о стварним правима на броду и о поморским привилегијама (*Сл. новине Краљевине Југославије*, бр. 126/1939, у даљем тексту: Уредба о привилегијама на броду).

²⁰ Вид. Закон о неважности правних прописа донетих пре 6. априла 1941. године и за време непријатељске окупације, (*Службени лист ФНРЈ*, бр. 86/1946, и 105/1947).

Тако су правила о привилегијама на броду из Уредбе из 1939. године о(п)стала да важе и након промене читавог правног режима. Она су важила све до 1977. године када је донесен свеобухватан Закон о поморској и унутрашњој пловидби који је, као својеврсна кодификација пловидбеног права, регулисао и стварне и облигационе односе у пловидби.²¹ Правила о привилегијама на броду у овом закону су, у принципу, у потпуности преузета из Конвенције из 1926. године, односно Уредбе из 1939. године (из које нису прихваћена само правила тзв. позивног поступка).²² Управо из разлога већ поменутог наслеђа (инертности у законодавном раду), истоветна решења су наставила да постоје и у Закону о поморској и унутрашњој пловидби из 1998. године.²³

Тренутни проблем представља једино несаобразност тренутно важећих правила о привилегијама на броду са правилима из Конвенције из 1993. године коју је Република Србија прихватила 2011. године. У том смислу, неопходно је изменити тренутно неодрживо законодавно стање у Републици Србији, односно ускладити га са решењима из прихваћене Конвенције из 1993. године. Одређени напори су поводом тога уложени и као последица је настао Нацрт Закона о трговачком бродарству.²⁴ У њему је, пре свега, прихваћена терминологија из предратне Уредбе о стварним правима на броду (из 1939. године), па се овај институт уместо као законско заложно право на броду, ословљава својим изворним именом – привилегије на броду. Друга, важнија промена коју усваја Нацрта Закона о трговачком бродарству тиче се усклађивања са Конвенцијом из 1993. године. То је видљиво, пре свега, по нерегулисању (непредвиђању) као

²¹ Закон о поморској и унутрашњој пловидби (*Службени лист СФРЈ*, бр. 22/77, у даљем тексту ЗПУП 1977).

²² У овом закону привилегије на броду су из друштвено-политичких разлога ословљене као законско заложно право на броду како израз привилегије на броду не би подсећао на институт из капиталистичког система.

²³ Закон о поморској и унутрашњој пловидби (*Сл. лист СФРЈ*, бр. 12/98, 44/99 и 73/2000, *Сл. гласник РС*, бр. 101/2005, 85/2005, 73/2010, 87/2011, 10/2013, у даљем тексту: ЗПУП).

²⁴ Текст Нацрта је доступан на адреси:

<http://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Zakon%20%D0%BE%20trgova%C4%8Dkom%20brodarstvu%20-%20javna%20rasprava%20FINAL.pdf>, последњи приступ: 31. маја 2015. године.

привилегованих потраживања по основу пружених услуга поправке и снабдевања брода.²⁵

3.2. Страни правни извори

3.2.1. Хрватско право

Република Хрватска је убрзо након одвајања из Југославије усвојила сопствени Поморски законик 1994 године у коме је уредила како одређене управноправне односе везане за пловидбу, тако и стварне и облигационе.²⁶ Међутим, у погледу правила везаних за привилегије на броду није мењано ништа суштински, осим самог назива који, од тада, управо тако гласи, а уместо неодрживог термина законско заложно право на броду.²⁷ Посебно је уочљиво да Република Хрватска, као и усталим, тадашња преостала Југославија, задржава као привилегована потраживања по основу поправке и снабдевања брода.²⁸ С обзиром да ПЗ 1994 није знатније одступао од његове основе ЗПУП 1977, сматрало се да треба донети нов, у односу на стари, знатније измењен закон у овој области. Управо је Поморски законик из 2004. године донео са собом тражене новине и у погледу привилегија на броду, одступивши од истоименог претходника, а усаглашавајући се са правилима Међународне конвенције о хипотекама и привилегијама из 1993. године. Међутим, то је у неком погледу и чудно решење с обзиром да Република Хрватска није прихватила поменућу конвенцију, за разлику од Србије која ју је прихватила, али своје унутрашње законодавство није

²⁵ У даљем тексту неће се разматрати решења из Нацрта Закона о трговачком бродарству из разлога њихове неконанности, те ће се сви предлози измена и допуна постојећег ЗПУП, у ствари, односити на предлоге за побољшање решења у Нацрту.

²⁶ Потпуни текст закона је доступан на адреси: <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/260495.html>, последњи прситуп, 30. мај. 2015. године, у даљем тексту: ПЗ 1994.

²⁷ Такође, уместо термина уговорно заложно право на броду, уводи се прикладнији израз хипотека на броду.

²⁸ ПЗ 1994, чл. 250. ст. 1. тач. 5.

саобразила са њом.²⁹ При том, чини се да Хрватска има већи интерес за њеним прихватом у односу на Србију, јер Србија још увек нема излаз на море.

Са друге стране, чини се да постоји празнина у хрватском праву у погледу привилегија на броду унутрашње пловидбе. Наиме, једини пропис који регулише привилегије на броду јесте Поморски законик (из 1994. и 2004. године), али он, већ, по самом називу за предмет свог регулисања има поморску, а не и унутрашњу пловидбу. Закон о пловидби и лукама унутарњих вода који би, у принципу, требало да садржи и правила о привилегијама на броду унутрашње пловидбе, не садржи ова правила, при том упућујући на Поморски законик као правни извор за сва питања која њиме нису регулисана.³⁰ Међутим, чини се да је позивање на Поморски законик у овој ситуацији неподесно из разлога различитости врста поморских привилегија са онима које настају у унутрашњој пловидби. Такође, Република Хрватска је прихватила Конвенцију о упису 1965, као и њен Протокол I, који регулише привилегије на броду унутрашње пловидбе.³¹ Делује да би проблем могао да настане поводом питања који правни извор применити у конкретној ситуацији. Да ли Конвенцију о упису 1965 и њен Протокол I или Поморски законик 2004 на који упућује Закон о пловидби и лукама унутарњих вода? Чини се да решење не би требало тражити у преваги једног од ова два правна извора (осим, изузетно, за потребу конкретног случаја), него доношењу правила која би за свој предмет регулисања имала искључиво привилегије на броду унутрашње пловидбе.

3.2.2. Правни извори Немачке, Русије, САД и Велике Британије

У немачком праву привилегије на броду су предвиђене у два одвојена правна прописа – једном у коме су регулисане на поморском броду, а другом у

²⁹ Подаци о државама чланицама поменуте конвенције су доступни на адреси: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en, последњи приступ: 30. мај 2015. године.

³⁰ Закон о пловидби и лукама унутарњих вода (Народне новине, бр. 109/07, 132/07), чл. 1. ст. 2.

³¹ Више података доступно на адреси: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XII/XII-4.en.pdf>, последњи приступ: 30. маја 2015. године.

коме се односе на брод унутрашње пловидбе.³² Овакав приступ се чини правилним, с обзиром да привилегије на бродовима унутрашње пловидбе, иако исте правне природе, нису истоветне са привилегијама на поморским бродовима. Управо је поводом критике изречене хрватском законодавцу, овде пружен узор како би требало регулисати привилегије на поморском и броду унутрашње пловидбе. Немачка до сада није прихватила ни једну од три међународне конвенције о поморским привилегијама (1926, 1967. и 1993. године), иако је на последњој била потписница. Са друге стране, Немачка је прихватила Конвенцију о упису 1965 (додуше са одређеним ограничењима у погледу језерске пловидбе), али не и њене протоколе који садрже правила о стварним правима на броду и њиховом остваривању.³³ Но, и поред тога, немачко право у погледу привилегија на броду унутрашње пловидбе је, у принципу, прихватило правила из Протокола I. У погледу терминологије, у немачком праву се имаоци привилегија на броду означавају као „повериоци брода“, што је буквалан превод немачког израза *Schiffsgläubiger*, чиме се указује на својеврстну стварноправну одговорност брода (не и његовог власника).

У руском праву привилегије на броду су регулисане у Законику о трговачкој пловидби који је донет 1999. године, непосредно пошто је Руска Федерација прихватила Међународну конвенцију о привилегијама и хипотекама из 1993. године.³⁴ Правила о овом институту се налазе у глави 23 КТМ РФ,

³² Handelsgesetzbuch (срп. Немачки трговачки законик, у даљем тексту: HGB) у верзији од 2015. године, доступан на адреси: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/hgb/gesamt.pdf>, који садржи правила о привилегијама на поморском броду (пар. 596. и даље) и Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz, у даљем тексту: BinSchG, срп. Закон о приватноправним односима у унутрашњој пловидби) у верзији од 2013. године, доступан на адреси: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/BJNR003010895.html>, који садржи правила о привилегијама на броду унутрашње пловидбе (пар. 102. и даље).

³³ Више података доступно на адреси: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XII/XII-4.en.pdf>, последњи приступ: 30. маја 2015. године.

³⁴ „Кодекс трговачког морепловства Руске Федерације“ од 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. од 30.03.2015), у даљем тексту: КТМ РФ. Верзија из 2015. године доступна на адреси: http://base.garant.ru/12115482/23/#block_22000, последњи приступ: 24. април 2015. године.

односно од члана 367. на даље. При том, чини се да је терминологија везана за овај институт преузета из енглеског говорног подручја, односно енглеског превода поменуте међународне конвенције коју је Русија прихватила. Наиме, привилегије на броду се означавају као *морской залог на судно*, што представља и буквални превод енглеског израза за привилегије на броду, а који гласи *maritime lien (on the ship)*. Иако не треба после, може се рећи, вишевековне устаљене употребе израза *maritime lien* треагати за његовом променом, ипак је нужно закључити да је немачки израз за институт привилегија на броду најпрецизнији из разлога што су имаоци ових права заиста повериоци брода, тј. *Schiffsgläubiger*.

У погледу права САД-а и Велике Британије, јасно је да велики утицај на стварање правних правила у погледу привилегија на броду, има судска пракса, тј. својеврсни прецеденти. Међутим, у САД-у, већ почетком 20. века долази до стварања формалних извора права у овој области. Конкретно, 1910. године донесен је Савезни закон о привилегијама на броду који је на свеобухватан начин регулисао правни режим привилегија на броду.³⁵ Већ 1920. долази до незнатних измена овог прописа, да би се од 1924. године правила о привилегијама на броду садржала у свеобухватној кодификацији америчког права U.S. Code под бројем 46 у одељку под бројем 31342, која са изменама од 1974, 1988. и 1989. године представљају важеће право.³⁶ Иначе, САД нису приступиле ни једној међународној конвенцији о привилегијама и хипотекама (како оним које регулишу привилегије на поморском броду, тако и Конвенцији о упису 1965 у оквиру које Протокол I регулише привилегије на броду унутрашње пловидбе). Истоветна ситуације је са ставом Велике Британије о овим конвенцијама, иако су и она и САД активно учествовале у доношењу ових међународних извора.

³⁵ У америчкој јавности овај закон се усталио под називом *Federal Maritime Lien Act 1910* (Act of June 23, 1910, 36. Stat, 604 – 1910). Више о овом правном извору вид. John M. Kriz, „Ship Mortgages, Maritime Liens, and their Enforcement: The Brussels Convention of 1926 and 1952“, *Duke Law Journal*, бр. 671/1963, стр. 673.

³⁶ Више података доступно на адресама: [http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=\(title:46%20section:31342%20edition:prelim\)%20OR%20\(granuleid:USC-prelim-title46-section31342\)&f=treesort&edition=prelim&num=0&jumpTo=true](http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=(title:46%20section:31342%20edition:prelim)%20OR%20(granuleid:USC-prelim-title46-section31342)&f=treesort&edition=prelim&num=0&jumpTo=true) и <http://www.gpo.gov/fdsys/browse/collectionUScode.action?collectionCode=USCODE>, последњи приступ: 24. април 2015. године.

Британско и америчко право се разликују у погледу саме правне природе привилегија на броду, иако су оба правна система заснована на судским прецедентима. Наиме, привилегије на броду се по америчком праву сматрају материјалним правом, док су по британском процесно право. Због тога, у Великој Британији овај институт је и регулисан у процесном закону, односно у Закону о Врховном суду у оквиру кога је као једна од надлежности овог суда наведено и расправљање о привилегијама на броду.³⁷

³⁷ Supreme Court Act of 1981, доступно на адреси: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/pdfs/ukpga_19810054_en.pdf, последњи приступ: 25. априла 2015. године.

ПОЈАМ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

1. Појам пловидбеног потраживања

Одређивање појма пловидбеног потраживања је неопходно како би се појам привилегија на броду што правилније и потпуније разумео. Наиме, привилегије на броду представљају средство обезбеђења пловидбених потраживања, те је у ту сврху потребно одредити шта су, заправо, пловидбена потраживања. При томе, потребно је имати на уму да привилегије на броду обезбеђују само неке врсте пловидбених потраживања, што се изражава тврдњом да су потраживања обезбеђена привилегијама, свакако, пловидбена, али да није свако пловидбено потраживање обезбеђено привилегијом на броду.³⁸ Управо, чињеница да је листа пловидбених потраживања, обезбеђених привилегијама на броду, кроз историју била променљива, односно да се и у будућности могу очекивати промене на том плану, упућује на важност прецизног одређивања појма пловидбеног потраживања.

Покушајући упрошћено да дефинише пловидбено потраживање, сваки аутор би пошао од најкраће и најједноставније поставке да је пловидбено потраживање оно које је настало у пловидби. Иако таква тврдња није далеко од истине, она, ипак, захтева одређену допуну и објашњење.

Пре свега, потребно је одредити тежишни појам у пловидбеном потраживању, односно да ли је битнији елемент превозно средство (брод), место превоза (вода) или, пак, пловидба, односно превоз као такав. Поједини аутори сматрају да има места разврставању самих пловидбених потраживања на својинска и на општа, при чему обе врсте задржавају нужна својства која их чине пловидбеним. Својинска пловидбена потраживања су она која се односе на

³⁸ Francesco Berlingeri, *Berlingeri on Arrest of Ships*, third edition, LLP, London, 2000, стр. 75.

спорове везане за својину и државину и остала стварна права (пре свега, заложна права) на броду, док су општа пловидбена потраживања везана за правне односе настале током саме пловидбе брода.³⁹ Ако би се језички и формалноправно посматрало, чини се, да не би било оправдано својинска пловидбена потраживања сврставати у пловидбена. Ова врста потраживања није уско везана за пловидбу као такву, него за брод, као превозно средство. Тиме се она не разликују у односу на истоврсна потраживања у погледу било које ствари. Појављивање брода као ствари у пловидби (превозног средства) само по себи не представља основ да се неко класично својинско или државинско право према њему сматра „пловидбеним“, с обзиром да су та права својствена било којој ствари, а не само броду. Зато се чини неоправданим да обе међународне конвенције које се односе на заустављање бродова квалификују и ове врсте потраживања као пловидбена.⁴⁰

Наиме, међународне конвенције које регулишу област принудног заустављања бродова као основ за свако конкретно заустављање установљавају пловидбено потраживање (енг. *maritime claim*), при чему се у оквиру конвенцијског режима, пловидбеним потраживањем сматра не само оно које је настало у пловидби брода, него, уопште, било које потраживање које је везано за

³⁹ F. H. Callaway, „Maritime Liens and Claims“, *MLAANZ Journal*, бр. 6/1988, стр. 18. и даље.

⁴⁰ Истоветна ситуација је и са правним режимом хипотека на броду. Наиме, обе међународне конвенције одређују да се и потраживања поводом хипотека на броду сматрају пловидбеним потраживањима. Чини се да се овде мора заузети став о неоправданости одређивања ове врсте потраживања као пловидбених, јер она нису својствена само броду (и тако посредно пловидби као таквој), него могу да постоје према (на) било којој ствари. Штавише, када се говори о „поморској хипотеци“ (енг. *Ship Mortgage*, нем. *Schiffspfandsrecht*, *Schiffshypothek*), није реч, заправо, поморском кредиту (за пловидбене сврхе) обезбеђеном хипотеком на броду, него о кредиту обезбеђеном хипотеком на броду, а који може да буде узет за било коју сврху, а не само пловидбену. Јасно је да се тиме поморска хипотека удаљава од појма пловидбеног потраживања, с обзиром да није уско везана за пловидбену делатност, него једину везу са овом делатношћу представља брод чији се правни третман, у конкретном случају, не разликује у односу на било коју другу (не)покретну ствар. Упор. Конвенција о заустављању 1999, чл. 1. ст. 1. тач. s, t, u. и v; Конвенција о заустављању 1952, чл. 1. ст. 1. тач. p. и q; George L. Canfield, „The Ship Mortgage Act of 1920“, *Michigan Law Review*, Vol. 22, бр. 1/1923, стр. 21.

брод.⁴¹ Тиме се укључују и потраживања по основу својинских, државинских и хипотекарних спорова. Како је, већ, наведена примедба у смислу неоправданости оваквог решења, сада је неопходно учинити допуну. Наиме, није спорно да брод може да буде предмет привремене мере заустављања и по основу непловидбеног потраживања. То је ситуација у којој се брод кроз општу процесну меру принудног заустављања установљава као средство обезбеђења намирења непловидбеног потраживања према бродовласнику. Представљајући средство обезбеђења брод се у овом случају не разликује од осталих предмета у имовини дужника (овде бродовласника), него је само због своје очигледно велике вредности одабран, између осталог, да послужи као средство обезбеђења.⁴²

Због свега наведеног, потребно је остати доследан и сматрати пловидбеним потраживањем само оно које је настало у конкретној пловидби, односно у вези са пловидбом. Тиме ће се из његовог појма искључити сва друга потраживања која свој тежишни елемент везују само за превозно средство или место превоза, али

⁴¹ Занимљиво је решење Протокола II уз Конвенцију о упису бродова унутрашње пловидбе из 1965 године (енг. *Protocol No. 2 Concerning Attachment and Forced Sale of Inland Navigation Vessels*, у даљем тексту: Протокол II). Наиме, Протокол II уопште не садржи одредбу по којој се могу заустављати бродови унутрашње пловидбе само по основу пловидбених потраживања. То води закључку да се они могу заустављати и по основу неког другог, непловидбеног, потраживања. Вид. Јасенко Марин, „Привремено заустављање пловила унутрашње пловидбе“, у: Алан Узелац, Јасница Гарашкић, Александра Маганић (уредници), *Liber amicorum Mihajlo Dika*, Загреб, 2013, стр. 363. Наравно, закључак да се брод може зауставити и по основу било ког, а не само пловидбеног, потраживања стоји и за поморске бродове, само што ту није реч о посебној привременој мери заустављања брода (енг. *arrest of ship*), а коју регулишу Конвенције 1952 и 1999, него о општој мери која је предвиђена, у принципу, у свим процесно-извршним законима (енг. *Mareva injunction*)

⁴² У том смислу постоје две различите врсте привремених мера које служе истој сврси – принудном заустављању брода и његовом уподобљавању да послужи као средство обезбеђења. Прва врста су опште привремене мере чија је примена доступна за било коју врсту потраживања (енг. *Mareva Injunction*), док другу врсту представљају посебне привремене мере путем којих се може зауставити брод само по основу пловидбеног потраживања. Због тога и чуди, зашто конвенције које регулишу принудно заустављање бродова не праве ову разлику, него посебне привремене мере заустављања бродова чине примењивим и на, реално, а не номинално гледајући, и на непловидбена потраживања. Вид. Samin Mankabady, *The Law of Collision at Sea*, NHPC, Amsterdam, 1987, стр. 509; Simon Baughen, *Shipping Law*, Cavendish Publishing Limited, London, 2004, стр. 395.

не и за сам превоз (пловидбу), што се код пловидбених потраживања чини кључним.⁴³ Управо овакво одређивање појма пловидбеног потраживања је најсврсисходније са становишта предстојећег одређивања појма привилегија на броду, с обзиром да су оне средство обезбеђења намирена само *пловидбених* потраживања. Но, пре тога потребно је разврстати сва потраживања, како она која се квалификују као пловидбена са становишта прописа, тако и она која су концептуално пловидбена, чиме ће се, на крају, издвојити само она потраживања која су по својој природи пловидбена, а истовремено су обезбеђена привилегијама на броду.

2. Разврставање пловидбених потраживања

С обзиром да се путем привилегија на броду обезбеђује намирена само одређеном, ужем, кругу пловидбених потраживања, чини се потребним, већ на почетку, разврстати та потраживања у односу на остала која се, такође, спрам прописа (домаћих и међународних) квалификују као пловидбена. У принципу, могуће је издвојити три групе (врсте) пловидбених потраживања.

Прву групу представљају пловидбена потраживања према међународним конвенцијама које регулишу принудно заустављање бродова. У овим конвенцијама (с обзиром на њихов назив – заустављање бродова) сврстана су потраживања која имају назив пловидбених, али, која су суштински, везана више за брод (као објект заустављања), него за пловидбу.⁴⁴ Ови правни извори на најшири начин одређују пловидбено потраживање обухватајући како пловидбена потраживања у ужем смислу (она која су настала у пловидби или у вези са пловидбом брода), тако и

⁴³ Исправно је сматрати пловидбеним потраживањем само оно које је настало док је брод у пловидби, а узрок његовог настанка је или сама пловидба брода или предузетнички односи који настају у тој пловидби. вид. Michael Tsimplis, „Procedures of Enforcement“, у: Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law*, second edition, Sweet & Maxwell, London, 2011, стр. 541. Пример за први вид пловидбених потраживања су судар бродова, заједничка хаварија итд., док су за други вид потраживања пример, уговорни захтеви корисника превоза, захтеви по основу поправке и снабдевања брода итд.

⁴⁴ За листу ових потраживања вид. Конвенција о заустављању 1952, чл. 1. ст. 1. и Конвенција о заустављању 1999, чл. 1. ст. 1.

она у ширем смислу (чиме се обухватају она потраживања која нису везана уско за пловидбу, него за брод).

Другу групу чине привилегована пловидбена потраживања која су предвиђена специјализованим конвенцијама чија је сврха њихово регулисање на једнообразан начин у оквиру међународне заједнице. Ова потраживања, која представљају пловидбена у ужем смислу, обезбеђена су привилегијама на броду из нарочите важности правних односа поводом којих настају. Подложно је дискусији да ли су ова потраживања добила својство (статус?) привилегованих по основу правне политике у међународној заједници узимајући у обзир интересе бродовласника, ималаца пловидбених потраживања и хипотекарних поверилаца или је, пак, листа привилегованих пловидбених потраживања, већ, задата природом ствари, односно суштинским, неспорним значајем ове групе потраживања. У сваком случају, као класична потраживања (чије разматрање је предмет овог рада) која су обезбеђена привилегијама се сматрају следећа:

1. Потраживања по основу зарада запослених на броду
2. Потраживања по основу потраживања за награду за спасавање
3. Потраживања по основу доприноса у заједничкој хаварији
4. Потраживања по основу услуга поправке и снабдевања брода
5. Потраживања по основу вануговорних односа укључујући судар⁴⁵

У трећу групу спадају потраживања која су по важности значајнија у односу на привилегована пловидбена потраживања, а која нису обезбеђена привилегијама на броду – потраживања по основу штета од изливања уља и других штетних материја, као и потраживања по основу накнаде нуклеарних штета.⁴⁶ Она су важнија у односу на привилегована потраживања из два разлога. Прво, њихова висина (вредност изражена у новцу) је знатно већа у односу на привилегована, те се у том смислу не би требала да своде на брод као

⁴⁵ За детаљнију листу привилегованих потраживања вид. W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, стр. 1-42.

⁴⁶ Штавише, овим потраживањима је изричито ускраћено својство привилегованости у међународним конвенцијама. Вид. Конвенција 1967, чл. 4. ст. 2; Конвенција 1993, чл. 4. ст. 2.

обезбеђујуће средство, с обзиром да би његова вредност редовно била недовољна за њихово намирење. Друго, правни (фактички) односи поводом ових потраживања не утичу само на приватноправне интересе лица у питању, него на ширу заједницу и, уопште, животну средину. Због тога се чинило неприкладним обезбеђивати намирење ових потраживања путем привилегија на броду којим су проузроковани правни односи из којих су настала, него установити посебан фонд или другу врсту обезбеђења попут осигурања или банкарске гаранције. Основна предност установљавања оваквог фонда се састоји како у томе што је његова новчана вредност знатно већа у односу на вредност брода (и тиме одговарајућа у односу на висину овог типа потраживања), тако и у томе што се он установљава пре самог настанка потраживања чиме се његова превентивна и гарантна улога у потпуности остварују.⁴⁷

3. Појам привилегија на броду

3.1. Појам

Привилегија на броду је стварно (заложно) право повериоца да намири тачно одређено потраживање из продајне вредности брода пре свих осталих поверилаца (обезбеђених и необезбеђених) за случај да му га бродар као дужник не намири о доспелости.⁴⁸

Традиционално, привилегије на броду се дефинишу као привилегована потраживања према броду, а која су настала услед пружених услуга броду

⁴⁷ Више о одговорном лицу, основу и висини одговорности за нуклеарне штете вид. М. Трајковић, Поморско право, стр. 234. Детаљније о одговорности за штете од изливања нафте у воду вид. С. Јанковић, „Специфичности имовинскоправне одговорности за штету од изливања / избацивања нафте са брода у воду“, *Право и привреда*, бр. 10-12/2012.

⁴⁸ При томе, ово право има предност у наплати у односу на сва остала потраживања везана за брод, чак и она која су раније настала (на пример хипотекарна потраживања према броду). Вид. Walter Helmers, Josef Krauss, Hans-Dieter Lübbers, Johannes Müller, *Handbuch für die Schiffsführung*, Neunte Auflage, Zweiter Band, Teil B, Springer-Verlag, Berlin, 1988, стр. 182. О појму бродара вид. *Поморска енциклопедија*, том 2, Лексикографски завод ФНРЈ, Загреб, 1964, стр. 2; О одређеним, прилично спорним, ставовима о пореклу ове установе бродара вид. Анте Вуковић, „Институт бродара: хрватски поморски брeнд или реликт прошлости“, *Наше море*, бр. 5-6/2013, стр. 125-130.

(чинидби) или услед тога што се путем конкретног брода проузроковала штета.⁴⁹ Ова потраживања оптерећују брод од тренутка њиховог настанка и неодвојиво су везана за брод у смислу да „плове“ заједно са њим.⁵⁰

Да би привилегија на броду постојала, неопходно је да потраживање чијој ефикаснијој наплати она служи, буде везано за брод, односно за његово привредно искоришћавање.⁵¹ Прецизније, привилегије на броду су везане за пловидбени подухват у коме је брод предмет привредног искоришћавања.⁵² При томе, привилегована потраживања, којима је олакшана реализација због везе са привилегијама на броду, морају да буду новчане природе.⁵³

Са друге стране, брод који је предмет привилегија (тј. потраживања чију реализацију оне потпомажу), мора бити брод трговачке морнарице, што води закључку да се привилегије на ратним и јавним (државним) бродовима не могу заснивати.⁵⁴ Међутим, мишљење је да би се привилегије, ипак, могле везивати

⁴⁹ Иако се традиционално овај институт везује за брод, појавом ваздухоплова, а сходно сличности бродова са ваздухопловима у погледу настанка стварних права, привилегије могу да настану и на ваздухопловима. За сличности и разлике између привилегија на ваздухоплову и броду вид. Maya McNally, „Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen“, *CFAC - Schriften zur Luftfahrt* (Hrsg. Roland Müller, Andreas Wittmer), Band 3, DIKE, Zürich 2009, стр. 83; Richard O. Wilberforce, „The International Recognition of Rights in Aircraft“, *The International Law Quarterly*, Vol. 2, бр. 3/1948, стр. 430; Светислав Јанковић, „Заложно право на ваздухоплову са посебним освртом на законско заложно право“, *Анали Правног факултета Универзитета у Београду*, бр. 2/2014, стр. 186. и даље.

⁵⁰ Ово је парафразирана, преведена са енглеског језика, дефиниција једног од најцитиранијих аутора у области појма привилегија на мору – Грифита Прајса. Griffith Price, *The Law of Maritime Liens*, Sweet & Maxwell, London, 1940, стр. 1.

⁵¹ Иво Грабовац, *Пловидбено право Републике Хрватске*, Књижевни круг, Сплит, 2003, стр. 131.

⁵² Бранко Јакаша, *Уџбеник пловидбеног права*, Народне новине, Загреб, 1979, стр. 106;

⁵³ Јасенко Марин, „Посебно стварноправно уређење за бродове и пловила унутарње пловидбе“, у: Никола Гавела (уредник), *Стварно право – посебна уређења*, свезак трећи, Народне новине, Загреб, 2011, стр. 621.

⁵⁴ О појму и врстама брода вид. Славко Царић, Предраг Шулетић, Ивица Јанковец, Миодраг Трајковић, *Саобраћајно право*, Центар за привредни консалтинг, Нови сад, 1998, стр. 66.

(правно оптерећивати) и за јавне (државне) бродове, уколико би они били коришћени у привредне, а не у јавне сврхе.⁵⁵

Привилегија на броду је правни институт који претпоставља истовремено постојање два правна захтева. Један правни захтев је облигационоправне природе и он је уперен против бродара, бродовласника, заповедника брода, односно осталих правних субјеката који могу ступати у правне односе у пловидби, тј. у привредном искоришћавању брода. Други правни захтев је уперен само против власника брода и он има стварноправни карактер.⁵⁶ Суштински, овај правни захтев није у свој својој тежини уперен против власника брода, колико против самог брода, тј. имовинске вредности коју представља.⁵⁷ Неопходно је истаћи да овај други правни захтев, захтев уперен ка броду, није самосталан и правно комплетан. Његова несамосталност се огледа у томе да његово постојање зависи од постојања главног правног захтева (облигационоправне природе), те ће, у сваком случају пратити правну судбину главног правног захтева који је одлучујући за његово постојање. Његова некомплетност, несавршеност се, такође, састоји у томе да не може сам бити извршив, тј. да не може само својим сопственим постојањем задовољити имовинске интересе његовог имаоца. За потпуно задовољење имовинских интереса његовог имаоца неопходно је присуство, помоћ, сарадња са другим правним институтом, чија је примарна сврха правно употпуњавање, између осталог, и привилегије на броду. То је институт принудног заустављања брода. Он служи томе да се оствари право које привилегије на броду представљају и да се задовоље имовински интереси имаоца

⁵⁵ E. R. Hardy Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, tenth edition, Butterworths, London, 1976, стр. 237.

⁵⁶ Миодраг Трајковић, „Хипотека и стварна права на броду“, *Право – теорија и пракса*, бр. 7-8/1995, стр. 53.

⁵⁷ Но, у сваком случају остаје чињеница да је управо особеност привилегија на броду да су, у крајњем исходу, за њих одговорни власници бродова, јер се потраживања обезбеђена њима намирују из вредности, њима оптерећеног, брода. Вид. Michael Baumhauer, *Schiffe und Offshore – Konstruktionen, Vertragsgestaltung im Maritimen Anlagenbau*, Maximilian Verlag, Hamburg, 2014, стр. 189.

привилегија.⁵⁸ При том, треба имати у виду, да институт принудног заустављања брода није средство принудног намирења потраживања. Напротив, институт принудног заустављања брода је мера путем које се обезбеђује могућност извршења потраживања принудном продајом брода, а која ће да уследи у каснијој фази након доношења судске одлуке о суштини спора (овде о првом захтеву, који је облигационоправне природе). Дакле, мера принудног заустављања брода настаје пре него што је принудним (судским) путем затражено извршење одређеног потраживања.⁵⁹

3.2. Особине привилегија на броду

3.2.1. Неформалност настанка

Привилегија на броду је право које даје првенствено право намирења из продајне цене брода на основу самог закона.⁶⁰ То значи да привилегије на броду настају на основу чињеница предвиђених законом, те да не могу настати на основу уговора, тј. воље правних субјеката из конкретног правног односа који за свој предмет има брод.⁶¹ Када се каже да привилегије на броду настају на основу самог закона, мисли се, пре свега, на општи правни акт, који може бити како је већ поменуто, закон, али и међународна конвенција. Такође, у прошлости правни извор привилегија су били обичаји, али и правни прецеденти у земљама англосаксонске правне традиције.⁶² Углавном, суштина је да привилегије на броду могу настати само на основу општеобавезујућег правног акта и да воља странака у

⁵⁸ Nebojša Jovanović, *Transport Law of Serbia and Montenegro* (у даљем тексту: *Transport Law S&M*), Kluwer Law International, Hague, 2005, стр. 88.

⁵⁹ Francesco Berlingeri, *Berlingeri on Arrest of Ships*, third edition, CMI, London, 2000, стр. 62.

⁶⁰ Rolf Herber, *Seehandelsrecht, Systematische Darstellung*, de Gruyter, Berlin, 1999, стр. 110.

⁶¹ За разлику од поморских привилегија чији се настанак не може уговорити, у Енглеском праву је могуће уговорити право задржавања брода (енг. *possessory lien*), као и залогу на броду из разлога правичности (енг. *equitable lien*). Вид. David C Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, third edition, LLP, London, 2000, стр. 523. У немачком праву привилегије на броду су бездржавинска права која настају искључиво на основу закона и никада на основу уговора. Вид. Hans-Jürgen Puttfarcken, *Seehandelsrecht*, RW, Heidelberg, 1997, стр. 280.

⁶² William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, Blais, Montreal, 1989, стр. 37.

питању није релевантна за настанак привилегија на броду. Штавише, привилегије на броду настају и упркос противљењу субјеката правних односа који за свој предмет имају брод. Дакле, субјекти у питању не могу ни на позитиван (у смислу установљења привилегија), а ни на негативан начин (у смислу, ускраћења дејства закону да када наступе одређене чињеница, да настану привилегије) утицати на постојање привилегија на броду.⁶³ Но, поставља се питање, могу ли, на пример, бродовласник и закупца (потоњи бродар) да уговоре, да је закупца дужан да управља бродом (тј. да се понаша на одређени начин) на такав начин који неће доводити брод у ситуацију да настају привилегије на броду (на пример, да избегава да се судари са другим бродом пажљивије управљајући бродом, да редовно исплаћује посаду брода итд.). С обзиром на то да је законско правило принудног карактера у погледу тога да ли ће привилегије настати или не, закључак је да поменути правни субјекти не би могли на овај начин да порекну дејство, важност, законског правила и тиме оштете трећу страну која би у одсуству таквог споразума имала привилеговано потраживање на броду. Са друге стране, могуће је да такав споразум између бродовласника и закупца производи правно дејство, те да се у ситуацији настанка привилегије на броду упркос споразуму бродовласника и закупца, активира одговорност закупца према бродовласнику.

Имајући у виду да уговор заинтересованих правних субјеката не може нити да створи, нити да укине постојање привилегија на броду, поставља се питање да ли воља ових субјеката којом се бира меродавно право за међусобне спорове, може да има посредан утицај на стварање или престанак привилегија.⁶⁴ Тај утицај би се састојао у томе што би избором права одређене државе била, у ствари, изабрана могућност постојања или непостојања привилегија, с обзиром да нека права признају постојање одређених привилегија на броду, док друга то не чине. Овде се сукобљавају две идеје, два концепта – забрана уговарања

⁶³ Јасенко Марин, „Привилегији на броду – сигурност и неизвесност у исто вријеме“, *Liber amicorum Никола Гавела: Грађанско право у развоју*, Загреб, 2007, стр. 380.

⁶⁴ Michael Raudebaugh, „Keep`em Separated: The Forth Circuit Extends the Coverage of Choice of Law Provisions to Determine the Existence of Maritime Liens in Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol 34, Number 2, Summer 2010, стр. 650.

привилегија и дозвољеност уговарања меродавног права у облигационим односима. Прво, како је претежно прихваћено, привилегије на броду спадају у ред стварних права на броду за чију правну судбину ће бити увек меродавно право заставе брода. На основу ове чињенице, није тешко закључити да би било забрањено бирати меродавно право за решавање спорова у области стварних права, с обзиром да је неподељено мишљење да је ту меродавно увек право заставе брода. Међутим, овакав став трпи две критике. Прва је та да су привилегије (ако им се и призна стварноправни карактер) само пратилац облигационог права у чијој области је могуће изабрати меродавно право. Друга критика се односи на то да заинтересовани субјекти могу изабрати меродавно право које им одговара (у погледу привилегија на броду – а то је право заставе брода) и тако што ће променити заставу брода, тј. уписати брод у регистар оне државе (права) које погодује њиховим интересима у погледу (не)постојања привилегија на броду. Штавише, мишљење је да када заинтересовани субјекти изаберу меродавно право које погодује њиховим интересима у погледу привилегија на броду, они тиме суштински не утичу својом вољом на постојање привилегија, него то и даље чини закон, чиме оне остају концептуално нетакнуте као законска права.⁶⁵ Наиме, избором меродавног права, субјекти бирају правно окружење које се састоји од општих правних аката, а ти општи правни акти (закони) су, у ствари, извори настанка привилегија на броду.

Привилегије на броду настају у тренутку настанка потраживања чија је првенствена наплата управо обезбеђена путем привилегија на броду, односно могућности намиривања из продајне вредности брода. Дакле, за настанак овог права на броду није неопходна никаква формална правна радња, попут уписа у регистар бродова, што је иначе карактеристично и обавезно за стицање, пренос и престанак свих права на броду. Случај настанка привилегија неформалним путем представља изузетак од начина стицања права на броду.⁶⁶ Но, уколико ималац привилегије то жели, ништа му не представља препреку да своје право, привилегију на броду, на неки начин у регистру бродова упише. То ће, најчешће

⁶⁵ Исто, стр. 652.

⁶⁶ О начину стицања права на броду вид. Б. Јакаша, *Уџбеник пловидбеног права*, стр. 94.

бити случај када врши забележбу у уписник бродова (бродски регистар) да је поднео тужбу за остварење потраживања обезбеђеног привилегијом на броду.⁶⁷

На крају, потребно је истаћи, да за постојање привилегије на броду (њен настанак) није потребно да брод буде у државини имаоца привилегије. Управо институт принудног заустављања брода служи томе да онемогући даљу државину дотадашњем бродару – држаоцу брода, те да га спречи да умањи вредност конкретном броду.⁶⁸

3.2.2. Неодвојивост

Неодвојивост привилегија на броду се испољава кроз своја два вида. Пре свега, кроз неодвојивост од самога брода који је уједно и предмет привилегија на броду, а затим и као неодвојивост од потраживања чијој наплати привилегије и служе.

3.2.2.1. Неодвојивост од брода

Неодвојивост привилегија на броду од самога брода који оптерећују значи да привилегије на броду опстају упркос променама којима је изложен оптерећени брод. То могу да буду промене места налажења (и сходно томе промене правних поредака), промене власништва над бродом, као и било која друга каснија имовинска оптерећења брода.

Карактеристика неодвојивости од брода даје привилегијама на броду особине стварног права, тј. права на ствари које има *erga omnes* дејство, односно

⁶⁷ Закон о државној припадности и упису пловила, (Сл. гласник РС, бр 10/13), чл. 133.

⁶⁸ N. Jovanović, *Transport law S&M*, стр. 86-88. Истој сврси као принудно заустављање брода служи и институт познат у међународном поморском праву под популарним називом „*Mareva injunction*“ или „*freeze injunction*“ који служи томе да онемогући бродовласника да располаже бродом на начин да му се умањи вредност. Разлика са институтом принудног заустављања брода се састоји у томе што је „*Mareva injunction*“ општа мера, које се може користити и када се не може користити мера принудног заустављања брода. Вид. S. Vaughan, *Shipping Law*, стр. 395.

које се може истицати према свима.⁶⁹ Та карактеристика стварног права се код привилегија на броду испољава у праву слеђења (следовања, прађења) брода.⁷⁰ То практично значи да где год брод пловио, у чијој год својини био, привилегије ће опстајати на броду, пошто су у претходном чину настале. Дакле, без обзира на промену власника брода, државе уписа или заставе коју брод вије, привилегије ће упорно остајати везане за брод.⁷¹ Од овог правила постоји једино изузетак, који се односи на престанак привилегија на броду, у ситуацији када је брод постао ратни плен или јавна (државна) својина. Но, овај изузетак је, ипак, ограниченог значаја за ово правило, јер се привилегије обнављају („настављају тамо где су стале“) у оном тренутку када се брод врати у приватно власништво.

Особина неодвојивости привилегија од брода могла би да се сликовито прикаже као „облак“ који је завезан, прикачен за брод. Тај облак би биле привилегије на броду. Поменути облак прати брод где год плови.⁷² Ако брод купи неко треће лице у правном послу приватне (слободне несудске) продаје, па макар оно било савесно, оно стиче брод заједно са тим „облаком“, тј. привилегијама на броду. Потребно је истаћи да овај „облак“ као и привилегије на броду има различиту уочљивост, ако се гледа из различитих углова опредељених спрам различитих правнозаинтересованих субјеката. Тако је („облак“) видљив за дужника обавезе поводом које су и привилегије на броду настале, као и за самог имаоца привилегија. Са друге стране, овај „облак“ је невидљив за сва друга лица укључујући и сваког купца, потоњег стицаоца својине на броду, уколико га нико не би обавестио да, већ, постоје привилегије на броду, као и за остале повериоце у вези са бродом.⁷³ Конкретни облак на броду ће свима постати видљив када брод

⁶⁹ Борислав Ивошевић, *Поморско право*, материјал за спремање испита на специјалистичком студију, Факултет за Медитеранске пословне студије, Тиват, 2011, стр. 46.

⁷⁰ N. Jovanović, *Transport law of Serbia and Montenegro*, стр. 86.

⁷¹ J. Марин, *Привилегиј на броду – сигурност и неизвесност у исто вријеме*, стр. 374.

⁷² Peter Heathcote, „Maritime Liens: How to Protect the Innocent Purchaser“, *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, No. 17/2003, стр. 125.

⁷³ Управо, несазнатљивост привилегија на броду је коинцидирала својевремено са правилом „*caveat emptor*“, које је купца оптерећивало свим ризицима везаним за постојање правних и материјалних недостатака на купљеној ствари. Због тога, привилегије на броду се могу посматрати

због њега буде био принудно заустављен. Та општа уочљивост привилегија на броду, након принудног заустављања брода проузроковаће за собом и специфичне последице које наступају након принудне продаје брода у судском извршном поступку.⁷⁴

Неодвојивост привилегија од брода који оптерећују је, једна од кључних и неспорних особина привилегија на броду. Као таква, особина неодвојивости од брода је призната од стране свих међународних конвенција које су за предмет свог регулисања имале привилегије на броду, као и законодавстава претежног дела држава у свету.⁷⁵

3.2.2.2. Неодвојивост од потраживања

Неодвојивост привилегија на броду од потраживања чију првенствену наплату привилегије на броду омогућавају значи, у ствари, да су привилегије на броду и поменута потраживања у посебном односу. Тај је однос зависне, акцесорне, природе привилегија на броду према потраживању чију првенствену наплату омогућује. То је однос између два права: једног главног, самосталног (потраживање) и другог, споредног, несамосталног, зависног. Однос између ова

и као својеврсни правни недостаци брода. О правилу „*caveat emptor*“, вид. Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary*, tenth edition, Tomson Reuters, USA, 2014, стр. 287.

⁷⁴ P. Heathcote, „Maritime Liens: How to Protect the Innocent Purchaser“, стр. 126.

⁷⁵ Међународна конвенција о уједначавању правила која регулишу привилегије и хипотеке на броду закључена у Бриселу 1926. године (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel 1926*, у даљем тексту: Конвенција 1926), чл. 8.; Међународна конвенција о уједначавању правила која регулишу привилегије и хипотеке на броду закључена у Бриселу 1967. године (енг. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel 1967*, у даљем тексту: Конвенција 1967), чл. 7. ст. 2.; Међународна конвенција о привилегијама и хипотекама закључена у Женеви 1993. године (енг. *International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva 1993*, у даљем тексту: Конвенција 1993), чл. 8.; Поморски закон Републике Хрватске („*Народне Новине*“, бр. 118/2004), чл. 243.; Закон о поморској и унутрашњој пловидби (*Сл. лист СФРЈ*, бр. 12/98, 44/99 и 73/2000, *Сл. гласник РС*, бр. 101/2005, 85/2005, 73/2010, 87/2011, 10/2013, у даљем тексту ЗПУП 1998), чл. 259.; Немачки трговински закон (нем. *Handelsgesetzbuch*, верзија која је на снази од 2014. године, даље у тексту: HGB), пар. 597. ст. 1.

два права, тј. самосталност једног и зависност другог, заправо, значи да зависно право своју правну судбину базира на правној судбини главног права.

Конкретније, ако би потраживање чију приоритетну наплату обезбеђује привилегија на броду престало да постоји, аутоматски би престала да постоји и привилегија на броду. Такође, ако би главно право (потраживање) било пренесено, истовремено би дошло до преноса споредног права (привилегија на броду). Овакво правило у себи садржи и Међународна конвенција о привилегијама и хипотекама из 1993. године, прецизирајући да преносом потраживања или суброгацијом, долази и до преноса привилегија на броду.⁷⁶

До објашњења овог правила може се доћи ако се ситуација преноса потраживања или суброгације дубље сагледа. Ако би дошло до тога да треће лице исплати потраживање повериоцу уместо његовог првобитног дужника (бродара), онда би треће лице (као исплатилац) након извршене исплате дошло у незавидан и гори положај него што је био поверилац пре исплате, у случају када му са исплатом првобитног повериоца не би истовремено били пренети и потраживање и одговарајућа привилегија на броду. Незавидан положај трећег лица, које исплаћује повериочево потраживање, могао би да се посматра кроз степеновање неповољности положаја. Наиме, ако треће лице исплатом првобитног повериоца не би уопште стекло повериочево првобитно потраживање, онда би ситуација била следећа. Поверилац је добио исплату и тиме задовољио своје имовинске интересе, а првобитни дужник који је требао да га исплати, то није учинио и тако се неосновано обогатио за тај износ.⁷⁷ Наравно, оваква ситуација (најнеповољнија могућа по треће лице као исплатиоца) у праву није могућа и, у принципу, доћи ће безизузетно до персоналне суброгације трећег лица (исплатиоца) на место првобитног повериоца, тј. у његова права према иницијалном дужнику. Међутим, ако би треће лице (исплатилац првобитног повериоца) стекло само повериочево (главно) потраживање према првобитном дужнику, а не и зависно, споредно право том потраживању, онда би треће лице опет било у неповољнијем положају од онога у коме се налазио првобитни поверилац пре тренутка исплате. Неповољност

⁷⁶ Конвенција 1993, чл. 10.

⁷⁷ William Tetley, „Assignment and Transfer of Maritime Liens: Is There Subrogation of the Privilege“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 15, No. 3, July 1984, стр. 399.

би се састојала у томе што је пре исплате првобитни поверилац поред самог, голог, потраживања имао и додатно право које му је омогућавало да у крајњем случају његовог неуспелог коришћења намири своје првобитно потраживање. Тако би треће лице било оштећено уколико не би, након стеченог главног потраживања, стекло и право које је споредно, помажуће и зависно од тог главног потраживања. Зато, у сваком случају, уколико је дошло до преноса протраживања на треће лице оно ће, свакако, приликом стицања (главног) потраживања, стећи и споредно, зависно право (у овом случају привилегије на броду).

Зависност потраживања и привилегије на броду се огледа у томе да ако би потраживање као главно право престало да постоји, истовремено би дошло до престанка привилегије на броду, као зависног права. Међутим, потребно је истаћи да ако би привилегија на броду престала да постоји (због неког разлога који се посебно на њу односи), то, никако, не би утицало на опстанак главног права, потраживања које је било обезбеђено привилегијом и које би наставило самостално да постоји. Управо самосталност главног потраживања и зависност споредног, привилегија на броду, потврђују овакав правни режим.⁷⁸

Однос потраживања и привилегија на броду се објашњава тако што се истиче да је сврха постојања привилегија на броду, у суштини, остварење потраживања чијој бржој, приоритетнијој и ефикаснијој реализацији привилегије на броду и служе. Дакле, привилегија на броду исцрпљује сврху свога постојања када се потраживање које је она обезбеђивала оствари, наплати и када престане да буде правно актуелно, активно у смислу своје тражљивости, већ постане само историјски акт, основ по коме је, због кога је, исплата била извршена. У том тренутку и привилегија ће престати да постоји и да буде правно актуелна. Обрнуто правило не важи, односно уколико привилегија на броду престане (из за њу посебног разлога) то неће довести до престанка главног права, потраживања обезбеђеног привилегијом.

Овај специфичан однос зависности привилегије на броду од главног потраживања је, у ствари, само потврда класичног појма зависности, акцесорности у правима каква постоји у Грађанском праву и која се описује као непосредна и на самом закону заснована *једнострана* зависност једног права

⁷⁸ Јасенко Марин, *Привилегији на броду – сигурност и неизвесност у исто вријеме*, стр. 374.

(зависног, акцесорног) у односу на друго право (самостално, главно).⁷⁹ Дакле, зависност постоји само у једном смеру: од привилегије на броду ка потраживању, али не и у обрнутом смеру од потраживања ка привилегији на броду.

3.2.3. Привременост

Премда зависне од постојања главног потраживања које обезбеђују, са чијим престанком и саме престају да постоје, привилегије на броду могу да престану и услед једног од посебних разлога који се односи искључиво на њих и чијим остварењем престају само оне, а не и главно право, потраживање чију приоритетну наплату обезбеђују. Тај разлог је протек времена. Дакле, време, тј. његов ток утиче на постојање, тј. прецизније на престанак привилегија. Разлог постојања особине ограничености у трајању привилегија на броду, може се наћи у постојању другог института у поморском праву, хипотеке на броду, који је конкурентан са њима. Наиме, привилегије на броду дају њиховим имаоцима приоритет у наплати потраживања, чиме доводе другу категорију поверилаца, чија су потраживања обезбеђена хипотеком на броду у неповољан положај. Неповољан положај се, конкретно, састоји у томе што ће се хипотекарни повериоци намирити из вредности брода само под условом да су привилеговани повериоци намирили, већ, своја потраживања у потпуности, што у пракси неће бити чест случај, с обзиром на честу мању вредност брода у односу на укупност привилегованих потраживања.⁸⁰ Због оваквог положаја хипотекарних поверилаца, тј. да се не би обесхрабрили у радњама давања кредита обезбеђених бродом, уведено је правило о ограниченом трајању привилегија на броду. Штавише, ово правило је утолико потребније, уколико се зна да потенцијални хипотекарни повериоци у тренуцима давања кредита и не знају (а тешко могу и сазнати) за постојање привилегија на броду. Управо, та несазнатљивост постојања привилегија на конкретном броду, условљава њихову привременост, представљајући неку врсту коректива самом институту привилегија на броду, који

⁷⁹ Милош Живковић, *Акцесорност заложних права на непокретности*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2010, стр. 338.

⁸⁰ С. Царић, И. Јанковец, П. Шулетић, М. Трајковић, *Саобраћајно право*, стр. 95.

се као изузетак од свих фундаменталних права на броду не уписује у регистар бродова, тиме остајући непознат свима који су изван основног правног односа поводом кога су привилегије и настале.⁸¹

Протек рока трајања (важења) привилегија на броду доводи до апсолутног престанка привилегија на броду, као права, што значи да након тога оне не могу припадати ни једном правном субјекту.⁸² Различит од апсолутног престанка привилегија на броду је релативан престанак, где оне престају да постоје само за једног правног субјекта (преносиоца потраживања обезбеђеног привилегијом), док почињу да постоје за другог правног субјекта (стицаоца поменутог потраживања).

3.2.4. Рок

С обзиром на строгост санкције по правну судбину привилегија на броду коју доноси протек рока, неопходно је тачно утврдити од ког тренутка тај рок почиње да тече. Претежно је правило да је рок трајања привилегија годину дана и да се почетак тока овог рока везује за настанак потраживања које има за своје обезбеђујуће право привилегију на броду. Међутим, од овог правила постоје изузеци како у погледу дужине рока трајања привилегије, тако и у погледу самог почетка тока рока њиховог важења. Тако су привилегије на броду за потраживања за услуге снабдевања брода у иностраној луци, трајала само шест месеци од њиховог настанка.⁸³ Са друге стране, почетак тока рока важења привилегија неће почети у тренутку настанка обезбеђене тражбине, ако су у питању тражбине за накнаду зарада члановима посаде брода. Рок трајања привилегија за ова потраживања ће почети да тече, оног момента када су чланови посаде заиста били у могућности да принудним (судским) путем остваре своја потраживања, а то ће редовно бити случај након што се искрцају са брода. У супротном би посади брода била нанета велика неправда, имајући у виду вишемесечна путовања прекоокеанских бродова,

⁸¹ Б. Ивошевић, *Поморско право*, стр. 46.

⁸² Ј. Марин, „Посебно стварноправно уређење за бродове и пловила унутарње пловидбе“, стр. 625.

⁸³ Конвенција 1926, чл. 9. ст. 1. Заправо ова конвенција није прописивала да је рок трајања ових привилегија 6 месеци, него да он не би смео да буде дужи од 6 месеци.

приликом којих они не би били у могућности да практично користе своје привилегије.

Потребно је осврнути се на то да ток рока важења привилегија на броду застаје да тече у тренутку када је брод принудном мером заустављен у некој од лука, те уколико то заустављање доведе до принудне продаје брода.⁸⁴ У принципу, ово правило значи да привилегије неће престати да постоје, ако након принудног заустављања брода, поступак принудне наплате буде трајао и више од годину дана, што би у одсуству овакве мере, тј. у редовном току ствари, свакако, довело до престанка важења привилегија. Међутим, шта се дешава ако након принудног заустављања не дође до принудне продаје брода. По појединим ауторима, то ће имати за последицу претпоставку да рок важења није ни застајао са својим током, односно да је неометано текао и за време док је брод био принудно заустављен.⁸⁵ Но, да ли је оправдано постојање оваквог правила. Зар није правилније сматрати да је рок важења привилегија на броду само застао да тече у тренутку принудног заустављања брода, а да ће након што буде ослобођен ове мере, наставивши пловидбу, рок наставити да тече од оног момента (протекле количине времена) у ком је (ток рока) био у тренутку спровођења мере принудног заустављања брода? Оваква ситуација са претпоставком да је рок важења привилегија текао и за време принудне мере, ако је та мера била неуспешна, може се сагледати из две перспективе.

Прве, где је протекло и више од годину дана од спровођења принудне мере, услед које брод није принудно продат, па је након тога ослобођен од принудне мере заустављања. У овом случају ималац привилегије на броду губи своју привилегију услед протеча рока у који ће му се урачунати и време које је брод „провео“ у луци у којој је принудним путем заустављен. Како он није био једини чинилац који би могао да утиче на ток и исход поступка принудне продаје брода, тако му не би требало наметати тешку санкцију тока рока и за време док је брод принудно заустављен, јер то у крајњем случају по њега значи губитак привилегије на броду.

⁸⁴ Конвенција 1993, чл. 9. ст. 1.

⁸⁵ Ј. Марин, „Посебно стварноправно уређење за бродове и пловила унутарње пловидбе“, стр. 627.

Други угао посматрања ове ситуације, ипак оправдава да рок тече и за време док је брод био заустављен, при чему се принудна мера покаже неуспелом у смислу да није довела до принудне продаје брода. Ова перспектива гледања се чини оправданом из разлога што је ималац привилегије на броду, а након што је брод принудно заустављен, дужан да у једном врло кратком року „оправда“ то заустављење брода, односно да потврди иницијално показану вероватност свога привилегованог права.⁸⁶ У одсуству ове потврде права, тј. својеврсног оправдавања заустављања брода, брод ће бити пуштен, ослобођен, а при том ће се претпоставити да је рок важења привилегија неометано текао и за време, тог, кратког, привременог заустављања брода. Чини се да је други угао посматрања исправнији, пре свега, из разлога правне сигурности и својеврсне принуде на тражиоца привремене мере, како не би посезао за тим правним средством ако није сигуран у своје право.

3.2.5. Престанак пре истека рока

3.2.5.1. Уопште

На крају, потребно је истаћи да у земљама англосаксонске правне традиције, привилегије на броду могу да престану да постоје и пре истека рока њиховог важења, што додатно утемељује, ако не и појачава, особину привилегија на броду као временски ограничених права. То је тзв. теорија „закаснелог права“ (енг. *lashes*), која има значење да привилегије могу да престану и пре истека времена њиховог трајања уколико се не користе.⁸⁷ При том, то некорисћење привилегованог права, да би активирало полуге ове доктрине, мора да

⁸⁶ Јелена Никчевић, *Заложна права на броду у Југословенском и упоредном праву*, докторска дисертација, Београд, 2003, стр. 196. Овај рок износи 15 дана од тренутка принудног заустављања и има значај да уколико ималац привилегије на броду (тражилац принудног заустављања брода) не подигне тужбу у овом року, да ће брод бити ослобођен ове мере.

⁸⁷ Постоји мишљење да привилегије не би могле да престану да постоје пре истека рока њиховог важења, уколико би се уписале у бродски регистар. На тај начин би обезбедиле сигурност, јавност и могућност да могу да се користе у сваком моменту у оквиру законског рока важења, чиме се онемогућава деловање доктрине *lashes*. Вид. http://www.alaskamarinelaw.com/maritime_lien_faq.htm, 3.1.2014.

проузрокује штету на интересима заинтересованих субјеката.⁸⁸ За процену да ли су се стекли услови за примену ове доктрине судови нарочито цене висину претрпљене штете, дужину времена током којег ово право није коришћено, као и саме разлоге некоришћења овог права.⁸⁹ Суштински разлог који оправдава ову доктрину је то што се оштећена страна поуздала у већ претходно понашање имаоца привилегије, па је била „изненађена“ вршењем овог права у каснијем моменту, иако је тај моменат наступио у оквиру законског рока трајања привилегија на броду. Зато што су се поуздали у претходно испољено понашање имаоца привилегија, оштећени су организовали своје пословање на другачији начин, а које трпи губитак услед изненадног, а ипак у законском року, вршења права из привилегија на броду. Сама доктрина „закаснелог права“ веома личи и има свој извор у доктрини „*estoppel*“ која управо говори о забрани противречног понашања имаоца права, а поводом његовог вршења.⁹⁰

Ово правило је широко примењиво од стране судова земаља англосаксонске правне традиције, али није наишло на ширу примену у пракси земаља романске правне традиције. Наиме, континенталним правницима је прилично удаљено учење да поверилац, онај који има право, може бити приморан да га врши, јер управо је дефиниција обавезе у правној држави, та да се „титулар“ обавезе може принудити да је изврши, а не и потраживања. Једино би концепт савесности и поштења (или, пак, забране злоупотребе права) можда могао да има слична својства са доктрином „*lashes*“ у погледу привилегија на броду, када би ималац привилегија услед своје несавесности и непоштења био правно онемогућен да врши своје право, а услед деловања негаторског дејства савесности и поштења. Ово дејство се састоји у порицању законских и уговорних права имаоцу тих права уколико је несавестан и непоштен.

⁸⁸ W. Tetley, *Maritime liens and claims*, стр. 393.

⁸⁹ Исто.

⁹⁰ Више о доктрини „*estoppel*“ вид. Небојша Јовановић, „Појам уговора у Англосаксонском праву“, *Анали Правног факултета Универзитета у Београду*, бр. 1/2008, стр. 83; Jay M. Feinman, „Promissory estoppel and judicial method“, *Harvard Law Review*, Vol. 97, No. 3, Jan 1984, стр. 678-718.

3.2.5.2. Позивни поступак

Некада је у предратном југословенском праву постојао тзв. *позивни поступак* путем кога је могло да дође до престанка привилегија на броду и пре истека времена њихове важности. Суштина позивног поступка је у томе да купац брода (стицалац права својине), не знајући да ли је брод оптерећен привилегијама, жели ради извесности да окончањем овог поступка учини брод у потпуности слободним од свих правних терета. Практично, он овим поступком постиже оригинарно стицање својине, спрам деривативног како је првобитно стекао.⁹¹

Позивни поступак почиње предлогом стицаоца својине на броду упућеном суду о спровођењу овог поступка (даље: предлог).⁹² Садржина предлога се састоји у идентитету брода, списка познатих поверилаца, те суме новца коју предлагач нуди како би брод био ослобођен свих правних терета. Након тога, суд објављује садржину предлога и о томе непосредно обавештава познате повериоце, а непознатима путем огласа упућује позив да се пријаве. Истовремено са објавом садржине предлога суд заказује и рочиште (које треба да се одржи најкасније три недеље од објаве предлога) на коме ће се одлучивати о овим питањима.⁹³

Ако на рочишту повериоци, који својим потраживањима оптерећују брод, не прихвате услове Предлога о суми чијим се полагањем брод ослобађа оптерећења, онда они предлажу јавну (судску) продају брода. При том, прихватљива цена на јавној продаји мора да буде виша у односу на суму коју је са Предлогом нудио његов подносилац (стицалац својине на броду). Штавише, суд може обавезати повериоце који траже јавну продају брода да пруже средство обезбеђења за случај да се на јавној продаји не постигне предвиђена цена. У сваком случају, ако се на јавној продаји не постигне предвиђена цена, онда су повериоци дужни да положе у суду разлику између цене која је постигнута и оне (више) која је требала да буде постигнута.⁹⁴ Дакле, они у оваквом случају не би могли једноставно да одустану од поступка јавне продаје брода и да накнадно

⁹¹ О. Станковић, М. Орлић, *Стварно право*, Номос, Београд, 2004, стр. 122-131.

⁹² При томе, ради се о лицу које није стекло брод кроз његову продају у стечајном или извршном поступку, кроз које би он, свакако, стекао брод неоптерећен привилегијама.

⁹³ Уредба о привилегијама на броду, пар. 19.

⁹⁴ Уредба о привилегијама на броду, пар. 20.

прихвате услове из садржине Предлога у погледу своте новца чијим се полагањем код суда брод ослобађа терета. Управо, строгост ове правне последице има значај да обесхрабри несагласне повериоце да одуговлаче позивни поступак.

Било кроз полагање суме новца или кроз јавну продају у позивном поступку, брод ће окончањем ових правних радњи бити ослобођен свих терета и фингираће се оригинарно стицање брода.⁹⁵ Позивним поступком се постиже велика извесност у поступку правног располагања бродом, с обзиром да је, у одсуству овог поступка, за стицаоца и даље постоји неизвесност у погледу тога да ли је брод оптерећен привилегијама.⁹⁶ Неизвесност постоји због особине скривености привилегија на броду и одсуству формалности у њиховом стицању.

3.2.6. Независност привилегија од обавезе бродовласника

Привилегија на броду обезбеђује намирење пловидбеног потраживања, а оно је уско везано за сам брод, односно његову пловидбу. Предмет пловидбеног потраживања може да буде или чинидба која представља допринос пловидбеном подухвату или чињеница прозроковања штете у којој је брод као „носилац“ пловидбеног подухвата главни проузроковач штете. У сваком случају, потраживање које по овим основима настаје везује се за брод путем привилегије на броду која обезбеђује његово намирење. При том, привилегија на броду ће обезбеђивати односно потраживање без обзира ко је стварни дужник у том односу. Конкретно, ако би власник дао брод под закуп, онда ће купац (бродар) бити лично одговоран за испуњење свих обавеза насталих током пловидбеног подухвата, па и конкретног пловидбеног потраживања обезбеђеног привилегијом.

⁹⁵ Уредба о привилегијама на броду, пар. 21.

⁹⁶ Овакав правни режим није усамљен. Наиме, по правилима Бечке конвенције о међународној продаји робе из 1980. године, продавац након што је запао у доцњу, има могућност да захтева од купца да се изјасни прихвата ли накнадно испуњење чинидбе, те ако се купац о овоме не изјасни, не може касније истицати према продавцу захтеве који су у супротности са продавчевим (накнадним) испуњењем чинидбе. Сличност са позивним поступком се састоји у отклањању неизвесности за страну у питању. Такође, у овом институту се виде и трагови доктрине „*estoppel*“. Вид. Бечка конвенција о међународној продаји робе из 1980. године (енг. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Wien, 1980), чл. 48. ст. 2.

Дакле, јасно је да бродовласник не може лично да буде одговоран за обавезе из пловидбеног подухвата, јер он у њему није ни учествовао. Међутим, његов брод, који је дао у закуп, биће одговоран за испуњење обавезе (привилегије на броду) настале у току пловидбеног подухвата. Разлози за овакав правни третман су следећи.

Прво, бродовласник не може да буде одговоран за потраживање из пловидбеног подухвата, јер у њему није ни учествовао, те није ни на који начин могао да изврши контролу над бродом како до настанка пловидбеног (привилегованог) потраживања не би дошло.⁹⁷ Друго, само потраживање које је настало у пловидби брода је или допринело вредности брода и подухвата или је услед њега наступила штета. Услед физичке удаљености брода од лица које је одговорно за намирeње пловидбеног потраживања, оправдано је одредити брод као одговорни „субјект“. Третирајући брод на овакав начин, повериоцима пловидбених привилегованих потраживања се пружа сигурност, јер се могу поуздати у вредност брода као извора средстава из којих ће њихова потраживања бити намирена. Са друге стране, и само одговорно лице, па и бродовласник (ако је различит од бродара) налазе се у прилично извесној позицији, јер је највише што могу да одговарају, управо, вредност брода који је учествовао у конкретном пловидбеном подухвату. Овим путем долази и до повезивања института привилегија на броду и глобалног ограничења одговорности, које својом применом доводи до престанка одређених врста привилегија.⁹⁸

⁹⁷ Слично резонување се налази и у институту наугичке грешке, само што је у овом институту однос на релацији бродар – заповедник брода, а не као код привилегија на броду, где је установљен однос између бродовласника и бродара. У сваком случају, бродар није одговоран за обавезе (штете) које је су настале услед деловања/пропуштања заповедника брода, а док је брод био у пловидби, из разлога што бродар није ефективно могао да контролише заповедника брода. Више о наугичкој грешки вид. Leslie Tomasello Weitz, „The Nautical Fault Debate (the Hamburg Rules, the U.S. COGSA 95, the STCW 95, and ISM Code)“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 22, 1998, стр. 582. и даље; Небојша Јовановић, „Наугичка (навигациона) грешка као разлог искључења превозиочеве одговорности за штету“, *Право и привреда*, бр. 7-8/1992, стр. 87. и даље.

⁹⁸ О појму глобалног ограничења одговорности вид. James J. Donovan, „The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability“, *Tulane Law Review*, Vol. 53, бр. 4/1979, стр. 1000.

РАЗГРАНИЧЕЊЕ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ У ОДНОСУ НА ДРУГЕ СРОДНЕ ИНСТИТУТЕ

1. Разграничење у односу на судско заложно право

1.1. Појам судског заложног права на броду

Посматрајући уопштено, судско заложно право представља оно заложно право које настаје одлуком суда. С обзиром на брод, као предмет судског заложног права, оно се може поделити на три врсте, а према критеријумима основа и начина настанка права. То су: судско заложно право на основу извршне исправе и на основу неправоснажне судске одлуке (општа судска заложна права) и судско заложно право као привремена мера (као специјално судско заложно право на броду). Док је прво судско заложно право безусловно у свом настанку, дотле су остала два условна. Условност се састоји у томе што је предлагач заложног права дужан да предузме још неке, додатне, правне радње како би, коначно, стекао судско заложно право.

1.2. Судско заложно право на основу извршне исправе

Основ настанка овог права је извршна исправа, а конкретно право, као и његова дејства настају укњижбом у Уписник бродова.⁹⁹ Карактеристично за овај тип судског заложног права је то да се оно може установљавати за било коју новчану тражбину, а не само за оне које су у вези са привредно-пловидбеним искоришћавањем брода.

⁹⁹ ЗПУП, чл. 1006-1006.

Посматрано на конкретном примеру, то значи да лице које је поверилац бродовласника и према њему има право коначно утврђено извршном исправом, може да се обрати суду како би установио за себе судско заложно право. Суд је у оваквим случајевима, где постоји извршна исправа, дужан да безусловно наложи укњижбу у Уписник бродова.

Разлог због кога поверилац са извршном исправом тражи установљавање судског заложног права се састоји у бојазни да се, упркос извршности исправе, неће моћи да намири из имовине дужника, било да је неће бити или да ће га, пак, остали дужникови повериоци престићи у намирењу. Зато он предлаже установљење судског заложног права у његово име, чиме доводи до остваривања, дејстава установљења судског заложног права. Ова дејства се тичу како односа самог судског заложног повериоца и брода у питању, тако и овог повериоца и осталих бродовласникових поверилаца.

У погледу односа према броду, дејство се састоји у праву слеђења које, заправо, значи могућност да се судски заложни поверилац намири из продајне вредности брода (остварењем свог заложног права) без обзира на бродовласничково располагање са бродом које је уследило након укњижбе овог права у Уписник бродова. Дакле, након укњижбе, било какво располагање бродом је без утицаја на ово право. То практично значи да ће судски заложни поверилац имати право да „одузме“ брод од лица које га је купило након укњижбе, те да путем принудне, јавне, продаје намири своје потраживање.

У погледу односа према осталим бродовласниковим (необезбеђеним) повериоцима, укњижба судског заложног права има дејство искључивости, које се састоји у томе да они неће моћи да намире своја потраживања све док судски заложни поверилац не намири своје у потпуности.¹⁰⁰ Дакле, укњижбом овог права ствара се право првенства повериоца, који је своје потраживање овим путем обезбедио, у односу на остале необезбеђене повериоце, као и на оне обезбеђене повериоце који су своје заложно право укњижили након њега. Штавише, ималац судског заложног права имаће приоритет у наплати не само у односу на доцније стицаоце судског заложног права, него и у односу на доцније стицаоце уговорног заложног права (које за свој основ има уговор, али које се, такође, стиче

¹⁰⁰ ЗПУП, чл. 925. ст. 3.

укњижбом). Но, треба имати у виду и ограниченост, па и немоћност дејства укњижбе у погледу законских заложних права (привилегија на броду), које упркос настанку ових права, чувају своју снагу и првенство у наплати. Значи, укњижбом судског заложног права се може утицати на првенство само према доцнијим судским и уговорним заложним правима, али не и према законским заложним правима, чији су настанак и дејство у потпуности независни у односу на укњижбу, с обзиром да се ова права и не уписују.

1.3. Судско заложно право на основу неправоснажне судске одлуке

Основ настанка овог судског заложног права је неправоснажна судска одлука или судско поравнање коме још увек није истекао рок за добровољно извршење чинидбе од стране дужника. Две су сличности овог типа судског заложног права са претходним. Прва, да се ово судско заложно право на броду може установљавати за било које новчано потраживање према бродовласнику, а не само за она која су настала у вези са коришћењем брода. Друга, сличност у дејству које настаје уписом овог права у Уписник бродова. Дејство овог типа судског заложног права се, такође, испољава у *праву слеђења* (односно остваривања овог права према било ком потоњем власнику брода који је на њему стекао својину након уписа овог права) и *праву приоритета у наплати* (односно онемогућавању намирења из продајне вредности брода свих необезбеђених поверилаца као и оних који су своје заложно право уписали након уписа овог права).¹⁰¹

Разлика овог типа судског заложног права у односу на претходно се налази у условљености настанка овог права. Наиме, да би ово право настало неопходно је да се испуне услови вероватности тражбине и опасности онемогућавања каснијег намирења из продајне вредности брода. Терет доказивања испуњености ових услова је на повериоцу, који након што их докаже има право да захтева упис у виду предбележбе права. Предбележба судског заложног права на броду

¹⁰¹ Термин „упис“ у овом смислу има значење било ког облика регистравања у регистар и обухвата како укњижбу, тако и предбележбу и забележбу. Вид. ЗПУП, чл. 278.

представља, у ствари, претходну меру коју у циљу обезбеђења извршења свог потраживања захтева првобитно необезбеђени поверилац, који, добивши је, постаје, реално обезбеђен бродом.¹⁰²

1.4. Судско заложно право на основу привремене мере

1.4.1. Уопште

Пре свега, поставља се питање да ли је право, које предлагач (поверилац) стиче привременом мером, заиста заложно право по својој природи.¹⁰³ До установљавања судског заложног права у овом случају се долази преко предлога суду о установљавању привремене мере заустављања брода. Сама привремена мера је процесни институт, који у овом случају има улогу привременог, временски ограниченог средства обезбеђења намирења потраживања.¹⁰⁴ При том, неопходно је истаћи, да потраживање чије намирење ова мера обезбеђује мора бити везано за привредно-пловидбено коришћење брода. Дакле, за разлику од претходне две врсте судског заложног права, ово заложно право се може установљавати само као обезбеђење потраживања везаних за брод.¹⁰⁵ При томе,

¹⁰² Закон о извршењу и обезбеђењу (*Сл. гласник РС*, бр. 31/2011, 99/2011 – и др. закон, 109/2013 – одлука УС и 55/2014, у даљем тексту: ЗИО), чл. 276.

¹⁰³ Ако се посматра строго формално, привременом мером се не установљава заложно право. Међутим, суд има овлашћење, које се у оваквим конкретним случајевима најчешће и реализује, да својој одлуци о привременој мери да правно дејство привременог заложног права. Привременост је, управо, потребна како би се сама привремена мера, односно заложно право, „оправдало“, јер у супротном, изгубиће својства стварног права. Ово је решење како раније важећег Закона о извршном поступку, тако и тренутно важећег Закона о извршењу и обезбеђењу. Упор. Закон о извршном поступку (*Сл. гласник бр. 125/04*), чл. 301. и Закон о извршењу и обезбеђењу, чл. 295. Вид. Боривој Старовић, *Коментар Закона о извршном поступку*, Intermex, Београд, 2007, стр. 807.

¹⁰⁴ Детаљније о појму и улози привремених мера вид. Михајло Дика, „Врсте привремених мјера према Овршном закону“, *Зборник Правног факултета Свеучилишта у Ријеци*, Вол. 19, 1998, стр. 750.

¹⁰⁵ Уместо могућности оптерећења целе имовине, оптерећује се само брод. Вид. Klaus Ramming, „Der Arrest von Schiffen“, *Recht der Transportwirtschaft*, бр. 5/2014, стр. 188. Због ограничености ове мере само на одређену врсту потраживања (пловидбена), њој се даје предност у односу на остале

треба имати у виду да за разлику од претходне две врсте судског заложног права, ово се право може установљавати и за она потраживања поводом којих још није покренут судски поступак њиховог остварења, али поводом којих постоји опасност да, у одсуству примене ове мере, неће моћи да се намире или ће то бити знатно отежано.

Ако се привремена мера заустављања брода посматра у ужем смислу, као процесно средство, уочиће се да се она може захтевати поводом обезбеђења намирења две различите врсте потраживања везаних за пловидбу брода. Једна врста потраживања су већ обезбеђена заложним правом (било законским или уговорним) и њима ова мера нити даје, нити узима статус заложног права. Разлог због кога имаоци ових врста (већ обезбеђених) потраживања траже установљавање ове мере, састоји се у обезбеђењу доступности конкретног средства обезбеђења (брода), с обзиром да постоји сумња да ће се његовим располагањем осујетити или отежати намирење ових потраживања.¹⁰⁶

Друга врста су необезбеђена потраживања која су настала из правних односа везаних за пловидбу брода. Дакле, то нису било која потраживања према бродовласнику, него само она везана за конкретну пловидбу брода. Управо, овим врстама потраживања установљавање привремене мере заустављања брода даје статус обезбеђеног потраживања путем судског заложног права.

1.4.2. Сличност са привилегијама на броду

Иако се привремена мера заустављања брода може тражити како за, већ заложним правом обезбеђена потраживања, тако и за необезбеђена потраживања (али ипак везана за пловидбу брода), међу овим потраживањима постоји битна сличност. Сличност се састоји у томе да, након што је издата привремена мера и иницијално необезбеђена потраживања постају обезбеђена. Управо статус обезбеђености, који ова потраживања стичу установљавањем ове привремене

опште мере пленидбе брода ако би дошло до истовременог захтевања више различитих мера. Управо, ширина опште мере омогућава њеном тражиоцу да се намири и из неког другог предмета имовине дужника, а не само брода како је случај са тражиоцем посебне привремене мере.

¹⁰⁶ D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, стр. 378.

мере, пружа истоврсна правна дејства обезбеђености заложним правом, каква су имали иницијално обезбеђени повериоци. Та правна дејства се изражавају у праву слеђења и праву приоритета. Међутим, поменута правна дејства су само по својој врсти једнака између првобитно обезбеђених потраживања и оних која су то постала накнадно уз помоћ судске привремене мере.

1.4.3. Разлике у односу на привилегије на броду

Иако су дејства које спровођење привремене мере пружа имаоцима пловидбених необезбеђених потраживања иста као и она која имају првобитно обезбеђени имаоци пловидбених потраживања, ипак су разлике између њих знатне. Разлике се изражавају, пре свега, у настанку дејства, као и обухвату привремене мере заустављања брода. Док је настанак дејства заложног права више у корист првобитно обезбеђених поверилаца, дотле је обухват привремене мере заустављања брода више у корист ималаца необезбеђених пловидбених потраживања. При том, обухват привремене мере заустављања брода се односи на то који брод/бродови могу бити предмет конкретне мере.

1.4.3.1. Разлике настанку

Разлике у настанку дејства заложног права се односе на време настанка и начин настанка дејства овог права. Док привилегије на броду као законска заложна права настају када се догоде оне чињенице коју су у закону предвиђене за настанак заложног права, дотле судско заложно право на броду настаје одлуком суда о томе и уписом у одговарајући регистар. Сама чињеница настанка упућује на временски почетак дејства ових заложних права у погледу права слеђења и приоритета.

Иако је дејство ових права истоврсно, она се међусобно разликују у својој правној природи. Управо разлика у настанку ових права упућује на различиту природу ових права. Привилегије на броду су материјално, супстанцијално право, док је судско заложно право процесно право, које добија одређене материјалноправне особине тек његовим успостављањем.

Различитост времена настанка ових права, довешће до следеће практичне последице. Ако би брод, према коме је могла да се тражи привремена мера заустављања брода, променио власника пре установљавања ове мере, онда ималац необезбеђеног пловидбеног потраживања не би могао више да тражи заустављање тог брода, с обзиром да му нови власник није дужник. Дакле, његово (судско) заложно право не постоји док се не установи одлуком суда. До тада, он има само могућност стицања заложног права, односно то право је само у настајању. Зато ће и будући купац брода добити брод у власништво неоптерећен заложним правом које је само могло да настане, али није коначно и настало.¹⁰⁷

Поставља се питање да ли би несавесност купца о чињеници могућности установљавања судског заложног права, могла да утиче на његову могућност настанка и након промене власништва конкретног брода. Одговор би, ипак, требао да буде негативан, јер се стварна права на бродовима стичу искључиво уписом у одговарајући регистар, а једини изузетак овог правила су привилегије на броду. Наравно, изузетке је потребно уско тумачити, те би то у овом случају значило да би купац стекао брод неоптерећен могућношћу стицања судског заложног права.

У погледу начина настанка, разлика између привилегија на броду и судског заложног права се огледа у томе да привилегије настају неформално, прећутно, онда када и сама пловидбена потраживања која обезбеђују настану, док судско заложно право настаје када се судска одлука о привременој мери заустављања брода упише у виду забележбе у Уписник бродова.

¹⁰⁷ До половине 19. века у Великој Британији привремена мера заустављања брода се могла тражити само због потраживања обезбеђених привилегијама на броду. Након тога, дошло је до проширења надлежности Поморских (Адмиралских) судова и они су од тада могли да одређују привремене мере и за друга, привилегијама необезбеђена пловидбена потраживања. Тако је настала нова категорија „привилегованих“ потраживања, која нису била обезбеђена привилегијама, али која су имала предност у односу на остала непловидбена потраживања у том смислу што су могла судским путем да стекну обезбеђење заложним правом на броду. Више о томе вид. Griffith Price, „Statutory Rights in Rem in English Admiralty Law“, *Journal of Comparative Legislation and International Law*, бр. 3-4/1945, стр. 23; D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, стр. 489.

1.4.3.2. Разлике у обухвату

Разлика у обухвату ових заложних права се односи на то који брод може да буде објект овог права. Ималац привилегије на броду може путем привремене мере тражити заустављање само оног брода који оптерећен конкретном привилегијом. При том, неважно је да ли је брод који се зауставља заиста и у власништву лица које је лични дужник имаоца привилегије, тј. које је привредно искоришћавало брод када је настала привилегија на њему. Супротно, ималац пловидбене тражбине може захтевати заустављање било ког брода који је у посредном или непосредном власништву његовог дужника.¹⁰⁸

Значи, ако је настало пловидбено потраживање према лицу А које је купац брода Б, а то потраживање није обезбеђено привилегијом на броду, онда ће ималац тог потраживања моћи да путем привремене мере заустави било који брод у власништву лица А.¹⁰⁹ Дискутабилно је, да ли би брод Б могао да буде предмет привремене мере заустављања. Ако би брод Б био у власништву лица А (ранијег закупца у време настанка потраживања) у време предлагања привремене мере, онда би, свакако, могао да буде предмет заустављања. Но, ако брод Б не би био у власништву лица А у време заустављања, онда је, примењујући поменуто

¹⁰⁸ Јасенко Марин, „Привремено заустављање пловила унутарње пловидбе“, стр. 364. ЗПУП, чл. 1021. ст. 4.

¹⁰⁹ Међутим сама Конвенција о заустављању 1999 дозвољава сестринску одговорност и по основу пловидбених потраживања обезбеђених привилегијама на броду. То је, практично, дозвољавала и Конвенција о заустављању 1952, јер је од правила сестринске одговорности изузимала само својинске, државинске и захтеве по основу хипотеке на броду. Упор. Конвенција о заустављању 1999, чл. 3. и Конвенција о заустављању 1952, чл. 3. Супротно правило садржи српско право, с обзиром да Србија није ратификовала Конвенцију о заустављању 1999 (која је иначе ступила на снагу 2011. године), а Конвенцију о заустављању 1952 је ратификовала под резервом да се сестринска одговорност не примењује у њеним унутрашњим водама. Упркос томе, и даље остаје нејасноћа зашто је ЗПУП регулисао да се сестринска одговорност не може применити за потраживања обезбеђена привилегијама на броду, када је резерва на Конвенцију о заустављању 1952. направљена само у погледу хипотека на броду. Могуће је да је у питању грешка писаца ЗПУП, а могуће је да су са намером желели да заштите сва заложна права на тадашњим југословенским бродовима (а не само уговорна – по резерви на Конвенцију о заустављању 1952). Вид. <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, стр. 455. Приступљено страници 18. јуна 2014. године.

правило, неспорно да не би могао да буде заустављен. Међутим, брод Б би, ипак могао да буде предмет заустављања за тражбине према лицу А који је био закупца (*charterer*) брода Б у време настанка тражбине, али који је и даље у статусу закупца према броду Б у време предлагања привремене мере његовог заустављања.¹¹⁰

При томе, треба бити свестан различите улоге коју има привремена мера код привилегија на броду, а коју код судског заложног права. Док код привилегија на броду ова мера има улогу завршног чина обезбеђивања потраживања, дотле код судског заложног права она има улогу почетног чина, путем кога се заложно право и ствара. Дакле, код привилегија на броду привремена мера се надовезују и употпуњава већ раније створено заложно право, док код судског заложног права привремена мера тек ствара то право.

Међутим, баш због различите улоге ове привремене мере, па и због различитости у времену настака заложних права, обухват који има привремена мера код судског заложног права је много већи, него код привилегија. Наиме, када се привременом мером ствара судско заложно право, тада је могуће да објект ове мере буде не само брод поводом кога је настало потраживање, него и било који други брод у власништву дужника.

Конкретно, може се десити да је пловидбено потраживање настало према закупцу брода за време док је привредно искоришћавао брод. Тада ће ималац тог пловидбеног необезбеђеног потраживања моћи да тражи да се привременом мером заустави како брод који је био предмет закупа, тако и било који други брод који је у власништву лица које је било закупца брода у тренутку настанка

¹¹⁰ Конвенција о заустављању 1999, чл. 3. ст. 1. тач. б. Српски ЗПУП садржи прилично збуњујуће правило по коме је могуће зауставити брод у вези са чијом пловидбом је настало потраживање (мисли се на класично пловидбено потраживање, а не привилеговано), без обзира што није у власништву лица које је лично одговорно за испуњење конкретног потраживања. Тиме се отварају врата неизвесности, јер се ова врста судског заложног права, у принципу изједначава са привилегијама на броду у смислу везивања за конкретни брод. Решење из Конвенције о заустављању 1999 је прецизније у том смислу што изричито наводи да би се могао зауставити и брод који није у власништву одговорног лица које је у тренутку настанка потраживања било закупца тог брода, *ако је то лице у време предлагања мере заустављања и даље закупца тог истог брода*. Упор. ЗПУП, чл. 1021. ст. 1. и Конвенција о заустављању 1999, чл. 3. ст. 1. тач. б.

пловидбеног потраживања.¹¹¹ Разлог постојања ове разлике се може наћи у томе да потраживање обезбеђено привилегијом на броду за објект има конкретни брод поводом чијег привредног искоришћавања је и настало. Супротно, када се необезбеђено пловидбено потраживање обезбеђује судским заложним правом, тада тежиште није на конкретном броду као таквом, колико је на броду као категорији стварноправног обезбеђења. Зато и постоји могућност да се у сврху обезбеђења пловидбеног потраживања судском залогом оптерети други брод у власништву дужника, а не онај поводом кога је потраживање настало.

1.5. Однос опште и посебне привремене мере заустављања

1.5.1. Уопште

Посебном привременом мером заустављања брода ће се сматрати привремена мера уређена правилима пловидбеног права (у Србији то је ЗПУП), док ће се општом привременом мером заустављања брода сматрати она која је уређена правилима општег извршног поступка. Разлике које постоје између ових привремених мера су знатне, иако обе могу за свој предмет имати брод. Разлике се састоје у потраживањима због којих се оне траже, обухвату, правној природи, дејству и утицају на права трећих лица на броду који је предмет привремене мере.

Посебна привремена мера се може установити само због пловидбених потраживања, која могу већ раније бити обезбеђена заложним правом, или ће им сама привремена мера пружити такво обезбеђење. Са друге стране, општа привремена мера се може установити за било које потраживање, а не само за пловидбено. Штавише, општа привремена мера се не би могла ни да установи за пловидбено потраживање, ако је повериоцу тог потраживања доступна посебна привремена мера.¹¹²

Са друге стране, обухват привремене мере се односи на имовину која може бити предмет привремене мере. Док посебном привременом мером може бити обухваћен само брод, дотле предмет опште привремене мере може бити било која

¹¹¹ *Chorley & Giles Shipping Law*, Pitman Publishing, London, стр. 74.

¹¹² ЗИО, чл. 286.

дужникова имовина, укључујући и брод.¹¹³ Из тог разлога се општа привремена мера на овом месту и спомиње, јер постоји могућност конкурисања посебној мери у поступку намирења.

1.5.2. Правна природа

Правна природа посебне привремене мере је та да она или подржава, употпуњује стварноправно средство обезбеђења (када је оно већ раније постојало) или доводи до стварања стварноправног средства обезбеђења. Супротно, општа привремена мера нема такву природу. Она не представља материјално право, нити га ствара, него је само процесно право.¹¹⁴ Њен циљ је очување имовине из које би могла да се намири чинидба из изреке потенцијалне, тек настајуће пресуде. Међутим, баш зато што није стварноправно средство обезбеђења, него само процесно, указује на његову слабију снагу у том смислу што његова ефикасност може бити угрожена дужниковим стечајем и правом пречег намирења осталих, привилегованих поверилаца. Угроженост стечајем дужника се састоји у томе, што би се предлагач ове мере у стечају намиривао као необезбеђени, хирограферни поверилац, за разлику од обезбеђених, који би имали статус разлучних поверилаца, с обзиром да су се за дужникову ствар везали стварним правом (материјалним), а не процесним.

¹¹³ Управо, општа привремена мера која је за свој предмет имала брод постаје актуелна у другој половини 20. века, те се у том смислу и овде помиње. Повод за то је био случај у ком је компанија под именом „*Mareva Naviera*“ дала у закуп један од својих бродова. С обзиром да јој закупца није платио закупнину о доспелости, поменута компанија је тражила од суда да изда налог којим ће забранити закупцу да располагањем својом имовином спречи компанију „*Mareva Naviera*“ да намири износ који јој се дуговао на име закупнине. Конкретан налог се односио на забрану располагања бродовима у својини закупца. Вид. Aleka Mandaraka Sheppard, *Modern Admiralty Law*, Routledge-Cavendish, London, 2001, стр. 67.

¹¹⁴ Nigel Meeson, John Keembel, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, Informa, London, 2011, стр. 22.

1.5.3. Дејство

Дејство посебне привремене мере заустављања брода се огледа у праву слеђења и праву временског првенства (или првенства утврђеног законским и уговорним правом). Са друге стране, дејство опште привремене мере је да онемогући располагање дужника са својом имовином на начин да угрози намирење конкретног повериоца. Међутим, шта, заправо, то значи. Каква је садржина тог дејства у случају када се општа привремена мера спроводи заустављањем брода? Да ли та мера настаје уписом забележбе у Уписник бродова? Ако тако настаје, да ли то значи да то има за последицу обавештавање сваког будућег купца тог, општом привременом мером опеређеног, брода, да ће га и он, након куповине, добити таквог оптерећеног.

Одговор на ова питања није јасно одређен ни у правилима међународног, ни домаћег права. Чини се да општа привремена мера уопште не допушта било какво располагање са њеним предметом, јер је, управо, и циљ мере да се дужнику онемогући да располаже својом имовином. Са друге стране, посебна привремена мера није изричита у забрани располагања са заустављеним бродом. Она само успоставља право слеђења имаоца ове мере према сваком доцнијем стицаоцу брода који је предмет ове мере. Ово је последица тога да општа привремена мера представља процесно право, док посебна привремена мера употпуњује (код раније обезбеђених пловидбених потраживања) или ствара заложно право (код раније необезбеђених пловидбених потраживања). Изузетно, могуће је да општа привремена мера која се изражава путем заустављања брода, ипак, створи заложно право на предмету мере. То ће бити у случају када постоје посебне опасности које би у недостатку конституисања овом мером стварног права, довеле до угрожавања повериоцевих интереса у погледу намирења.¹¹⁵ Тада би се заложно право на броду коначно стицало забележбом у Уписнику бродова и имало би дејство слеђења и приоритета.

Наравно, ово дејство не би угрожавало већ установљена заложна права (како законско и уговорно, тако и судско заложно право). Но, поставља се питање да ли би овако створено судско заложно право (путем *опште* привремене мере)

¹¹⁵ ЗИО, чл. 295.

имало приоритет у односу на касније створена судска заложна права путем *посебне* привремене мере. Конкретно питање проблема приоритета се односи на то да ли би требало дати предност у времену намирења иницијално необезбеђеним пловидбеним потраживањима, иако је раније, на пример, већ установљено заложно право на броду путем општем привремене мере заустављања брода. Чини се да би решење могло да буде следеће. Ако је путем опште привремене мере, ипак, као изузетак створено заложно право, онда ће то заложно право имати дејства приоритета у смислу што ће имати предност у наплати у односу на сва остала судска заложна права (која обезбеђују иницијално необезбеђена пловидбена потраживања). Супротно, ако општом привременом мером није створено заложно право, иако је путем ње дошло до заустављања брода, онда ће касније створена судска заложна права (за иницијално необезбеђена пловидбена потраживања) имати предност у намирењу из продајне вредности брода, који је раније заустављен на основу опште привремене мере.¹¹⁶

1.5.4. Дејство мере према трећем лицу

Када се путем привремене мере зауставља брод који је у власништву дужника, али који је у државини трећег лица које има, по основу уговора, право да искоришћава брод, поставља се питање шта се дешава са правима трећег лица након заустављања брода. Чини се да је правни режим различит у случају када се зауставља брод посебном привременом мером, у односу на ситуацију када се брод зауставља по основу опште привремене мере.

Ако би се брод зауставио по основу посебне привремене мере (због заштите пловидбеног потраживања), онда би треће лице могло само путем облигационог захтева да тражи накнаду штете од његовог сауговорача (лица чији брод је предмет привремене мере). Са друге стране, чини се да би правило

¹¹⁶ Поједини аутори сматрају да општа привремена мера (енг. *Freezing / Mareva Injunction*) уопште не ствара било какав приоритет у намирењу и то не само према обезбеђеним повериоцима, него и према необезбеђеним. Њен циљ је да се „замрзне“ имовина дужника, од које ће се касније намиривати повериоци према редоследу који је раније утврђен и на који ова мера и њен предлагач не утичу. Вид. D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 560.

требало да буде другачије ако се брод зауставља на основу опште привремене мере. Тада би требало уважавати права трећег лица на привредно искоришћавања брода у смислу да се, можда, сама привремена мера заустављања и не би требала да спроведе.¹¹⁷ У супротном, угрозила би се правна сигурност и треће лице би осећало бојазан да би уласком у било коју луку могло да дође до заустављања брода. Зато би у случају опште привремене мере требало обавестити треће лице о установљењу ове мере и не одузимати му брод, него га упутити да све будуће новчане чинидбе на које је обавезан према власнику брода да испуњава депоновањем новчаног износа суду. Такође, требало би да буде обавезан да истеком уговорног односа не враћа државину на броду свом непосредном саговорачу (бродовласнику), него да је предаје у државину суду или од суда овлашћеном лицу, када би се и постигао тражени ефекат привремене мере заустављања брода.¹¹⁸

¹¹⁷ D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 425.

¹¹⁸ Peter Devonshire, „Mareva Injunction and Third Parties: Exposing the Subtext“, *The Modern Law Review*, Vol. 62, бр. 4/1999, стр. 539. и даље.

2. Разграничење у односу на право задржања

2.1. Уопште

Право задржања (лат. *ius retentionis*) представља институт који омогућује повериоцу да „задржи“ дужникову ствар како би дужника „подстакао“ (ако је у дужниковом интересу), односно „принудио“ (ако је само у повериочевом интересу) на испуњење чинидбе. Коришћење знакова навода се на овом месту користи како би се покушало да се што сликовитије опише и дефинише овај институт. Сликovitост је потребна да би се разумела права природа овог института, односно његова садржина. Које право овај институт пружа повериоцу? Да ли је то само пасивно право задржавања дужникове ствари или је то и додатно право продаје ствари после примереног рока чекања?¹¹⁹ Која ствар може бити објект права задржавања и поводом ког (тј. које врсте) потраживања? Да ли било која ствар или само брод? Да ли се право задржавања може користити по основу било ког потраживања или само за пловидбено потраживање? И да ли је потребна непосредна правна веза између (повериоцевог) потраживања и ствари (дужника) или је могуће задржати било коју ствар (било који брод) у власништву дужника? И на крају, али најважније, какав је однос овог института са привилегијама на броду.

Основна разлика између привилегија на броду и права задржања тиче се настанка, садржине и редоследа у намирењу ових права. Док је неспорно да привилегије на броду настају неформално, имају садржину класичног заложног права, те приоритет у намирењу у односу на сва остала потраживања, дотле право задржања настаје тек непосредном државином на броду, а сама садржина права и редослед у намирењу нису у потпуности неспорни у теорији, законодавству и

¹¹⁹ У српском праву, ималац права задржавања (ретинент), има право не само да задржи ствар, него и да се намири из њене продајне вредности, чиме се приближава заложном праву. Поједини аутори овакав правни режим објашњавају тиме да ретенција не познаје праву фазу обезбеђења, јер настаје у фази намирења потраживања (након њене доселости), па је тиме оправдано, да се поверилац који има право принудног намирења из било које дужникове ствари, намири и из задржане ствари. Опширније вид. Драгор Хибер, Милош Живковић, *Обезбеђење и учвршћење потраживања*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2015, стр. 159-168.

пракси. Дакле, право задржања на броду постоји само док постоји државина на броду, односно престаје са престанком државине на броду.¹²⁰ Изузетак, од овог правила представља „предаја“ брода суду, а у оквиру извршења привремене мере заустављања брода, када ималац овог права не губи своје право, иако брод није више у његовој непосредној државини. Штавише, сматра се да ималац овог права и није изгубио државину на броду предавши га суду, него је брод прешао само „под старатељство суда“.¹²¹

2.2. Везаност потраживања за ствар (брод)

Да ли је неопходно за постојање права задржања да објект овог права буде баш ствар поводом које је и настало ненамирено потраживање? Одговор на ово питање зависи од тога да ли се посматра општи или посебни правни режим права задржања. Општи правни режим се налази у грађанском праву, а посебни у пловидбеном (поморском) праву. По општем правном режиму није неопходно да постоји непосредна правна веза између потраживања и ствари, те је поверилац овлашћен да задржи било коју дужникову ствар поводом „обезбеђења“ било ког потраживања према њему.¹²² Супротно, по посебном правном режиму, поверилац је овлашћен да задржи само ону дужникову ствар која је у непосредној вези са његовим потраживањем. Конкретно, то значи да лице које је пружило услуге поправке брода (бродопоправљач) може да задржи само брод коме је пружило услуге поправке.¹²³

Дакле, ситуације је, чини се, поприлично јасна. Бродопоправљач може да задржи само онај брод коме је и пружио услуге поправке или снабдевања. Значи,

¹²⁰ Право задржавања бродопоправљач има без обзира што је посада са капетаном остала на броду. Иако је неопходно за право задржања да се има контрола на броду, за појам контроле у овом смислу речи је довољна моћ бродопоправљача да не дозволи одлазак брода из бродоградилишта. Вид. Martin Davies, Anthony Dickey, *Shipping Law*, second edition, LBC, Sidney, 1995, стр. 131.

¹²¹ Meeson, Kimbel, *нав. дело*, стр. 225. Конвенција 1993, чл. 12. ст. 4.

¹²² ЗОО, чл. 286. ст. 1. Борис Визнер, *Грађанско право у теорији и пракси*, Вјесник, Загреб, 1962, стр. 357.

¹²³ Конвенција 1993, чл. 7.

не и неки други дужников брод. Међутим, ситуација се компликује чињеницом да ово правило има само могућу примену, у смислу, да су државе чланице Конвенције 1993 овлашћене да својим националним правима предвиде и ово право. Тиме се отвара простор непожељној могућности да се једно питање регулише на различите начине. Ако би држава чланица искористила ову могућност, онда се поставља питање да ли би брод могао да буде објект само посебног права задржавања (када ово право врши бродопоправљач) или би могао да буде објект и општег права задржавања (када би ово право могло да врши и лице невезано за пловидбену делатност). Чини се да би решењу овог питања могло да помогне правило предности посебног у односу на општи режим, односно да би се у случају постојања посебног права задржања могао да задржи само брод који не би могао да буде предмет општег права задржања. Но, ситуација није толико једноставна ако се норме које регулишу овај институт доследно језички тумаче. Правилима општег грађанског права предвиђено је да поверилац може да задржи било коју дужникову ствар, док је правилима поморског права одређено да бродопоправљач може да задржи само онај брод коме је пружио услуге поправке. Ово су правила из различитих правних грана и међусобно се не додирују у смислу да имају у виду једно друго. То се најбоље види по томе да ни један ни други режим нису искључиви у смислу да посебни режим изричито забрањује да брод који је предмет посебног режима, може да буде и предмет општег режима због неког општег, непловидбеног потраживања. Тиме су отворена врата правној несигурности коју би требало отклонити прецизнијим правилима будућег прописа који би регулисао односе у пловидби.

2.3. Садржина права задржања

Садржина права задржавања говори о томе која права има лице које је задржало дужникову ствар. Одређивање садржине овог права је веома битно из разлога разграничења са привилегијама на броду. Привилегије на броду су заложна права и као таква свом имаоцу дају, у крајњем случају, право да своје привилегијом обезбеђено потраживање намири из продајне вредности брода. Са друге стране, ималац права задржања има право да задржи брод. Шта то, заправо,

значи? Да ли то указује само на пасивну позицију имаоца овог права? Ако се тако посматра, оно представља одбрамбено правно средство, а не и могуће утуживо право. Одбрамбеност би се састојала у томе што би ималац овог права могао да одбије да преда задржану ствар власнику (тј. његовом личном дужнику) и да га тако принуди да му намири потраживање.¹²⁴ Вредност и важност брода, као, у овом случају, објекта права задржавања, указују на важност и делотворност овог права с обзиром да је бродовласник у непосредном и растућем губитку ако му брод није у стању кретања, тј. привредног искоришћавања. Дакле, у његовом интересу је да поврати брод, али му као препрека стоји повериочево право задржавања брода.

Поједини аутори сматрају да право задржања има своју материјалну и процесну компоненту. Материјална говори о тренутку настанка овог права, а процесна о садржини овог права, која се састоји у приговору или противтужби у парници против власника ствари (који је, иначе, дужник имаоца права задржавања).¹²⁵ Управо и ово указује на особину пасивности овог права по којој ималац овог права не може своје право да оствари, реализује када он то жели, него може да, путем права задржања, онемогући свог дужника да оствари право на повраћај своје ствари.¹²⁶

Занимљиво је упоредо посматрати положај имаоца права задржавања и привилегија на броду у случају стечаја бродовласника. Док ће први, који је задржао брод морати да преда брод у стечајну масу и да чека свој ред намирења као необезбеђени поверилац (чиме су му шансе намирења минималне), дотле ће ималац привилегија на броду моћи да се као разлучни поверилац намири из

¹²⁴ Задржавање дужниковог брода се најчешће састоји у забрани испловљавања из луке или пристаништа у коју/е је последњу упловио. Као један од битних услова за одређивање ове мере у српској судској пракси је истакнуто отежавање / онемогућавање наплате од стране дужника, које се састоји у прикривању, уклањању или располагању са бродом на други штетан начин по повериоца. Вид. Решење Привредног апелационог суда, Iž. 117/2012, од 1. 8. 2012. године.

¹²⁵ Б. Визнер, *нав. дело*, стр. 521.

¹²⁶ D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 511.

продајне вредности брода, без потребе уласка у процес исплате кроз стечајне исплатне редове.¹²⁷

2.4. Редослед намирења

2.4.1. Уопште

У погледу редоследа намирења овог права, неопходно је разјаснити који је положај овог права приликом намирења из продајне вредности брода. При том, од нарочитог је значаја успостављање јасних критеријума у редоследу намирења спрам заложних права на броду (законских, уговорних и судских). Приоритет у намирењу између самих права задржања (међусобно посматрано) је без значаја, с обзиром да је фактички немогуће да истовремено постоје два права задржавања на истој ствари (броду).¹²⁸

2.4.2. Предност привилегија у односу на право задржања

На место у редоследу намирења права задржања утиче квалификација потраживања за услуге поправке или снабдевања брода. Наиме, различито место у редоследу намирења ће имати бродопоправљач ако је његово потраживање обезбеђено привилегијом на броду и када је „обезбеђено“ само правом задржања брода. Ако се „обезбеђењу“ потраживања бродопоправљача пружи статус привилегије на броду, онда ће то потраживање имати приоритетан статус какав је утврђен за привилегије на броду.¹²⁹ Међутим, ако потраживању бродопоправљача

¹²⁷ Српско право одступа од класичног режима права задржавања и имаоцу овог права пружа и право продаје предмета задржавања чинећи га, практично, изједначеним за заложним повериоцем. Вид. Д. Хибер, М. Живковић, *нав. дело*, стр. 169.

¹²⁸ D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 559.

¹²⁹ То значи да ће имати искључиву предност намирења из продајне вредности брода у односу на хипотекарне повериоце и остала лица која својим правима стварно оптерећују брод. Такав статус је бродопоправљач имао по правилима Конвенције 1926, а тренутно такав статус пружају српски ЗПУП (само у погледу поморског брода, вид. ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 5.) и америчко право (Commercial Instrument and Maritime Liens Act 1994, sec. 41342). Са друге стране, Конвенција 1993,

није дат привилегован статус, онда је нејасно које ће место ово право заузети у редоследу намирења. На нејасноћу утиче и врло честа неодређеност статуса обезбеђујућег средства за потраживање бродопоправљача. Могуће је да ово право/средство буде изричито квалификовано као право задржања брода, а могуће је и да не буде овако јасно одређено, него само да се наведе да ово право *нема* статус привилегије на броду. У тој ситуацији је нејасно какву природу ово право има. Примера ради, у српском ЗПУП потраживања бродопоправљача према броду унутрашње пловидбе нису обезбеђена привилегијама на броду. При том, бродопоправљачу није изричито дато право да може да задржи брод у случају да му услуге поправке нису плаћене. Да ли то значи да ће бродопоправљач имати опште право задржања дужникове ствари које је регулисано у грађанском праву? При том, треба имати у виду да за вршење општег права задржања није неопходна непосредна веза између (задржане) ствари и потраживања. Ако би имао опште право задржања, то значи да би бродопоправљач могао да задржи не само конкретни брод коме је пружио услуге снабдевања и поправке, него и било који други брод у власништву дужника (па и било коју другу ствар, а не само брод у власништву дужника). Поводом тога, поставља се питање редоследа у намирењу општег права задржања. Ако је и јасно да ће се оно намиривати после привилегија на броду, нејасно је, какав ће однос имати са хипотекама на броду и то како раније, тако и касније заснованим рачунајући тренутак вршења права задржања као оријентир. Можда би као решење требало применити принцип приоритета по коме право задржања има предност у намирењу у односу на сва заложна права настала после његовог установљавања.

Потребно је да се има у виду различита садржина коју има опште право задржања у односу на посебно. Док се посебно право задржања исцрпљује само у пасивном праву задржања дужниковог брода (поводом кога је настала тражбина), дотле се опште право задржања у погледу права која пружа уподобљује заложном

Британско право, те права под његовим утицајем одричу привилегован статус потраживањима бродопоправљача и квалификују га само као право задржања брода. Вид. Louis Boteau, Robinson Sheppard Shapiro, *Enforcement in Canada of Ship Supplier's Liens Subject to a US Choice of Law Clause*, Robinson Sheppard Shapiro, Montreal, 2009, стр. 1. и даље.

праву. У том смислу, ималац општег заложног права има активно право да предложи продају задржане ствари (брода) како би намирио своје потраживање.

Када је ово право одређено као право задржања, као што га одређује Конвенција 1993, онда ово право у редоследу намирења долази иза привилегија на броду.¹³⁰ Међутим, у самој Конвенцији није ништа предвиђено у погледу односа намирења права задржања и хипотека на броду.¹³¹ Изричито је правило само да привилегије на броду имају предност у односу на ово право. Ако се правило тумачи путем разлога супротности, онда би закључак био тај да право задржања има предност у намирењу не само у односу на хипотеке на броду настале после њега, него и раније.

¹³⁰ Конвенција 1993, чл. 12. ст. 4. Поједини аутори сматрају да привилегијама, свакако, треба дати прво место у наплати обезбеђених потраживања, али се упркос томе залажу за примену принципа приоритета у односу на привилегије које настану након задржања брода. Конкретно, принцип приоритета би овде значило да привилегије које су настале пре вршења права задржања имају предност у намирењу, док се привилегије (и било који други стварни терети на броду – уговорно и судско заложно право) које настану после вршења права задржања намирују након овог права. Вид. D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 551; A. M. Sheppard, *нав. дело*, стр. 186. Делује да је немогуће да привилегије могу да настану након вршења права задржања, јер је за њихов настанак неопходна пловидба брода, која је услед вршења овог права бродоправљача немогућа. Међутим, привилегије, ипак, могу да настану упркос вршењу права задржања бродоправљача, јер је он дужан да преда брод суду на захтев, а по основу привремене мере заустављања брод. Могућност настанка привилегија и у овом случају се састоји у могућој краткој пловидби из смештајних капацитета бродоправљача у део луке у коме се налазе судски заустављени бродови. У току ове релативно кратке пловидбе, може да дође до настанка привилегија по основу оштећења лучких уређаја и спасавања, као и у погледу плата посаде и заповедника.

¹³¹ Конвенција 1967 регулисала је питања редоследа намирења права задржавања на начин да је ово право имало предност у намирењу у односу на већ настале хипотеке на истом броду. Можда би се на овај начин могла да тумачи празнина у Конвенцији 1993 у погледу редоследа намирења права задржавања или би, ипак, овом праву требало дати редослед какав имају привилегије на броду другог реда (енг. *others maritime liens*). Упор. Конвенција 1967, чл. 6. и Конвенција 1993, чл. 6. и 7. Вид. M. Baumhauer, *нав. дело*, стр. 191.

3. Разграничење у односу на хипотеку на броду

3.1. Уопште

Привилегије на броду и хипотека представљају стварноправна средства обезбеђења потраживања, односно заложна права на броду.¹³² Како обе врсте заложних права имају за свој објект једну ствар, тј. брод, тако је конкурентност ових права очигледна. Из тога следи да је неопходно разјаснити однос између ових права. Пре свега, разлике међу овим правима су знатне. Иако оба права представљају заложна права на броду и по том основу деле особине класичних заложних права, разлике у погледу настанка, предмета, садржине, обухвата и редоследа ових права, чине сличност међу њима више привидном, него стварном.

3.2. Настанак

Док привилегије на броду, како је већ поменуто, настају неформално, везујући се за брод и обезбеђујући потраживање, чином настанка потраживања, дотле хипотека на броду не настаје када настане потраживање чије намирење обезбеђује, нити када настане правни основ хипотеке (закључење уговора). Хипотека на броду настаје уписом (регистрацијом) у уписник бродова.¹³³ Заправо,

¹³² Управо је брод својом вредношћу привлачан како као нужно средство обезбеђења појединих пловидбених потраживања, тако и као добровољно средство обезбеђења неретко ванпловидбених потраживања које се обезбеђују хипотеком на броду. У Старом веку брод је имао истоветну улогу, али је правни третман средстава обезбеђења, пре настанка привилегија и хипотека на броду, обликован у тзв. поморском зајму (лат. *foenus nauticus*). Детаљније о томе вид. Jan M. Sandström, „The changing international concept of the maritime lien as a security right“, *Tulane Law Review*, Vol. 47, 1973, стр. 681. и даље.

¹³³ У немачком, српском и већини континенталних права је неопходно да се хипотека региструје како би отпочела њена стварноправна дејства. Нешто другачије је у француском и белгијском праву, где су могуће стварноправне последице хипотеке и без њене регистрације. Вид. Johannes Trappe, *Die Schiffshypothek als Gegenstand der Rechtsvereinheitlichung*, Dissertation, Frankfurt am Main, 1956, стр. 8. и даље. У правима англосаксонске правне традиције, такође, је могуће да „хипотека“ на броду произведе стварноправна дејства без регистрације, али тиме ће се добити

правни основ настанка хипотеке на броду је уговор, али она сама настаје и почиње да производи дејства стварног права тек од тренутка регистрације.¹³⁴ Док уговор као правни основ има значај за однос непосредних саговорача (настанак облигационоправних дејстава), дотле регистрација има значај обавештења трећим лицима, чиме се стичу услови за настанак стварноправних дејстава.¹³⁵ Из овога се може закључити да је хипотека на броду „јавно“ право (у смислу да је јавности познато), за разлику од привилегија на броду које су „скривено“ право (у смислу да су познате, редовно, само непосредно заинтересованим странама за њих).

Хипотека на броду се у српском праву назива уговорним заложним правом, док се привилегије на броду називају законским заложним правом. Управо терминологија за ова заложна права указује на нужност у настанку привилегија на броду и могућност, тј. вољни елемент код хипотеке на броду. Нужност код привилегија на броду се састоји у томе што оне настају без обзира на вољу било ког заинтересованог лица. То значи да је њихов настанак неминован, чак и када их странке у питању не желе (тада могу само да их не користе, али не и да спрече њихово постојање), али и да неће настати када се у закону нису испунили услови за њихов настанак, упркос вољи страна у питању да настану.

3.3. Опстанак и престанак

Иако се оба института, у суштини, квалификују као стварна права, права на броду, ипак постоје знатне разлике у погледу опстанка и престанка ових права. Хипотека на броду има особину класичног стварног права, која се састоји у неосетљивости овог права на протек времена. Наиме, како се стварна права на бродовима стичу и губе регистрацијом, тако ће и хипотека постојати од тренутка уписа до тренутка брисања (исписа) из Уписника бродова. Насупрот томе, привилегије на броду се нити стичу, нити губе (де)регистрацијом и за њих су предвиђени посебни начини стицања и губљења. Један од специфичних начина

слабије средство обезбеђења у односу на регистровану „хипотеку“ на броду. Вид. D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 551.

¹³⁴ Hans-Jürgen Puttfarcken, *Seehandelsrecht*, RW, Heidelberg, 1997, стр. 275.

¹³⁵ A. M. Sheppard, *нав. дело*, стр. 27.

престанка привилегија на броду је протек одређеног времена од њиховог настанка. То се коси са њиховим стварноправним својством, али је тај уступак морао да буде учињен како у корист хипотекарних поверилаца, тако и зарад правне сигурности, с обзиром да су привилегије несазнатљива права. Зато се једним врло кратким роком (од шест месеци до једне године) њиховог постојања (трајања) уклањају елементи неизвесности који су им својствени. Дакле, у овом погледу хипотека на броду има више особина стварног права, него привилегије на броду.

Са друге стране, у погледу престанка ових заложних права, чини се да привилегије на броду имају више особина стварног права, него хипотека на броду. Наиме, привилегије се везују за брод и постоје само док и конкретни брод постоји.¹³⁶ Супротно, хипотека се, такође, везује за конкретни брод, али ће опстати у случају пропасти брода. У том случају, уместо на брод (кога више нема), хипотека ће да се протегне на суму (каска) осигурања.

3.4. Потраживања која обезбеђују

Привилегије на броду обезбеђују само пловидбена потраживања, односно она која су настала у вези са пловидбено-привредним коришћењем конкретног брода. Са друге стране, хипотека на броду може да се успостави без обзира на врсту потраживања. Дакле, хипотеком на броду може да се обезбеди и непловидбено потраживање, односно оно које нема везе са привредним искоришћавањем брода.¹³⁷ Да би привилегија на броду настала неопходно је да је конкретни брод у пловидби, за разлику од хипотеке на броду, која може да

¹³⁶ А. М. Sheppard, стр. 196.

¹³⁷ Некада се сматрало да брод може да буде средство обезбеђења само за потраживања која су настала у вези са њим, односно да је предмет потраживања „користио“ броду. Овакво схватање се у САД напушта доношењем Закона о хипотеци на броду из 1920. године (енг. *Ship's Mortgages Act 1920*). Од тада је могуће оптерећивати брод хипотеком и у сврху обезбеђења потраживања (насталих по основу кредита) која нису везана за пловидбену делатност, што, управо, и прави једну од линија разграничења са привилегијама на броду. Вид. George L. Canfield, „The Ship Mortgage Act of 1920“, *Michigan Law Review*, Vol. 22, бр. 1/1923, стр. 21.

настане и када је брод у стању мировања, па чак и када је ван воде, односно када је у фази изградње.¹³⁸ Ако потраживање чије је намирено обезбеђено хипотеком на броду у градњи не буде намирено након завршетка градње брода, онда оно задржава и даље хипотеку као средство обезбеђења, само што се она сада односи на изграђени брод и уписује се у редовни уписник бродова. Дакле, долази до аутоматског преношења хипотеке из уписника бродова у градњи у редован уписник (изграђених) бродова.¹³⁹

3.5. Обухват

Обухват заложних права се састоји у томе на шта се све она односе, тј. које предмете обухватају. Неспорно је да обе врсте заложних права обухватају брод, као објект својих права.¹⁴⁰

Са друге стране, у погледу припадака брода постоји разлика између обухвата привилегија и хипотека на броду. Наиме, хипотека се неће простирати

¹³⁸ David W. Robertson, „How the Supreme Court’s New Definition of “Vessel” is Affecting the Seaman Status, Admiralty Jurisdiction, and Other Areas of Maritime Law”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, бр. 2/2008, стр. 151. Савремени пловидбени прописи предвиђају могућност заснивања хипотеке на броду у изградњи. Вид. ЗПУП, чл. 246, ПЗ 2004, чл. 235.

¹³⁹ Винко Хлача, „Хипотека на броду у хрватском поморском праву“, *Зборник Правног факултета Свеучилишта у Ријеци*, бр. 2/2006, стр. 853; W. Tetley, *нав. дело*, стр. 214.

¹⁴⁰ ЗПУП дефинише брод као поморски брод или брод унутрашње пловидбе, при том искључујући ратни брод. Вид. ЗПУП, чл. 5. ст. 1. тач. 5. Поставља се питање да ли би хипотека могла да оптерети јахту или неке друге пловне објекте. Ово питање се јавља из два извора. Прво, хрватски Поморски законик из 2004. године, први пут предвиђа могућност заснивања хипотеке и на јахти. Друго, српски Закон о државној припадности и упису пловила из 2013. године у појам брода сврстава поред брода унутрашње пловидбе и поморског брода и сваки други технички пловни објект, рибарски брод, те непокретну платформу. Очигледно је да су решења у погледу појма брода супротстављена, али, чини се, да би превагу требало дати каснијем закону (из 2013. године), не само из разлога што је новији и доноси савремена решења, него и зато што је *sedes materiae* у погледу питања статуса пловних објеката, за разлику од ЗПУП који и поред свестраности у обухвату питања која регулише, ипак тежи прецизнијој регулативи облигационих и стварних права поводом брода и пловидбе. Вид. Закон о државној припадности и упису пловила (Сл. гласник РС, бр. 10/2013, у даљем тексту: ЗДПУП), чл. 3. ст. тач. 2; ПЗ 2004, чл. 235.

на припатке брода, ако су они у уписнику бродова означени као власништво другог лица, различитог од власника брода (које, при том, није изразило сагласност да се конкретном хипотеком оптерете припатци у његовој својини). Супротно је са привилегијама на броду које се простиру и на припатке брода без обзира коме ти припатци *припадају*, односно да ли су у власништву лица различитог од власника брода.¹⁴¹ Разлог оваквом решењу треба тражити у настанку ових права. Док је за настанак хипотеке неопходна активно изражена воља у том смислу, дотле привилегије настају без обзира на уговорно изражену вољу странака. Зато не би требало дозволити да хипотекарни дужник оптерети хипотеком на броду и припатке који нису у његовом власништву, а да се претходно са тим није сложио њихов власник.

У погледу узгредности брода, тј. потраживања која се дугују „броду“ (у смислу да су настала према њему у вези са пловидбом) хипотеци и привилегијама на броду је заједничко да се односе на потраживања по основу накнаде штете поводом оштећења нанетих „броду“, као и у погледу потраживања из доприноса у заједничкој хаварији. Разлика постоји у погледу потраживања за цивилне плодове брода („зараде брода“ по основу возарине, закупнине итд.) и у погледу потраживања награде за извршено спасавање. Ова потраживања нису обухваћена (оптерећена) хипотеком на броду, него само привилегијама на броду. Разлог томе треба тражити у самој природи хипотекарног права путем кога се жели пружити хипотекарном дужнику могућност да коришћењем хипотеком оптерећене ствари (овде брода) исплати свој дуг.¹⁴²

¹⁴¹ Упор. ЗПУП, чл. 239, чл. 228. и ПЗ 2004, чл. 253, чл. 241. ст. 3. Међутим, по Турском трговачком законнику из 2011. године привилегије се протежу само на оне припатке брода који су у власништву бродовласника. О оправданости овог решења се на овом месту неће расправљати, али уочиће се могући проблем. Наиме, ако је брод дат у закуп, а при том купац има у својини неки од припадака брода, онда би доследно језички тумачено турско правило значило да привилегије које обезбеђују потраживања према купцу неће обухватати и припатке на закупљеном броду, а који, управо, купцу припадају. Вид. Kerim Atamer, Dogu Damar (eds.), *Transport Law in Turkey*, Kluwer Law International, The Netherlands (даље у тексту: *Transport Law in Turkey*), 2013, стр. 70; Турски трговачки законик (енг. *Turkey Commercial Code*), чл. 1321. ст. 2. Супротно је по праву и пракси САД-а. Вид. Т. Ј. Schoenenbaum, нав. дело, стр. 696.

¹⁴² Јасенко Марин, „Правно уређење хипотеке на броду у Републици Хрватској“, *Поморско поредбено право*, Vol. 44, бр. 159/2005, стр. 31.

3.6. Садржина права

3.6.1. Право на продају

У погледу садржине права која пружају, хипотека и привилегије на броду имају заједничку карактеристику својствену заложним правима, да у случају одсуства добровољног намирења, имају могућност да се намире из продајне вредности брода. Међутим, даљих сличности на плану садржине права између ова два института нема.

Наиме, имаоци привилегија на броду могу да намире своја потраживања овим начином обезбеђења, једино путем судске продаје брода, којој најчешће претходи, као употпуњујући институт, привремена мера заустављања брода. Са друге стране, у погледу права која хипотекарни поверилац има приликом намирења, постоје два концепта у савременом праву. Континентални, који инстистира на судској продаји хипотеком обезбеђеног брода и англосаксонски, који хипотекарном повериоцу пружа могућност приватне продаје брода, али и право да узме брод у државину, те своје потраживање намири привредним искоришћавањем брода.¹⁴³

Српски ЗПУП доследно прати континентални концепт намирења хипотеке, те прописује судску продају брода као начин намирења хипотекарног повериоца.¹⁴⁴ Хрватски Поморски законик из 2004. године (који је заменио

¹⁴³ W. Tetley, *нав. дело*, стр. 227; Merchant Shipping Act 1995, sch. 1. sec. 9.

¹⁴⁴ ЗПУП, чл. 237. ст. 1. Овакво решење, у суштини, садржи и Конвенција 1993, предвиђајући да заложни повериоци (привилеговани и хипотекарни) намирују своја потраживања из продајне вредности брода остварене судском продајом. Но, ово решење се може тумачити и другачије ако се има у виду правило из чл. 2. Конвенције 1993, по коме се на сва питања везана за поступак остварења/извршења заложног права примењују правила државе у којој се намирење/извршење спроводи. Ако би конкретна држава у свом праву садржала правило о могућности хипотекарног повериоца да се намири путем приватне продаје брода, онда је дискутабилно да ли би то решење било у оквирима Конвенције 1993. Разлог је тај што Конвенција 1993 допушта примену *lex fori* процедуралних правила, али само под условом да нису у супротности са њеним правилима. Да ли би се приватна продаја брода од стране заложног повериоца могла да тумачи као супротна правилима Конвенције 1993? Одговор зависи од строгости конвенцијског правила о судској продаји брода. Да ли је оно принудне или диспозитивне природе? Одговор је тешко дати, јер

истоимени закон из 1994. године писан по узору на југословенски ЗПУП 1977) предвиђа новину у садржини права хипотекарног повериоца у односу на дотадашње стање. Новина се састоји у томе да хипотекарни поверилац има могућност извансудске (приватне) продаје брода како би намирио своје доспело, а неплаћено потраживање. Тиме долази до приближавања англосаксонском концепту хипотеке на броду (енг. *Ship mortgage*).¹⁴⁵ Дискутабилно је да ли би српски законодавац у будућем периоду требало да уведе приватну продају брода као објекта хипотеке. Разлози против ове могућности су, свакако, у вредности добра какав је брод и, сходно томе, својеврсној „осетљивости“ јавног интереса за бродове, слично оној за непокретности. Такође, иако би хипототекарном повериоцу то представљало могућност, право, он би био у неповољном положају, јер би сносио одговорност за ваљаност поступка вансудске продаје, као што би морао да преузме бригу за намирење нижеранжираних обезбеђених и необезбеђених поверилаца. Са друге стране, можда је српски законодавац путем Закона о хипотеци из 2005. године већ увео вансудско намирење хипотеке на броду, тако што би се правила овог закона сходно примењивала и на хипотеком оптерећене бродове.¹⁴⁶ Основаност оваквог схватања би могла да се састоји у томе што је Закон о хипотеци новији у односу на ЗПУП из 1998. године, који је, у већинском делу истоветан истоименом закону из 1977. године, што упућује на застарелост његових решења. Међутим, то би ипак било *contra legem* тумачење, јер је правило ЗПУП о судској продаји хипотеком оптерећеног брода принудног карактера.

3.6.2. Право на привредно искоришћавање брода

Праву на привредно искоришћавање брода претходи узимање, хипотеком оптерећеног, брода у државину. Ово право је карактеристично за англосаксонски концепт хипотеке по ком хипотекарни поверилац (енг. *mortgagee*) има право да

Конвенција 1993 није изричита у томе да забрањује приватну продају у циљу намирења, а опет са друге стране ни на једном месту не допушта могућност другачијег уговарања намирења из продајне вредности брода (у смислу да и приватним путем може да се прода).

¹⁴⁵ Ј. Марин, „Правно уређење хипотеке на броду у Републици Хрватској“, стр. 23.

¹⁴⁶ Закон о хипотеци (*Сл. гласник РС*, бр. 115/2005, даље у тексту: ЗОХ), чл. 29. и даље.

своју доспелу обезбеђену и неплаћену тражбину, намири привредним искоришћавањем брода.¹⁴⁷ Само узимање брода у државину се може извршити на два начина: преко суда и путем „самопомоћи“. Преко суда се брод узима у државину кроз привремену меру заустављања брода. „Самопомоћ“ се састоји било кроз узимање брода у непосредну државину (постављањем свог капетана на броду), било кроз посредну државину (обавештавањем тренутне посаде на броду о активирању „власничких“ интереса по основу хипотеке на броду). Углавном, последица оба начина узимања брода у државину је та да ће „зараде брода“, цивилни плодови од сада припадати хипотекарном повериоцу.¹⁴⁸

Са друге стране, ималац привилегија на броду нема право да своје потраживање намири привредним искоришћавањем брода. Поставља се питање због чега је то тако. Разлога је неколико. Пре свега, потребно је имати у виду да привилегије иницијално обухватају „зараде брода“, те ће се њихов ималац, у случају принудног намирења кроз судску продају брода, намиривати не само из продајне вредности брода, него и из вредности „зарада брода“ (возарине, закупнине, тегларине итд).¹⁴⁹ Супротно, хипотека на броду не обухвата „зараде брода“, јер је сам смисао овог средства обезбеђења намирења потраживања да омогући дужнику да кроз привредно коришћење ствари лакше изврши своју обавезу. Имајући у виду напред наведене чињенице, било би нелогично да ималац привилегија на броду има право узимања брода у државину (и његовог привредног искоришћавања), јер се његово заложно право, већ, од почетка односи не само на брод, него и на „зараде брода“. Дакле, он једноставно путем предлога суду поводом мере заустављања брода доводи себе у ситуацију да ће своје потраживања намирити како из продајне вредности брода, тако и из „зарада брода“, за разлику од хипотекарног повериоца који се намирује само из продајне вредности брода. Међутим, да ли је предност привилегованог повериоца у односу на хипотекарног заиста таква и толика. Могуће је да се догоди да се брод од

¹⁴⁷ Овакав начин намирења хипотекарног потраживања је могуће установити путем уговора и у српском праву, за разлику од хрватског где се законски претпоставља и где је могуће само супротно уговорити, тј. искључити га. Упор. ЗПУП, чл. 237. ст. 2. и ПЗ 2004, чл. 219.

¹⁴⁸ Meeson, Kimbel, *нав. дело*, стр 378-380.

¹⁴⁹ ЗПУП, чл. 254;

стране власника не искоришћава оптимално или да, пак, власник намерно умањује, па и избегава, могућности потенцијалне веће зараде брода. Наравно, у овом случају је јасно да би заложни поверилац (било хипотекарни, било привилеговани) могао и пре доспелости да тражи намирење своје тражбине. Но, ту престаје свака сличност међу овим заложним повериоцима. Док би хипотекарни поверилац имао право да тражи намирење своје тражбине узимањем брода у државину, те, сада, његовим самосталним и продуктивнијим коришћењем, дотле би привилеговани поверилац имао само право на намирење путем судске продаје брода у ком случају би његово потраживање можда могло да буде непотпуно намирено, јер би предмет његовог принудног намирења била само продајна вредност брода. Значи, он би био ускраћен да сопственим начином пословања привилегијом оптерећеног брода, омогући потпуно намирење свог потраживања у случају када је продајна вредност брода недовољна за потпуно намирење потраживања.

Тиме се долази до другог проблема који се односи на то ком привилегованом повериоцу (ако их је више) дати право да узме брод у државину и да га привредно користи.¹⁵⁰ Као логично решење намеће се да би то право требало дати оном повериоцу који има највиши приоритет у намирењу, а према законом

¹⁵⁰ По англосаксонској концепцији права узимања брода у посед, оно првенствено припада хипотекарном повериоцу чија је хипотека прва регистрована. За њега се сматра да има „власнички интерес“ на броду, а остали ниже рангирани (касније уписани) хипотекарни повериоци имају „подвласнички интерес“ који извлаче и реализују само у оквиру „власничког интереса“. „Власнички интерес“ у овом случају на броду се састоји у правном привиду да је брод од тренутка оптерећености хипотеком у власништву хипотекарног повериоца. Међутим, ово власништво није потпуно и за његову правну судбину кључни тренутак ће бити доспелост обезбеђеног потраживања. Тада ће се власништво на броду наћи на својеврсној клацкалицы између права иницијалног власника (дужника) да поврати потпуно власништво (поступак „*redemption*“) и права хипотекарног повериоца да му одузме могућност повраћаја потпуног власништва (поступак „*forclosure*“). Више вид. Meeson, Kimbel, *нав. дело*, стр. 384. При том, треба имати у виду да, иако, постоји правни привид да је хипотекарни поверилац (енг. *mortgagee*), власник брода, на њега неће падати они терети власништва који се тичу обавеза брода, попут, одговорности за штете од изливања нафте са брода у море коју сноси регистровани власник. Вид. Meeson, Kimbel, *нав. дело*, стр. 353; Светислав Јанковић, „Специфичности имовинске одговорности за штету од изливања/избацивања нафте са брода у воду“, *Право и привреда*, бр. 10-12/2012, стр. 52. и даље.

утврђеним искључујућим разредима (редовима) намирења. Но, тиме се долази на терен правне несигурности. Привилегије на броду су несазнатљива права и коначно се сазнаје да ли постоје и ко су све њихови имаоци тек приликом судског поступка принудне продаје брода. Суд кроз овај поступак позива све повериоце (како обезбеђене, тако и необезбеђене) да пријаве своја потраживања, те се након потврђивања (доказивања) њихових потраживања улази у поступак конкретног намирења. Међутим, тиме се већ одлази далеко од сврхе института узимања брода у државину, јер он представља институт приватног облика намирења потраживања.

3.7. Редослед намирења

3.7.1. Уопште

Редослед намирења повериоца обезбеђеног хипотеком на броду зависи како од постојања привилегија на том истом броду, тако и других хипотека на броду. Управо, због тога, редослед намирења ће се разматрати прво кроз однос са привилегијама, а онда кроз однос са хипотекама на броду. Није сувишно поновити да се важност редоследа намирења састоји у налажењу решења за намирење поверилаца у ситуацији када продајна вредност брода није довољна за њихово потпуно намирење. У том тренутку повериоци постају конкуренти једни другима и потребно је успоставити правно изврстан редослед њиховог намирења.

3.7.2. Однос са привилегијама на броду

Сам концепт привилегија на броду је такав да су то права која имају приоритет у наплати у односу на сва остала потраживања, било необезбеђена, било обезбеђена бродом. При том, без утицаја на приоритетност намирења ових права је време када су настајала друга обезбеђена потраживања. Дакле, без обзира

да ли је хипотека на броду настала пре или после настанка привилегија, привилегије ће имати предност у намирењу из продајне вредности брода.¹⁵¹

Наравно, ово води угрожености интереса хипотекарних поверилаца, у смислу да се постојањем привилегија на броду доводе у позицију да им њихова потраживања неће бити намирена у потпуности. За уочавање овог проблема битна су два тренутка.

Први тренутак је када настаје однос поводом хипотеке на броду, а који се најчешће састоји у финансирању бродовласникове идеје пловидбеног предузетништва. Банка даје кредит бродовласнику, а он пружа обезбеђење враћања овог кредита путем хипотеке на броду. У том, првом, тренутку банка (давалац кредита, хипотекарни поверилац) не зна за постојање привилегија и можда, управо, због тога и пристаје да закључи уговор о кредиту са бродовласником. Супротно, да зна за постојање привилегија на броду, можда не би бродовласнику дала кредит или, у најбољем случају, не би му дала под истим условима.

Други тренутак се односи на ситуацију принудног намирења потраживања. Тада, банка као хипотекарни поверилац очекује да и даље „траје“ први тренутак, односно да је и даље она тај поверилац који ће у потпуности намирити своје потраживање из продајне вредности брода. Међутим, у међувремену између „првог и другог тренутка“ постоји могућност настанка привилегија на броду које ће, у случају недовољне вредности брода за потпуно намирење свих поверилаца, онемогућити хипотекарног повериоца да намири своје потраживања.¹⁵² Ово

¹⁵¹ Hans-Jürgen Puttfarcken, *Seehandelsrecht*, стр. 279.

¹⁵² Можда делује чудно, али ималац хипотеке на броду у градњи је у бољем положају, него ималац хипотеке на броду у пловидби, иако прва хипотека обухвата недовршену ствар, брод у настајању. Бољи положај се огледа у редоследу намирења и неуgroжености од стране привилегованих поверилаца. Наиме, привилегије могу да настану само на броду у пловидби, а не и у градњи, јер су оне институт који је нужно везан за пловидбену активност брода. Зато је ималац хипотеке на броду у градњи у бољем положају у односу на класичног хипотекарног повериоца, јер није угрожен могућношћу настанка привилегија на броду. Вид. Емилио Паллуа, „Стварноправне гаранције за кредите у вези с уговорима о градњи и поправку брода“, *Савјетовање о правним проблемима уговора о грађењу и поправку бродова 2-4. VI 1965*, Реферати I, Ријека, 1965, стр. 79.

правило, које заправо говори о суштини појма привилегија на броду, садрже готово сви закони у свету укључујући и релевантне међународне конвенције.¹⁵³

Поставља се питање због чега је ималац привилегије у погоднијем положају у односу на хипотекарног повериоца, па чак и да је своју хипотеку на броду регистровао пре настанка привилегованог потраживања. Одговор је врло јасан и састоји се у томе што су потраживања обезбеђена привилегијама на броду непосредно и нужно везана за брод и његов пловидбени подухват, док потраживања обезбеђена хипотеком то могу, али не морају да буду, а најчешће и нису. Дакле, привилегована потраживања, односно предмети ових потраживања нужно су повезани са бродом на један од два начина. Први је да су својим предметом допринели очувању или повећању вредности брода, а други је да су претрпели штету која је у непосредној вези са пловидбом брода.

Ако се дубље погледа први начин повезаности привилегованих потраживања са бродом, онда ће оправданост првенственог реда намирења у односу на хипотеком обезбеђена потраживања бити још утемељенија. Привилегована потраживања овог типа доводе до очувања или повећања вредности конкретног брода. Ако се замисле услуге посаде брода или спасавања на отвореном мору, онда се лако долази до закључка да су ове услуге довеле до очувања вредности брода, па и до очувања брода као таквог.¹⁵⁴ У супротном, да ових услуга није било, могуће је да ни брода не би било. Одсуство постојања брода води томе да се ни један поверилац (обезбеђени, необезбеђени) неће моћи да намири из његове продајне вредности из једноставног разлога што брода нема, те нема из чега да се намири. Зато лица која пружају поменуте услуге броду треба да имају повлашћен положај у односу на хипотекарне повериоце, јер она, чинећи услуге „броду“, заправо, чине услуге посредно и хипотекарним повериоцима. Услуга хипотекарним повериоцима се огледа у очувању брода, као имовине, из које ће они моћи да се намире, наравно, под условом да нешто остане од продајне цене брода након намирења хипотекарних поверилаца.

¹⁵³ Конвенција 1993, чл. 5. ст. 1; ЗПУП, чл. 237. ст. 4.

¹⁵⁴ Martin J. Norris, *The Law of Seamen*, The Lawyers Co-operative Publishing Company, New York, 1985, стр. 585.

3.7.3. Међусобни однос хипотекарних поверилаца

3.7.3.1. *Vonumte*

У погледу редоследа намирења између самих, хипотеком на броду, обезбеђених поверилаца чини се да је ситуација прилично јасна. Раније настала хипотека на броду ће имати моћ првенственог и потпуног намирења у односу на касније насталу хипотеку. То у својој последици води односу искључивости који се састоји у томе да ће се ималац касније хипотеке на броду намирити из продајне вредности брода само, ако се ималац раније хипотеке претходно у потпуности намири. У супротном, ако продајна вредност брода не буде довољна за потпуно намирења претходног хипотекарног повериоца, то ће значити искључење било какве могућности намирења за каснијег хипотекарног повериоца.¹⁵⁵

Дакле, кључни критеријум за успостављање редоследа намирења између хипотекарних поверилаца је тренутак настанка хипотеке, односно њеног уписа у Уписник бродова.¹⁵⁶ Међутим, да ли је то једини критеријум спрам кога се прави редослед како ће се намиривати хипотекарни повериоци.

Што се тиче српског права чини се да јесте, јер регистрација права у Уписнику бродова представља кључни и једини критеријум за одређивање међусобног првенства хипотекарних поверилаца. Но, иако строго, овакво решење допушта одређена одступања. Пре свега, за међусобни ред првенства намирења није толико битан тренутак регистрације права, него тренутак пријема предлога уписа права, како би се избегле штетне последице одуговлачења регистрације од стране органа који воде Уписник бродова.¹⁵⁷ Са друге стране, могућа је и својеврсна „резервација хипотеке“ која има значај у томе да се добије место у редоследу потенцијалног намирења хипотека не спрам тренутка настанка потраживања обезбеђеног хипотеком, него спрам тренутка регистрације хипотеке. Дакле, овде се остаје у оквиру правила да хипотека заузима своје место у редоследу намирења у тренутку регистрације, али је одступање учињено у

¹⁵⁵ ЗПУП, чл. 289. у вези са чл. 226. ст. 3.

¹⁵⁶ Merchant Shipping Act 1995, sch. 1. par. 8 (1).

¹⁵⁷ ЗПУП, чл. 287. ст. 1.

одвојености тренутка настанка хипотеке и потраживања које обезбеђује. Заправо, овде прво настаје хипотека, па тек онда потраживање које обезбеђује.¹⁵⁸

3.7.3.2. „Отворена хипотека“

Нешто слично постоји у правима Англосаксонског правног подручја у оквиру института „отворене хипотеке“ (енг. *Open Account Mortgage*). „Отворена хипотека“ се јавља најчешће код тзв. обнављајућих (револвинг) кредита, где корисник кредита у моменту заснивања кредитног односа дозвољава упис на целокупној непокретности (броду) са циљем да тако обезбеди целокупан потенцијални износ кредита, иако у том, првом, тренутку банка даје тек део од могућег износа кредита.¹⁵⁹ Проблем редоследа у наплати се јавља у ситуацији када хипотекарни дужник након узимања кредита од једног лица, касније узме кредит од другог лица, који обезбеди новом хипотеком на истом броду на коме постоји прва хипотека. У чему се, заправо, састоји проблем? Ако би се применио принцип времена настанка (регистрације) хипотеке, онда не би било проблема и једноставно би се дошло до решења да прва хипотека, тј. ранији хипотекарни поверилац има предност у намирењу у односу на каснијег хипотекарног повериоца. Међутим, овде се проблем састоји у томе што потраживање које је обезбеђено ранијом хипотеком, настаје после потраживања које је обезбеђено

¹⁵⁸ Нешто слично у том смислу прописује и ЗОХ, чл. 55. и 56.

¹⁵⁹ Овде се, заправо ради, о одступању од својства акцесорности, везаности, хипотеке за потраживање које обезбеђује, с обзиром да хипотека настаје иако само потраживање још није настало. Слична установа постоји у немачком праву (нем. *Abstrakte Hypothek*) и односи се на ситуацију када бродовласник даје унапред изјаву да сваки будући дуг који буде имао у односу на конкретно лице буде обезбеђен „апстрактном хипотеком“. Вид. Hans-Jürgen Puttfarken, *Seehandelsrecht*, стр. 277. У српском праву је могуће „трговати“ редоследом хипотеке, такође, на апстрактној основи, тј. невезано за тренутак настанка потраживања, тако што касније настало потраживање може да буде обезбеђено ранијом хипотеком, под условом да износ каснијег потраживања не прелази износ ранијег потраживања које је било првобитно обезбеђено хипотеком. Упор. ЗОХ, чл. 55.

каснијом хипотеком. Како би се срж проблема боље уочио, неопходно га је посматрати кроз конкретан пример који следи.

Претпоставимо да 1. априла 2010. године банка П у своје име региструје хипотеку на броду А (чија је вредност 10 милиона динара) на износ од 10 милиона динара, а у тренутку регистрације хипотеке кориснику кредита буде стварно дата сума од 4 милиона динара, са могућношћу да корисник кредита може да узме од банке други кредит у вредности до највише 6 милиона динара ($4+6=10$ колико износи плафон „кредита“). Корисник кредита Ј (власник брода, хипотекарни дужник) 1. септембра 2010. године узме од исте банке П нови нови кредит у износу од 3 милиона динара, који је такође обезбеђен хипотеком на броду А. У међувремену, 1. јула 2010. године лице Ј узме кредит од друге банке, банке Р кредит у износу од 8 милиона динара који обезбеди хипотеком на броду А, региструјући је у тренутку узимања кредита, односно 1. јула. Ако лице Ј као хипотекарни дужник не буде о доспелости вратило своје кредите, онда ће се хипотекарни повериоци намирити из продајне вредности предмета хипотеке, тј. брода. Међутим, како су износи кредита ($4+3$ милиона динара које је дала банка П + 8 милиона динара који је дала банка Р, што је укупно 15 милиона динара) виши од износа (вредности) предмета хипотеке (10 милиона динара), очигледно је да неће моћи оба хипотекарна повериоца да се намире у потпуности, па је неопходно установити редослед њиховог намирења. Ако се доследно примени принцип временског приоритета у регистрацији, онда ће банка П намирити своје потраживање (7 милиона динара) у потпуности из вредности брода, а банка Р, пошто је своју хипотеку регистровала касније, намириће своје потраживање само делимично, односно из остатка продајне вредности брода (3 милиона динара).

Међутим, према прецедентима из Англосаксонске правне традиције, решење се чини другачијим. Наиме, иако је касније регистровала своју хипотеку на броду, банка Р ће моћи да намири своје потраживање (од 1. јула) из вредности брода пре банке П у погледу потраживања (насталог 1. септембра), које је настало после потраживања банке Р. Дакле, у оваквим случајевима није толико релевантан тренутак регистрације хипотеке, колико тренутак настанка потраживања

обезбеђеног хипотеком.¹⁶⁰ Оправданост оваквом ставу се налази у чињеници да је хипотека на броду сазнатљиво право и да је раније регистровани хипотекарни поверилац могао да се претрагом Уписника брода обавести о постојању касније хипотеке на истом броду, те да се претпоставља да је давањем кредита, у том случају, прећутно прихватио да се намири после повериоца који је уписао хипотеку након његове првобитне хипотеке.¹⁶¹ Овакво становиште има своју неспорну примену у случају када прва банка (кредитор) није имала обавезу давања другог кредита покривеног истом хипотеком, док је споран случај када је она ту обавезу имала.¹⁶²

Међутим, супротно правило садржи енглески *Merchant Shipping Act 1995*, који омогућава дејство „резервацији хипотеке“ на броду на начин да она производи дејство за све касније износе који се под њу сврставају, а од тренутка уписа обавештења о „резервацији хипотеке“.¹⁶³ Примењено на конкретни поменути случај, то би значило да би банка П имала приоритет у принудном намирењу у односу на банку Р. Основ оваквог закључка би била чињеница да је банка П раније регистровала своју хипотеку на броду, иако је један део њеног потраживања настао касније у односу на потраживање банке Р.

¹⁶⁰ Вид. W. Tetley, *нав. дело*, стр. 229-232; Meeson, Kimbel, *нав. дело*, стр. 233. (случај *Hopkinson v. Rolt -1861*).

¹⁶¹ Meeson, Kimbel, *нав. дело*, стр. 233 (мишљење од *Lord Chelmsford-a*).

¹⁶² W. Tetley, *нав. дело*, стр. 230.

¹⁶³ *Merchant Shipping Act 1995*, sch. 1. par. 8 (2). Но, без обзира ко је облигационоправни дужник потраживања по основу зарада, привилегије оптерећују онај брод на коме су запослени пружили услуге (чинидбе) свога рада. Тако, ако је купац брода закључио уговор о раду са поморцима, онда је он дужник (облигационоправни) њихових зарада. Међутим, привилегијама је оптерећен и закупљени брод, тј. онај коме су услуге рада пружене, иако се бродовласник не налази у правном односу са запосленима на броду. Наравно, није спорно да бродовласник има право на накнаду штете од купца, као личног дужника привилегованих поверилаца у случају принудне продаје брода. Вид. Leonard A Jones, *A Treatise of the Law of Liens: Common Law, Statutory, Equitable and Maritime*, Vol 2, The Riverside Press, Cambridge, Boston, 1891, стр. 612 и 614.

ВРСТЕ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

1. Привилегије запослених на броду

1.1. Опште карактеристике

Потраживања запослених лица на броду су, а у вези са њиховим радним односом, обезбеђена привилегијама на броду.¹⁶⁴ При том, чини се да радно ангажована лица своје право на привилегију на броду извлаче из две правне везе (односа): односа са послодавцем (било да је он власник или невластник брода) и односа према самом броду, који представља кључни елемент за стварноправно оптерећивање брода, иначе, облигационим правом запосленог на зараду.¹⁶⁵ Те привилегије на броду имају све опште карактеристике класичних привилегија на броду, на које имају право и друга законом овлашћена лица. Међутим, привилегије запослених лица на броду се одликују још неким додатним особинама које их чине, на неки начин, „привилегијама у оквиру привилегија“. То додатне особине се односе не толико на првенствени редослед намерења у односу на остале привилегије, колико на особине веће заштићености, па и веће везаности за оптерећени брод.¹⁶⁶ Наиме, бродовласник не може ослободити брод ове врсте

¹⁶⁴ Кодекс тргованог мореплаваня Росийској Федерациј (Росийској газета, N. 85-86/1999, даље у тексту: КТМ РФ), пар. 367. ст. 1. тач. 1.

¹⁶⁵ W. Tetley, нав. дело, стр. 115.

¹⁶⁶ Бродар (послодавац помораца) је обавезан да исплати зараде запосленима на броду. Штавише, он је, чак, по праву САД-а дужан да позајми новац, како би им исплатио зараде. Но, у сваком случају, ако не буде у стању да исплати зараде запосленима на броду, оне ће оптеретити брод привилегијом која ће имати предност у намерењу не само у односу на необезбеђена потраживања, него и у односу на обезбеђена, и то како хипотекама, тако и другим врстама привилегија на броду. Вид. Paul Macarius Hebert, „The Origin and Nature of Maritime Liens“, *Tulane Law Review*, Vol. 4, 1929, стр. 393.

привилегија, оснивањем фонда ограничене одговорности, чиме га би редовно ослободио од осталих врста привилегија, попут потраживања из накнада штета, спасавања и снабдевања брода.¹⁶⁷

Са друге стране, запослени на броду имају предност при намирењу потраживања по основу спасавања, а која су обезбеђена привилегијама на (спасеном) броду. Предност се састоји у томе да ће они имати првенство у намирењу у односу на самог бродара брода спасиоца из узгредности брода по основу награде за спасавање. Практично, узгредношћу брода ће се сматрати само онај део награде за спасавање који остане након намирења потраживања запослених на броду спасиоцу.¹⁶⁸ Тек након тога, тај остатак ће бити сматран узгредношћу брода и моћи ће да служи да се из њега намире и остали имаоци привилегија.

Такође, једна од особина повлашћеног положаја запослених на броду је да се њихова потраживања не „штите“ само привилегијама на броду, него и радноправним правилима, што општим, а што посебно намењеним запосленима у пловидбеној делатности. Тако је у оквиру Међународне организације рада донет већи број правила у оквиру различитих правних облика (конвенције, препоруке, смернице, мишљења), којима је првенствени циљ заштита запослених на броду. Посебно се штите њихова економска права, права на разне накнаде по основу радног односа, а која су, при том „заштићена“ и привилегијама на броду. Чини се занимљивим да у оквиру саме Међународне организације рада, али и саме Европске уније, влада мишљење да привилегије на броду нису довољно средство обезбеђења економских права запослених на броду. Недовољност обезбеђујућег својства привилегија на броду се састоји у томе да намирење привилегија подразумева пролажење кроз судски поступак који уме да потраје.¹⁶⁹ При том,

¹⁶⁷ Вид. ЗПУП, чл. 268. ст. 1. тач. 5.

¹⁶⁸ ЗПУП, чл. 260. ст. 1. тач. 3. Српски ЗПУП је нејасан у погледу тога да ли ово право запослених постоји само за поморски брод или и за брод унутрашње пловидбе. Тумачећи језички правило из чл. 264. ст. 1. тач. 3. испада да чланови посаде брода спасиоца унутрашње пловидбе немају предност у намирењу из награде за спасавање, а у односу на бродара спасиоца и друге пловидбене повериоце.

¹⁶⁹ Управо, у мери у којој економска права запослених на броду нису заштићена Конвенцијом 1993, она се штите путем Конвенције Међународне организације рада о правима помораца. Вид.

права запослених (било које врсте, а посебно на броду) захтевају хитност у свом остварењу, јер практично условљавају егзистенцију запослених и њихових породица.¹⁷⁰ Зато се предлаже и уводи на нивоу међународних конвенција правило о установљењу гарантног фонда из кога би се зараде и друга примања запослених на броду исплаћивали одмах по доспелости (а неисплати од стране послодавца).¹⁷¹ Руководиоци гарантног фонда би се, потом, суброгирали у права запослених за исплаћене износе и имали би привилегију на броду по том основу.

1.2. Овлашћена лица

Због природе запослења у пловидбеној делатности, веома је важно одредити која се лица сматрају овлашћеним на привилегије на броду. Ово је нарочито важно због правне сигурности и карактера привилегија на броду као првенствених права чије намирење, у случају недовољне вредности брода, искључује из намирења друга потраживања (па и привилегијама обезбеђена).

Конвенција Међународне организације рада о правима помораца (енг. *Maritime Labour Convention 2006*, даље у тексту: Конвенција МОП 2006), Guideline В 2.2.2.4 (i); Iliana Christodoulou-Varotsi, Dmitry A. Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, Berlin, 2008, стр. 760.

¹⁷⁰ Чини се противречним да се привилегована права посаде и заповедника штите на начин да ове врсте привилегија не престају да оптерећују брод упркос оснивању фонда ограничене одговорности од стране бродовласника. Противречност се састоји у томе што се оснивањем фонда остала, привилегована потраживања могу одмах да намире из средстава фонда, док потраживања по основу рада на броду могу да се остварују само према продајној вредности брода. Дакле, не и према фонду ограничене одговорности. Премда је јасно да оснивањем фонда ограничене одговорности запослени на броду могу добити мањи износ, чини се ипак да је требало појачати заштиту запослених кроз исплату из фонда, али у износу колико би спрам продајне вредности брода (тј. да се фингира износ добијен судском продајом брода) добили.

¹⁷¹ Директива о заштити запослених за случај стечаја послодавца (*Council Directive 80/987/EEC of 20 October 1980 on the protection of employees in the event of the insolvency of their employer* са допунама из 2002. године у виду *Directive 2002/74/EC of The European Parliament and of the Council*), чл. 3. и 4.

1.2.1. Члан посаде

Како ЗПУП регулише, привилегију на броду имају заповедник и остали чланови посаде у погледу потраживања из радног односа.¹⁷² Чланом посаде се сматра лице које је укрцано на брод и које је уписано у попис посаде.¹⁷³ Према се чини веома јасним и одређеним, ово решење ипак оставља нека питања отвореним. Пре свега, да ли се на овај начин из статуса лица запослених на броду искључују лица која су у фактичком радном односу, тј. која нису закључила уговор о раду и која нису уписана у попис посаде. И супротно, ако су уписана у попис посаде, али заиста нису закључила уговор о раду. Ако би се дословно, језички тумачило, дошло би се до закључка да су овлашћена лица само она која су уписана у попис посаде без обзира да ли су закључила уговор о раду.¹⁷⁴ Чини се да би статус поморца таквим лицима, ипак, требало признати, с обзиром да и Конвенција МОР 2006 на сличан начин квалификује члана посада (поморца, енг. *seafarer*), не тражећи, чак, изричито да се ради само о лицу уписаном у попис

¹⁷² ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 2.

¹⁷³ ЗПУП, чл. 133. Исто решење има и хрватско право које се допуњује одредбом обавезе закључења уговора о раду у писаној форми када је брод намењен међународној пловидби, чиме се у овим случајевима искључује могућност заснивања фактичког радног односа. Вид. Поморски законик (*Народне новине*, бр. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, даље у тексту: ПЗ 2004), чл. 125. ст. 1. и 2.

¹⁷⁴ Фактички радни однос у позитивним правима, у принципу, као установа ишчежава. Међутим, чињинца да је једно лице *радило*, а да није закључило *уговор о раду*, не значи да оно нема ни једно право по основу таквог, извршеног, рада. Такво лице ће, свакако, имати право на накнаду у вези са обављеним радом, као и одређена права у вези са заштитом здравља и безбедности на раду. Вид. Бранко Лубарда, *Радно право – Расправа о достојанству на раду и совјалном дијалогу*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012, стр. 333. Поморце у овом смислу би требало нарочито више штитити из разлога што се њихово радно време (као и одмор након тога) своде на боравак на броду, што указује на немогућност да се са успехом жале на услове рада (па и на незакључење уговора о раду) све време док је брод у пловидби. Управо, из тог разлога рок „застарелости“ привилегија на броду по основу зарада почиње да тече тек када брод уплови у укрцајну луку, односно када су поморци у могућности да пред судом заштите своја права. Вид. Конвенција 1993, чл. 9. ст. 2. тач. а).

посаде.¹⁷⁵ Постоје аутори који, сходно правној култури и регулативи којој припадају, чланом посаде сматрају лице које ради било који посао на броду, а да доприноси могућности испуњења циља конкретног брода у пловидби.¹⁷⁶ За разлику од дефиниције члана посаде из српског права која је по свом карактеру затворена, ова се дефиниција чини отвореном у смислу да омогућава суду да тумачењем дође до правог појма члана посаде. Тако би се чланом посаде могло да сматра лице које није изричито као такво означено, али својим радом доприноси остварењу циља брода у пловидби.¹⁷⁷ Међутим, можда дефиницију члана посаде не би требало држати отвореном у смислу да се таквим лицем може сматрати и неко друго лице које није изричито у дефиницији поменуто. Ово из разлога што је веома јасно одређено да лица која се укрцавају на брод морају да имају документ који потврђује њихову оспособљеност да могу да раде на броду.¹⁷⁸

¹⁷⁵ По Конвенцији МОР 2006 (*Maritime Workers Convention*, ILO, 2006), поморцем (чланом посаде, прим. ауг. СЈ) се сматра лице које је запослено на броду или на било који други начин ангажовано на броду у било ком статусу, ако обавља послове на броду везане за његову пловидбу. Вид. Конвенција МОР 2006, чл. 2. ст. 1. тач. f.

¹⁷⁶ Martin J. Norris, *The Law of Seamen*, 4th edition, Vol. 1, LCP BW, New York, 1985, стр. 583. Ради извесности у одређивању ко се сматра чланом посаде, предлаже се тест кроз који би одређено лице требало да прође: 1) да ли је брод у пловидби. 2) да ли су услуге тог лица пловидбеног карактера и 3) да ли је то лице на броду искључиво из разлога да би пружало услуге броду у пловидби. Исто, стр. 584.

¹⁷⁷ Штавише, размишљајући на овакав начин, у појам члана посаде су укључена и лица попут куvara на броду, лекара, конобара, собара, механичара и друга лица ако је првенствени циљ вршења њихових услуга олакшавање пловидбе брода. Вид. Thomas J. Schoenenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, стр. 379.

¹⁷⁸ Закон о државној припадности и упису пловила (*Сл. гласник*, бр. 10/13, у даљем тексту: Закон о упису), чл. 54. Исто и хрватско право према коме се захтева поседовање поморске књижице при укрцавању на брод, а која је доказ о способности члана посаде у погледу пружања услуга броду у пловидби. Вид. ПЗ 2004, чл. 137.

1.2.2. Заповедник

Заповедник је лице које има овлашћења на непосредно управљање бродом. Он је представник бродара на броду, али не само то. Он је и представник државе у чији регистар је брод уписан, те има, сходно томе, и јавноправна овлашћења. Према је неспорно да и заповедник и чланови посаде имају привилегију на броду за намирење потраживања проистеклих на основу радног односа везаног за тај брод, спорна је оправданост овог статуса заповедника.¹⁷⁹ Наиме, поједини аутори сматрају да, ипак, преовладавају аргументи против става да заповедник треба да има привилегију на броду по основу својих потраживања. Пре свега, заповедник није обичан члан посаде, него је лице именовано од стране бродара (најчешће привредног друштва) и по основу тога, могло би се сматрати својеврсним заступником бродара, па и једним од директора привредног друштва које представља бродара. Имајући овакву позицију у виду, заповедник се удаљава од радноправног статуса и приближава фидуцијарном односу према бродару.¹⁸⁰ Он је дужан да ради у интересу бродара (привредног друштва). Због тога би се вршење права по основу привилегије на броду сматрало кршењем те дужности, јер, практично, испада да када бродар очекује да заповедник буде на његовој страни, да заштити његов брод, заповедник креће „против брода“ намирујући своје привилегијом обезбеђено потраживање.¹⁸¹ Посматрано на овај начин, може се закључити да заповедник обавља своју дужност више у интересу бродара (компаније која га је именovala), па и саме државе којој конкретни брод припада, него у интересу самог брода. Он представља спону између бродара и државе са једне стране и брода и посаде са друге стране и није толико везан за чинидбу броду, колико је везан за чинидбу свом бродару и држави.

Историјски се сматрало да заповедник у погледу наплате својих потраживања према бродару има бољи положај и зато што је бродар преко њега наплаћивао превознину. Погоднији положај у односу на обичног члана посаде се

¹⁷⁹ Конвенција 1993, чл. 4. ст. тач. а; ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 2.; ПЗ 2004, чл. 241. ст. 1. тач. 1. Истоветно је решење у праву САД-а. Вид. U.S. Code 46, sec. 11112.

¹⁸⁰ ЗПУП, чл. 159.

¹⁸¹ M. J. Norris, *нав. дело*, стр. 589.

састојао у томе да је заповедник, наплативши возарину у име и за рачун бродара, могао да је задржи као притисак на бродара да му исплати његова потраживања. Овакав вид предности заповедника у савременом транспорту, ипак, слаби, јер се плаћања међу компанијама врше неготовинским путем. Међутим, заповеднику и даље остаје могућност да не преда робу примаоцу, ако би посумњао да му бродар неће намирити његово потраживање, што је, опет, својеврстан притисак на бродара.

1.2.3. Остала овлашћена лица

Категорија „осталих овлашћених лица“ је у законима и међународним конвенцијама непостојећа, јер се као лица овлашћена на ову врсту привилегија на броду сматрају само заповедник и чланови посаде. Но, постоје лица која својим услугама „помажу“ брод у својој пловидби ако не више, а оно бар једнако као чланови посаде и заповедник. Пре свих, ту се могу сврстати стивадори (енг. *stevedores, longshoremen*), тј. лица која укрцавају и искрцавају терет на/са брода. Језички тумачећи конвенцију и закон по којима само заповедник и чланови посаде имају ову врсту привилегија на броду, јасно се закључује да међу ова лица не спадају и стивадори. Међутим, јасноћа закључка опада ако се претпостави да су стивадори лица која су запослена код бродара, на исти начин као што су то и чланови посаде, који имају статус овлашћених лица на привилегије.¹⁸² Тако би се могао прихватити став да стивадори имају привилегије на оном броду на коме су робу укрцавали или искрцавали. Но, ако би им се тим путем признао статус привилегованих поверилаца, онда би се отишло у другу крајност, а та је да би стивадори имали привилегију на сваком броду у који су укрцавали робу. Такође, неоправдано је поистовећивати статус стивадора са члановима посаде и из разлога што стивадори своје услуге пружају на копну и евентулно кратак период „у води“, за разлику од чланова посаде и заповедника који своје услуге пружају броду који је претежно у пловидби. При том, треба имати у виду да је заједничка

¹⁸² М. Ј. Norris, *нав. дело*, стр. 591.

карактеристика свих потраживања обезбеђених привилегијама на броду, управо, та да су настала у времену док је брод био у пловидби.

Са друге стране постоје лица, која исто као и стивадори, своје услуге пружају са копна, али чији је положај, донекле различит од стивадора. Ради се о бродочуварима (енг. *watchman*), чији се посао састоји у чувању брода док је ван пловидбе. Заједничко са стивадорима је да не пружају услуге у пловидби. Но, разлика међу њима је знатна и тиче се тога да су услуге бродочувара више везане и „окренуте“ броду, него услуге стивадора, које су више окренуте ка бродару и кориснику превоза. То се посебно односи на случајеве када су бродочувари, у ствари, спасавали брод, иако је био ван пловидбе, а услед, на пример, олујног невремена које је претило, да јаким ударима ветра, потопи брод у луци, оборивши га.¹⁸³

Да ли ће се у оваквим конкретним случајевима сматрати да постоје привилегије на броду у корист поменутих лица, дискутабилно је и зависно од тренутног расположења суда. Међутим, управо због тога би требало радити на тачној одређености овлашћених лица, односно на дефиницији која би у себи обухватала и позитивну и негативну компоненту одређености. Дакле, тачно би се наводила лица која имају привилегије на броду и она која немају, не остављајући ширину да се путем разлога супротности долази до пуног садржаја норме. У сваком случају, чини се да би овим лицима требало дати привилегију на броду када је њихова услуга суштински допринела очувању брода.

1.3. Обухват привилегија

1.3.1. Потраживања

Потраживања се односе на оне износе на које имају право овлашћена лица (запослена) по основу рада на броду. Потребно је прецизно одредити која су све потраживања обухваћена привилегијом на броду, а по основу радног односа. Свакако, зарада је неспорна као потраживање које је обезбеђено привилегијом. Но, да ли су остала потраживања обезбеђена и која би то све била потраживања.

¹⁸³ М. Ј. Norris, *нав. дело*, стр. 590.

Док је српско право у том погледу неодређено и уопштеном формулацијом прописује да су „потраживања из радног односа на броду“ обезбеђена привилегијама, дотле је Конвенција 1993 донекле нешто одређенија.¹⁸⁴ У њој се као обезбеђена потраживања помињу изричито зараде и друга потраживања из радног односа. При том, као нека од „других потраживања“ су поменути трошкови повратка члана посаде у луку укрцаја (даље: трошкови повратка) и доприноси за социјално осигурање (даље: социјални доприноси).¹⁸⁵

1.3.2. Зарада

Под термином зарада у смислу потраживања које је обезбеђеном привилегијом на броду се неће сматрати зарада како је Закон о раду регулише (као потраживање које обухвата поред зараде у ужем смислу и социјалне доприносе те друге обавезе послодавца), него само као зарада у ужем смислу за обављени рад и време проведено на раду (у овом случају на броду).¹⁸⁶ У овом одељку се појам зараде поједностављује како би се могли лакше уочити и решити проблеми везани за однос зараде и привилегија на броду. Наиме, која „зарада“ је обезбеђена привилегијама на броду?

Неспорно је да је то доспела зарада за извршен рад. Но, да ли зарада у овом смислу обухвата и неке друге накнаде, а које нису непосредна противчинидба за извршени рад. На пример, српско пловидбено право предвиђа да запослени на броду има право на зараду и ако је брод на коме је радио доживео бродолом, и то најмање за два месеца од тренутка бродолома.¹⁸⁷ Поставља се

¹⁸⁴ ЗПУП, чл. 252. ст. тач. 2.

¹⁸⁵ Конвенција 1993, чл. 4. ст. 1. тач. а. За разлику од Конвенције 1993, Конвенција 1967 и Конвенција 1926 су на општији начин предвиђале која потраживања из радног односа су обезбеђена привилегијама, тј. оне нису изричито помињале трошкове повратка и социјалног осигурања. Вид. Конвенција 1926, чл. 2. ст. 1. тач. 2; Конвенција 1967, чл. 4. ст. 1. тач. (i).

¹⁸⁶ ЗОР, чл. 105.

¹⁸⁷ ЗПУП, чл. 148. ст. 2. Истоветно правило садржи и право Кипра. Вид. Dierdre Fitzpatrick, Michael Anderson, *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, Oxford, 2004, стр. 294. Наравно, треба имати у виду да је постојање привилегија на броду од мале користи, с обзиром да бродоломом нестаје и објект привилегија.

питање да ли је и ова двомесечна „зарада“ обезбеђена привилегијама на броду. Тумачећи језички, требало би да јесте, али тумачећи циљно, суштински, долази се у сумњу. Сумња је подстакнута чињеницом да се остварење зараде запосленог на броду може остваривати кроз два правна односа, два права: облигационог (према послодавцу – бродару) и стварног права (према броду, тј. бродовласнику, ако је различито лице од бродара). Стварно право постаје актуелно када је предмет рада, услуга пружена броду. Наравно, услуга се не пружа броду, него бродару који од ње има економске користи, али у овом случају значи да та услуга треба да буде пружена бродару, али на броду и у вези са његовом пловидбом. Супротно, када запослени није пружио услугу „рада“ на броду, он неће имати право на привилегију на броду, без обзира на чињеницу (не)оправданости непружања те услуге. У питању је тзв. теорија учинка (енг. *executory contract doctrine*) по којој брод може бити оптерећен само поводом стварно пружене услугу њему, али не и по основу оне која је требала да се пружи, али није.¹⁸⁸

Решење овог питања није једноставно постићи посматрајући изоловано зараде и привилегије на броду. Наиме, ако је правилима пловидбеног права предвиђено да ће запослени на броду имати право на зараду и за период када није

¹⁸⁸ Теорија учинка има широку примену и односи се не само на привилегије запослених на броду, него и на привилегије по основу спасавања. Вид. W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, стр. 116-117. Штавише, по овој теорији би могло да се дође до одговора и на питање да ли привилегије на броду обезбеђују и потраживања по основу казних зарада (енг. *penalty wages*), ако су предвиђене законом или уговором о раду. Наиме, казнене зараде имају за циљ да могућношћу њиховог дуговања/плаћања упозоре послодавце да на време исплаћују зараду. Питање да ли су и казнене зараде обезбеђене привилегијама на броду, зависи од природе ових „зарада“. Наиме, оне се својим „предметом“ (а то је у ствари само протек времена у току кога основна зарада није плаћена) односе само на послодавца, а не и на брод. Оправданост привилегија по основу зарада и њихова приоритетност у оквиру самих привилегија се доказује тиме да су зараде последица рада на броду, те да се са бродом можда не би окончао пловидбени подухват, да није било тог рада. Због тога постоје аргументи против тога да се казнене зараде обезбеђују са привилегијама на броду, јер оне не доприносе броду ни на који начин. Чини се да би чланови посаде могли сами да намире своје потраживање за основну зараду, тако што би захтевали принудно заустављање и продају брода. Са друге стране, постоје аргументи у прилог томе да казнене зараде треба да су обезбеђене привилегијама на броду. О томе више вид. Erin M. Bruce, „Conflicting Protection: The Maritime Lien for Wages and Double Penalty Wages in *Governor & Company of the Bank of Scotland v. Sabay*“, *Tulane Law Review*, Vol. 75, 2001, стр. 1812. и даље.

активно пружао услуге „рада“ броду, онда нема разлога да се и ова „незарађена“ зарада обезбеди привилегијама на броду.¹⁸⁹ Супротно, ако је правилима пловидбеног права предвиђено да запослени на броду има право само на „зарађену“ зараду, тј. извршени рад, онда следи да се под зарадом неће сматрати евентуалне накнаде које се запосленом пружају за случај социјалне сигурности.¹⁹⁰

Веома је тешко одредити се да ли би запослени требало да има привилегију на броду и за време када није пружао услуге свога рада. У претходном одељку, где је било речи о бродочуварима, закључак је да би они требали да имају привилегију на броду само ако су суштински допринели његовом очувању. Дакле, принцип је био да само активни допринос који је стварно „помогао“ броду треба да буде обезбеђен привилегијом. Истоветно размишљање би требало заузети и код награде за спасавања. Међутим, када је у питању зарада, чини се да би требало применити другачији приступ. Наиме, за разлику од бродочувара и спасилаца који само изузетно долазе у додир са конкретним бродом, запосленима је то редовна појава. Они, свакодневно пружају услуге на броду, живећи на њему и не би требало да се подводе под исти критеријум у погледу привилегија као лица која му спорадично пружају услуге. На неки начин, на услуге запослених би требало применити принципе из обавеза средстава, а на остала (незапослена) лица, принципе из обавеза резултата.

¹⁸⁹ У том смислу српско право у погледу двомесечних зарада након што је брод доживео бродолом. Вид. ЗПУП, чл. 148. ст. 2.

¹⁹⁰ Управо о томе постоји правило у америчком пловидбеном праву по коме запослени на броду неће имати право на зараду ако је његов ангажман на броду престао услед бродолома, а пре истека времена на које је уговор о раду закључен (и сходно њему договорена зарада). „(,)the seaman is entitled to wages for the period of time actually served.(...)”. Вид. 46 U.S. Code sect. 103131 (b).

1.3.3. Трошкови повратка и социјални трошкови

Трошкови повратка и социјални доприноси се чине у корист овлашћеног лица (члана посаде, заповедника), тако што најчешће оно само не плаћа непосредно те трошкове, него то чине друга лица уместо њега. Трошкове повратка (ако их не плати бродар) сnose лица која су надлежна да му у том смислу помогну зависно од тренутка и положаја члана посаде.¹⁹¹ То може да буде конзуларно или дипломатско представништво (ако је лице у иностранству) или лучка, односно капетанија пристаништа (ако се налази у својој земљи).¹⁹² У конкретном случају је важно нагласити да ова лица подnose трошкове повратка у корист члана посаде, а на терет бродара. Шта то, заправо, значи са становишта привилегија на броду? Чини се да ова лица која сnose трошкове повратка имају за износ овог трошка потраживање накнаде према бродару, које је обезбеђено привилегијом на броду, и то привилегијом исте врсте и обима какву имају запослени на броду. Управо, право на накнаду ових трошкова иницијално припада запосленима, само што су их у конкретном случају сносила друга лица која се суброгирају на место запослених на броду, а у погледу права према бродару, тј. прецизније броду. Једноставно речено, право на трошкове повратка које су запослени имали према бродару је намирено од стране других лица, али то право и даље постоји, само је сада код исплатилаца у корист запослених. Заједно са тим правом су прешле и привилегије на броду, као зависно право, те се бродару и броду поводом њих не обраћају више запослени, него поменута лица која су их поднела.

Слична ситуација је са доприносима за социјално осигурање који обухватају доприносе за здравствено, пензионо и осигурање за случај незапослености. Дужник ових доприноса је иницијално запослено лице, али оно их не плаћа непосредно, него то уместо њих ради послодавац (бродар). Ако

¹⁹¹ Трошкови повратка (енг. *repatriation*) обухватају трошкове превоза (укључујући и превоз пртљага), смештаја и хране до доласка у место повратка, одређене мање своте новца које ће запослени са брода имати уз себе, као и трошкове медицинских услуга ако буду потребне у међувремену. Више о томе вид. D. Fitzpatrick, M. Anderson, *нав. дело*, стр. 78.

¹⁹² ЗПУП, чл. 142. ст. 2.

послодавац/бродар према њему то не би учинио, онда би запослени/члан посаде имао према њему потраживање које је обезбеђено привилегијом на његовом броду.¹⁹³ Међутим, ако је у питању систем општег социјалног осигурања (какав је, на пример, у Србији, али не и у САД), онда би запослени свакако добио услуге социјалног осигурања.¹⁹⁴ У том случају, потраживање запосленог у вези са доприносима према послодавцу би прешло на организацију социјалног осигурања, која би, суброгиравши се у личност запосленог, стекла и привилегије запосленог на броду на коме је радио.¹⁹⁵

1.3.4. Остала потраживања из радног односа

У остала потраживања из радног односа се сврставају право на отпремнину, накнаду за додатни рад, прековремени рад, боловање, плаћена одсуства, годишњи одмор итд.¹⁹⁶ Ово су права која произлазе из радног односа и сходно томе, запослени (члан посаде) би требало да имају привилегију на броду по основу ових потраживања. Штавише, правилима Конвенције 1926 сва потраживања из радног односа су била обезбеђена привилегијама на броду, што је уопштеном формулацијом остављало дефиницију о обезбеђеним зарадама отвореном у смислу која потраживања запослени конкретно има.¹⁹⁷

¹⁹³ До закључка да запослени има привилегију на броду и по основу доприноса за социјално осигурање долази се тумачењем и повезивањем ЗПУП и Закона о раду. Наиме, по српском пловидбеном праву привилегованим потраживањима из радног односа се сматрају потраживања по основу зарада. Сама зарада, по српском радном праву, садржи поред накнаде за обављени рад и време проведено на раду и накнаде за порезе и доприносе који се плаћају из зараде. Упор. ЗПУП, чл. 257. и Закон о раду (*Сл. гласник РС*, бр. 24/2005, 61/2005, 54/2009 и 32/2013, даље у тексту: ЗОР), чл. 105.

¹⁹⁴ У САД-у потраживања за доприносе за социјално осигурање нису обезбеђена привилегијама. Један од разлога је и тај што се доприноси за социјално осигурање не могу претворити у новчану престацију тражљиву од стране самог запосленог. Вид. Т. J. Schoenenbaum, *нав. дело*, стр. 687.

¹⁹⁵ W. Tetley, *нав. дело*, стр. 108, 111.

¹⁹⁶ За упоредноправна решења вид. D. Fitzpatrick, M. Anderson, *нав. дело*, стр. 295, 371, 396, 447. У прилог томе да су привилегијама на броду обезбеђена и остала потраживања из радног односа вид. К. Atamer, *Transport Law in Turkey*, стр. 104.

¹⁹⁷ Конвенција 1926, чл. 2. ст. 1. тач. 2.

1.4. Имовина на коју се привилегије примењују

Привилегије на броду по основу потраживања из радног односа имају сличан, ако не и истоветан обухват у погледу имовине, као и остале врсте привилегија. Оне се протежу на брод (његове припатке и узгредности) и возарину. Дискутабилно је да ли се протежу на терет који се превози.

У погледу возарине, привилегије по основу радног односа се протежу само на оне возарине које су настале за време радног односа на конкретном броду.¹⁹⁸ Ово правило може да створи забуну у будућности ако се прихвати Конвенција 1999 о заустављању бродова, по којој се привилегована потраживања могу да намире не само из брода поводом кога су конкретно настала, него и из „сестринског“ брода.¹⁹⁹ У овом случају забуна би се састојала у возарини коју обухватају привилегије по основу радног односа. Да ли би то била возарина старог брода (поводом кога су привилегије настале) или сестринског брода? Чини се да би решење могло да буде да се обухвата возарина сестринског брода, али само у износу возарине које је стечена на старом (иницијалном) броду.

Потребно је истаћи да привилеговано потраживање по основу радног односа не зависи од бродаровог стицања права на возарину. Иако је рад запослених на броду један од кључних елемената за „зараду“ возарине, запослени ће имати право на своју зараду (и сходно томе као обезбеђење привилегију на броду) упркос томе што бродар није остварио право на возарину. Дакле, зараде посаде и привилегије по основу њих су независне у свом настанку и опстанку у

¹⁹⁸ ЗПУП, чл. 263. ст. 2. и 3. Са друге стране, дискутабилно је на које се узгредности привилегије по основу зарада односе. Да ли само на оне које су настале за време радног односа или на све узгредности брода (укључујући и оне пре заснивања радног односа)? Изричито је регулисано да се привилегије по основу спасавања, заједничке хаварије, бродоснабдевања и штета лучким објектима протежу само на оне узгредности брода које су настале после настанка наведених привилегованих потраживања. Да ли ово правило тумачити да се несврставањем у ову групу привилегије по основу радног односа протежу на све узгредности брода, па и оне настале пре заснивања радног односа? Одговор се чини потврдим из разлога што су узгредности брода различите од возарине у том смислу што је члан посаде активно ангажован у настанку и остваривању бродаревог права на возарину, за разлику од узгредности брода.

¹⁹⁹ Конвенција 1999, чл. 3. ст. 2.

односу на возарину.²⁰⁰ Може се само поставити питање да ли ће запослени на броду имати право да своје привилеговано потраживање протегну и на претпостављену, изгубљену возарину, ако би за њен губитак крив био бродар. Ово питање ће добити пуну тежину са применом правила Конвенције 1999 по којој се може зауставити и сестрински брод по основу привилегија. Тада би се отворила могућност да се привилегије са претходног брода протегну и на сестрински, али и на возарину сестринског брода, а у износу у ком је изгубљена возарина на иницијалном броду.

На крају, потребно је указати на специфичност права запослених на терету који се превози. Наиме, привилегије по основу радног односа се не односе на терет који се превози. Међутим, терет је предмет правног посла превоза чијим успешним извршењем бродар стиче право на возарину, а на коју се протежу привилегије запослених. У случају када је терет успешно превезен, а да није плаћена возарина, бродар има право га задржи до тренутка плаћања возарине, а у крајњем случају и да га прода.²⁰¹ Запослени на броду имају посредан интерес на терету, а „посредник“ је, управо, возарина на коју се њихове привилегије протежу.²⁰² Зато ће они имати једнако право да задрже терет и не предају га кориснику превоза, ако није платио возарину. У супротном, безусловном предајом терета, они ће изгубити за бродара возарину, а за себе још једну имовинску јединицу на коју су њихове привилегије могле да се протегну.

1.5. Остварење привилегија на броду

1.5.1. Уопште

Привилегије на броду које обезбеђују потраживања из радног односа трају највише годину дана за потраживања стечена на поморском броду и шест месеци

²⁰⁰ D. Fitzpatrick, M. Anderson, *нав. дело*, стр. 294.

²⁰¹ T. J. Schoenenbaum, *нав. дело*, стр. 696;

²⁰² M. J. Norris, *нав. дело*, стр. 585.

за потраживања на броду унутрашње пловидбе.²⁰³ Овај рок почиње да тече не од тренутка када је овлашћено лице стекло потраживање (што је редовно истеком сваког месеца), него када се искрца са брода.²⁰⁴ Практично, изгледа да у овом случају привилегије на броду не настају истовремено са потраживањем, него да настају касније када се овлашћено лице искрца са брода. Међутим, то није тако, јер привилегије на броду настају истовремено са потраживањем које обезбеђују, само рок њихове застарелости почиње да тече од тренутка када су могле да створе реално правно дејство у поступку.²⁰⁵ Разлог овоме се налази у томе да док је на броду, овлашћено лице није у могућности да оствари своје потраживање принудним (судским) путем. Томе у прилог говори чињеница да у прекоокеанским бродовима одлазно и долазно путовање у својој укупности може да траје и више од годину дана, те би било неправично када би рок трајања привилегија почињао да тече од тренутка настанка потраживања које обезбеђују. У супротном, тај рок „трајања“ привилегија по основу зараде би најчешће истицао пре саме могућности њихове реализације.

²⁰³ ЗПУП, чл. 268. ст. 1. тач. 2. Рок од 6 месеци у погледу зарада на које се привилегија односи у унутрашњој пловидби се чини неоправдано скраћеним у односу на рок од годину дана у поморском превозу. Ј. Марин, „Стварноправно уређење за пловила унутарње пловидбе“, стр. 39. Погрешно је сматрати да је скраћивање рока у унутрашњој пловидби уследило зато што је запосленима на оваквим бродовима доступније копно и, уједно, судска заштита својих права. Управо је циљ почетка тока рока застарелости (који не тече док брод не приступи копну) за ову врсту привилегија, уопште да се запосленима на броду да да користе своје право тек када су у фактичкој могућности за то, а то је подједнако примењиво и на привилегије поморске и унутрашње пловидбе. Због тога нема разлога разликовати их и на плану броја (времена) зарада чије намирење привилегије обезбеђују.

²⁰⁴ ЗПУП, чл. 269. ст. 2.

²⁰⁵ Доказ да привилегије настају са тренутком настанка потраживања које обезбеђују је најбоље видљив ако се погледа тренутак почетка везивања привилегија за брод, односно почетак стварноправног дејства привилегија на броду које се огледа у праву слеђења. Наиме, ово дејство се везује за настанак потраживања, тј. доспелосту зараде, те ако би брод у међувремену био продат (дакле, док је у пловидби), то не би имало утицај на већ стечене привилегије на броду по основу потраживања из радног односа. То значи, да би запослени на броду могли да остварују своје привилегије на броду на коме су радили, иако је он у међувремену променио власника, а они се до тада још нису искрцали са брода и дошли у могућност да те привилегије остварују.

1.5.2. Предмет остварења

Привилегије на броду представљају права која се везују за брод и која остају везана за брод шта год да се са њим дешавало у правном и фактичком смислу. Због своје чврсте, тесне везаности за брод, следи да се потраживања њима обезбеђена могу да намире само из продајне вредности брода који је оптерећен привилегијама. Дакле, само из тог брода и ни из једног другог. Но, да ли је заиста тако? Постоји ли могућност да се привилегије по основу зарада намире из вредности неког другог брода, а по правилима сестринске одговорности (енг. *sistership liability*)?

Према српском пловидбеном праву, чини се, да та могућност не постоји, јер је изричито наведено да се може принудно зауставити, те из његове вредности даље намирити, само конкретни брод на који се односи заложно право.²⁰⁶ Но, да ли је то заиста тако? Ово правило се може тумачити на два начина. Први, да се поводом потраживања обезбеђених привилегијама на броду може принудно да заустави (те из његове вредности намири) само брод поводом кога је настало потраживање, при том искључујући могућност да се по основу тог потраживања установи судско заложно право на неком другом броду (сестринска одговорност). До овог закључка се долази када се доследно, језички тумачи правило ЗПУП. Други начин тумачења је нешто креативнији и он води закључку да се, ипак, може дозволити намирење на другом броду (који је претходно принудно заустављен) у власништву истог дужника. До таквог тумачења се долази схватањем да правило из ЗПУП (чл. 1021. ст. 4), значи да се по основу привилегија на броду (као заложног права) може зауставити само конкретни брод, али да то не искључује могућност да се потраживање из радног односа обезбеђено привилегијама на

²⁰⁶ ЗПУП, чл. 1021. ст. 4. Потребно је имати у виду да међународне конвенције које регулишу институт принудног заустављања брода, предвиђају могућност да се по основу привилегија увек може активирати тзв. сестринска одговорност, односно да је могуће намирење не само из привилегијом оптерећеног брода, него и из другог брода у својини дужника. Вид. Конвенција 1952, чл. 3. ст. 1. предвиђа да се сестринска одговорност не може применити само на својинске захтеве и захтеве по основу хипотеке на броду, Конвенција 1999, чл. 3. ст. 2., дозвољава, чак, и хипотекарном повериоцу да намири своје потраживање из другог брода у својини дужника, тако што ће га претходно зауставити.

броду ослободи (одвеже) од привилегије на броду и остане само пловидбено потраживање.²⁰⁷ У том случају, када остане само пловидбено потраживање (без обезбеђености привилегијама), оно се може намирити не само из вредности брода поводом кога је настало, него и из вредности другог брода у власништву дужника. Међутим, тиме је позиција повериоца у другом смислу ослабљена. Јесте да је он добио још једну могућност за намирење свог потраживања, али бирањем те друге могућности он се одрекао привилегија и пристао на другачији режим намирења. Он се састоји у томе да стварноправно дејство у смислу права слеђења и приоритета отпочиње тек подношењем захтева за намирење и принудно заустављање брода.²⁰⁸ До тада његово (само) пловидбено потраживање није обезбеђено ни са чим, до само могућношћу да се обезбеди неким од дужникових бродова. То практично значи да ће поверилац изгубити ово право (могућност), ако дужник отуђи све бродове пре повериоачевог захтева за заустављање неког од њих.²⁰⁹

²⁰⁷ На ово упућује правило „ко може више, може и мање“, ако се схвати да запослена лица имају право на зараду, која се квалификује као пловидбено потраживање. То потраживање је, додатно, обезбеђено привилегијама на броду, али ималац потраживања може изабрати да не користи то обезбеђење и да онда намири своје потраживање као класично необезбеђено пловидбено потраживање.

²⁰⁸ Griffith Price, „Statutory Rights in Rem in English Admiralty Law“, стр. 25. При том, треба имати у виду да се овако заустављен брод може и ослободити привремене судске мере, ако би његов власник положио одређена средства суду. Тим путем се долази, у ствари, до тога да привилегије по основу зарада престају да оптерећују брод ако је основан фонд ограничене одговорности, што је у супротности са концепцијом ове врсте привилегија да не престају оснивањем овог фонда. Међутим, ово није противречно правилима пловидбеног права, јер су ова потраживања, у међувремену (са захтевом за сестринску одговорност) престала да буду обезбеђена привилегијама на броду.

²⁰⁹ Поједини аутори сматрају да потраживања по основу радног односа на броду су обезбеђена не само привилегијама на броду, него и са потенцијалним судским заложним правом (у В. Британији то је институт *Statutory rights in rem*). Они сматрају да кроз привилегије постоји могућност намирења само на конкретном броду, а да се преко обичног пловидбеног потраживања (без обзира да ли је истовремено обезбеђено привилегијама на броду) може активирати сестринска одговорност. D. Fitzpatrick, M. Anderson, *нав. дело*, стр. 217.

1.5.3. Редослед намирења

У погледу редоследа намирења привилегије на броду, које обезбеђују потраживања из радног односа, заузимају високо место у хијерархији намирења. Редослед намирења ове врсте привилегија је потребно размотрити са два становишта. Првог, који представља однос ове врсте привилегија са другим врстама привилегија на броду и другим потраживањима везаним за брод. Другог, међусобни однос намирења између ове врсте привилегија на броду.

1.6. Однос са другим врстама привилегија

У савременом праву је правило да привилегије по основу радног односа имају предност у намирењу у односу на све остале врсте привилегија, као и других обезбеђених и необезбеђених потраживања.²¹⁰ У групу осталих врста потраживања се сврставају хипотека на броду, право задржавања, те необезбеђена потраживања. Ово правило има два изузетка.²¹¹ Први је у корист судских и свих осталих трошкова учињених у заједничком интересу свих поверилаца. Други се

²¹⁰ Изузетак у односу на апсолутну предност у намирењу ове врсте привилегија представљају судски трошкови њихове реализације (који су учињени у заједничком интересу), као и трошкови чувања брода након његовог принудног заустављања (што се може поистоветити са трошковима стечајне масе) као и, евентуално, трошкови уклањања бродске олупине. Вид. Конвенција 1993, чл. 12. ст. 2. и 3. Са друге стране, постоје правни поретци попут јапанског који, уопште, не пружа привилегован статус привилегијама по основу зарада у односу на остале врсте привилегија. У јапанском праву, ова врста привилегија се намирује после привилегија по основу судских трошкова, чувања брода, бродоснабдевања и поправке у успутној луци, спасавања, заједничке хаварије, тегљења, пилотаже и јавних дажбина (лучких и пловидбених такси). Вид. Јапански трговачки законик (енг. *Commercial Code of Japan*, 1899), чл. 682. у вези са чл. 680. Више података доступно на адреси: <https://archive.org/stream/commercialcodeof00japarich#page/n5/mode/2up>, 14.3.2015.

²¹¹ Једно време у судској пракси САД-а, привилегије по основу зарада су биле толико заштићене, „привилеговане“, да су оптерећивале брод и након што је продат на судској продаји, ако га је при том купио професионални учесник финансијског тржишта, попут банке. Вид. Т. Ј. Schoenbaum, *нав. дело*, стр. 723.

односи на привилегије по основу спасавања.²¹² Привилегије по основу спасавања имају предност у намирењу у односу на све раније настале привилегије. Премда се чини врло јасним, овај изузетак везан за привилегије спасавања, ипак, уноси одређене недоумице. Наиме, да ли то значи да ће привилегије по основу спасавања имати предност у намирењу у односу на привилегије које обезбеђују потраживања за зараде која су настала пре пружања услуга спасавања.²¹³ Одговор би био неспорно потврдан ако би се правило тумачило доследно. Но, препреку

²¹² Ово је правило Конвенције 1993, чл. 5. ст. 2. Истоветно је решење и Конвенције 1967 (чл. 5. ст. 2. која приоритетним чини не само привилегије по основу спасавања, него и по основу заједничке хаварије и уклањања олупине), а у суштини слично правило садржи о Конвенција 1926. Разлика постоји само у томе што Конвенција 1926 даје предност привилегијама из последњег путовања без обзира на њихову врсту. Занимљиво је да ово правило српско (југословенско) право не прихвата доследно, јер се привилегије из радног односа намирују равномерно, без обзира на време путовања у ком су настала. Упор. ЗПУП, чл. 264. ст. 1; Конвенција 1926, чл. 6. ст. 1. Вид. D. Fitzpatrick, M. Anderson, *нав. дело*, стр. 220. Такође, према српском праву, привилегије по основу радног односа ће имати предност у намирењу у односу на привилегије по основу спасавања, ако су обе врсте привилегија настале на истом путовању (брода). Основ за овакав закључак пружа правило према коме се привилегије намирују сходно редоследу по коме су у закону наведене, у случају када су настале на истом путовању. Вид. ЗПУП, чл. 264. ст. 1.

²¹³ Такође, поставља се питање редоследа у намирењу ако су запослени спасеног брода заједно учествовали у подухвату спасавања са бродом спасиоцем. Да ли ће онда привилегије на (спасеном) броду у погледу потраживања из радног односа и спасавања бити равномерно третиране? Да ли ће се та равноправност заснивати на чињеници истовремености у настанку или због тога што ће се рад запослених на спасеном броду третирати операцијом спасавања сопственог брода!? Чини се да је одговор ближи томе да је равноправност третмана која води сразмерности у намирењу, основан на чињеници истовремености у настанку, али и истоветности оправдавајућег разлога – доприносу у очувању ствари. Вид. N. Meeson, J. A. Kimbell, *нав. дело*, стр. 237. Са друге стране, по српском праву, запослени на броду спасиоцу имају својеврсну самосталну позицију у намиривању потраживања на свој део у награди за спасавање, тако што се могу директно обратити бродару спасеног брода. Међутим, ово решење има свој недостатак у томе што ово право запослени стичу тек након годину дана од завршетка спасавања, када бродар спасилац није до тада поднео тужбу за остварење награде за спасавање. Практично, када запослени стекну ово право, већ је изгубљена привилегија на спасеном броду, јер је протекао рок њихове застарелости од годину дана. Вид. ЗПУП, чл. 819. Још више је збуњујући члан 821. ЗПУП по коме ово право запослених на броду застарева за годину дана. Ако се дословно схвате правила српског права, онда се чини да у истом тренутку (након годину дана) запослени и стичу и губе своје право, што је неодрживо као решење.

доследном тумачењу представља принцип равноправности (сразмерности у намирењу) свих привилегија по основу зарада, без обзира на тренутак (путовање) њиховог настанка. Ипак, чини се да се овај принцип примењује само на међусобни однос привилегија из радног односа и неће бити повређен, ако се да предност касније насталим привилегијама по основу спасавања.

Такође, привилегована потраживања по основу радног односа могу да имају мањи приоритет у намирењу у односу на посебна законска права која се тичу уклањања олупине брода у јавном интересу.²¹⁴ Ово правило је само могуће, тј. постојаће ако га државе чланице Конвенције 1993 изричито предвиде својим законодавством. Иначе, овакав, већи, приоритет потраживања за услуге одвлачења олупине је у Конвенцији 1967 био изричито предвиђен као постојеће правило, а не само као могућност која се пружа државама чланица.²¹⁵

Овако повлашћен статус привилегија на броду за потраживања из радног односа се објашњава специфичним положајем запослених на броду и важношћу њихових услуга непосредно за брод, а посредно за остале повериоце. Наиме, запослени на броду својим радом чине да брод стигне у одредишну луку. Они тако, чувајући брод, истовремено чувају (може се рећи ненамерно) његову вредност из које ће постојати могућност да се и остали повериоци намире.²¹⁶ Због тога им, управо, и треба дати привилегован статус у намирењу у односу на све остале повериоце за чије намирење су својим радом сачували брод. Очигледно, разлог за оправдање првенственог реда намирења је истоветан ономе који стоји иза привилегија спасавања.²¹⁷ Зато ће када се сусретну ова два разлога постојања,

²¹⁴ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, Editions Yvon Blais – Thomson Company, Quebec, 2002, стр. 500.

²¹⁵ У српском праву, трошкови уклањања насуканог, потопљеног, односно уопште онеспособљеног брода се намирују пре судских трошкова и привилегија на броду. Вид. ЗПУП, чл. 255. ст. 3.

²¹⁶ M. J. Norris, *нав. дело*, стр. 594.

²¹⁷ *Исто*. Постоје две теорије које оправдавају правило „последњи у времену, први у праву“ (енг. *last in time, first in right*). Прва теорија говори о томе да ималац привилегија има имовински интерес на броду који може да оствари чим га је стекао, али који прихвата ризик да ће потоњи имаоци привилегија имати пречи имовински интерес у односу на њега, чим стекну своје привилегије. Оправданост, ове теорије се састоји, управо, у томе да је ималац претходног интереса свесно уступио своје приоритетно место допуштајући да настане други имовински интерес, а да се

каснији односити превагу у погледу првенственог намирења (или зараде, или награда за спасавање, зависно од тога шта је касније настало).

Са друге стране, повлашћен статус приликом намирења привилегија из радног односа се објашњава и путем тога да је брод једина имовина на коју они могу да се ослоне, јер су непрестано у непосредном контакту са њим. Стога им, као такав, представља сигурност да ће моћи да намире своја потраживања према послодавцу (бродар), па и ако он није бродовласник.²¹⁸ На крају, постоје схватања да се овој врсти привилегија на броду даје првенствени ред намирења у односу на друге из разлога заштите јавног поретка, односно положаја запослених у њему. Посебно тежак положај имају запослени на броду, јер брод поред радног места за њих представља и место живљења.²¹⁹

1.7. Међусобни однос

У погледу редоследа намирења између самих привилегија по основу радног односа, важи правило равноправности, тј. сразмерности у намирењу. Ово правило значи да ће сви имаоци ових привилегија имати исти (једнак) приступ продајној вредности брода, не разликујући оне који су своје привилегије стекли на ранијем или каснијем путовању брода.²²⁰

Међутим, да ли су сва потраживања по основу зарада равноправна у намирењу, тј. имају ли исти ред првенства у расподели продајне вредности брода? Чини се да је одговор негативан, јер се посебан статус даје запосленима који су остали да раде на броду и након што је принудно заустављен. Чињеница принудног заустављања брода у потпуности мења положај запослених, тј.

претходно није намирио из вредности брода. Друга теорија, теорија користи броду оправдава првенство каснијих привилегија кроз то да су предмети њихових потраживања (услуге) непосредно кориснији броду, јер га доводе ближе до циља, тј. до луке одредишта, истовремено чувајући га и за раније настале привилегије. Вид. Т. Ј. Schoenbaum, *нав. дело*, 724.

²¹⁸ D. C. Jackson, *нав. дело*, стр. 467-468.

²¹⁹ N. Meeson, J. A. Kimbell, *нав. дело*, стр. 236.

²²⁰ N. Meeson, J. A. Kimbell, *нав. дело*, стр. 108. Супротно правило је садржала Конвенција 1926 (чл. 6. ст. 1.), према којој су привилегије (без обзира на врсту) настале на каснијем путовању имале предност у намирењу од оних из ранијег путовања.

њихових потраживања. Наиме, до тренутка принудног заустављања брода они раде у интересу бродара, брода, као и у свом интересу. Од тог тренутка они раде у (заједничком) интересу свих поверилаца и због тога треба да имају предност у намирењу у односу на све њих (и привилеговане и непривилеговане – обезбеђене и необезбеђене повериоце).²²¹ Врло слична ситуација овој је када су запослени у привредном друштву наставили да раде и након уласка у поступак стечаја. Након тог тренутка, они се више неће намиривати кроз стечајне редове, тј. као повериоци стечајног дужника, него пре намирења стечајних редова као повериоци стечајне масе.

Рад запослених након заустављања је, пре свега, усмерен на очување брода, али је могуће да некада буде усмерен и увећању (продајне) вредности брода кроз возарину стечену кроз привредну ангажованост након заустављања брода. Зато се поставља питање на који начин посматрати потраживања запослених у овом случају. Да ли су ова потраживања обезбеђена привилегијама по основу радног односа или по основу трошкова учињених у заједничком интересу свих поверилаца? Одговор на ово питање није једноставан, имајући у виду две различите врсте ангажованости запослених на броду: класични вид запослености у смислу пружања услуга рада у пловидби и „запосленост“ након принудног заустављања брода у корист свих поверилаца. Кључном чињеницом за решење овог проблема се чини одговор на питање да ли се принудно заустављени брод након судског налога о привредном искоришћавању (и пуштању у пловидбу) и даље сматра „заустављеним“ бродом. Ако би одговор био потврдан, онда би и пружене услуге рада овом броду биле сматране основом за потраживања учињена у корист свих поверилаца. Као последица оваквог става ова, привилегијама обезбеђена, потраживања би се имала намирити пре свих осталих привилегованих поверилаца. И супротно, ако би се заустављени брод након судског пуштања у пловидбу, сматрао бродом у пловидби, онда не би било разлога да се потраживања запослених сматрају нечим другим, него што јесу. У том смислу ова потраживања би имала слабије првенство у намирењу у односу на потраживања која су за свој предмет имала чињење услуге учињене у корист свих поверилаца. Чини се да би одговор у овом случају требао да буде истоветан ономе када се

²²¹ Вид. Конвенција 1993, чл. 12. ст. 2; Т. Ј. Scoenbaum, *нав. дело*, стр. 722.

запослени у стечајном дужнику остављају на радном месту и након отварања стечајног поступка. Тада се потраживања запосленог до отварања стечајног поступка намирују у оквиру стечајног исплатног реда као обавезе стечајног дужника, а потраживања тих истих запослених након отварања стечајног поступка, намирују се као обавезе стечајне масе и имају предност у односу на претходна потраживања. Због тога, а пратећи логику овог правила стечајног права, треба пружити предност потраживањима запослених која су стекли након што је брод после принудног заустављања упуслен.

2. Привилегије на броду по основу спасавања

2.1. Уопште

Привилегије по основу спасавања представљају средство обезбеђења потраживања накнаде/награде за спасавање. Због тога што су са једне стране уско везане за брод који оптерећују, а са друге стране за само постојање потраживања, неопходно је да оба предмета „везивања“ привилегија постоје да би и оне постојале (брод и потраживање за награду/накнаду). То је логично, с обзиром да је по класичним правилима која су регулисала/регулишу институт спасавања, потраживање награде за спасавање настајало само када би до спасавања заиста и дошло. Дакле, када би брод био спасен. Супротно, ово потраживање није настајало када операција спасавања није успела и када је брод, примера ради, потонуо.²²² У погледу примене института привилегија на броду ова условљеност и везаност се чини логичном, јер ако брод не буде спасен, односно ако не буде постојао, неће постојати ни предмет за који ће се привилегије, као стварно право, везивати.²²³ Међутим, потраживање награде за спасавање је, по својој природи, облигационо право и временом се дошло до закључка да оно, као такво, треба да постоји упркос томе што брод не постоји више, тј. упркос томе што операција спасавања није успела. Продор овакве „мисли“ у међународним поморским круговима је нарочито био актуелан половином 20. века у времену када су поједини случајеви неочекивано великих еколошких штета довели до угрожавања општих интереса. Сматрало се да би спасиоци били мотивисанији на пружање својих услуга када би им се ставило у изглед да ће имати право на награду/накнаду, иако коначан резултат њихове услуге није спасен брод. Но, овакви случајеви су се ограничили само на еколошке штете. Тако се доношењем нових правила о спасавању на мору 1989. године усвојило решење да ће спасилац

²²² То је тзв. *no cure, no pay* принцип по коме се не стиче право на награду за спасавање, ако услуге спасавања нису довеле до корисних резултата за предмет спасавања. Практично, овај принцип се своди обавезу спасиоца на облигацију резултата. Више о томе вид. Enrico Vincencini, *International Salvage Law*, LLP, London, 1992, стр. 60.

²²³ Пропаст брода је, иначе, један од специфичних начина престанка привилегија на броду, с обзиром да оне немају више на чему да постоје у одсуству постојања брода.

имати право награде за своје услуге, иако његова операција није била успешна у смислу очувања брода, али је била успешна у смислу очувања животне средине.²²⁴ Међутим, поставља се питање да ли су ова потраживања спасилаца, када њихове услуге нису довеле до очувања брода, обезбеђене привилегијама на броду. Ако би одговор био потврдан, уследило би логично питање: на ком броду, ако онај поводом кога су услуге спасавања пружене више не постоји, а привилегије се, по својој природи, везују само за онај брод поводом чије пловидбе настаје потраживање њима обезбеђено?

2.2. Појам спасавања

Спасавање представља пружање услуга угроженим интересима у пловидби у циљу њиховог очувања.²²⁵ Суштину спасавања чини пружање помоћи угроженим интересима чији носиоци нису у могућности да се сами носе са опасношћу која их угрожава, тј. који, према редовном току догађаја, без пружене помоћи неће успети да избегну штетне последице опасности.²²⁶ При том,

²²⁴ Међународна конвенција о спасавању 1989 (енг. International Convention on Salvage, 1989), чл. 14.

²²⁵ Поједини аутори на сличан начин дефинишу спасавање. Вид. John Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 5th edition, Sweet & Maxwell, London, 2011, стр. 1. Посебно се истиче особина добровољности код спасавања која указује на одсуство постојања претходне обавезе на страни спасиоца да пружи услугу спасавања. Супротно, када постоји обавеза спасавања, било законска или уговорна, одредбе међународних правила о овој врсти спасавања се неће примењивати. Иначе, спасавање на основу уговора почиње да се јавља у 19. веку, када су бродови почели да се праве на машински, парни погон, који је у поређењу са погоном уз помоћ силе ветра, више извеснији у савладавању сила мора. Зато су се први спасилачки уговори почели тада да јављају, јер су уговорни спасиоци могли са већом извесношћу да контролишу пружање услуга спасавања. Више о томе вид. Francis D. Rose, *Kennedy & Rose: Law of Salvage*, eight edition, Sweet & Maxwell, London, 2013, стр. 238. и 359. и даље. Потребно је истаћи да посада и заповедник брода не могу, у принципу, да пруже услугу спасавању на броду коме су дужни да пружају услуге свога рада. То проистиче из претходне, уговорне, обавезе ових лица на пружање услуга броду и услову „добровољности“ и одсуства уговора за примену правила о спасавању. Вид. Susan Hodges, Christopher Hill, *Principles of Maritime Law*, LLP, London, 2001, стр. 178.

²²⁶ F. D. Rose, *нав. дело*, стр. 7.

неопходно је учинити неколико напомена како би се напред, поједностављена дефиниција спасавања адекватно схватила. Спасавање, у смислу стицања привилегија на броду, представља само оне услуге које су пружене имовинским интересима, а не и лицима на броду или у води. Разлог оваквог сужавања појма спасавања се налази у чињеници да лице коме је пружена услуга спасавања није дужно да за то спасавање да / плати накнаду, као што таква дужност постоји у погледу спасавања имовине.²²⁷ Са друге стране, неопходно је указати шта представља предмет спасавања и ко може да буде субјект спасавања.

Предмет спасавања су, најчешће, брод, терет и возарина.²²⁸ Међутим, према Конвенцији о спасавању 1989 која прихвата шири појам предмета спасавања, поред брода и са њим повезаних интереса, предмет спасавања може да буде и било која имовина која није трајно причвршћена за обалу (односно морско дно).²²⁹

²²⁷ Обе међународне конвенције које регулишу спасавање имају истоветне одредбе у том погледу. Вид. Конвенција о спасавању 1910. чл. 9. и Конвенција о спасавању 1989, чл. 16. Међутим, поменуте конвенције истовремено не спречавају њихове државе чланице (потписнице) да својим националним правима предвиде накнаду за спасавање живота, као и крајњег дужника те накнаде. Тако српско пловидбено право предвиђа да ће трошкове спасавања лица сносити јединица локалне самоуправе на чијем подручју је дошло до угрожавања живота лица. Слично правило садржи и британско право по коме ће ове трошкове процењивати и надокнађивати ако буде сматрао потребним, Државни секретар, што се своди на плаћање из државног буџета. Вид. F. D. Rose, *нав. дело*, стр. 196.

²²⁸ При том, појам брода као предмета спасавања обухвата и олупину брода, те напуштени брод. Конвенција о спасавању 1989 прихвата шири концепт предмета спасавања, не сужавајући га само на имовину у пловидби, него обухватајући било који имовински интерес у води или на обали. Сходно томе, оваквим ставом се у предмет спасавања сврставају поред брода и нафтне платформе, те друга средства за експлоатацију и истраживање морског дна, у случајевима када се не користе за ове сврхе. Овакав закључак се изводи тумачењем *argumentum a contrario* чл. 3. Конвенције о спасавању 1989. Вид. John Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, стр. 219-222.

²²⁹ Поменута конвенција дефинише спасавање као било које понашање предузето у циљу помоћи броду или било којој другој имовини која се налази у пловидбеним или било којим другим водама. При том, важно је уочити разлику да Конвенција о спасавању 1989 обухвата спасавање како на мору, тако и у унутрашњим водама, док се Конвенција о спасавању 1910 односила само на тзв. „морско спасавање“. Упор. Конвенција о спасавању 1989, чл. 1. ст. 1. тач. а) и Конвенција о спасавању 1910, чл. 1. Оваква промена у обухвату није усамљена, с обзиром да и Конвенција о заустављању бродова 1999 за свој предмет регулисања има и морску и унутрашњу пловидбу, за

У погледу возарине која је предмет спасавања, треба имати у виду да је то возарина која тек треба да се исплати извршењем услуге превоза, а не и унапред плаћена. Управо, у том смислу се ова возарина наводи као „возарина у опасности“ (енг. *Freight at risk*), тј. која је у истој опасности као брод/имовина поводом којих се врши спасавање. Ако се брод не би спасио, онда он не би стигао у луку искрцаја да преда робу, па сходно томе бродар не би ни стекао право на возарину.²³⁰

У погледу тога ко се сматра спасиоцем, конвенцијска, али и законска правила не пружају прецизан одговор. На основу тога, могао би да се изведе закључак да се спасиоцем сматра било које лице које је предузело било коју радњу у циљу да помогне угроженом интересу у води.²³¹ Овакав закључак, који на веома уопштен начин дефинише спасиоца чини дефиницију отвореном у смислу да би се спасиоцем могли да сматрају и јавноправни бродови, летелице, па и било које лице које учествује у спасавању са обале, вршећи и само услуге у преносу комуникација. То даље указује да би поменута лица, када би стекла право на награду по основу спасавања, могла да је, у крајњем случају, намире и путем остварења права из привилегија на (спасеном) броду.²³² Ипак, чини се да ће спасиоци, и поред овако широког дефинисања, редовно бити лица која се професионално баве послом спасавања и која су, сходно томе, удружена у одговарајућу професионалну организацију.²³³ При том, потребно је имати у виду, да се спасиоцем сматра само оно лице које пружа помоћ предмету спасавања, а

разлику од истоврсне раније конвенције из 1952. године која је регулисала принудно заустављање само у морској пловидби.

²³⁰ Вид. John Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, стр. 229.

²³¹ F. D. Rose, *нав. дело*, стр. 208. Штавише, и тегљач (у конвоју тегљених / потискиваних пловила) може се сматрати спасиоцем ако приликом тегљења настане опасност за тегљено пвило. Више о томе вид. Небојша Јовановић, „Уговор о тегљењу“, у: Вук Радовић (ур.), *Усклађивање пословног права Србија са правом Европске уније*, 2014, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2014, стр. 388. и даље.

²³² Међутим, саме конвенције искључују примену својих правила на јавне бродове, укључујући и ратне бродове. Вид. Конвенција о спасавању 1989, чл. 4; Конвенција о спасавању 1910, чл. 14.

²³³ Mišo Mudrić, „Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept“, *Поморско поредбено право*, бр. 164/2010, стр. 473.

није ни у каквој претходној правној вези са предметом спасавања, било по основу уговора или закона.²³⁴

2.3. Награда за спасавање

2.3.1. Уопште

Награда за спасавање је новчана вредност која се дугује спасиоцу након што је пружена услуга спасавања имала корисне ефекте за угрожене интересе. Према општим правилима поморског права, награда за спасавање се дугује само када је спасавање било успешно, односно када је имало корисне ефекте по предмет спасавања.²³⁵ Лица која имају имовински интерес на спашеним предметима спасавања су дужна да плате накнаду за спасавање, односно да снесу допринос у њеном плаћању. Дакле, поред лица које има интерес на броду, то су и лица која имају интерес на роби и возарини. Ово правило има своју предправну оправданост у принципу неоснованог обogaћења. Оно указује да би се лица која имају интерес на спашеним предметима спасавања неосновано обогатила, ако не би била обавезана да плате награду за спасавање сразмерно свом интересу на спасеном предмету.²³⁶ Са друге стране, чини се да је примарни дужник накнаде бродар спасеног брода, који ће у првом кораку поднети и доприносе који дугују имаоци осталих интереса, да би се од њих, доцније, регресирао. Према је ово тачно у облигационоправном смислу, чини се да у стварноправном смислу

²³⁴ Martin J. Norris, *The Law of Salvage*, Baker, Voorhis & Co., Inc., New York, 1958, стр. 4.

²³⁵ У питању је доследна примена правила „*no cure, no pay*“ (нема плаћања, ако нема помоћи). Ово правило за последицу има да спасилац неће имати право на награду, ако, је упркос његовом уложеном труду и трошковима, изостао резултат спасавања. Вид. John Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, стр. 1. и 420. Конвенција о спасавању 1989, чл. 12. ст. 2. Успешност операције спасавања, као услов за стицање права на награду, указује на очување предмета спасавања, али не само на то. Наиме, услов за стицање права на награду је успешност операције спасавања, али при одређивању висине награде узима се, пре свега, у обзир сачувана вредност предмета спасавања. Тиме се долази до закључка да ако предмет нема више вредност, иако је спасен (тј. очуван), право на награду ће бити беспредметно. Дакле, иако стечено, оно ће бити непостојеће. F. D. Rose, *нав. дело*, стр. 173.

²³⁶ F. D. Rose, *нав. дело*, стр. 17.

постоји разликовање „дужника“ награде за спасавање. Наиме, намирење награде за спасавање је обезбеђено привилегијом на броду, што значи да ће, у крајњем случају, награду за спасавање платити „брод“, тј. њено плаћање ће погодити бродовласника, иако је иницијални облигационоправни дужник бродар (који је, најчешће, различит од бродовласника).²³⁷

2.3.2. Разлика накнаде и награде за спасавање

У српском праву награда за спасавање обухвата у себи два елемента: накнаду за учињене трошкове и чисту награду.²³⁸ Чини се да се у српском праву накнада за учињене трошкове и уложени труд приликом пружања услуге спасавања дугује без обзира на успешност саме операције спасавања. То произлази и из правила да ће се накнада за спасавање намиривати из вредности угрожених и спасених предмета. При томе, ако ова вредност не буде довољна, онда ће накнаду дуговати држава на чијој се територији догодило спасавање.²³⁹ Дакле, не помиње се услов успешности операције спасавања. Као закључак се намеће да ће се накнада за спасавање дуговати и ако сама операција није дала корисне резултате. Ово правило је у супротности са принципом „нема плаћања, ако нема помоћи“, које је доследно спроведено у Конвенцији о спасавању 1910 чија је и Република Србија члан.²⁴⁰

Са друге стране, чиста награда представља ону награду за спасавање која преостане након што су се од укупне награде одбили учињени трошкови

²³⁷ Иако, логички посматрано, награду за спасавање треба да сноси лице које има корист од чина спасавања (с обзиром, да се сама накнада дугује када је спасавање имало за резултат корисна дејства по интересе у питању), чини се да њу ипак сноси лице које има власничка права на спасеном интересу (на броду, роби). Вид. Martin Davies, Anthony Dickey, *Shipping Law*, second edition, LBC, Melbourne, 1995, стр. 603.

²³⁸ Упор. ЗПУП, чл. 808. и 817.

²³⁹ ЗПУП, чл. 808. ст. 3.

²⁴⁰ Подаци о статусу поменуте конвенције и њеним државама чланицама доступни на адреси: <http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19100021/201203210000/0.747.363.2.pdf>, стр. 7. Конвенција о спасавању 1910, чл. 2. ст. 2. Истоветно правило садржи и Конвенција о спасавању 1989, чл. 12. Република Србија није чланица ове конвенције.

спасавања, штете које спасилац претрпео, као и део накнаде који припада посади брода спасиоца.²⁴¹ Ако се награда посматра на овај, целовити начин, као новчана чинидаба која обухвата у себи и спасиочеве трошкове, али и награду у ужем (чистом) смислу, онда се долази до закључка да се ни накнада за трошкове неће договати, ако операција спасавања није дала корисне резултате. Тиме се, ипак, српско право усклађује са доминантним принципом Конвенције о спасавању 1910 да нема награде без корисног резултата. Но, ради извесности у примени, српско право би, свакако, требало да буде одређеније када регулише право на накнаду трошкова, тако што би га изричито условило успешношћу операције спасавања.

2.3.3. Критеријуми за одређивање награде за спасавање

Критеријуми за одређивање награде имају улогу одређивања висине награде онда када су се услови за њено стицање већ стекли. Они су важни не само за спасавања на која се примењују законска и конвенцијска правила, него и за она на која се примењују уговорна правила. У последњим, суд ће, у случају спора, моћи да умањи или увећа награду спрам критеријума за њено одређивање, без обзира на њену уговорену висину.²⁴²

Кључни критеријуми за одређивање висине награде се могу поделити у две групе према Конвенцији о спасавању 1910 и српском праву. У прву групу спадају критеријуми који се тичу успеха у спасавању и спасиоца (труд, залагање и трошкови спасиоца, претрпљена штета, ризик одговорности и други ризици којима се током спасавања излагао, његова опремљеност и вредност средстава која је употребљавао при спасавању).²⁴³ Другу врсту критеријума који се узима у обзир представља вредност предмета спасавања (јачина опасности којом је био угрожен, те његова вредност и вредност робе и возарине). Наиме, награда за спасавање не може да износи више од вредности предмета спасавања.²⁴⁴ На овај

²⁴¹ ЗПУП, чл. 817.

²⁴² Умањење или увећање награде ће се вршити спрам критеријума правичности и поштења у одређивању награде. Вид. М. Davies, А. Dickey, *Shipping Law*, стр. 218. ЗПУП, чл. 810.

²⁴³ ЗПУП, чл. 811. ст. 2; Конвенција о спасавању 1910, чл. 8. ст. 1. тач. а).

²⁴⁴ ЗПУП, чл. 809. ст. 2; Конвенција о спасавању 1910, чл. 8. ст. 1. тач. б).

начин се са једне стране обесхрабрује спасавање бродова мале вредности,²⁴⁵ а са друге стране доследно се спроводи концепт да се по основу награде за спасавања има привилегија на спасеном броду. Када би награда за спасавање била вреднија од спасеног брода, тиме би се обесмислила привилегија на броду као средство обезбеђења.

2.3.4. Посебна накнада за спасавање за еколошким дејством

2.3.4.1. *Vonute*

Прост покушај спасавања, у одсуству успеха, тј. корисног резултата у спасавању, недовољан је за стицање права на награду.²⁴⁶ Штавише, овакав неуспешан покушај је недовољан и за стицање права на накнаду само поднетих трошкова од стране спасиоца приликом пружања услуге спасавања. Доследно спровођење принципа „нема плаћања, ако нема помоћи“, доводи професионалне спасиоце у ситуацију да приликом одлучивања о пружању услуге спасавања воде рачуна о вероватноћи успеха у спасавању, те очувању вредности спасеног предмета из кога би се наплатили. Овакво размишљање делује одвраћајуће на спасиоце у случајевима мале вероватноће успеха у спасавању или мале вредности предмета спасавања. Са друге стране, од половине 20. века спасавање почиње да надилази приватноправне интересе заинтересованих страна у питању, посебно имајући у виду опасност по животну средину терета који бродови превозе. Међутим, самим концептом условљавања стицања награде успешношћу спасавања, потенцијални спасиоци бивају обесхрабрани да пруже своје услуге, јер неће моћи да надокнаде ни трошкове које су поднели. Оваква реакција професионалних спасилаца на устаљена традиционална правила о спасавању, води даљем угрожавању интереса неодређеног круга трећих лица (међународне заједнице), а услед загађивања животне средине. Следећи пример из праксе објашњава на најбољи могући начин неповољну позицију спасилаца у традиционалном режиму спасавања:

²⁴⁵ F. D. Rose, *нав. дело*, стр. 9.

²⁴⁶ Martin J. Norris, *The Law of Salvage*, стр. 149. и даље.

У јулу 1979. године у близини обале Тобага у Карипском мору сударила су се два брода (*Aegean Captain* и *Atlantic Empress*) која су превозила нафту (сировине и прерађевине од ње). Услед оштећења проузрокованог сударом, брод под називом *Atlantic Empress* је почео да испушта нафту, коју је превозио, претећи да изазове штету катастрофалних размера. Због тога га је бродар спасилачког брода одвукао (тегљењем) 300 миља ка отвореном мору, где је конкретни брод након 11 дана услед експлозије потпуно уништен потонуо. Када се поставило питање накнаде трошкова и награде за пружене услуге спасавања, оне нису добијене из разлога што спашавање није било успешно. Успешност се у том тренутку мерила само приватноправним интересом власника спасаваног брода, али не и интересима животне средине и трећих угрожених лица, чији су интереси пружањем услуга спасилачког брода очувани (заштићени). Право на накнаду и награду за спасавање се није дуговало, јер се према тада важећој Конвенцији 1910 о спасавању, као и Лојдовој стандардној форми уговора о спасавању (енг. *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*), награда дуговала само ако је услуга спасавања имала за последицу користан резултат по предмет спасавања (брод, терет, возарина).²⁴⁷

2.3.4.2. Спасавање од одговорности

Спасавање од одговорности представља нови концепт спасавања, заправо, нови предмет спасавања.²⁴⁸ Суштина је у томе да спасилац пружа услуге титуларима угрожених интереса, како би спречио настанак одговорности на њиховој страни. Класичан пример спасавања од одговорности представља спасавање бродовласника од одговорности за тзв. еколошке штете. Власници бродова којима се превозе нафта и њени деривати, али и други облици терета који својим особинама прете да загаде животну средину, одговарају по правилима стриктне, објективне одговорности, ако дође до остварења ризика загађења

²⁴⁷ Danielle Aberdein, „Marine Salvage and the Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention“, (1994) 10 *MLAANZ Journal - Part 1*, стр. 39.

²⁴⁸ Мишо Мудрић, „Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept“, стр. 483.

животне средине.²⁴⁹ Улога спасилаца, у овом смислу, јесте да спрече да до загађења дође, чиме спречавају настанак бродовласникове одговорности. Тако се индивидуализује нови предмет спасавања, поред оних већ класичних, који се огледа у одговорности бродовласника за загађење. С обзиром на нови предмет спасавања и другачије вредновање успеха и корисних резултата у спасавању, сам режим стицања и одмеравања награде за спасавање је морао да се промени. Због тога је почетком 80-их година 20. века почела да се уводи, на уговорној основи, могућност накнаде трошкова када нису испуњени класични услови за стицање награде.²⁵⁰ Убрзо затим, на међународном нивоу је 1989. године донета нова Конвенција о спасавању која изричито, поред класичне награде, уводи посебну накнаду / награду која се везује за случајеве спасавања са еколошким ризицима.

Спасилац стиче право на посебну накнаду, ако приликом пружања услуга спасавања није успео да спаси класични предмет спасавања (брод, терет, возарину), али је предузимао операцију спасавања како би спречио или умањио могуће штете по животну средину (даље у тексту: еколошке штете). Дакле, посебна накнада представља, условно речено, својеврстан изузетак од правила „нема плаћања, ако нема помоћи“. Релативност одступања се састоји у томе да су еколошке штете својеврстан предмет спасавања, па се зато говори само о условном изузетку. Са друге стране, специфично је да спасилац стиче право на посебну накнаду и када његове услуге нису довеле до корисних резултата у погледу спречавања еколошких штета.²⁵¹ Довољан је само покушај спасавања да би се стекло право на посебну накнаду. Ако је спасавање, при том, било и

²⁴⁹ О одговорности бродовласника, а не бродара за ове штете вид. С. Јанковић, „Специфичности имовинске одговорности за штету од изливања / избацивања нафте са брода у воду“, стр. 56.

²⁵⁰ Уводи се тзв. „сигурна зарада“ за спасиоце кроз Лојдову стандардну форму уговора о спасавању (енг. *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*). Вид. Мишо Мудрић, „Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept“, стр. 475. Почетком 21. века се јављају нови уговорни облици који се односе на посебну накнаду / награду за спасавање у погледу опасности од еколошких штета. Један од њих је и систем SCOPIС (енг. *Special Compensation Protection and Indemnity Clause*). Више о томе вид. John Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, стр. 612. и даље.

²⁵¹ До оваквог закључка се долази системским и тумачењем на основу разлога супротности нове конвенције о спасавању. Вид. Конвенција о спасавању 1989, чл. 14. ст. 1.

успешно, онда се стиче право на посебну *награду*, коју на слободној основи, одређује суд имајући у виду различите, конвенцијом, признате критеријуме.²⁵²

Посебно је потребно имати у виду критеријуме којима се суд служи при одређивању висине посебне награде. Суд ће између осталог, водити рачуна и о спремности и опремљености спасиоачевог брода и вештинама особља, што у економском смислу, треба да пружи подстицај улагању у спасилачку индустрију.²⁵³ Тиме се постижу циљеви од општедруштвеног значаја, па се тако овај вид спасавања претвара од „спасавања од одговорности“ у „одговорно спасавање“, имајући у виду улогу друштвене одговорности у спасавању од еколошких штета.²⁵⁴

2.4. Привилегије на броду по основу спасавања

2.4.1. Уопште

Привилегије на броду по основу спасавања представљају средство обезбеђења за намирење потраживања по основу награде за спасавање брода. Као такве, ове врсте привилегија на броду су општеприхваћене у националним правима већине земаља.²⁵⁵ Оне имају иста правна својства као и остале

²⁵² Конвенција о спасавању, чл. 14. ст. 2. Овај члан регулише својеврсни вид посебне награде спасиоцу на тај начин што у њу урачунава не само трошкове (који заправо чине накнаду), него и до 30% тих трошкова, за случај да је спасавање било (делимично) успешно, односно и 100% поднетих трошкова ако суд оцени да је то у конкретном случају нарочито оправдано.

²⁵³ Конвенција о спасавању 1989, чл. 14. ст. 3. Занимљиво је да српско право, иако није прихватило Конвенцију о спасавању 1989, садржи ове критеријуме при одређивању висине награде за спасавање. ЗПУП, чл. 811. ст. 2.

²⁵⁴ О појму друштвене одговорности компанија и трећем агенцијском проблему вид. Мирко Васиљевић, „Корпоративно управљање и агенцијски проблеми (I и II део), *Анали правног факултета у Београду*, број 1/2009 и 2/2009.

²⁵⁵ Српско право, ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 3., хрватско право, ПЗ 2004, чл. 241. ст. 1. тач. 3., немачко право, HGB, пар. 754. ст. 1. тач. 4., италијанско право, Codice della Navigazione 1942 (даље у тексту: CdN 1942), чл. 552. ст. тач. 4. Исто је правило постојало и за време постојања Демократске Републике Немачке, вид. Dolly Richter-Hannes, Norbert Trotz, *Kommentar zum Seehandelsschiffahrtgesetz der Deutschen Demokratischen Republik*, SHSG, Berlin, 1979, стр. 132.

привилегије на броду, а од којих су, свакако најважнија, стварноправна особина ових права које се изражавају у праву приоритета и слеђења. Међутим, ове врсте привилегија имају и своје специфичности које их, донекле, разликују од осталих врста привилегија. Специфичности се односе, пре свега, на обухват (у смислу потраживања које обезбеђују) и начин рачунања редоследа њиховог намирења.

2.4.2. Обухват

И национална и међународна правила у погледу ове врсте привилегија делују прилично неспорно и јасно, у смислу да се привилегијом обезбеђује потраживање по основу награде за спасавање.²⁵⁶ Међутим, ту се правило које одређује постојање привилегије завршава. Шта, заправо, представља награда за спасавање? Правила из правних норми намењених стварним правима на броду су бланкетног карактера и неопходна је допуна од стране правних норми из области која регулише потраживање чије намирење привилегија обезбеђује. Тако, у овом случају, неопходно је познавање правила из норми које за предмет регулисања имају право спасавања. Управо ту настаје својеврстан проблем у погледу тумачења обухвата ове врсте привилегија. Наиме, правило да постоје привилегије на броду по основу награде за спасавање неспорно је и широко прихваћено скоро једно столеће, и то како на националном, тако и на међународном плану.²⁵⁷

²⁵⁶ О разлици награде за спасавање и посебне накнаде у смислу односа Конвенције 1993 и Конвенције о спасавања 1989 вид. Гордан Станковић, „Међународна конвенција о поморским привилегијама и хипотекама“, *Поморско поредбено право*, бр. 1-4/1995, стр. 108.

²⁵⁷ Конвенција 1926, чл. 2. ст. 1. тач. 3., Конвенција 1967, чл. 4. ст. 1. тач. v), Конвенција 1993, чл. 4. ст. 1. тач. c). Међутим, ова неспорност је поремећена правилом да ће се имати право на награду за спасавање, а сходно томе, и привилегију на броду, кад су спасени брод и онај који је спасавао у власништву истог лица. Премда делује чудно и несвакидашње, оваква ситуација је врло могућа. Наиме, ако је лице које има у власништву два брода, један од њих дало у закуп и касније, за време док је други брод био искоришћаван од закупца, власник (закупавац) је пружио услугу спасавања. Наравно, дужник награде за спасавање је купац тог брода (бродар), али ако он не буде платио, спасиоцу стоји на располагању привилегија на броду. Тај брод је у његовој својини, само што је тренутно под закупом, па се поставља питање како он може на свом броду да има привилегију. Није ли то противречно? Против кога он подиже стварноправни захтев? Против

Међутим, спорно је шта се сматра наградом за спасавање, као и када се само право стиче.²⁵⁸

Према српском праву, награда за спасавање обухвата чисту награду и трошкове које је спасилац имао приликом пружања својих услуга (накнада).²⁵⁹ Управо на ту награду, тј. на њено намирење се односи привилегија. Међутим, да би се та награда стекла, неопходан је успех у спасавању. У супротном, награде, а и привилегије неће бити. Успех у спасавању се мери доприносом у очувању брода, терета и возарине. Са друге стране, савремено право спасавања познаје поред класичне награде и посебну награду за спасавање.²⁶⁰ Кључно питање је да ли се и та посебна награда за спасавање сматра наградом за спасавање у смислу да је и она обухваћена обезбеђујућим дејством привилегија на броду.

себе? Овакво правило постоји не само у српском праву, него и у свим осталим правима која су прихватила Конвенцију о спасавању 1910. Упор. ЗПУП, чл. 820. и Конвенција о спасавању 1910, чл. 5. Чини се да ово правило није постојано и складно са системом привилегија на броду, те би га у будућности требало заменити правилом да поверилац за награду из спасавања неће имати више привилегију на (свом) броду, него могућност остварења свог права на неком од дужникових бродова по правилима сестринске одговорности. Но, тиме проблем не би био решен, јер би се онда ово потраживање svelo на класично пловидбено потраживање које није обезбеђено привилегијама на броду, него само има предности коришћења сестринске одговорности.

²⁵⁸ Претходно излагање о теми спасавања и одређивању висине и тренутка стицања награде за спасавање, имало је за сврху да истакне сложеност и проблемски део правних односа који настају спасавањем, а посебно да направи својеврсну основу за примену, сада већ поменуто, *blanketne* природе норми које непосредно регулишу привилегије на броду.

²⁵⁹ ЗПУП, чл. 818. Потребно је имати у виду да се трошкови које је имао спасилац деле према томе да ли је у питању професионални спасилац или не. Ако је у питању професионални спасилац, онда ће он имати право на накнаду трошкова који се тичу потрошеног горива приликом спасавања, као и одређени утрошак за амортизацију опреме коју користи. Ако није у питању професионални спасилац, онда тај „спасилац“ има право на накнаду трошкова који се практично поклапају са изгубљеном добити од оних правних послова које је могао да обави да није предузео операцију спасавања. Вид. Samir Mankabady, *International Shipping Law*, Volume II, Euromoney Books, London, 1991, стр. 295.

²⁶⁰ Под савременим правом спасавања се подразумева не само Конвенција о спасавању 1989, него и разне уговорне форме као извори спасавања конкретног типа (LOF, SCOPIC, STOPIA, TOPIA), које, чини се, представљају својеврсно *Lex Mercatoria*.

Посебна награда за спасавање се односи на право спасиоца на потраживање трошкова, а евентуално и додатне награде, које је имао приликом покушаја спречавања и умањења еколошких штета. Њу спасилац стиче, иако није дошло до очувања брода и терета, па чак и ако није дошло до спречавања еколошке штете.

Приликом доношења Конвенције о спасавању 1989, правна делегација САД-а је сматрала да посебна награда треба да има исти третман као и класична награда. Посебно се имало у виду да и намирење посебне награде треба да буде обезбеђено привилегијом на броду. У том смислу, делегација САД-а је учинила предлог радној групи за израду односне конвенције.²⁶¹ Међутим, предлог је као неоснован одбијен, јер би ово правило имало могућност практичне примене у врло малом броју случајева. Наиме, посебна награда се стиче, у принципу, када нису испуњени услови за стицање класичне награде, тј. када се није успело у очувању брода. Дакле, посебна награда се дугује када нема брода. Сама чињеница непостојања брода указује и на непостојање могућности заснивања привилегија на том броду, с обзиром да он више не постоји. Ако би се претпостављена привилегија по основу посебне награде протезала уместо на брод, на суму осигурања која покрива еколошке штете, онда би то било противно правилу да се привилегије у погледу узгредности брода не односе на осигурану суму.²⁶²

Са друге стране, потраживања по основу посебне награде су сврстана у пловидбена (а непривилегована) потраживања. У том смислу, путем њих се могу користити предности тзв. сестринске одговорности. С обзиром, да је примарни дужник посебне награде бродовласник угроженог брода, то значи да би спасилац по основу ове награде могао да „заустави“ било који други брод у власништву истог дужника.²⁶³ Разлика у односу на режим који би спасилац имао да је снабдевен привилегијом је у томе, што код коришћења погодности „сестринске одговорности“, он има предност у намирењу само у односу на оне повериоце који

²⁶¹ *Report of the Work of 57th Session CMI, Document LEG 57/3/8.*

²⁶² Ово правило је утврђено у циљу равнотеже са хипотеком на броду. Са једне стране, привилегије се протежу на возарину и друге цивилне плодове (а хипотеке не), а са друге стране, хипотека се протеже на суму осигурања (а привилегије не). Упор. ЗПУП, чл. 242. ст. 1. и чл. 262.

²⁶³ Конвенција 1999, чл. 1. ст. 1. тач. с). А. М. Sheppard, *нав. дело*, стр. 51.

су након њега пријавили потраживање, док предност у односу на њега имају не само привилеговани, него и ранији хипотекарни повериоци.

2.4.3. Редослед у намирењу

2.4.3.1. Уопште

Редослед у намирењу привилегија на броду по основу спасавања се може посматрати из две перспективе. Прве, однос привилегија по основу спасавања и других врста привилегија на броду и друге, која се односи на међусобни однос више истоврсних привилегија (по основу спасавања).

2.4.3.2. Однос са другим врстама привилегија

У погледу редоследа намирења који се успоставља између различитих врста привилегија на броду, принцип је да међу њима влада однос искључивости. То значи да се имаоци привилегија нижег реда неће намирити (па ни делимично), док се у потпуности не намире имаоци привилегија вишег реда. Но, како се установљава који је виши, а који нижи ред? Правило је да сами закони и конвенције из ове области, већ у самом набрајању врста привилегија, прописују да је тај ред набрајања уједно и ред по којим ће се на искључив начин намиривати имаоци привилегованих потраживања. Међутим, привилегије по основу спасавања уносе специфичности у погледу редоследа намирења и на неки начин компликују правило о (првенственом) редоследу намирења утврђеном простим набрајањем.

По Конвенцији 1926 и српском праву (које је преузело конвенцијска решења), све врсте привилегија на броду које су настале на истом путовању, имаће законским набрајањем утврђен редослед намирења. То значи да ће привилегије по основу спасавања имати предност у односу на деликтне привилегије, као и оне по основу снабдевања и поправке брода. Са друге стране, у односу на њих предност ће имати привилегије по основу судских и осталих

„заједничких“ трошкова, те привилегије по основу запослења на броду. Дакле, у питању су два критеријума одређивања првенства у намирењу: редослед како су у закону наведене и путовање у оквиру кога су настале. При том, „путовање“ као критеријум има јачу правну снагу и надвладава критеријум „законског набрајања“.²⁶⁴ Доследно спроведено, ово правило би значило да ће привилегије по основу спасавања (али и деликтне, те оне из односа снабдевања и поправке брода) имати предност у намирењу у односу на привилегије по основу судских трошкова и радних односа, ако су настале на каснијем путовању. Међутим, то није тако, јер се судски трошкови сматрају да су настали увек на „последњем путовању“, а привилегијама по основу радног односа је дат равноправан третман, без обзира на ком су путовању настале.

Конвенције 1967 и 1993 имају другачији критеријум редоследа првенства у намирењу. По њиховим правилима, касније настале привилегије по основу спасавања имаће предност у намирењу у односу на све претходно настале привилегије. Дакле, критеријум „путовања“ брода више није меродаван, него само тренутак настанка привилегија. Опређеност за „тренутак“ настанка привилегија, води крајњој последици да ће се привилегије међусобно рангирати према времену настанка и у оквиру самог путовања брода. Међутим, ако се дубље посматра чини се да су ефекти примене критеријума „путовања“ и „тренутка настанка привилегије“, практично исти. Они су исти када се примењују на однос привилегија по основе спасавања и других врста привилегија.

2.4.3.3. Међусобни однос

У међусобном односу, у погледу намирења истих врста привилегија на броду, важи принцип равноправности.²⁶⁵ Он у вредносном смислу указује на сразмерност у намирењу у случају недовољне продајне вредности брода. Међутим, овај принцип се не примењује на међусобни однос привилегија по основу спасавања.²⁶⁶ На њихов међусобни однос се примењује принцип

²⁶⁴ Конвенција 1926, чл. 5. ст. 1, чл. 6. ст. 1; ЗПУП, чл. 264. ст. 1, чл. 265. ст. 1.

²⁶⁵ Конвенција 1993, чл. 5. ст. 3; Конвенција 1967, чл. 5. ст. 3., Конвенција 1926, чл. 5. ст. 1.

²⁶⁶ Конвенција 1993, чл. 5. ст. 4; Конвенција 1967, чл. 5. ст. 4., Конвенција 1926, чл. 5. ст. 2.

искључивости.²⁶⁷ При томе, искључивост је одредива спрам временског критеријума. Он се састоји у начелу „каснији у времену, јачи у праву“ и значи да касније настале привилегије по основу спасавања имају предност у намирењу у односу на раније настале. Предност је апсолутне и искључујуће природе и води последици да ће се ранији ималац ове привилегије, намирити само ако каснији ималац истоврсне привилегије буде у потпуности намирен.

Потребно је истаћи да се српско право и Конвенција 1926 не разликују не само у крајњој последици у односу на Конвенције 1967 и 1993, него и у самом изричитом правилу да касније настала ова врста привилегија има предност у односу на ону раније насталу.

2.4.3.4. Теоријски основ

2.4.3.4.1. Увод

Правило о првенству у намирењу касније стечене привилегије спасавања има два правца правне мисли које га оправдава. Један правац чини теорија стварноправног (својинског) интереса поверилаца на броду, а други теорија корисности услуге броду.

2.4.3.4.2. Теорија стварноправног интереса на броду

Ова теорија говори о томе да власник брода када га „пусти“ у пловидбу прећутно прихвата могућност да сам брод буде оптерећен одређеним обавезама. Он то прихвата на прећутан начин, јер је свестан (или би, барем, требало да буде) законских норми које својим правилима предвиђају могућност заснивања стварних права на броду у пловидби. Дакле, сматра се да је чињеницом пуштања

²⁶⁷ У Немачком праву прихвата се решење Конвенције 1967 у овом погледу, иако ова конвенција није никада ступила на снагу, нити ју је Немачка званично прихватила. Вид. Hans Jürgen Abraham, *Das Seerecht*, 4. Auflage, Walter de Gruyter, Berlin, 1974, стр. 68; Rolf Herber, *Seehandelsrecht, systematische Darstellung*, Walter de Gruyter, Berlin, 1998, стр. 114; Dolly Richter-Hannes, Ralf Richter, Norbert Trotz, *Seehandelsrecht*, 2. Auflage, Transpress, Berlin, 1987, стр. 60.

брота у пловидбу, пристао да тај брод у пловидби буде оптерећен привилегијама на броду.

Положај спасиоца брота је у овом погледу истоветан положају бродовласника. Наиме, претпоставља се да је спасилац прихватио да брод буде оптерећен привилегијама јачег приоритета у односу на његов, ако не реализује своју привилегију у тренутку њеног настанка и, сходно томе, пусти брод у даљу пловидбу. У том случају ће нови, каснији спасилац стећи привилегију исте врсте на истом броду, али јачег приоритета. Он ће у погледу намирења имати према свом претходнику однос искључивости.

Ова теорија се може назвати још и теоријом ризика. Спасилац, пуштајући брод на коме има привилегију у пловидбу, (не)свесно улази у ризик који се састоји у могућности заснивања новог спасилачког односа и, по основу њега, нове, истоврсне, али приоритетније привилегије на броду.²⁶⁸

Но, теорија ризика нема само терминолошки значај. Она има своју улогу у темељнијем објашњавању привилегија на броду. Наиме, теорија ризика има веће дејство у односу на привилегованог повериоца (пореди га са бродовласником), јер му указује на могућност (опасност) не само да буде потчињен у односу на касније привилеговане повериоце, него и да му само право (прерано) престане. Под „прераним“ престанком привилегија на броду се мисли на њихов престанак услед деловања начела савесности и поштења (евентуално злоупотребе права) у земљама континенталног правног система или на теорију „lashes“ у земљама англосаксонског правног система.²⁶⁹

²⁶⁸ Martin J. Norris, *The Law of Salvage*, стр. 241.

²⁶⁹ Ова теорија указује на губитак привилегије, јер је њен имаоца није користио у време у које се оправдано веровало на страни дужника да ће користити. При том, то очекивано време и његов протек и даље остају у року трајања привилегија на броду, само што се протек тог „очекиваног“ времена сматра неопростивим на страни имаоца привилегије на броду. Уз то, неопходно је да је дужник (овде бродовласник) претрпео штету услед нереализације привилегија у очекивано време. Ово правило је уведено у корист успостављања равнотеже између повериоца, дужника и трећих лица (правног промета). Док код хипотеке на броду постоје поступци „foreclosure“ и „redemption“ који установљавају равнотежу на супротстављеним странама, дотле код привилегија на броду те равнотеже сада нема. Она је постојала према правилима Уредбе о стварним правима и привилегијама на броду 1939, у оквиру тзв. „позивног поступка“, када је могао било власник, било потенцијални купац да учини престанак привилегијама пре протекла рока њиховог трајања. Вид.

2.4.3.4.3. Теорија корисности услуге броду

Ова теорија указује на то да каснији стицалац привилегије на броду треба да има предност у намирењу у односу на ранијег стицаоца, јер је услуга каснијег од користи не само бродару и бродовласнику, него и ранијем стицаоцу привилегија. Корист се састоји у очувању брода у вредносном, економском смислу.²⁷⁰ Супротно, да до услуге каснијег стицаоца привилегије није дошло, можда не би остала ни сама имовинска основа (брод) из које се може намирити ималац раније привилегије.

Како овој теорији сам назив указује, она се може применити само на привилегије по основу пружања услуга, али не и на привилегије по основу накнаде штете.²⁷¹ У супротном, произлазило би да је вредност интереса касније оштећених већа у односу на вредност интереса раније оштећених, што је, свакако, неприхватљиво.

Уредба са законском снагом о стварним правима на броду и поморским привилегијама, пар. 19. и даље.

²⁷⁰ Martin J. Norris, *The Law of Salvage*, стр. 242.

²⁷¹ Принцип искључивости у намирењу (базиран на принципу „последњи у времену, први у праву“) у оквиру истог привилегованог реда постоји и за привилегије по основу снабдевања и поправке брода. вид. ЗПУП, чл. 264. ст. 2.

3. Привилегије по основу доприноса за заједничку хаварију

3.1. Појам заједничке хаварије

Заједничка хаварија представља институт поморског права који подразумева заједништво више интереса укључених у исти пловидбени подухват.²⁷² Она настаје у случају намерног наношења штете неком од ових интереса, како би се целина пловидбеног подухвата спасла, а у ситуацији када опасност прети да онемогући остварење свих интереса заједно. Интерес за очувањем брода, терета и зарађене возарине су најчешће заступљени у пловидбеном подухвату.²⁷³

Основни циљ предузимања чина који испуњава услове за заједничку хаварију је да се жртвовањем мањег циља, омогући остваривање већег циља.²⁷⁴ Управо термин „*average*“ у контексту осигурања и поморства има значење губитка, док „*general average*“ има значење општег, заједничког губитка. Заједнички „губитак“ се састоји у учешћу у општем губитку који ће морати да снесе представници свих интереса у подухвату, иако је, на пример, само један од интереса стварно погођен „мерама“ заједничке хаварије.²⁷⁵

²⁷² Детаљније о појму заједничке хаварије вид. Небојша Јовановић, „Појам заједничке хаварије и услови за њено наступање“, *Право и привреда*, бр. 5-6/1994, стр. 83. и даље; Александр Сергеевич Кокин, *Юридически справочник по трговому морепловашу*, Спарк, Москва, 1998, стр. 265. и даље.

²⁷³ О различитим врстама заједничке хаварије вид. Небојша Јовановић, „Типични случајеви заједничке хаварије по међународним и домаћим правилима“, *Право и привреда*, бр. 1-2/2001, стр. 9. и даље.

²⁷⁴ Премда је сам институт заједничке хаварије један од најстарих поморских института, не треба искључити могућност да његова логика потиче из библијске логике, односно логике човека као таквог (жртвовање једне овце зарад очувања читавог стада). Ако би ова претпоставка била тачна, онда би она указала на методолошки приступ стварању права у раним људским заједницама, који је био окренут више стварним људским, животним потребама. Супротно је у савремено доба када право постаје све више интересни, а мање људски механизам, окренут истинским потребама човека. Вид. Библија, *Нови Завет*, Лука 15, 1-7.

²⁷⁵ Смисао Родског правила које је претеча свих правила о заједничкој хаварији се може сажети у следећем: вредност онога што је жртвовано у време опасности за све, а у корист свих, треба да буде замењена вредношћу доприноса свих оних чији су интереси спасени путем жртвовања других

Заједничка хаварија је регулисана Јорк – Антверпенским правилима, чија је прва верзија настала још 1876, а последња 2010. године.²⁷⁶ Специфичност овог правног извора се огледа у томе што он није ни конвенцијског, а ни обичајног типа, већ се његова примена уговара. Но, и поред оваквог начина правне обавезности овог извора права, он врши изузетно снажан утицај на сва законодавства света и може се уочити да остварује завидан ниво унификације на овом пољу.²⁷⁷

Након што дође до заједничке хаварије, односно да жртвовања једних, а очувања других интереса у истом (заједничком) пловидбеном подухвату, потребно је равномерно расподелити учешће свих у „штети“ коју је заједничка хаварија проузроковала, а не само оних који су штету претрпели.²⁷⁸ У ту сврху се

интереса. Вид. D. J. Wilson, J. H. S. Cooke, *Lowndes and Rudolf the Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, twelfth edition, Sweet&Maxwell, London, 1997, стр. 1. и даље.

²⁷⁶ О историјату и развијању овог специфичног правног извора вид. Вељко Ковачевић, „Развој института заједничке хаварије и Јорк – Антверпенских правила с посебним освртом на ревизију правила из 2004. године“, *Поморско поредбено право*, бр. 164/2010, стр. 555. и даље. О ликвидацији заједничке хаварије вид. Небојша Јовановић, „Ликвидација заједничке хаварије“, *Право и привреда*, бр. 1-2/1993, стр. 83. и даље.

²⁷⁷ О уговорној основи обавезности овог извора права вид. N. Geoffrey Hudson, Michael D. Hardvey, *The York – Antwerp Rules*, third edition, Lloyd’s List, London, 2010, стр. 9. и даље. По *Правилу А* Јорк – Антверпенских правила 2004 (даље у тексту: ЈАП 2004), заједничка хаварија је намеран и разуман чин жртвовања и трошка учињен ради очувања интереса који су укључени у заједнички пловидбени подухват, а чијем остварењу прети опасност.

²⁷⁸ Родоски закон је, управо, настао на идеји правичности. Ако се узме за пример заједничке хаварије бацање терета у море путем кога се спасавају интереси ималаца осталог (нежртвованог) терета, возарине и брода, дошло би се до неправичног исхода ако се не би применила правила заједничке хаварије. Наиме, у том случају би могла да се примене правила из уговора о превозу (када би превозилац, бродар, одговарао имаоцима интереса на жртвованој роби зато што је није превезао до места одредишта). Такође, могло би да се примени правило општег принципа *res perit domino*, односно „случај шкоди оном кога згоди“, када би имаоци интереса на терету сами сносили (свој) губитак. У сваком случају, оба правила су неправична, јер је чин намерног проузроковања штете проистекао из намере да се учини *опите* добро (свим учесницима подухвата), па управо из те намере је потребно „извући“ ново правило које ће се „издићи“ из постојећих и регулисати ову ситуацију на правичан начин. Дакле, не треба да одговара ни превозилац, а не треба да губитке коначно и у потпуности носе они који су их претрпели. Треба да „одговарају“ сви, али само

именује ликвидатор заједничке хаварије чији је основни задатак да израчуна на правичан начин допринос сваког учесника подухвата у „штети (трошку)“ која је последица чина заједничке хаварије. Он ће тај допринос израчунавати на бази идеје дистрибутивне правде, која указује на равноправност приликом поделе и профита, али и губитка у заједништву интереса какво представља заједнички пловидбени подухват.²⁷⁹ У том смислу долази до поделе читаве вредности заједничког пловидбеног подухвата у две „масе“: дужничку и поверилачку.

Дужничку масу чини вредност сачуваних интереса у заједничком пловидбеном подухвату. Свој назив „дужничка“, ова маса је добила по томе што се из њене вредности исплаћују оне штете које су претрпели имаоци жртвованих интереса.

Поверилачку масу чини вредност жртвованих интереса, али и вредност сачуваних интереса како би се спрам целокупне вредности свих интереса у заједничком подухвату, на праведан начин расподелило учешће у претрпљеним губицима свих учесника у подухвату. Дакле поверилачка маса се састоји из поверилачке масе у ужем смислу која, у ствари, представља жртвоване интересе који имају потраживање према дужничкој маси. Са друге стране, у поверилачку масу (у ширем смислу) улази и вредност спасених интереса, како би се на тај начин одредило равноправно учешће свих у последицама заједничке хаварије.

3.2. Привилегије на броду

3.2.1. Уводно разматрање

У погледу привилегија на броду битна је само поверилачка маса у ужем смислу (вредност жртвованих интереса), с обзиром да једино она представља потраживање које је обезбеђено привилегијом на броду. Међутим, чини се да је ово прилично непрецизно одређивање, имајући у виду да само неки од интереса

делимично. Из овакве ситуације се јавља правило о заједничкој хаварији. Вид. Reinhard Zimmermann, *The Law of Obligations*, Juta & Co Ltd, Cape Town, 2006, стр. 401.

²⁷⁹ D. J. Wilson, J. H. S. Cooke, *Lowndes and Rudolf The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, стр. 12. Управо је подела невоље идеја која је у сржи дистрибутивне правде и заједничке хаварије.

који су представљени у поверилачкој маси у ужем смислу, имају за обезбеђење своје реализације привилегију на броду. Наиме, у заједничком пловибеном подухвату су заступљена најмање три опречна интереса: интерес „брода“, „возарине“ и „терета“. Сваки од ових интереса је „дужан“ да пружи одговарајући допринос у заједничкој хаварији, а ако је жртвовањем један од ових интереса и више него што треба „поднео“, онда ће он имати потраживање према дужничкој маси (вредношћу сачуваних интереса).

3.2.2. Привилегије на терету

Чини се да интерес брода који има потраживање према дужничкој маси не може бити обезбеђен привилегијом на броду. Овакав закључак произлази из чисте логике да се не може имати привилегија на свом броду.²⁸⁰ Тако, ако је услед заједничке хаварије дошло до претераног напрезања бродских машина и на крају до њиховог оштећења, бродовласник (као лице чији је интерес поводом брода жртвован) ће имати потраживање према дужничкој маси (вредности сачуване робе и возарине). То је, дакле, потраживање по основу *учињеног* (а не *дугованог*) доприноса у заједничкој хаварији. Због тога, национални прописи и међународне конвенције за потраживање по основу учињеног доприноса брода у заједничкој хаварији не везују за привилегију на броду, него за одређено стварно право на терету. То стварно (обезбеђујуће) право на терету се може кретати у распону од права задржавања до привилегије на терету.

Српско право у овом погледу има врло занимљиво решење. Поводом превоза робе, превозилац може имати раличита стварноправна средства

²⁸⁰ Ипак, да је и то могуће, показује пример чл. 5. Конвенције о спасавању 1910 који је извршио утицај на национална законодавства. Такође, Немачки Трговачки законик у време свог настанка је предвиђао могућност да заповедник брода који је истовремено и његов (су)власник може да стекне привилегију на свом броду у страниј луци када је брод у стању нужде, односно када су му неопходне услуге поправке и снабдевања да би наставио пловидбу. Таква одредба је извршила и утицај на јапанско право у погледу привилегија на броду по овом основу. Више података доспуно на адреси: <https://archive.org/stream/commercialcodeof00japarich#page/290/mode/2up>, цитат се односи на старо правило пар. 754, немачког HGB-а, стр. 290.

обезбеђења на располагању. То су опште (трговинско) законско заложно право на терету, право задржавања терета и посебно законско заложно право на терету (привилегија на терету).

Трговинско заложно право јесте законско заложно право превозиоца да се намири из предмета превоза у случају да му не буде плаћена уговорена накнада.²⁸¹ Превозилац ово право има само за време државине терета (предмета превоза) и дужан је да га врши не само у сопственом интересу, него и у интересу ранијих превозилаца.²⁸² Ово право се налази између привилегије на терету и права задржавања.

Право задржавања (лат. *ius retentionis*) терета представља право превозиоца да не преда терет примаоцу у случају када му није исплаћена накнада по основу уговора о превозу.²⁸³ Специфичност права задржавања у пловидбеном праву је та што се предајом терета примаоцу губи не само право задржавања као обезбеђујућег средства, него се губи и само потраживање. Ово је у супротности са трговинским заложним правом које се губи са предајом терета примаоцу, али се не губи и само потраживање које је било обезбеђено овим правом.²⁸⁴

У посебним случајевима српско пловидбено право предвиђа постојање привилегија на терету. Оне постоје само за тачно у закону одређена потраживања која се, између осталог, односе и на (*дуговани*) допринос ималаца интереса на терету у заједничкој хаварији.²⁸⁵ Суштина код привилегија на терету је да се оне стичу неформално, да није потребна државина, а сама промена власника предмета

²⁸¹ Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2006, стр. 36.

²⁸² Ово решење је у складу са општим правилом облигационог права да се залога на покретној ствари стиче само ако се истовремено стиче и државина на тој ствари. Одступање од општег правила је учињено увођењем института бездржавинске залогe на покретним стварима, за чије стицање је неопходан упис у регистар (у Србији је то Агенција за привредне регистре). Упор. ЗОО, чл. 968. и Закон о заложном праву на покретним стварима уписаним у регистар (*Службени гласник РС*, бр. 57/2003, 61/2005, 64/2006, даље у тексту: ЗЗПУР), чл. 4.

²⁸³ ЗПУП, чл. 635. ст. 1.

²⁸⁴ Упор. ЗПУП, чл. 636. ст. 1. и ЗОО, чл. 679. ст. 1. (до правог значења нормe се дошло на основу тумачења путем разлога супротности).

²⁸⁵ ЗПУП, чл. 637. ст. 1. тач. 2. Исто правило садржи и хрватски Поморски законик 2004 у чл. 592. ст. 1. тач. 2.

ових права је без утицаја на само право.²⁸⁶ При том, потраживања бродовласника по основу доприноса за заједничку хаварију имају редослед намирања из вредности привилегијом оптерећеног терета обрнуто редоследу настанка.²⁸⁷

3.2.3. Привилегије на броду

У погледу доприноса који бродовласник дугује по основу чина заједничке хаварије, имаоци осталих интереса у пловидбеном подухвату имају привилегију на броду. Оправданост постојања привилегије на броду у овом случају се састоји у томе што су имаоци осталих интереса у подухвату поднели жртву (трошак) у корист очувања брода. Самим тим њихово потраживање за повраћај тог „трошка“ се везује за брод, јер је предмет „трошка“ користио самом броду. Премда је лични дужник ове обавезе бродовласник, чињеница да је чинидба непосредну корист остварила на самом броду, везује (дугујућу) противчинидбу за сам брод, обезбеђујући је привилегијом на њему. Међутим, Конвенција о привилегијама и хипотекама из 1993. године (која је ступила на снагу 2004. године) више не предвиђа ову врсту привилегије на броду. Два су разлога изостављања ове врсте привилегија на броду.

Први се односи на недостатак подстицаја на страни ималаца интереса на терету да „врше“ чин заједничке хаварије. Недостатак подстицаја се, управо, састоји у томе да имаоци интереса на терету ни не врше чин заједничке хаварије (нити о томе на било који начин одлучују), него то чини представник интереса брода (заповедник брода). Због тога, они ни не треба (јер, фактички и не могу) да буду подстакнути постојањем привилегија на броду на пружање својеврсне „чинидбе“ броду, када се брод налази у заједничкој опасности, а у погледу чега би интереси брода требало да се „одуже“, установљавањем привилегије на самом броду. Оваква аргументација је дошла из поређења института спасавања са

²⁸⁶ Више о привилегијама на терету вид. Ђорђе Ивковић, „Привилегији на бродском терету“, *Зборник Правног факултета у Загребу*, Загреб, 2007, стр. 661. и даље.

²⁸⁷ ЗПУП, чл. 639. ст. 3. Тиме се режим привилегија по основу заједничке хаварије у потпуности изједначава са режимом привилегија по основу спасавања.

заједничком хаваријом.²⁸⁸ Суштина је да и спасавање и заједничка хаварија служе, у већој или мањој мери, очувању брода. Међутим, док је спасавање добровољни чин спасиоца, дотле жртвовање терета нема никакву везу са вољом ималаца терета, с обзиром да они о томе ни не одлучују, него заповедник брода.²⁸⁹ Због тога, потенцијалне спасиоце и треба подстаћи на чин спасавања путем стављања у изглед постојања привилегија на броду.²⁹⁰

Овакво размишљање и аргументација су постојали у припремним радовима на стварању завршног текста конвенције о привилегијама и хипотекама из 1993. године. Но, треба имати у виду да чин заједничке хаварије изражен у облику жртвовања интереса терета, свакако, доприноси очувању брода, без обзира на (не)вољност ималаца интереса на терету за овим. Њима је причињена штета / трошак за добробит самог брода. Дакле, самом броду је непосредно учињена корист овим чином, а тек посредно и бродовласнику који има корист кроз очувану економску вредност брода. Са друге стране, управо чињеница непитања ималаца интереса на терету за његово жртвовање води ка својеврсном деликтном / вануговорном објашњавању правне природе овог односа. Како су сва лица којима се путем брода у пловидби нанесе штета обезбеђена привилегијом на том броду,

²⁸⁸ Институти заједничке хаварије и спасавања су веома слични. Сличности се огледају у опасности која прети подухвату код оба института, као и у својеврсној „дужности“ сачуване имовине на противчинидбу у погледу користи које је та сачувана имовина (у овом случају брод) предметима чинидби заједничке хаварије и спасавања примила. Такође, принцип „*no cure, no pay*“ који се изворно везује за институт спасавања, практично остаје примењив и на заједничку хаварију, јер ако је дошло до пропасти и предмета свих интереса у заједничком подухвату, онда се неће ни обрачунавати, а нити дуговати доприноси у заједничкој хаварији. Више о томе вид. N. Geoffrey Hudson, Michael D. Hardvey, *The York – Antwerp Rules*, стр. 111. и даље. Укратко, може се рећи да је последица заједничке хаварије увек спасавање брода, јер у супротном, када брод није спасен, онда не постоји могућност да се сачува било који од интереса у заједничком пловидбеном подухвату.

²⁸⁹ Једно време у судској пракси англосаксонског правног подручја је владало мишљење да је правна природа заједничке хаварије у прећутном уговору који закључују имаоци свих интереса у пловидбеном подухвату, а пре отпочињања подухвата. Вид. D. J. Wilson, J. H. S. Cooke, *Lowndes and Rudolf The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, стр. 16.

²⁹⁰ Сличан подстицај је и увођење посебне награде за спасавање од загађивања животне средине, када се према класичном принципу „*no cure, no pay*“ не би дуговала награда за спасавање.

тако би и имаоци интереса на жртвованом терету требали да уживају исту погодност. Логика оправдавања установљавања привилегије у оба случаја је иста. Ни у једном се не консултује воља оштећених лица; чак је њихова воља у потпуности без значаја.

Други разлог због кога су изостављене привилегије по основу заједничке хаварије се састојао у чињењу уступака банкарским интересима, које постојање привилегија угрожава. Тако се покушало, бар, на овај начин, смањивањем броја (врста) привилегија на броду да се успостави равнотежа између хипотекарних (банкарских) поверилаца и привилегованих поверилаца.

3.2.4. Српско право

У српском праву тренутно постоји компликовано решење у погледу привилегија на броду по основу доприноса у заједничкој хаварији. Наиме, српско национално право предвиђа постојање ове врсте привилегија и то како на поморском, тако и на броду унутрашње пловидбе. Ово правило је последица приступања Републике Србије међународним конвенцијама које се односе на привилегије на поморском броду и броду унутрашње пловидбе.²⁹¹ Међутим,

²⁹¹ Када је реч о унутрашњој пловидби, чини се да српско право садржи, наизглед, противречно решење. Наиме, правила о заједничкој хаварији ће се примењивати само ако су, као таква, изричито уговорена. Са друге стране, законом је, и поред смањеног броја привилегија на броду унутрашње пловидбе, предвиђено постојање привилегија на броду по основу доприноса у заједничкој хаварији. Дакле, у истом пропису (ЗПУП) су садржана су два, наизглед, неодржива правила. Прво, да ће се правила о заједничкој хаварији у унутрашњој пловидби примењивати само ако су изричито уговорена, и друго, да постоје, може се закључити, безусловно, привилегије на броду унутрашње пловидбе по основу доприноса у заједничкој хаварији. Практично, оваквим правним режимом се привилегије у овом конкретном случају, чине условљеним претходним уговарањем страна у питању, што је, иначе, концептуално недопустиво, јер су привилегије на броду права која настају искључиво на основу закона, а не и уговора. У том смислу се чини да би сврсисходније, али и правно прецизније решење било да се у норми ЗПУП која регулише привилегије на броду унутрашње пловидбе унесе додатно правило које би се састојало у томе да ће привилегије на броду унутрашње пловидбе по основу доприноса у заједничкој хаварији постојати, само ако претходно правила о заједничкој хаварији буду била уговорена. Тиме се не би утицало на постојећи правни режим у погледу врста привилегија на броду унутрашње пловидбе,

крајем 2011. године Република Србија је приступила Међународној конвенцији о привилегијама и хипотекама, закљученој у Женеви 1993. године. Ова конвенција више не предвиђа привилегије на броду по основу доприноса у заједничкој хаварији. С обзиром да су по Уставу Републике Србије потврђени међународни уговори део правног поретка републике, као и да закони и други општи акти морају са њима да буду у складу, поставља се питање како решити ову неуједначеност. Такође, потребно је да се буде правилно одређен у погледу обима примене Међународне конвенције о привилегијама и хипотекама. Да ли се ова конвенција примењује само на поморске бродове или и на бродове унутрашње пловидбе?²⁹² Иако се питање може чинити неоснованим већ из разлога што је конвенција донета под окриљем Међународне поморске организације, његова оправданост се састоји у тенденцији која влада у међународној регулативи на овом пољу. Наиме, конвенције које су свој обим сводиле само на поморски превоз почетком и половином 20. века, крајем 20. века проширују свој обим и на унутрашњу пловидбу. Класични примери који потврђују ову тенденцију су Конвенције које регулишу заустављање бродова и Конвенције које се односе на спасавање.²⁹³

Зато се већ, у првом кораку поставља питање да ли је ова конвенција ограничена само на поморске бродове. Ако би одговор био потврдан, онда би, свакако, постојале привилегије по основу заједничке хаварије на броду унутрашње пловидбе. Проблем би биле ове врсте привилегија на поморском броду, ако би остало овакво решење српског права упркос прихваћеној конвенцији која има супротно правило. Он би могао да се реши на два начина.

Први је да се српски Закон о поморској и унутрашњој пловидби усагласи са односно конвенцијом. То би се учинило тако што би се изоставила привилегија по основу заједничке хаварије.

али би се допринело правној сигурности, као и језичкој прецизности самог правила у закону. Упор. Протокол I уз Конвенцију о упису 1965, чл. 11. ст. 1. тач. с) и ЗПУП, чл. 255. ст. 1. тач. 3. Истоветно је решење и Преднацрта Закона о трговачком бродарству, чл. 89. ст. 1. тач. 3.

²⁹² Привилегије на броду унутрашње пловидбе су на међународном нивоу предвиђене чл. 11. ст. 1. тач. с). Протокола I уз Конвенцију о упису права на бродовима унутрашње пловидбе.

²⁹³ Упор. Конвенција 1952 и 1999, Конвенција 1910 и 1989.

Други начин би се састојао у „нечињењу“. Наиме, и ако не би дошло до усаглашавања са поменутом конвенцијом, ЗПУП не би ушао у „кризу законитости“ и у поступак оцене пред Уставним судом. Овај начин се састоји само у другачијем приступу српском ЗПУП, а након прихватања Конвенције 1993. Другачији приступ би био да се постојећа одредба о привилегијама по основу заједничке хаварије тумачи као стварање привилегије другог реда, што Конвенција 1993 изричито допушта.²⁹⁴ У том смислу, привилегије по основу заједничке хаварије би имале редослед намирања не само иза привилегија првог реда, него, чак, и иза хипотекарних поверилаца.

²⁹⁴ Конвенција 1993, чл. 6.

4. Привилегије по основу учињених услуга снабдевања и поправке брода

4.1. Увод

Сасвим је уобичајена ситуација да брод у току своје пловидбе застане у успутној луци како би се снабдео погонским горивом и осталим потребним стварима.²⁹⁵ Такође, може се догодити да су броду, осим основних добара попут горива, потребне и неке ванредне услуге попут његове поправке или, пак, снабдевања, неком додатном опремом.²⁹⁶ С обзиром да је у току пловидбе брод

²⁹⁵ Шта се сматра потребним за пловидбу броду је дискутабилно, ако се на неопходне ствари и услуге примени шири приступ. Наиме, поједини аутори у САД-у су мишљења да се неопходним за брод, а у току пловидбе, сматра осигурање (како самог брода – каско, тако и од његове одговорности). У том смислу, сматра се, да би осигуравачима требало дати привилегију на броду за неплаћене премије осигурања. Основ оваквом схватању се налази у томе да, без обзира ко је закључио осигурање, оно ће погодвати интересима не толико уговарача самог осигурања, колико инетересима самог брода. У потпуности је једнако било да је у питању каско осигурање, када се осигуравач исплаћује накнаду самом бродовласнику за оштећени/уништени брод, било да је у питању осигурање од одговорности, када осигуравач исплаћује накнаду оштећеном, уместо да се он наплати из продајне вредности брода, а путем привилегија на броду. Зато је оправдано, сматрати да би и осигуравач требало да има привилегију на броду, ако му се не би платила премија осигурања, а поводом осигурања тог брода. Вид. Chris Reeder, „Maritime lien status for unpaid Hull or Liability Insurance Premiums: Whether the nonpayment of Hull and Protection and Indemnity Insurance Premiums should create a United States Maritime lien against insured vessel in favor of the Insurer“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 15/1991, стр. 285. и даље.

²⁹⁶ Неопходно је разликовати поправку и снабдевање брода од његовог грађења. У принципу, све три операције могу и, најчешће се врше на једном месту – у бродоградилшту. С обзиром да се све три операције обављају на истом месту, то су и чинидбе броду, у фактичком смислу, врло сличне. Врло је слична чинидба ако се броду мењају одређени делови услед оштећења које је претрпео у пловидби и ако му се ти делови први пут уграђују приликом грађења. Штавише, могуће је да му се одређени делови уграђују први пут не приликом грађења, него током пловидбе (додатна опрема). Међутим, правно посматрано ове чинидбе су различито правно квалификоване. Пружање грађевинско-поправљачке услуге док брод још увек није запловио, тј. није регистрован – сматра се извршавањем обавезе из уговора о грађењу, док извршавање истоврсне чинидбе на броду који је у пловидби, представља уговор о делу, у коме су права повериоца (поправљача) другачије заштићена, него као код уговора о грађењу. Приликом грађења брода, извођач радова има само право задржавања као средство обезбеђења својих потраживања (и евентуално, ако је уговорио, хипотеку на броду), док код поправке и снабдевања брода у пловидби, поправљач и снавдевач

под непосредном контролом заповедника брода, логично је да он одлучује о оправданости закључивања уговора који ће за свој предмет имати чинидбу везану за снабдевање или поправку брода. Како је заповедник, у ствари, заступник бродара на броду и у пловидби (путовању), тако ће се и уговори које он закључи, а у вези снабдевања и поправке брода, сматрати уговорима бродара.²⁹⁷ То ће бродара учинити одговорним за испуњење обавеза из ових уговора и у крајњем случају, а облигационоправно посматрано, из његове (бродареве) имовине ће се повериоци по овим уговорима принудно намирити.

Међутим, како повериоци по овим уговорима (даље: бродоснабдевачи и бродопоправљачи) закључују уговор са бродаром преко заповедника брода као његовог заступника. То, практично, значи да они не долазе у непосредни контакт са бродаром. Због тога они су онемогућени да процене бродареву способност враћања дугова, па им је неопходно да пронађу адекватан ослонац који ће их подстаћи да закључују уговоре о снабдевању и поправци брода.²⁹⁸ У супротном,

имају привилегију на броду као средство обезбеђења. Разлог због кога у потоњем случају поверилац има привилегију на броду састоји се у томе што он нема са ким да уговори хипотеку на броду (јер се бродовласник најчешће не налази на броду) са једне стране, а са друге стране, неоправдано је дати му право задржавања брода, јер би тада успоравао пловидбени подухват и угрожавао шири круг интереса који се у пловидби брода преплићу. У сваком случају, неопходно је разликовати ситуацију док брод још није ни једном запловио (и налази се у бродоградилишту) и кад је брод пловећи, поново, у успутној луци, доспео у бродоградилиште. У потоњој, брод се осамосталио, дистанцирао од свог власника, и то пружа оправдање тврдњи да се од тада обавезе везују за брод, а не за носиоца својинског интереса на њему (власника). Вид. William Tetley, „Repairman’s Liens“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 13, 2/1982, стр. 185; Vesna Skorupan Wolff, „Уговор о ремонту брода“, *Поморско поредбено право*, бр. 46/2007, стр. 311. и даље; Stephen Rappaport, „The Maritime Lien“, *Profesional Boat Builder*, June/July 2006, стр. 56.

²⁹⁷ Правни послови које закључује заповедник брода ће се сматрати пословима који оптерећују брод, с обзиром да је заповеднику тешко у страној луци да добије кредит чије би враћање било засновано на поверењу у његову личност. Управо је то један од разлога постојања привилегија на броду по основу снабдевања и поправке брода у току пловидбе. Вид. Francesco Berlingeri, „The Origin and Scope of the Maritime Lien for Supplies or Repairs in Polish Law“, *Journal of Maritime Law & Commerce*, бр. 3/2002, стр. 406.

²⁹⁸ Неспорно је да је бродар у оваквом поретку односа дужник, али може се десити да он не жели да испуни обавезе које је за њега преузео заповедник или, у најгорем случају, да он то не може, јер се налази у стању презадужености.

они не би желели да улазе „у непознато“ закључујући уговор са бродаром, кога, заправо, нису ни видели (већ само заповедника брода).

Адекватан ослонац, тј. подстицај да се улази у овакве уговоре је представљао сам брод, односно његова имовинска вредност. Ослањајући се на вредност брода, лица која га снабдевају и поправљају сматрала су да су тиме у довољној мери обезбедила своја потраживања. Ослонац у броду је имао своје правно оформљење кроз три института: право задржавања, законско заложно право и судско заложно право.

4.2. Право задржавања брода

Право задржавања је најстарији вид стварноправне заштите повериоца код кога се налази дужникова ствар. Оно се састоји у томе да поверилац има право да задржи дужникову ствар док му дужник не испуни своју обавезу. Право задржавања може бити опште и посебно.²⁹⁹ Опште право задржавања се односи на ситуацију када поверилац има право да задржи било коју ствар дужника која се нашла у његовој државини. Супротно, посебно право задржавања пружа повериоцу могућност да задржи само ону дужникову ствар поводом које је и настала одређена обавеза.³⁰⁰ Како опште, тако и посебно право задржавања је карактеристично за опште трговинско право (али и грађанско право), јер своју примену налази у свим општим установама ове гране права.³⁰¹ Тако, на пример, механичар који поправља нечији камион, има право да га задржи све док му се услуге поправке не плате. Исто тако, бродогралиште, тј. привредни субјект који се

²⁹⁹ Toh Kian Sung, *Admiralty Law & Practice*, Butterworths Asia, Hong Kong, 1998, стр. 258. и даље.

³⁰⁰ Оваква врста права задржавања се услед развоја трговине, а посебно превоза развила у заложно право које постоји само на оној ствари поводом које је настало и потраживање залогопримца. Вид. Beate Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*, Bundesanzeiger Verlag GmbH, Dresden, 2013, стр. 59.

³⁰¹ Ewan McKendrick, *Goode on Commercial Law*, fourth edition, Penguin books, London, 2010, стр. 660; Len S Sealy, Richard JA Hooley, *Commercial Law*, fourth edition, Oxford University press, 2009, стр. 1109.

обавезао путем уговора о грађењу да сагради брод, има право да саграђени брод задржи у свом бродоградилишту, док му се цена изведених радова не плати.

Садржина овог права се састоји само у могућности задржавања ствари, али не и у њеној принудној продаји.³⁰² Извршавање овог права, управо, треба да служи као својеврсни притисак на испуњење обавезе дужника. При том, постојање овог права је неодвојиво везано за државину конкретног предмета. Управо, то је један од главних недостатака овог права у пловидбеном (поморском праву). Наиме, ако неком лицу не би биле плаћене услуге поправке и снабдевања брода, онда би оно имало право да га задржи, како би дужника приморало да изврши своје обавезе. Међутим, вршећи своје право задржавања и штетећи тако интересима свога дужника, бродопоправљач и бродоснабдевач штете и интересима других учесника у пловидбеном подухвату. Неопходно је имати у виду да се снабдевањем или поправком брода који је, већ, у пловидби (у подухвату) помаже остваривање интереса свих учесника у том подухвату, а не само бродовласника или бродара.³⁰³ И супротно, задржавањем брода услед неплаћања услуга снабдевања и поправке, штети се интересима свих учесника у подухвату, а не само бродовласнику или бродару. Зато је ово средство општег трговинског и грађанског права у динамичном пловидбеном праву прилично неприкладно.

Дакле, потпуно су различите последице коришћења права задржавања у правном односу грађења брода (који још није почео да плови) и снабдевања и поправке брода у току саме пловидбе. Док је брод у бродоградилишту и чека да заплови, дотле су поводом коришћења права задржавања укључене две врсте интереса – власника брода (наручиоца радова) и извођача радова (бродоградилишта). Зато је у том случају оправдано да се користи право задржавања, јер се њиме штети само ономе коме и треба - наручиоцу радова зато

³⁰² Овом праву се у српском Закону о облигационим односима додаје и могућност да се поверилац намири из принудне продаје предмета задржавања, под условом да је о томе обавестио дужника. Тиме се ово право само једним делом (у погледу намирења) поистовећује са заложним правом, од кога се и даље разликује условљеношћу његовог постојања путем државине предмета. Вид. ЗОО, чл. 286-289.

³⁰³ Пре свега, то су интереси пошиљалаца робе (евентуално путника), запослених на броду и других лица правно везаних за пловидбу брода.

што није испунио своју обавезу у погледу плаћања. Са друге стране, када је брод у пловидби, оправданост коришћења права задржавања брода је умањена, ако не и искључена, јер се овим правом штети остварењу интереса не само наручиоца услуга поправке и снабдевања брода (бродар), него и осталим интересима који „плове“ заједно са бродом. Остварење свих интереса везаних за пловидбу брода настаје завршетком конкретног пловидбеног подухвата када су на „добитку“ и бродар (по основу превознине), али и бродовласник (по основу евентуалне закупнине, ако није бродар) и пошиљаоци робе, путници, запослени на броду. Зато је оправдано омогућити броду да настави пловидбу, иако по основу његовог снабдевања и поправке, нису плаћене дажбине, јер ће се окончањем пловидбеног подухвата стећи финансијска могућност за њихову исплату. Тај својеврсни вид кредитирања од стране бродопоправљача / бродоснабдевача треба, такође, да буде обезбеђен, како се не би дошло да погодовањем осталих интереса везаних за брод, грубо буду занемарени интереси снабдевача. Тиме се дошло до заложног права, бездржавинске природе, које је је требало да помири интересе супротстављених страна у питању. То заложно право на броду може бити изражено или као законско заложно право (привилегије) или као судско.

4.2.1. Законско заложно право

Проблем угрожености осталих интереса у пловидбеном подухвату, док је брод предмет задржавања бродопоправљача, решава се путем установљавања законског заложног права у његову корист. То законско заложно право (даље: привилегије на броду) је бездржавинске природе, чиме се омогућава броду да „настави својим“ путем, тј. да настави пловидбени подухват.³⁰⁴ Смисао

³⁰⁴ Бездржавинска залога није карактеристична само за пловидбени превоз (превоз бродом), него и за све остале видове превоза. Вид. Andreas Müglich, *Das neue Transportrecht – TRG*, Auflage, Bundesanzeiger Verlag GmbH, Köln, 1998, стр. 197. При том, битна разлика се састоји у томе што се у пловидбеном превозу залога везује за брод као средство превоза, док у другим видовима превоза (али, такође, и у пловидбеном) залога се везује за робу као предмет превоза. Но, у оба случаја оправданост настанку заложног права се налази у чињеници да долази до одржања / увећања

установљавања привилегије на броду у корист бродопоправљача се састоји у томе да он пусти брод да отплови, а да се од дужника намири касније када брод заврши започети пловидбени подухват и „заради“. Из те зараде, тј. прихода који је остварен окончањем подухвата, бродар, као најчешћи дужник бродопоправљача, требало би да измири своје обавезе по основу услуге снабдевања и поправке брода. Међутим, ако он то не учини из било ког разлога (не жели или не може услед презадужености), бродопоправљачу остаје привилегија на броду, поводом које може да се намири из продајне вредности брода коме је услугу и пружио.

Путем овог решења заштићени су сви интереси који су укључени у пловидбени подухват и конкретни уговор о поправци и снабдевању брода. Интерес бродара је заштићен, јер ће му бити омогућено да заради возарину окончањем пловидбеног подухвата; интерес бродовласника је заштићен, јер ће добити закупнину од бродара; интерес пошиљалаца робе и путника, јер ће превоз бити обављен; интерес запослених на броду, јер ће добити зараде од прихода из успешно окончаног пловидбеног подухвата; и, на крају, интерес бродопоправљача и бродоснабдевача је, такође, заштићен, јер ће они бити намирени, чак, и да им бродар не измири потраживања окончањем подухвата, тако што ће искористи привилегију на броду и намирити се из продајне вредности брода. Коришћење привилегије на броду претпоставља процесно право заустављања брода путем кога ће брод бити заустављен у било којој луци у коју уплови у тренутку доношења одлуке о коришћењу овог права.

4.2.2. Судско заложно право

Исти ефекат, у смислу заштите интереса свих страна у питању, постиже се и путем установљавања судског заложног права на броду у корист бродопоправљача / снабдевача. При том, две напомене су неопходне.

Прво, ово судско право је, у ствари, својеврсно привремено заложно право које настаје на основу привремене мере заустављања брода.³⁰⁵ Оно је иницијално

вредности брода (услед чинидбе поводом које потраживање обезбеђује привилегија) или робе (којој је услед превоза повећана тржишна вредност).

³⁰⁵ ЗИО, чл. 295.

настало у англосаксонском правном подручју као установа под називом „*Statutory right in rem – statutory lien*“ и подразумевало је право лица које је поправљало или снабдевало брод да заустави брод у некој луци (и онемогући да отплови) и да се намири из продајне вредности брода. На први поглед посматрано, ово право је врло слично привилегији на броду, јер и њен имацац остварује своје право тако што ће да заустави брод и да се намири из његове продајне вредности. Међутим, разлика је битна и састоји се у томе што код привилегија заложно право настаје у тренутку настанка потраживања за поправку и снабдевање брода, док код судског заложног права, односно његовог англосаксонског пандана, заложно право настаје тек захтевањем привремене мере заустављања брода.

Друго, степен заштите, обезбеђења потраживања које бродопоправљач овим правом добије је унеколико различит у односу на онај који добија стицањем привилегије на броду. Ово право почиње да делује тек заустављањем брода. Због тога, сва стварна права која су раније почела да делују (привилегије на броду и хипотеке) имају предност у намирењу пред њим. Са друге стране, судско заложно право омогућава његовом имаоцу да се намири за своје обезбеђено потраживање не само из вредности брода коме је пружио услугу поправке / снабдевања, него и из било ког другог брода који је у власништву истог дужника.³⁰⁶ То је институт тзв. сестринске одговорности³⁰⁷ путем кога поверилац може да се намири не само из једног брода (поводом кога је настало потраживање), него и из било ког другог у власништву истог дужника.³⁰⁸

³⁰⁶ Hilton Staniland, Jon S McLennan, „The Arrest of an associated ships“, *The South African Law Journal*, бр. 148/1985, стр. 148; Oscar Ergerström, *Securing maritime liens – The Ship arrest regime in Sweden and England*, Master Thesis, University of Lund, 2005, стр. 44.

³⁰⁷ Термин сестринска одговорности потиче из англосаксонског права, јер је именица брод (енг. ship) у овом правном подручју наменски женског рода. С обзиром да је у српском праву брод именица мушког рода, правилније би било назвати овај вид одговорности братском, уместо сестринском одговорношћу. Но, чини се да би требало задржати термин сестринска одговорност, јер се, већ, у српском говорном подручју усталили и постао препознатљив.

³⁰⁸ Овако објашњен појам сестринске одговорности постоји у српском праву према коме сестринска одговорност не постоји у случајевима залогом (уговорном и законском) оптерећеног брода. Са друге стране, у међународном праву сестринска одговорност постоји и у погледу извршења права по основу привилегија на броду. Оправданост оваквог решења у нашем праву се објашњава чињеницом да се путем привилегија на броду остварује већи степен везаности за брод,

4.2.3. Закључно разматрање уводног дела (напомена о методу)

Имајући у виду напред изнето излагање о могућностима различите правне квалификације једне исте чинидбе која је пружена броду у успутној луци (у току пловидбе), уочава се могући проблем различитих правних режима, који је нарочито нецелисходан у саобраћајном праву које је нужно међународно. Тај проблем се покушава решити међународним унификацијама овог правног института, али, ипак, остају правни системи који га самостално и различито регулишу. Због тога ће у предстојећим поглављивама пажња ће бити посвећена историјском осврту на овај институт, али и упоредноправном приказу. Историјски и упоредни метод у погледу ове врсте привилегија на броду су нарочито потребни да се користе, јер, чини се, да ова врста привилегија још није завршила свој правни пут, своје правно оформљење. Из тог разлога историјски и упоредни метод, а уз констатно коришћење нормативног метода, чине се корисним приликом коначног, завршног правног оформљења овог института. Историјски метод ће пружити сазнање о дубљим идејама ове врсте привилегија, односно о сврси њиховог настанка. Упоредни метод пружа сазнање о различитости правних режима у погледу исте врсте привилегија на броду, истовремено откривајући потребу за њиховим усаглашавајућим решењем. На крају, нормативни метод управо потврђује потребу откривену кроз упоредни метод, а то је кретање на линији од *de lege lata* ка *de lege ferenda*, тј. од постојећег права ка жељеном праву. У сваком случају, коришћењем поменута три метода у погледу ове врсте привилегија проћи ће се релација од предправног стања (историјски метод), правног стања (упоредни метод) и постправног, тј. будућег правног стања (нормативни метод). Тиме ће се, свакако, покушати да пруже смернице и идеје за коначно правно оформљење ове врсте привилегија на броду.

те да због тога не би требало да се потраживања која су обезбеђена привилегијом, могу да намирују и из продајне вредности неког другог брода у власништву истог дужника. Супротно је са потраживањима која могу да се обезбеде судским заложним правом. Код њих степен везаности за брод није толико изражен, па је зато могуће да се та потраживања намире и из продајне вредности другог брода у власништву истог дужника. Упор. ЗПУП, чл. 1021. ст. 1 и 4. и Конвенција о заустављању 1952, чл. 3. ст. 1. и Конвенција о заустављању 1999, чл. 3. ст. 2.

4.3. Историјски осврт

4.3.1. Стари век

У Римском праву је постојало правило према коме је онај ко је пружио услуге поправке или снабдевања брода, а да му, при том, оне нису биле плаћене, имао заложно право на броду у сврху обезбеђења његовог потраживања.³⁰⁹ Практично, радило се о томе да је то лице за тржишни износ учињене услуге кредитирало носиоца пловидбеног подухвата (представника интереса брода), а да је враћање кредита било обезбеђено заложним правом на броду. Ово заложно право је било прво државинске природе да би, касније, развојем тржишта и, уопште, убрзавањем правног саобраћаја (промета), постало бездржавинске природе. Оно постаје бездржавинске природе из самог разлога циља тражења конкретне услуге. Наиме, ако је циљ тражења услуге поправке и снабдевања брода, био омогућавање да брод настави пловидбу, онда би задржавањем брода у државини бродопоправљача тај циљ био обесмишљен, као и само узимање те врсте кредита.³¹⁰

Међутим, још за време важења овог правила у Старом веку, али и доцније, није се недвосмислено знало право значење, односно прецизније, домашај овог правила. Према једном схватању, заложно право на овај начин стечено је имало само „уговорну природу“, односно његов ималац је имао предност у намирењу из продајне вредности брода само у односу на обичне, необезбеђене повериоце. Другачије казано, имаоци хипотеке на броду су имали предност у намирењу у односу на имаоца оваквог заложног права.³¹¹ Са друге стране, постојало је схватање да лица која су пружила услуге поправке или снабдевања брода, имају приоритетније, јаче заложно право у односу на све друге заложне повериоце.

³⁰⁹ D. 42.5.26: *Qui in navem extruendam vel instruendam creditit vel etiam emendam, privilegium habet* (срп. Ко у пловидби поправља и опрема брод, имаће привилегију на њему)

³¹⁰ Charles Sumner, *Reports of cases argued and determined in the Circuit of Court of Unites States for the First Circuit*, Hilliard, Gray and company, Boston, 1836, стр. 80. и даље.

³¹¹ *Eos qui acceperunt pignora, cum in rem actionem habeant, privilegiis omnibus quae personalibus actionibus competent praeferi constat* (срп. Свако ко прихвати залог, њено стварноправно дејство ће дати предност у намирењу у односу на све облигације)

Оправданост оваквом тумачењу / схватању, налазила се у томе да су бродопоправљачи / бродоснабдевачи својом услугом сачували брод и омогућили му да настави и заврши пловидбу, те да су тиме истовремено омогућили да се, у крајњем случају, из његове вредности намире и остали заложни повериоци. Чињеница да су, управо, бродопоправљачи омогућили броду наставак путовања, чини да њихова права поводом њега буду приоритетнија у односу на остала заложна права према њему. Они су чувајући и опремајући брод, у ствар, радили не само у корист представника интереса власника брода, него и у корист свих осталих заложних поверилаца, чије се средство обезбеђења исцрпљује у односном броду.³¹²

4.3.2. Касни средњи век

У касном средњем веку, када су се развила и прва акционарска друштва, развила се пракса заједничких подухвата од којих би један од знатних чинилаца био брод. Дешавало се да средства унапред припремљена за конкретни привредни подухват буду недовољна и да се та оскудност средстава испољи у некој од успутних лука. У тим тренуцима је било потребно доћи до нових финансијских средстава, али је, најчешће, то било врло тешко, јер лица који су били носиоци (или извођачи) подухвата нису имала кредибилитет у смислу добијања кредита у страним (успутним) лукама. Решење се нашло у томе да брод буде средство обезбеђења кредита. Та установа се у англосасконском правном подручју звала *bottomry*, што је потицало од речи *bottom* – дно, мислећи се на дно, подножје брода. Она се називала се тако, јер је подножје брода, са својом кобилицом било, у ствари, највреднији део брода – чинећи брод као такав, с обзиром да су се у том времену бродови кретали још увек уз помоћ снаге ветра (уз помоћ једара), као и људске снаге.

Bottomry је било средство обезбеђења кредита путем заснивања заложног (бездржавинског) права на броду. У времену настанка ове установе (половина 17.

³¹² *Hujus enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam* (срп. Свака имовинска вредност која се спаси, заузврат је оптерећена залогом). Вид. детаљније Baltazard – Marie Emerigon, *An Essay on Maritime Loans*, The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey, 2004, стр. 216.

века) њена намена је била широка, да би се временом она свела само на обезбеђење потраживања по основу поправке и снабдевања брода.³¹³ У почетку, добијени кредит, на основу залогe брода, се могао да користи за било коју сврху. Он се добијао тако што би заповедник брода у инострану, успутној, луци издавао својеврсну обвезницу (енг. *bottomry bond*) путем које се обавезивао да ће вратити добијени износ кредита увећан за износ камате и премије када са бродом уплови у луку одредишта, тј. када заврши подухват. Та обвезница је у себи садржала и заложну клаузулу која је њеном имаоцу омогућавала да у случају невраћања кредита, преузме брод и намири се из његове продајне вредности. Уочљиво је да ово није био само уговор о кредиту, него и својеврстан уговор о осигурању, јер је кредит требало да се врати само ако би брод упловио у одредишну луку, успешно завршавајући пловидбени подухват. Практично, доспелост обвезнице је наступала у тренутку упловљавања у луку одредишта. Дакле, уговор о осигурању није изричито помињан, али су се уговорни односи, на крају, на то сводили, јер није постојала обавеза враћања кредита ако брод не би упловио у последњу луку.³¹⁴ Тиме је и доспелост одређивана на посебан начин, јер није зависила само од *рока* као временског фактора, него и од *услова* који је у овом случају служио алеаторности уговора о осигурању пловидбеног подухвата.³¹⁵

У 18. веку и касније, *bottomry* се користи у ограниченом обиму само за подизање малих износа кредита који су се наменски користили за поправку и

³¹³ George F. Steckley, „Bottomry Bonds in the Seventeenth-Century Admiralty Court“, *The American Journal of Legal History*, Vol. XLV, 2001, стр. 257.

³¹⁴ Иако данашње привилегије на броду по основу потраживања за услуге снабдевања и поправке брода имају карактер средства обезбеђења потраживања, не може се порећи да и у њима постоје извесни остаци установе осигурања која је била укључена у институт *bottomry*-а. Наиме, чињеница непостојања њима оптерећеног брода доводи до престанка привилегија, јер, логично, престао је да постоји објект на који су се оне односиле. Наравно, само потраживање ће опстати, али у случају стечаја бродара (бродовласника) постојаће мала вероватноћа његовог намирења. Чини се да се из оваквог угла посматрања ова врста привилегија на броду враћа свом корену израженом кроз установу *bottomry* која је обухватала у себи и посао осигурања.

³¹⁵ Детаљно о року и услову као одређујућим факторима за дејство у правним односима вид. Драгољуб Д. Стојановић, Оливер Б. Антић, *Увод у Грађанско право*, друго издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2004, стр. 342. и даље.

снабдевање брода у циљу оспособљавања да настави пловидбу.³¹⁶ Путем ове установе је брод залаган не само у корист бродоправљача, него и у корист, на пример, банке или другог зајмодавца, који је носиоцу подухвата одобрио кредит обезбедивши се заложним правом на броду. Дакле, ова установа се није нужно везивала за бродоправљача, него је она користила било коме ко је кредитирао носиоца пловидбеног подухвата.³¹⁷ Тиме се она донекле удаљава од класичних привилегија по основу поправке и снабдевања брода које су намењене искључиво заштити интереса оних који су броду фактички помогли оправком / снабдевањем.

Са друге стране, постоје аутори који сматрају да се ова установа и касније користила како за обезбеђење ненаменских кредита (оних који нису уско везани за омогућавање окончања пловидбеног подухвата), тако и строго наменских који су, у ствари, пандан савременим привилегијама по основу пружених услуга снабдевања брода. Наиме, сматрало се да бродовласник који плови заједно са својим бродом може у некој од успутних лука да подигне кредит (за било коју сврху) обезбеђујући његово враћање залогом на броду, путем установе *bottomry*. Супротно, када власника не би било на броду, онда је заповедник брода (односно друго лице које контролише непосредно пловидбени подухват), могао да добије кредит залажући брод само за сврху његовог оспособљавања да настави започето путовање.³¹⁸

Из последњег облика *bottomry*-а, у ствари, и настаје облик привилегија на броду какав је правно оформљен у 20. веку кроз међународне конвенције. Он се односи само на потраживања лица која су снабдела брод, а са којима је уговор о томе закључио заповедник брода у страној луци у одсуству другог решења финансирања или, пак, комуницирања са бродовласником.

³¹⁶ Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, Macmillan, London, 1962, стр. 85.

³¹⁷ Тако је могло да се деси да заложним правом на броду буде обезбеђен само давалац кредита, а да лице које је заиста пружило услугу оправке брода (при том не добивши накнаду за то) и није „уговорило“ *bottomry* остане и без накнаде и без средства обезбеђења њеног испуњења.

³¹⁸ John M. Lightwood, *Fisher and Lightwood's Law of Mortgage*, seventh edition, London, 1931, стр. 124.

4.3.3. 20. век – међународне конвенције

У 20. веку су донете четири конвенције које су за предмет свог регулисања имале привилегије на броду. Три од њих се тичу привилегија на поморском броду, док једна регулише привилегије на броду унутрашње пловидбе. Конвенција 1926 предвиђа да су потраживања лица која су пружила броду услуге поправке и снабдевања обезбеђена привилегијом на броду.³¹⁹ При том, та привилегија је, донекле, мање привилеговано право у односу на остале привилегије из два разлога. Први је тај што она застарева у року од шест месеци од њеног настанка (за разлику од осталих привилегија које застаревају за једну годину).³²⁰ Други разлог се односи на то да се оне налазе на последњем (петом) месту у редоследу намирења свих привилегија на броду.³²¹ Како год њихова привилегованост била умањена у односу на остале привилегије на броду, ова потраживања су била, ипак, привилегована. Овакво решење садржи још увек српско пловидбено право, с обзиром да је Југославија једна од чланица ове конвенције.³²²

Са друге стране, ова потраживања нису привилегована, тј. нису обезбеђена привилегијама ни у једној више међународној конвенцији (ни у Конвенцији 1967, нити у Конвенцији 1993, али ни у Конвенцији која регулише права на бродовима унутрашње пловидбе). Конвенција 1967 предвиђа могућност да државе чланице на националном нивоу регулишу привилегије другог реда, при том им дајући редослед намирења не само иза привилегија првог реда, него и иза хипотека на броду.³²³ Међутим, у погледу потраживања по основу поправке и снабдевања брода, ова конвенција пружа могућност да их државе чланице сопственим правилима квалификују или као привилегије другог реда или као права

³¹⁹ Конвенција 1926, чл. 2. ст. 1. тач. 5.

³²⁰ Конвенција 1926, чл. 9. ст. 1.

³²¹ Конвенција 1926, чл. 5. ст. 1.

³²² ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 5.

³²³ Конвенција 1967, чл. 6. ст. 1. Иначе, привилегије другог реда се у литератури означавају још као и *постхипотекарне привилегије* (у смислу да се њихови имаоци намирују у редоследу поверилаца иза ималаца хипотека на броду). Супротно, класичне привилегије, привилегије „првог реда“ се означавају још као *претхипотекарне привилегије*. Вид. Гордан Станковић, „Међународна конвенција о поморским привилегијама и хипотекама из 1993. године“, стр. 102.

задржавања. При том, њихов редослед намирења не би био истоветан редоследу намирења осталих привилегија другог реда, него би се намиривале иза привилегија првог реда, *а испред хипотека на броду*.³²⁴

Конвенција 1993, такође, не регулише потраживања по основу поправке и снабдевања брода као привилегована, али пружа могућност да се имаоцима ових потраживања, на националном нивоу, да право задржавања.³²⁵ При том, бродопоправљачи који би користили своје право задржавања, имали би право да се намире из продајне вредности брода после ималаца привилегија, а пре хипотекарних поверилаца.³²⁶ Дакле, за разлику од Конвенције 1967 која, такође, не познаје ову врсту привилегија, ова конвенција искључује, уопште, могућност да ова потраживања буду окарактерисана као привилегије другог реда на националном нивоу. Овакав правни режим за своју последицу има то да по

³²⁴ Конвенција 1967, чл. 6. ст. 2.

³²⁵ Конвенција 1993, чл. 8. Истоветно решење је и у руском праву. Вид. КТМ РФ, чл. 373; Георгий Георгиевич Иванов, *Комментарий к Кодексу торгового мореплования Российской Федерации*, Спарк, Москва, 2000, стр. 637.

³²⁶ Значи, у погледу редоследа намирења из продајне вредности брода, Конвенција 1967 и Конвенција 1993 постављају бродопоправљача на исто место у хијерархији лица која се приоритетно намирују из вредности брода (иза класичних привилегија, а испред хипотека на броду). Међутим, сама садржина права задржавања брода није до краја јасна, јер је спорно да ли имаоци овог права имају право на принудну продају брода (попут ималаца привилегија). Поједини аутори сматрају да право задржавања у Конвенцији 1993 није снабдевано процесним правом у смислу принудног намирења, него је регулисано само место у редоследу намирења ових права. Сходно томе, закључује се да Конвенција 1993 не пружа имаоцу права задржавања право на принудно намирење, него ће он искористити ситуацију намирења покренутог од стране имаоца привилегије или хипотеке на броду. Практично, чини се да би он у том случају „паразитирао“ на праву на продају брода других обезбеђених поверилаца. У сваком случају, приликом доношења Конвенције 1993 се сматрало да је целисходније да питање садржине овог права буде препуштено унутрашњој регулативи држава чланица, јер би се тако повећала прихватљивост конвенције. Вид. Г. Станковић, „Међународна конвенција о поморским привилегијама и хипотекама из 1993. године“, стр. 116. и даље. Међутим, оваквом размишљању се може приговорити. Наиме, право задржавања се може сматрати комплетним и са стране материјалног и са стране процесног права из разлога што се ове две компоненте права задржавања стичу у једном акту – у задржавању брода. Због тога, имаоцу овог права није потребно процесно право, какво је неопходно имаоцу привилегије или хипотеке – привремена мера заустављања брода, из простог разлога што је брод код њега већ *заустављен*.

Конвенцији 1993 само један бродопоправљач може бити обезбеђен, јер само једно лице може фактички да има државину над бродом, а она је нужни предуслов за настанак и опстанак права задржавања.³²⁷ Са друге стране, Конвенција 1967 пружа алтернативу у том смислу што државе чланице могу ово право бродопоправљача да окарактеришу или као привилегију другог реда или као право задржавања. При том, и у једном и у другом случају место у редоследу намирења се не мења. Ако би се ово право бродопоправљача регулисало као привилегија другог реда, онда би постојала могућност да га има више бродопоправљача, јер имање привилегије (па и оне другог реда) није, нужно, везано за државину брода (чак, напротив, смисао привилегија је да се обезбеђени поверилац ослобађа државине над бродом) као што је то право задржавања брода.

На основу изнетог, може се закључити да иако потраживања бродопоправљача нису више обезбеђена привилегијом на броду, она су, ипак, остала у великој мери „привилегована“. Њихово поговдање се састоји у томе што, ако бих их државе чланице регулисале на националном нивоу (што обе конвенције допуштају), оне би имале исти или скоро исти положај као да су остале привилегије на броду. Наиме, по Конвенцији 1967, ако би се потраживања бродопоправљача на националном нивоу обезбедила привилегијама другог реда, онда би се правни режим, практично, свео на онај који је био у Конвенцији 1926. То би значило да би оне заузимале исто место у редоследу намирења, као и да је време трајања ових привилегија орочено на шест месеци. Са друге стране, по Конвенцији 1967, ако би се потраживања бродопоправљача на националном нивоу обезбедила правом задржавања, онда би бродопоправљачи задржали исто место у редоследу намирења као и по Конвенцији 1926 (и евентуално, ако се искористи дата могућност, по Конвенцији 1967), али, би им, ипак, положај, као професије, остао мање заштићен из два разлога. Првог, јер се мења карактер права (од привилегије – 1926, преко привилегије другог реда – 1967, па до права задржавања – 1993), и другог, јер се због преображаја права, искључује могућност

³²⁷ Подлога оваквом размишљању је, свакако, и чл. 7. ст. 2. Конвенције 1993, који предвиђа престанак права задржавања у тренутку када дође до престанка државине над бродом. Наравно, ово не важи у случају када је до престанка државине дошло зато што је брод предат јавном органу у циљу принудне продаје.

да више бродопоправљача буде заштићено једним средством обезбеђења (бродом), с обзиром да непосредну државину може да има само један.

4.4. Упоредноправни приказ

4.4.1. Увод

Упоредноправни приказ је неопходан како би се путем њега указало на проблем који ностоји на светском нивоу у погледу ове врсте привилегија на броду. Иако је што шира прихватљивост међународних конвенција, а пре свега, последње из 1993. године, неспорно жељени циљ међународне заједнице, светска трговина, ипак, нема толико проблема са правним режимом осталих врста привилегија на броду. Наиме, остале врсте привилегија, како уговорне, тако и вануговорне (разврставајући их по овом ширем критеријуму), су општеприхваћене на међународном нивоу, без обзира, да ли су државе прихватале или не међународне конвенције о овој ствари. Штавише, разлике у погледу њиховог правног режима, иако важне, нису толико велике да указују на неки озбиљнији проблем у пракси. Међутим, правни режим потраживавања по основу поправке или снабдевања брода је до те мере разноврсно уређен, да је недопустиво да такво стање и даље постоји. Решење се може тражити на два поља: или кроз подстицање држава да у што већем броју прихватају међународну конвенцију која регулише привилегије и хипотеке или на пољу колизионих норми, тј. у окриљу међународног приватног права.

4.4.2. Грчко право

Решење грчког права у погледу потраживања по основу услуга поправке и снабдевања брода се чини врло занимљивим. Наиме, формалноправно гледано, грчко право ова потраживања не квалификује као привилегована, тј. не чини их

обезбеђеним путем привилегија на броду.³²⁸ Међутим, једним другим, посебним, правним режимом у Грчкој оваква потраживања, ипак, могу да буду обезбеђена привилегијама на броду.

У грчком праву, бродови чија бруто тежина прелази 1500 тона, подпадају под посебан правни режим, који, у крајњем случају омогућује формирање привилегија бродоправљача на њима.³²⁹ Да би се то десило неопходно је да се стекну два „услова“, тј. околности. Прво, да је такав један брод оптерећен посебним поморским типом хипотеке,³³⁰ а друго, да је поводом њега издата посебна „Министарска наредба“, која на том појединачном случају утврђује примену члана 2. Конвенције о привилегијама и хипотекама (конкретно то је конвенција из 1926. године). У том случају, долази то својеврсног мешања домаћег националног права Грчке и само једне одредбе, једног члана Међународне конвенције о привилегијама и хипотекама.³³¹ С обзиром да чл. 2. Међународне конвенције о привилегијама и хипотекама 1926, између осталих, као привилеговано потраживање предвиђа и услуге бродоправљача и бродоснабдевача, онда ће и у Грчкој ова потраживања имати истоветан карактер. Крајњи циљ посебне „Министарске наредбе“ је да привилегије из чл. 2 међународне конвенције учини пречим у намирењу у односу на сва остала потраживања, па и посебне, поморске хипотеке. На тај начин, посредно, уведен је

³²⁸ У грчком праву изричито постоје четири разреда (врсте) привилегија на броду: први, трошкови учињени у заједничком интересу свих поверилаца (укључујући и дажбине за навигацију брода и његово очување након уласка у последњу луку), други, зараде помораца, трећи, потраживања по основу спасавања и четврти, потраживања по основу судара бродова. Вид. *Private Maritime Law Code of Greece*, 1982, чл. 205.

³²⁹ Panayotis Sotiropoulos, „Liens for Necessaries and Arrest of Ships under Greek Law“, *Tulane Maritime Law Review*, Vol. 12/1988, стр. 308.

³³⁰ Ради се о типу хипотеке на броду (енг. *preferred ship mortgage*) који је сличан и близак институту (енг. *mortgage*) из англосаксонског правног подручја, а који омогућује имаоцу оваквог средства обезбеђења да се намири не само из продајне вредности брода, него и његовим узимањем у државину и привредним искоришћавањем.

³³¹ Врховни суд Грчке је овакво решење прогласио законитим 1983. године. Вид. *Judgment of the Greek Supreme Court*, No. 229 of 1983.

у грчки правни систем институт привилегија на броду по основу поправке и снабдевања брода.³³²

4.4.3. Аустријско право

Аустрија није чланица ни једне од међународних конвенција које регулишу привилегије и хипотеке (конвенције из 1926, 1967. и 1993. године). Сходно томе, није била под утицајем промена у регулисању потраживања по основу поправке и снабдевања брода, а које су се дешавале приликом доношења конвенција. Аустријско право, тј. прецизније Трговачки законик, квалификује ова потраживања као привилегована, тј. чије је намирење обезбеђено законским заложним правом на броду.³³³ Суштина је у томе да лица која пружају услуге

³³² Допуштање да се путем појединачног акта органа управе у правни систем уводи нова врста привилегије је омогућено из разлога да би грчки бродовласници били конкурентнији у међународној трговини, која је у времену када је „министарска наредба“ почела масовно да се користи (50-те године 20. века), била окренута правном режиму Конвенције 1926. Грчка није приступила ни једној међународној конвенцији овога типа до данас, иако су после конвенције из 1926. године донете још две конвенције које су имале исти предмет регулисања. Поставља се питање какав би био правни режим потраживања по основу поправке и снабдевања брода, да је омогућавање путем „министарске наредбе“ правила међународне конвенције уследило нешто касније (на пример 90-их година). Да ли би тада Грчка путем „министарске наредбе“ имала правни ослонац и даље у Конвенцији 1926 (која регулише ову врсту привилегија) или би се ослонила на, у то време, савремену Конвенцију 1993 (која не регулише ову врсту привилегија).

³³³ Супротно, Немачка која, такође као ни Аустрија, није чланица ни једне међународне конвенције у регулативи привилегија на броду, чини се, да се приклања решењима Конвенције из 1967. При том, Немачка је била држава потписница Конвенције 1993, али је није ратификовала. Више података доступно на адреси: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en, 1.1.2015. Сходно томе, у Немачкој потраживања по основу поправке и снабдевања брода нису квалификована као привилегована, тј. обезбеђена законским заложним правом, већ као право задржавања. Вид. Hans Jürgen Abraham, *Das Seerecht*, стр. 66; Monika Krohn, *Die Pfandrechte an registrierten Schiffen*, Peter Lang, Frankfurt am Mein, 2004, стр. 212. Слично решење садржи холандско право које, такође, оваква потраживања не сврстава у привилегована, али допушта да она буду обезбеђена или тзв. посебним привилегијама или правом задржавања,

заповеднику брода, а поводом брода у страној луци у случају нужде по брод, имају привилегију на том броду.³³⁴ Опсег услуга броду садржи како правне услуге (уговор о кредиту за сврху снабдевања и поправке брода), тако и фактичке, у смислу саме поправке и снабдевања брода.³³⁵

4.4.4. Украјинско и српско право

Истоветна ситуација у погледу међународне и националне регулативе је разлог због чега се украјинско и српско право разматрају на истом месту. Обе државе су приступиле Конвенцији 1993 и, сходно томе, требало је да своја законодавства уподобе њеним решењима.³³⁶ Међутим, оне то нису учиниле.

Конкретан проблем се састоји у томе што Конвенција 1993 потраживања по основу поправке и снабдевања брода не регулише више као привилегована, док их национална законодавства Украјине и Србије регулишу као такве.³³⁷ Наиме, и по српском и по украјинском праву бродопоправљачи и бродоснабдевачи имају привилегије на броду по основу пружених услуга и оне се намирују као последњи привилеговани ред иза осталих привилегија, али ипак испред хипотека на броду.³³⁸

Неспорно је да су обе државе чином прихватања Конвенције 1993, преузеле на себе обавезу да своја законодавства ускладе са правилима односне

када би се у оба случају намиривала иза класичних привилегија. Вид. Krijn F. Naak, *Transport Law of Netherlands*, Kluwer Law International BV, Hague, 2007, стр. 62.

³³⁴ Peter Csoklich, Helga Jesser-Huß, *Transport Law of Austria*, Kluwer Law International BV, Hague, 2008, стр.45.

³³⁵ Аустријски Трговачки законик – UGB - Unternehmensgesetzbuch, пар. 754. ст. 1. тач. 6. Упор. са немачким Трговачким закоником - Handelsgesetzbuch - HGB, пар. 754.

³³⁶ Више података доступно на адреси:
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en, 1.1.2015.

³³⁷ Упор. Olena Bokareva, Denys Rabimozo, Vadym Shestakov, Yuliya Akomenko, *Transport Law of Ukraine*, Kluwer Law International, Hague, 2014, стр. 78. и ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 5.

³³⁸ Супротно по руском праву ова врста потраживања није обезбеђена привилегијама на броду него правом задржавања брода (рус. *право удержания судна*), КТМ РФ, пар. 373. ст. 1.

конвенције. Међутим, поставља се питање каква су конкретно правила примењива у овим државама у погледу ове врсте привилегија. Оба режима су важећа, али је проблем што садрже супротстављена правила, тј. она која истовремено не могу да постоје.

Иако Србија тренутно нема излаз на море, примена српског права у погледу *поморских* привилегија на броду може и поред тога да се догоди. На пример, ако би српски брод (тј. онај у власништву српског привредног субјекта – који има седиште управе у Србији) пловећи неким од мора или океана био стварноправно оптерећен привилегијама на броду, онда би могло да дође до проблема каква је садржина српског права по том питању. Дакле, ако би се применом заставе брода, као колизионог правила, применило српско право, дошло би се у једну спорну ситуацију по којој се не би са извесношћу знала садржина српских правила. Да ли српским правом сматрати ЗПУП или српским правом сматрати Конвенцију 1993 коју је Србија прихватила крајем 2011. године? Одговор на ово, иначе опште, питање се чини посебно важним у погледу привилегија бродоправљача / бродоснабдевача, јер им Конвенција 1993 не даје привилегован статус, за разлику од ЗПУП који то чини.

Правило Устава Републике Србије из дела о уставности и законитости предвиђа да су потврђени међународни уговори интегрални (саставни) део правног поретка државе.³³⁹ У том смислу, сви закони *морају* да буду у складу са потврђеним међународним уговорима који се, спрема закона у овом случају чине хијерархијски вишим. Међутим, шта то конкретно значи? Јасно је да *морање* да се закони ускладе са прихваћеним међународним конвенцијама, значи да се закони измене и допуне у том смислу. Но, шта се дешава ако се закони не промене у смислу усклађивања са међународном конвенцијом (а требали су)? Такав је случај са ЗПУП и Конвенцијом 1993. Уставно правило постоји само у погледу процеса усклађивања домаћих са међународним правилима, али не и у погледу ситуације када постоје истовремено потврђени међународни уговор (Конвенција 1993) и са њим неусклађени домаћи закон (ЗПУП). Из разлога што су привилегије на броду изричито законска (заложна) права и не постоје мимо закона, оваква неусклађеност домаћег и међународног прописа је недопустива.

³³⁹ Устав Републике Србије, чл. 194. ст. 6.

Чини се да би у интересу Србије као решење могло да буде да Конвенција 1993 има предност у примени над ЗПУП и да, сходно томе, овако *створено* српско право не регулише привилегије по основу потраживања за поправку и снабдевање брода. Ово решење је у српском интересу зато што Србија нема море, па сходно томе, ни помагаче броду у пловидби чија је потраживања потребно заштитити привилегијом на броду. Са друге стране, када српски бродови плове страним морима и када су опслужени током пловидбе у некој од страних лука, они не могу да буду оптерећени привилегијом на броду ако се овако протумачено српско право примени (као право заставе брода).³⁴⁰

Иначе, примена оваквог правног режима се може чинити оправданим ако се постојећи извори права протумаче тако да се ЗПУП примењује на унутрашње, домаће правне односе, а Конвенција 1993 на односе са елементом иностраности. То, практично, доводи до тога да и није потребно усклађивање ЗПУП са Конвенцијом 1993 у погледу искључивања привилегија по основу поправке и снабдевања брода. Ово из разлога што се ЗПУП примењује само на домаће стварноправне односе, а фактички је немогуће да се на територији Србије броду, за време пловидбе, пруже услуге поправке и снабдевања. Немогућност је узрокована тиме што Србија нема море, па, сходно томе, нема ни пловидбе бродом, а ове врсте привилегија нема у унутрашњој пловидби ни на међународном, ни на националном нивоу.³⁴¹

³⁴⁰ Право заставе брода, односно националне припадности брода се претежно примењује у стварноправним односима поводом брода. Вид. Тибор Варади, Бернадет Бордаш, Гашо Кнежевић, Владимир Павић, *Међународно приватно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2007, стр. 365.

³⁴¹ ЗПУП, чл. 255; Протокол бр. 1 Конвенције о стварним правима на бродовима унутрашње пловидбе, чл. 11.

4.4.5. Право САД-а

У САД-у лица која поправљају или снабдевају брод током пловидбе имају, као средство обезбеђења, за своја потраживања – привилегију на том броду.³⁴² У савременом праву САД је без значаја да ли су овакве услуге пружене броду у домаћој луци (која се налази у федералној јединици у којој је брод регистрован) или у иностраној луци (ван те федералне јединице). Овакво правило је последица у потпуности примењене теорије о персонификацији брода по којој брод након испловљавања из бродоградилшта, регистрацијом и добијањем свог имена, практично стиче свој субјективитет који му омогућава да има права и обавезе. Дакле, након регистрације и отпловљавања брода, он се дистанцира од субјективитета свога власника стичући сопствени, правно се осамостаљујући. У праву САД-а је то изражено до те мере да се привилегије ове врсте стичу на броду, чак, и ако су услуге пружене у домаћој луци што је противно тзв. теорији домаће луке.³⁴³

У погледу редоследа намирења ове врсте привилегија право САД-а садржи специфична правила. Наиме, привилегије по основу снабдевања и поправке се могу разврстати у две групе, уколико на броду постоје тзв. приоритетне хипотеке на броду.³⁴⁴ У случају њиховог каснијег постојања, привилегије по основу

³⁴² Commercial Instruments and Maritime Liens Act, sec. 31342 (46 U.S. Code). Претеча овог законодавног акта је био Maritime Liens Act из 1910. године (са битним изменама у 1920. и 1974. години).

³⁴³ Теорија домаће луке (енг. *Home Port Doctrine*) се односи на немогућност да ова врста привилегија на броду настане у домаћој луци брода из простог разлога што је бродовласник ту присутан (ако је привредни субјект, ту му је седиште), те има могућност да се по основу пружених услуга лично обавезе или, пак, да пружи стварно средство обезбеђења у виду хипотеке на броду. Дакле, нема потребе за законским заложним правом, какво је привилегија на броду. Вид. Lucian Y. Ray, „Maritime Contract Liens“, *Tulane Law Review*, Vol. 47, 1973, стр. 588. Иначе, до 1910. године ова врста привилегија је могла да се стиче само ако су услуге пружене у иностраној, ванматичној луци. Вид. W. Tetley, „Repairman's Liens“, стр. 179.

³⁴⁴ Приоритетна хипотека на броду (енг. *Preferred Ship Mortgage*) представља институт који постоји у праву САД-а, а који има виши ранг у редоследу намирења из вредности брода у односу на класичну хипотеку на броду. Richard Gyogy, „Security at Sea: A Review of the Preferred Ship Mortgage“, *Fordham Law Review*, Vol. 31, 2/1962, стр. 231. и даље.

поправке и снабдевања брода имају предност у намирењу у односу на њих. Супротно, ако су приоритетне хипотеке на броду настале пре ове врсте привилегија, онда се привилегије намирују после њих.

Што се тиче редоследа намирења који постоји у међусобном односу ових привилегија, важи правило „каснији у времену, јачи у праву“, тј. правило *обрнутог редоследа*. Међутим, критеријум за израчунавање временске дистанце је нешто другачији, него за остале врсте привилегија. Наиме, ако би се правило обрнутог редоследа буквално, дословно схватило, онда би оно имало значења да сваки следећи, каснији бродопоправљач има предност у намирењу у односу на ранијег. То би за своју последицу имало да ранији бродопоправљач, свестан овакве своје „угрожене“ позиције, не би пустио брод да отплови док не намири своје потраживање, што би, у крајњем исходу, привилегију на броду претворило у право задржавања.³⁴⁵ Да би се то спречило уведена су одређена прилагођавања у правило обрнутог редоследа. Тако се једним временским током сматра једно путовање, па се, сходно томе, све поправке и снабдевања, тј. привилегије по том основу настале, имају сматрати да су настале истовремено. То значи да се између њих неће примењивати искључивост каква је својствена правилу обрнутог редоследа, већ сразмерност, што значи да ће у недостатку продајне вредности брода, сви имаоци ових привилегија бити обухваћени намирењем, али, наравно, не потпуним, него сразмерно висини потраживања које обезбеђују.³⁴⁶

За разлику од права САД-а, право Велике Британије садржи у потпуности другачија решења по овом питању, иако обе државе припадају традицији *common*

³⁴⁵ Право задржавања, свакако, није пожељно у оваквој ситуацији, јер се тиме успорава сам процес трговине којој је превоз предуслов. Ако би брод са робом био принудно заустављен и ако би стајао у луци одређено време, онда би корисници превоза, али и њихови клијенти трпели недовожењем те робе у планирано време. Због тога се и уводе привилегије на броду овог типа, којима је, управо, циљ омогућавање броду да исплови, иако дажбине за поправку и снабдевање нису плаћене. На тај начин задовољавају се сви интереси у питању – бродара да заврши пут и заради возарину, ималаца интереса на роби, да је добију у планирано време и на крају самих бродопоправљача и бродоснабдевача, чији је интерес заштићен законским бездржавинским заложним правом на броду.

³⁴⁶ Вид. Robert Force, *Transport Law of the United States*, Kluwer Law International, Hague, 2001, стр. 71.

law-a.³⁴⁷ Наиме, по праву Велике Британије, потраживања бродопоправљача и бродоснабдевача су обезбеђена правом задржавања (енг. *possessory lien*) и својеврсним судским заложним правом (енг. *statutory right in rem – statutory lien*).³⁴⁸ На тај начин је, нарочито отежан прекоокеански саобраћај између лука Велике Британије и САД-а, а шире гледано између читавог европског и америчког континента. Отежаност се састоји у међународноприватноправном проблему који настаје када у британску луку уплови брод коме су у некој од америчких лука биле пружене услуге поправке или снабдевања брода.

4.4.6. Канадско право

Канадско право има специфичан правни режим у погледу потраживања по основу поправке и снабдевања брода. Наиме, у канадском праву је могуће да ова потраживања буду обезбеђена правом задржавања или судским заложним правом. Постоји гледиште да су ова потраживања у поједним случајевима обезбеђена и привилегијом на броду, али оно није толико заступљено.³⁴⁹ Међутим, таква схватања у теорији нису општеприхваћена, а још мање у законодавној и судској пословној пракси. Остаје да су потраживања бродопоправљача и бродоснабдевача обезбеђена само правом задржавања (енг. *possesory lien*) и судским заложним

³⁴⁷ Уочљиво је, још, да обе државе нису чланице ни једне међународне конвенције о привилегијама и хипотекама на броду.

³⁴⁸ W. Tetley, „Repairman’s Lien“, стр. 194. и даље; M. Davies, A. Dickey, *Shipping Law*, стр. 131. и даље; „What Law Governs Maritime Liens“, *Harvard Law Review*, Vol. 26, бр. 4/1913, стр. 357, доступно на адреси: <http://www.jstor.org/stable/1326323>, 3.6.2014. године.

³⁴⁹ Постоји схватање да у Канади има седам типова (редова) обезбеђених пловидбених тражбина, међу које спадају разне врсте привилегија на броду, хипотека, судских заложних права и права задржавања. Ових седам типова тражбина међусобно се налазе у односу искључивости приликом намирања. У сваком случају, трећи тип обезбеђених тражбина у канадском праву обухвата, између осталог, и привилегије које обезбеђују потраживања по основу поправке / снабдевања брода и омогућавања наставка путовања, а које оптерећују брод и терет (енг. *bottomry, respondentia*). Вид. W. Tetley, „Repairman’s Lien“, стр. 205; Federal Court Act of Canada 1970, sec 22 (2). Канада, иначе није чланица Конвенције 1993. Више података доступно на: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en, 16.1.2015. године.

правом (енг. *statutory right in rem*), чиме се у потпуности прихватио британски модел квалификовања ове врсте потраживања.³⁵⁰

Дакле, у Канади бродопоправљач има потпуну слободу да одлучи да ли ће своје потраживање да „обезбеди“ правом задржавања брода или судским заложним правом. При том, те могућности из ове алтернативе нису једнако повољне за бродопоправљача. Да би се користио правом задржавања неопходно је да има државину над бродом коме је пружио своје услуге. Садржина овог права се исцрпљује само на простом држању брода, али не и на праву принудне продаје брода. Због тога ће, ако се користи овим правом, бродопоправљач морати да сачека другог обезбеђеног повериоца (било привилегијом или хипотеком), да покрене поступак принудне продаје брода, како би у истом маху и себе намирио.³⁵¹

Са друге стране, бродопоправљач у Канади може да се користи својеврсним судским заложним правом (енг. *statutory right in rem*). Он ово право стиче у пуном свом правном дејству тек када је покренуо поступак принудног заустављања брода, односно принудног намирења потраживања. Важно је напоменути да је ово право врло нестабилно и непостојано, с обзиром да се променом власништва над бродом (након пружене услуге) губи могућност

³⁵⁰ Супротно британском моделу о правном режиму ових потраживања стоји француски модел, који је Канада, такође, оправдано могла да прихвати, пре свега, имајући у виду повезаност ове две државе, а још више то да су француски и амерички модел прилично слични. Наиме, француско право признаје привилегије на броду по основу услуга поправке и снабдевања брода. Истоветно је решење америчког права и зато чуди зашто се канадски законодавац није приклонио оваквом решењу имајући у виду територијалну повезаност са САД-ом. За француско право вид. Cécile Legros, *Transport Law in France*, Walters Kluwer, Hague, 2012, стр. 45.

³⁵¹ Када бродопоправљач користи право задржавања, његово место у редоследу намирења је врло слично, па донекле истоветно, ономе које би имао да се применила Конвенција 1993. Наиме, ни по Конвенцији, а ни по канадском праву бродопоправљач нема привилегију на броду, него могућност коришћења права задржавања. Док је садржина, а посебно процесна компонента овог права донекле различите између ових извора права, дотле је место намирења истоветно. По канадском праву, бродопоправљач, вршећи право задржавања, намирује своје потраживање, а након спроведене принудне продаје, након ималаца привилегија на броду, али пре хипотекарних поверилаца (и, наравно, осталих необезбеђених поверилаца). Упор. Конвенција 1993, чл. 12. ст. 4. и W. Tetley, „Repairman’s Lien“, стр. 208.

његовог принудног заустављања и намирења из његове продајне вредности. Дакле, нема права слеђења какво је карактеристично за стварна права, што указује да овакво право више нагиње ка облигационом, него ка стварном праву, што свакако јесу привилегија на броду и право задржавања. На крају, али и најважније, неопходно је имати у виду неповлашћен положај имаоца овог права приликом принудног намирења у односу на остале обезбеђене повериоце.³⁵² Наиме, пре њега ће се намирити не само имаоци привилегија на броду, него и хипотека, односно, он ће остати да се сразмерно намирује у конкуренцији са осталим обичним, необезбеђеним, повериоцима.

4.5. Закључно разматрање

4.5.1. Уочавање проблема

Упоредни приказ правних режима о овој врсти привилегија имао је за циљ да покаже сву различитост која постоји о овом питању на међународном нивоу. Управо та различитост ствара кључни проблем у међународној трговини (пловидби), а који је, по карактеру, нужно међународноприватноправне природе. Да ли применити право једне или друге државе је судбинско питање за поједине привредне субјекте који су повезани одређеним правним односом.³⁵³ Важност овог питања је, нарочито, интензивирана, вредношћу спорова у којима су укључени бродови (како због саме своје вредности, тако и због вредности правних односа повезаних са њиховом пловидбом). Да би се на убедљивији начин уочио проблем које се овде покушава решити, два најпознатија случаја у овој области ће бити приказана.

³⁵² Luis Buteau, Robinson Sheppard Shapiro, *Enforcement in Canada of Ship Suppliers' Liens Subject to a U.S. Choice of Law Clause*, Robinson Sheppard Spapiro, Montreal, 2009, стр. 2

³⁵³ При том, срж међународноприватноправног проблема се састоји у одређивању броја и врста привилегија на брода, односно од (не)признавања страних концепата о томе. Вид. Hercules Booyesen, „The Recognition of Foreign Maritime Liens in South African Law: A Final Word by the Appellate Division“, *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 40, бр. 1/1991, стр. 157.

4.5.2. Случај Јоанис Даскалелис

Брод по имену Јоанис Даскалелис (енг. *Ioannis Daskalelis*) био је уписан у грчки регистар бродова, а у власништву једне панамске компаније. 20. децембра 1961. године брод је оптерећен хипотеком која је уписана у грчки регистар. У периоду између 18. и 26. марта 1963, броду су пружене услуге поправке и снабдевања у „Тодовом бродоградилишту“ (енг. *Todd Shipyards Corporation*) у Њујорку, у чију луку је брод упловио приликом једног од пловидбених подухвата. Након пружених услуга поправке и снабдевања брод је пуштен да отплови из Тодовог бродоградилишта, јер се сматрало да је бродопоправљачево право (потраживање у износу од 82. 000 долара) обезбеђено привилегијом на броду коју право САД-а изричито регулише за ову ситуацију. Брод Јоанис Даскалелис је наставио своју пловидбу све до 4. јуна 1964. године, када је радиограмом обавештен његов заповедник да хипотекарни дуг није плаћен и да је потребно да се активира хипотека на броду. У том смислу, заповедник је добио упутство да са бродом уплови у најближу луку што је, у том тренутку, била лука у Ванкуверу у Канади. Ово је све била последица покретања принудног намирења хипотеком на броду обезбеђеног потраживања, а које је учинила Панамска компанија (енг. *Altema Compania Maritima*). Истовремено са панамском компанијом, прикључујући се њеном поступку и Тодово бродоградилиште је пријавило своје ненамирено потраживање за услуге поправке и снабдевања брода, а које је тражило да се намири из продајне вредности брода. Међутим, продајна вредност брода није била довољна за намирење оба, овде наведена, потраживања и било је потребно направити редослед приоритета међу њима. Другачије казано, било је потребно одредити се за једно од више могућих примењивих права, које ову ситуацију другачије регулишу. Конкретно, тежиште спора је било да ли да се примени канадско или право САД-а. Разлика између њих се састојала у томе што по канадском праву не постоје привилегије по овом основу, док по праву САД-а постоје.

Првостепени суд се определио за канадско право, као право државе (*lex fori*) пред чијим је судом покренут поступак принудног намирења. У том случају, предност у намирењу ће имати панамска компанија као хипотекарни поверилац у

односу на Тодово бродоградилиште, с обзиром да услуге бродопоправљача нису квалификоване као привилеговане. Међутим, Тодово бродоградилиште се на ову одлуку жалило и предмет спора се, коначно, расправио пред другостепеним судом. Другостепени суд је одлучио на следећи начин: Тодовом бродоградилишту је призната привилегија на броду коју је стекао по праву САД-у у оквиру чије територије је и пружио поменуте услуге броду (примењено је право *lex loci contractus*) и дата му је предност у намирењу у односу на потраживање хипотекарног повериоца. Оваква одлука суда је основана на примени критеријума да ће се, уопште, (не)постојање привилегија на броду ценити према оном праву где су услуге поводом њих пружене (*lex loci contractus*), а да ће се место у редоследу намирења (у односу на остале повериоце) ценити према праву државе суда (*lex fori*), пред ким се конкретно питање расправља. Тиме се дошло до закључка да се за оцену постоји ли привилегија на Јоанису Даскалелису примени право САД-а, а за само место у редоследу намирења право Канаде. Како се у Канади привилегије, уопште, намирују испред хипотека, тако се Тодово бродоградилиште намирило испред панамске компаније као хипотекарног повериоца, упркос чињеници да канадско право не признаје привилегију на броду за ову врсту потраживања (поправке и снабдевања брода).³⁵⁴

4.5.3. Случај Halcyon Isle

Брод под називом *Halcyon Isle* био је у својини привредног друштва *Court Line*, основаног у Великој Британији са седиштем у Лондону. Током 1973. године (27. април) бродовласник је *Halcyon Isle* оптеретио хипотеком да би добио кредит од Британске банке (енг. *British Bank*) у износу од 14 милиона долара. У току марта 1974. године, када је брод пловио дуж источне америчке обале Тодово бродоградилиште (исто оно које се појављивало као поверилац у случају Јоанис Даскалелис) му је у њујоршкој луци пружио услуге поправке и снабдевања и по том основу стекло потраживање у износу од 240 хиљада долара.

³⁵⁴ Више података о пресуди, као и, уопште, чињеницама случаја је доступно на адреси: <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/5254/index.do>, 17.1.2015. године.

Током августа 1974. године, бродовласничка компанија пада под стечај услед економске кризе изазване променом цена на тржишту нафте. То је за последицу имало да Британска банка покрене поступак принудног намирења хипотеком обезбеђеног потраживања 28. августа 1974. године. С обзиром да је брод у том периоду пловио близу Сингапура, то је довело до тога да је он принудно заустављен у сингапурској луци. Сазнавши да је Британска банка, као хипотекарни поверилац, покренула поступак принудног намирења над бродом, Тодово бродоградилење се прикључило поступку, траживши намирење свог потраживања, које је по праву САД-а, где је оно и настало, било обезбеђено привилегијом на броду. Наравно, суштински проблем се састојао у томе што продајна вредност брода није била довољна за потпуно намирење и хипотекарног и привилегованог повериоца, па је у том смислу било потребно да се успостави редослед намирења међу њима.

У децембру 1977. године, сингапурски суд је одлучио да призна привилегију на броду коју тражило Тодово бродоградилење, чиме је оно имало могућност да своје потраживање намири у потпуности и пре хипотекарног повериоца. Британска банка, као хипотекарни поверилац се жалила на ову одлуку и суд је коначно одлучио на следећи начин. Тодовом бродоградилењу се не признаје привилегија на броду коју је стекло пружајући му услуге снабдевања и поправке у њујоршкој луци из разлога што сингапурско право, а које је у овом погледу истоветно британском, не признаје привилегије по овом основу. Као последица овакве одлуке, британска банка је намирила своје хипотеком обезбеђено потраживање у потпуности из продајне вредности брода. Критеријум за доношење овакве одлуке се састојао у томе да суд не може да призна постојање неког *права* стеченог у иностранству, ако у *изворима права* државе суда такво *право* уопште не постоји. У том смислу, потраживање Тодовог бродоградилења је смештено у оквире сингапурског (британског) права и дат му је само статус својеврсног судског заложног права које се намирује након потраживања хипотекарних поверилаца.³⁵⁵

³⁵⁵ Више о случају видети Steven Rares, *Tha far from Halcyon Isle: Maritime Liens, Renvoi and Conflicts of Law*, The 40th Annual MLAANZ Conference, Sydney, 19 September 2013, стр. 1. и даље.

4.5.4. Међународноприватноправни проблем

Очигледно је да су оба случаја (Јоанис Даскалелис и *Halcyon Isle*), практично истоветног чињеничнога стања, посматрано из перспективе правних квалификација односних чињеница. Наиме, и у једном и у другом случају, реч је о томе да је бродопоправљач пружио своје услуге броду у држави чије право, иначе, признаје привилегију на броду по том основу. Са друге стране, поступак принудног намирења тог потраживања, али и хипотека на броду, спровођен је у државама чији правни системи не признају привилегије по овом основу. Једина разлика међу овим случајевима је у томе што је у првом случају дошло до признања привилегија на броду по овом основу, а у другом не. Наравно, различито поступање у истим чињеничним склоповима је на међународном нивоу и за међународну трговину недопустиво. Ова тврдња је интензивирана још и тиме да су се коначне судске одлуке у овим случајевима доносиле у међусобно врло кратком периоду (неких 10-ак година разлике).

Дакле, неизвесност, тј. непредвидивост да ли ће се одређене привилегије признати у другој држави (у, нужно, *међународном* пловидбеном праву), води несигурности поступања субјеката у питању. Мисли се, пре свега, на бродопоправљаче, а несигурност у њиховом понашању би се састојала у томе што се они више не би, доследно, ослањали на своје домаће право које им даје привилегију на броду, знајући да ће тај брод да отплови у другу државу у којој се њихова потраживања не сматрају привилегованим. Због тога, они ће бити подстакнути да користе опште, трговинско, право задржавања брода (док им се не плате њихове услуге поводом брода), што, у крајњој линији, успорава међународну трговину. Наравно, такво стање је најмање пожељно и потребно је пронаћи адекватно решење. Из перспективе Међународног приватног права, решења је неколико и сва се тичу избора одређене правне везе као важније у односу на остале.

Међународно приватно право нуди неколико решења оваквих случајева. Прво, меродавним правом се може сматрати право оне државе на чијој територији је закључен уговор о пружању услуга брода (*Lex loci contractus*). Ово решење је било примењено у случају Јоанис Даскалелис. Друго, меродавним се може

сматрати право оне државе пред чијим судом је покренут поступак принудног намирења потраживања из продајне вредности брода (*Lex fori*). Ово решење је било примењено у случају *Halcyon Isle*. Опасност за дефинитивну одређеност оваквим решењем би водило негативним последицама појаве *forum shopping*-а („куповине“ надлежности), односно својеврсним „трговањем“ са тиме где ће се покренути поступак принудног намирења потраживања, а што ће зависити од карактеристика одређених, понуђених националних права (тзв. трговина судском надлежношћу). Треће, могуће је да се меродавним правом сматра право заставе брода, односно оне државе у којој је брод уписан у регистар бродова. Тиме, право државе суда и право државе где су пружене услуге броду постају безначајни, али, истовремено се отвара тзв. проблем *flag shopping*-а („куповине“ меродавног права), односно калкулисања у регистар које државе ће брод бити уписан, а зависно од садржине правила које о овоме има. На крају, остаје као могуће решење да се у сваком конкретном случају, а спрам свих околности случаја трага за правом (тј. државом) са којим конкретни правни однос има највише додирних тачака.³⁵⁶

У сваком случају, било која од понуђених тачака везивања да се примени, неће се наићи на униформно решење, с обзиром да и по овом питању државе немају истоветна правила. Решење треба тражити у међународној конвенцији која би питање меродавног права решила на једнообразан начин. То се покушало са Римском конвенцијом о праву примењивом на уговорне облигације, а која је донета у 1980. години.³⁵⁷ Она омогућава, кроз уговорну слободу избора меродавног права, својеврсну трговину примењивим правом, али за случај непостојања уговорне воље о овоме, она предвиђа као меродавно оно право са којим је конкретни уговор најтешње повезан.³⁵⁸ Ово правило се даље конкретизује

³⁵⁶ William Tetley, „Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws“, *U.S.F. Maritime Law Journal*, Vol. 6, 1/1993, стр. 4.

³⁵⁷ Енг. *Rome Convention on the law applicable on contractual obligations*, 80/934/ECC, OJ L 266 of 9.10.1980 (у даљем тексту: Римска конвенција 1980).

³⁵⁸ Но, питање је да ли би уговорне стране из уговора о пружању услуга поправке и снабдевања брода могле да уговоре право које желе. Наиме, привилегије на броду су законска права и она постоје, тј. настају, опстају и престају неvezано од конкретног уговора. Ово се може уже тумачити да оне, практично, настају неvezано за вољу конкретних страна, али само под условом ако се

тако што се сматра најближим оно право које припада држави на чијој је територији се вршила особена престација у уговору (то је неновчана обавеза у двострано обавезујућим уговорима).³⁵⁹

4.6. Ко може да оптерети брод овом врстом привилегија?

4.6.1. Заповедник брода

Привилегија по основу по поправке или снабдевања брода настаје најчешће када *заповедник брода* у иностраној луци, а у вези са текућом пловидбом, затражи од бродоградилшта услугу поправке брода или, пак, његово снабдевање (на пример, погонским горивом). Овакав захтев је узрокован нужношћу ове услуге за брод и његову пловидбу, јер без ње не би могао да настави пловидбу.³⁶⁰

Заповедник се сматра заступником бродара, те је овлашћен да предузима све правне радње уместо њега, а везано за пловидбу. Међутим, када заповедник оптерећује брод по основу ове врсте привилегија, он не делује као заступник бродара, него као својеврстан заступник бордовласника, ако је он лице различито од бродара. Овакво резонување се чини оправданим, јер у, крајњем случају, привилегија оптерећује брод, односно, на крају, погађа имовину бродовласника. Привилегија по основу снабдевања / поправке брода је оправдана из разлога што у иностраној луци није присутан бродовласник, како би се лично обавезао или, пак, уговорним заложним правом оптеретио брод. Да ли је заповедник, међутим, једино лице које може да оптерети брод овом врстом привилегија? Језички

вољом сматра њихово директно предвиђање у уговору, а не и вољно стварање одређених чињеница које су правно релевантне и које *ipso lege* доводе до настанка привилегије на броду.

³⁵⁹ Ово правило се односи само на правне односе који су повезани са уговором о превозу, с обзиром да се, иначе, примењује право места седишта дужника карактеристичне престације. Вид. Римска конвенција 1980, чл. 4. ст. 4.

³⁶⁰ Управо нужност ових услуга и удаљеност у односу на носиоца пловидбеног подухвата указује да заповеднику престаје заступничко својство по основу уговора са бродаром, и почиње заступничко својство по основу закона, како иначе и настају привилегије на броду овога типа. Вид. Fitz – Henry Smith, „The Confusion in the Law Relating to Materialmen’s Liens on Vessels“, *Harvard Law Review*, Vol. 21/1908, стр. 336.

тумачећи српско право, чини се, да је одговор на ово питање потврдан. Наиме, према ЗПУП једино заповедник брода може да оптерети брод овом врстом привилегија под условом да је то узроковано стварним потребама да се опреми брод или настави путовање.³⁶¹ При том, он своје право да брод стварно оптерети има на основу законског овлашћења. Поставља се питање на основу ког закона има то овлашћење? Да ли на основу ЗПУП или, пак, Закона о облигационим односима? Било који од поменутих закона да се примени, то ће опет значити да је заповедник брода законски заступник *бродара* као носиоца подухвата, који је, најчешће у пракси, различито лице од бродовласника. У том смислу, и да се прихвати становиште да је заповедник једино лице које може брод да стварно оптерети у иностраној луци, основ његовог овлашћивања би био погрешан, с обзиром да би он требао да има овлашћење бродовласника, а не бродара. Међутим, могуће је ову ситуацију протумачити на тај начин да је заповедник добио овлашћење од бродовласника, а посредством бродара.³⁶² Практично, то би значило да је бродовласник прећутно прихватио овлашћивање заповедника на ову правну радњу у тренутку када је предао „власт“ на броду бродару (на пример по основу закупа), с обзиром да није могао а да не претпостави да ће брод бити под „непосредном управом и контролом“ заповедника брода.

4.6.2. Друга лица

Постоје оправдане тенденције за проширењем круга овлашћених лица која могу брод оптеретити овом врстом привилегија. Пре свега, Конвенција 1993, иако не регулише ову врсту привилегија на броду, одређује, уопште узев, лица која могу брод да оптерете привилегијом. То су: власник, бродски предузетник (менаџер), бродар и наручилац целог брода (енг. *demise charterer*).³⁶³ У ствари,

³⁶¹ ЗПУП, чл. 254. ст. 1. тач. 5.

³⁶² О претпоставци овлашћености заповедника вид. John W. Griffin, „The Federal Maritime Lien Act“, *Harvard Law Review*, Vol. 37/1923, стр. 32. и даље.

³⁶³ Потребно је имати у виду да се *demise charter*, као установа из англосаксонског правног подручја преплиће са домаћим установама закупа брода и бродарског уговора. Закуп брода представља правни однос између бродовласника и закупца, у коме се бродовласник обавезује да

Конвенција 1993 набраја лица коју су лично одговорна за испуњење чинидбе везане за пловидбу брода, а која је, уз то, обезбеђена и привилегијом на броду. Међутим, сва напред набројана лица да би управљала фактички бродом морају да именују заповедника брода (или, евентуално, сами да буду заповедници брода, али тада ће се у једној личности стицати два својства – на пример, бродар и заповедник итд.). Тиме се, заправо, враћа на правило ЗПУП да само заповедник може да оптерети брод привилегијама по основу поправке и снабдевања брода, а његово „законско“ овлашћење може да потиче било од власника или од бродара или закупца. Штавише, америчка судска пракса је давала право и продавцу брода да након закљученог уговора о продаји, а док је брод још увек у његовој државини, закључује уговоре о снабдевању брода и у том погледу да га оптерети привилегијом.³⁶⁴

преда у државину и под контролу брод закупцу. Закупац ће, потом, на основу тога брод снабдети посадом, опремити га и одредити заповедника брода. У том смислу, закупца брода се сматра бродаром. Са друге стране, бродарски уговор ствара правни однос између бродара и наручиоца, у коме се бродар обавезује да наручиоцу омогући коришћење одређеног бродског простора, било на одређено време или на путовање. Дакле, наручилац има право да користи бродски простор (било да уговара своју робу или да закључује подбродарски уговор), али он није бродар, тј. носилац пловидбеног подухвата. Из тог разлога, установу *demise charter* треба тумачити као закуп брода, с обзиром да лице које плаћа новчану престаацију (енг. *lessee, charterer*) има за узврат право да користи брод, да га опреми посадом и одреди заповедника. У том смислу постоји одређена термилошка неусклађеност у нашем праву, јер се установа тзв. демиз чартера поистовећује са бродарским уговором, уместо са закупом брода. Остале врсте чартера јесу бродарски уговори. Упор. David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley, *Admiralty and Maritime Law in the United States*, Carolina Academic Press, Durham, 2002, стр. 371. и С. Царић, И. Јанковић, П. Шулетић, М. Трајковић, *Саобраћајно право*, стр. 104.

³⁶⁴ Познат је случај *Shaw Marine Service* против *Chris-Craft of Seattle*: у октобру 1973. године Хансен, као власник брода Камелот, закључио је уговор о заступању са привредним друштвом Крис-Крафт из Сијетла, путем кога га је овластило да брод Камелот прода. Крис-Крафт је одредило Дениса Масота, као свог запосленог, да брод Камелот прода, што је он и учинио, закључивши уговор о продаји са Дајмондом 12. августа 1974. године. При том, уговорне одредбе су обавезивале бродовласника да брод преда ослобођен од свих правних терета (мисли се, пре свега, на привилегије и хипотеке). У међувремену (пре предаје брода у државину Дајмонду као купцу), Денис је закључио уговор о поправци брода са *Shaw Marine Service*-ом (даље: бродоградилште). Пошто није платио услуге поправке брода, бродоградилште је путем привремене мере зауставило брод тражићи принудним путем намирење свог привилегијом

Постоје мишљења да је неподесно да наручилац брода буде *овлашћен да власти* заповедника да он оптерети брод овом врстом привилегија. Оправданост оваквог размишљања се налази у разликовању карактера тражбина и лица поводом којих може да се одреди привремена мера заустављања брода и поводом којих могу да настану привилегије на броду. Наиме, чини се да се код привремене мере заустављања брода, ипак, више ради о облигационој одговорности дужника одређених потраживања, док се код привилегија ради о одговорности брода за потраживања настала поводом њега, а у вези његове пловидбе.³⁶⁵ Због тога, оправдано је сматрати да је и наручилац брода овлашћен да обавезе брод овом врстом привилегија, чим је претходно, овлашћен да постави свог заповедника.³⁶⁶ Штавише, ако то није овлашћен, онда би могао да оптерети брод неком другом

обезбеђеног потраживања. У том тренутку се у спор умешао Дајмонд, дајући кауцију (у висини потраживања бродоградилишта) за ослобођење брода. Истовремено, тврдио је да бродоградилиште нема привилегију на броду, с обзиром да је оно закључило уговор са лицем које није овлашћено да брод оптерети привилегијом. При том, треба имати у виду да у праву САД-а самим чином (и у часу) закључења уговора о продаји (енг. *sale*, који не треба поистовећивати са уговором о продаји чије закључење само по себи не води преносу својине на предмету продаје – енг. *contract to sale*) долази до преноса својине због чега продавац, у конкретном случају, није више био власник брода када је закључио уговор о поправци. Дајмонд је сматрао да је он, као нови власник брода, једини овлашћен да стварно оптерећује брод (или, пак, лице које би он одредио). Међутим, одлука суда је била другачија. Пресуђено је да бродоградилиште има привилегију на броду, а да одредба уговора о продаји која обавезује продавца да преда брод без стварних терета има само *inter partes* дејство и да не утиче н на права бродоградилишта. Сматрало се да је Денис овлашћен да уговори поправку брода, јер му је овлашћење дао Крис-Крафт, а коме је овлашћење дао Хансен као продавац и тадашњи власник брода. Закључак је да Дајмонд није могао да не буде свестан правних односа који су постојали између Крис-Крафта, Хансена и Дениса, те да је тиме, у ствари и сам, прећутно овластио Дениса да оптерети брод привилегијом. Више података о овом случају доступно на адреси: <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/391/1026/1494583/>, 13.1.2015. године.

³⁶⁵ Вид. Гордан Станковић, „Међународна конвенција и привилегијама и хипотекама“, стр.104.

³⁶⁶ У француском и канадском праву, закупац не може да оптерети брод привилегијама, вид. William Tetley, „Enforcement in Canada of Liens for Necessaries Furnished in the United States“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 20, 1/1989, стр. 75. и даље; Cecile Legros, *Transport Law in France*, стр. 45.

врстом привилегија (пре свега, неком од деликтних привилегија), под условом да је имао контролу, макар посредну, над управом, тј. пловидбом брода.

4.6.3. Клаузула о забрани стварања привилегија

Клаузула о забрани стварања привилегија (енг. *no lien clause*) на броду се, најчешће, среће у уговорима о закупу брода у којима се купац обавезује да неће улазити у уговорне односе који би за своју последицу имали стварање привилегија на броду.³⁶⁷ Питање правне важности ове клаузуле је прилично спорно. Наиме, привилегије на броду су права која свој основ имају у закону и њихов број и садржина су на исцрпљујући начин регулисани (у смислу *numerus clausus*). Због тога, чини се да уговорне забране настанку ових права не би смеле да имају правног дејства. Штавише, и да постоје уговорне забране, оне би могле да прозведу своје правно дејство само за уговорне стране, али не и за потенцијалног имаоца привилегија. Класичан пример за то би била одредба уговора којом бродовласник забрањује закупцу да брод оптерети привилегијама по основу снабдевања и оправке брода. Ова одредба би имала само уговорно дејство (лат. *inter partes*) и не би утицала на права трећих лица (лат. *res inter alios acta*), што би значило да би (у случају пружене услуге поправке) бродопоправљач стекао привилегију на броду, а да би због тога купац био одговоран бродовласнику (зато што му је брод изложио ситуацији која је довела до његовог стварног оптерећења).

Међутим, у америчкој правној пракси развој ове врсте привилегија на броду и уговорне забране у њиховом настанку је врло специфичан.³⁶⁸ До 20. века, када је важило опште поморско право (енг. *General Maritime Law*), ова врста привилегија је постојала, али само за услуге поправке учињене у ванматичној

³⁶⁷ Бесмислено би било овакву клаузулу проширивати и на „деликтне“ привилегије, јер до њиховог стварања и не долази добровољно као што је то случај са уговорним, него су оне, случајне, инцидентне, невољне природе. Класичан пример који ову тврдњу потврђује је судар бродова који, најчешће, не желе бродари ни једног брода у питању.

³⁶⁸ Практика САД-а у овом погледу се чини веома битном, јер ова врста привилегија има најдубљи корен баш у овој земљи, као и због чињенице да оне у њој још увек постоје.

луци брода. Разлог овом решењу је био очигледан, јер је у матичној луци, по правилу, увек био присутан бродовласник који је могао лично да се обавезе, а не да оптерећује брод.³⁶⁹ Но, 1910. године долази до кодификације права о поморским привилегијама, када се доноси први закон о њима (енг. *Maritime Liens Act*).³⁷⁰ Овај закон је, између осталог, установљавао правну важност одредби у уговорима о закупу путем којих се закупцу забрањује да брод оптерети привилегијама.³⁷¹ Та важност није била ограничена само на уговорни однос закупца и бродовласника, него је била проширена и на трећа лица, односно, конкретно, на бродопоправљаче. Практично, овај закон из 1910. године је наметао обавезу бродопоправљачима да приликом пружања услуга поправке брода *истраже* одредбе оног уговора путем којег је сам купац овлашћен на коришћење брода. У том смислу ако би се доказало да је бродопоправљач знао или да је могао да зна да лице које је наручило услугу оправке брода од њега, није имало овлашћење то да учини, онда привилегија по основу те услуге не би настала.

Ова одредба се чинила отежавајућом за бродопоправљаче, па је временом дошло до схватања да ју је потребно уклонити из правног система, а што се и догодило 1971. године изменама односног закона.³⁷² Након ових измена, бродопоправљач није био дужан да истражује иницијални уговор о закупу брода у циљу да сазна постоји ли забрана стварања привилегија. Претпостављало се да купац има право да брод овим правима оптерети, односно да бродопоправљач има привилегију на броду за пружене услуге поправке, макар да је постојала одредба о забрани стварања оваквих (уговорних) привилегија. Дакле, промене закона из 1971. године учиниле се правно неделотворним забране о обавезивању брода уговорним привилегијама. Ипак, то није значило да је путем ових привилегија брод могло да оптерети неовлашћено лице. И даље се остало на становишту да само овлашћено лице може да оптерети брод. То лице, у

³⁶⁹ W. Tetley, „Repairman’s Lien“, стр. 179.

³⁷⁰ Између осталог, привилегија се стиче не само када је брод снабдевен у ванматичној луци, него, чак, и у матичној луци. Вид. V. Mc. G., „Maritime Lien under Act of 1910“, *California Law Review*, Vol. 11, бр. 3/1923, стр. 176.

³⁷¹ Maritime Liens Act 1910, sec. 973.

³⁷² W. Tetley, „Repairman’s Lien“, стр. 182.

непосредном односу, јесте заповедник, али је потребно и да је лице које је овластило заповедника било *овлашћено* од стране бродовласника. У супротном, ако би лице које је противправно дошло до државине брода овластило заповедника на „руковођење“ бродом, онда тај заповедник (иако, додуше, овлашћен) не би могао да уђе у уговорни однос из кога би настале привилегије на броду. У оваквим ситуацијама се, пре свега, штити интерес бродовласника који је противправним чином лишен државине на броду, а на уштрб права бродопоправљача.³⁷³

4.7. Која лица имају привилегију на броду

4.7.1. Уочавање проблема

Премда овакво питање може да делује бесмислено, оно ипак, има свог основа и иницира својеврстну проблематику. Правила која установљавају ову врсту привилегија су неспорна у погледу тога да лице које је пружило услуге поправке или снабдевања брода има, као средство обезбеђења за своје потраживење, привилегију на њему. Но, које је то, заправо лице? Да ли оно које је заиста, фактички, пружило услугу снабдевања или поправке брода или, пак, оно са ким је заповедник закључио уговор о снабдевању? Дакле, у случају када су то различита лица настаје проблем коме од њих дати привилегију на броду, односно чије потраживање овим правом обезбедити. Може се догодити да заповедник брода закључи уговор о поправци брода са лицем А, а да лице А закључи (под)уговор са лицем Б о поправци истог брода. Ако би лице Б извршило поправку брода и предало брод лицу А, које га затим предаје заповеднику, онда се поставља питање каква права и према коме има лице Б (као подизвођач, подизвршилац), ако му лице А није платило за његову услугу (поправке).

Срж проблема се налази у ситуацији када лице А, па и сам бродар, падну под стечај немајући имовине да намире услугу лица Б. Ако би лице Б имало привилегију на броду, онда би оно у оваквој ситуацији било заштићено, јер би се

³⁷³ Истоветно правило садржи и српско право. Упор. ЗПУП, чл. 270. и Maritime Liens Act (46 of U.S. Code), sec. 972.

из његове продајне вредности намирило своје потраживање. У супротном, оно би остало ненамирено, али би, са друге стране, интерес бродовласника био заштићен. Управо је кључно питање чијем интересу дати превагу: бродовласниковом или фактичком (крајњем) бродопоправљачу, односно бродоснабдевачу?

4.7.2. Решавање проблема

Проналазећи одговор на питање ко има привилегију на броду – да ли лице са којим је закључен уговор о поправци брода или лице које је ту поправку фактички извршило, дотаћи ће се и веома важно питање правне природе привилегија на броду. Да ли су оне стварна или облигациона права? Конкретније, да ли се оне *више* везују за потраживање чије намирење обезбеђују или за сам предмет, објект коме је чинидбом (поводом које настаје потраживање) пружено побољшање или нека друга, до тада, недостајућа могућност.

Управо је одговор и на ово питање непосредно везан, условљен одговором на питање да ли фактички или уговорни бродопоправљач имају привилегију на броду.³⁷⁴ Суштина одговора се налази у томе да ли је уговорни бродопоправљач овлашћен да закључи уговор о поправци брода са фактичким бродопоправљачем.³⁷⁵ Ако се америчка правила тумаче *stricto sensu*, одговор је одричан, јер је само заповедник овлашћен од стране бродара (а он од стране бродовласника) да закључује, у случајевима нужде, уговоре о поправци и снабдевању брода. Међутим, ако се ова ситуација шире погледа, одговор није тако

³⁷⁴ Уговорним бродопоправљачем ће се, даље, сматрати лице са којим је закључен уговор о поправци брода, док ће се *фактички бродопоправљачем* сматрати лице са којим је уговорни бродопоправљач закључио уговор о поправци брода.

³⁷⁵ Да би се стекла привилегија по основу поправке брода по праву САД-а, неопходно је да се испуне три услова: 1) да је услуга пружена броду, 2) да је то било неопходно и 3) да је учињено по налогу бродовласника или лица које је он за то овластио. Управо је трећи услов споран, јер је потребно одредити лице које је од стране бродовласника овлашћено. Вид. Commercial Instruments and Maritime Liens Act, ch. 313, par. 31342. Доступно на адреси: <http://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title46/subtitle3/chapter313&edition=prelim>, 13.1.2015. године.

сасвим јасан и неспоран. Ово питање је обрађено посебно у америчкој литератури и постаје посебно актуелно у времену светске економске кризе.³⁷⁶

Ако заповедник брода закључи са лицем А уговор о поправци брода, а лице А са лицем Б, такође уговор о поправци брода, онда ће одговор на питање да ли лице А или лице Б има привилегију на броду зависити од много фактора. Они се могу разврстати у две групе. Прва група је уговорна, а друга стварноправна.

4.7.2.1. Уговорна група

У уговорну групу спадају они фактори који утичу на сам уговор о поправци и снабдевању брода. Потребно је одредити која све лица имају право да закључе овај уговор у име бродовласника и која онда лица он обавезује. По америчком праву, заповедник брода, бродар, општи заступник сувласника,³⁷⁷ и било које друго лице коме је у луци у којој се брод поправља поверена управа над бродом.³⁷⁸ Разматрајући ово правило остаје нерешено питање да ли уговорни бродопоправљач може да овласти фактичког бродопоправљача, односно да ли потоњи има привилегију на броду. Решење се нашло у томе да би фактички бродопоправљач требао да има привилегију на броду, ако би бродовласник био са

³⁷⁶ Важност решавања овог проблема у добу светске економске кризе се налази у томе што она за последицу има „масовно“ отварање стечајних поступака када различна права добијају посебну важност, односно када повериоци са стварним средствима обезбеђења остају једини, такорећи, неоштећени стечајним поступцима својих дужника и шире, самом светском економском кризом. У конкретном питању, стечајни поступци над бродовласником, бродаром, уговорним бродопоправљачем, као и посредницима су посебно опасни за фактичког бродопоправљача ако нема привилегију на броду. Вид. Blair Brogan, „The Supplier Strikes Back: Under What Circumstances Can a Subcontracting Necessaries Supplier Assert a Maritime Lien?“, *Tulane Maritime Law Review*, Vol 34:279/2009, стр. 179. и даље.

³⁷⁷ Установа *Ship's husband* (тзв. муж брода), означава заједничког заступника свих сувласника брода, који има право да закључује све уговоре у току пловидбе брода, а који се тичу његовог опремања, снабдевања и поправке. Врло је слична установи римског права *exercitor navis*, али се од ње разликује по томе што је потоњи имао самостално право присвајања прихода које је брод „стекао“ у току пловидбе. Вид. Black's Law Dictionary, стр. 1598. и 693.

³⁷⁸ *Federal Maritime Liens Act*, par. 972. Иначе, овај закон је претеча *Commercial Instruments and Maritime Liens Act*-а.

њим у *ближем* или *даљем* односу везано за услуге поправке, односно снабдевања. У питању су строжи и блажи приступ америчке судске праксе.

По строжем приступу, да би фактички бродоправљач имао привилегију на броду неопходно је да је бродовласник био поводом тога са њим у ближем односу. Потврда ближег односа се састоји у критеријумима који су опсега од тога да је бродовласник знао и прихватио улогу фактичког бродоправљача до тога да је га је он изабрао, контролисао и, на крају, давао непосредно налоге у погледу садржине пружене услуге.³⁷⁹

По блажем приступу, потребно је да постоји само одређени степен укључености бродовласника у однос са непосредним, фактичким бродоправљачем. Он се може изразити у опсегу почев од самог знања, свести о ангажованости фактичког бродоправљача, па све до изричитог прихватања његовог рада на крају и личног обавезивања на противчинидбу бродовласника.³⁸⁰

У сваком случају, ако фактички бродоправљач не би био у стању да докаже испуњеност услова ни по строжем, ни по блажем судском приступу, он не би имао привилегију на броду. Разлог овоме је јасан и садржи се у томе да је заповедник закључио уговор само са уговорним бродоправљачем и да, сходно двострано обавезујућој природи уговора, он не даје права вануговорним странама. Према томе, само би уговорни поправљач имао привилегију на броду, а ако он лично не би измирио своју обавезу према фактичком бродоправљачу, онда би потоњи имао само облигационо право (право на накнаду штете) према њему, а не и стварно право према броду (бродовласнику).

4.7.2.2. *Стварноправна група*

Стварноправна група фактора који одређују да ли ће фактички бродоправљач имати привилегију на броду садржана је, пре свега, у теорији о

³⁷⁹ Blair Borgan, „The Supplier Strikes Back: Under What Circumstances Can a Subcontracting Necessaries Supplier Assert a Maritime Lien?“, стр. 293.

³⁸⁰ Blair Borgan, „The Supplier Strikes Back: Under What Circumstances Can a Subcontracting Necessaries Supplier Assert a Maritime Lien?“, стр. 288.

персонификацији која броду даје својства правног субјекта, а не објекта права. Практично, то значи да брод, када је субјект права, има права и обавезе и одговара сопственом вредношћу. Та права и обавезе стиче у току своје пловидбе и његови дужници и повериоци су лица са којима брод улази у правне односе. Тако се дешава и са привилегијама по основу поправке / снабдевања брода које имају лица која су улазећи у правне односе са бродом себе обавезали да му пруже односне услуге. Као правна последица тога, јавља се тзв. стварноправна одговорност брода за њихово испуњење.³⁸¹

Друга теорија која даје привилегије фактичком бродопоправљачу може се назвати вредносном (теоријом), јер фактички бродопоправљач непосредно својом услугом доводи до тога да се брод или врати на своју ранију вредност (повратак на почетни стадијум оспособљености за пловидбу) или да му се вредност увећа (додатно опремање брода). Углавном, тежиште је на томе да је бродопоправљач својом услугом допринео очувању или увећању вредности брода и да, као такав, има стварноправни интерес на броду, тј. стварноправни удео на њему, а у висини вредности пружене услуге.³⁸² У том смислу, пошто се његова услуга везала за брод, како фактички – чином пружања, тако и правно у смислу оптерећења залогом, брод може да се искористи као средство враћања противчинидбе, ако лице које има власнички интерес на броду то не учини.

4.7.2.3. Српско право

Чини се да су норме српског праву у погледу овог питања прилично неспорне. Наиме, у српском праву овакав правни однос се назива подизвођачким уговором. Ту наручилац закључује уговор (о делу) са главним извођачем, а главни извођач, потом, залључује уговор са подизвођачем.³⁸³ Он на то има право, јер се сматра да главни извођач није дужан лично да изврши уговор према наручиоцу,

³⁸¹ О теорији персонификације вид. G. Price, *The Law of Maritime Liens*, стр. 126. и даље.

³⁸² Више о стварноправном интересу створеном привилегијом на броду. Вид. John K Beach, „Relative Priority of Maritime Liens“, *Yale Law Journal*, Vol. 33, No. 8/1924, стр. 844.

³⁸³ Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2013, стр. 511. и даље.

осим ако супротно у уговору изричито није одређено или, пак, ако то произлази из околности посла.³⁸⁴ Баш због тога што главни извођач није у обавези личног извршења, подизвођач има право да се наручиоцу директно обрати за новчани еквивалент своје чинидбе.³⁸⁵ Иако подизвођач није у уговорном односу са наручиоцем, он има право да му се обрати за намирење свог права према главном извођачу, под условом да наручилац главном извођачу још увек није платио чинидбу. Ово представља својеврсно одступање од релативног дејства уговора између наручиоца и главног извођача, али је оно оправдано путем два аргумента. Прво, чинидба подизвођача је, иначе, допринела користи наручиоца и друго, наручилац је, иначе, у обавези према главном извођачу, па се исплатом поднаручиоцу, његова обавеза умањује за исплаћени износ.³⁸⁶

Ово је правни режим општег уговорног права и питање је да ли он има потпуну примену на институт привилегија на броду. Наиме, бродар (преко свог заповедника) се може третирати као наручилац, главни извођач као уговорни бродопоправљач, а подизвођач као фактички бродопоправљач. Према оваквом стању правних односа, делује сасвим оправдано да се фактички бродопоправљач обрати бродару за исплату чинидбе, ако му је, претходно не исплати уговорни бродопоправљач. Међутим, овде су у питању само облигационоправни односи, а не и стварноправни, какве изискује привилегија на броду. Ако су бродовласник и бродар различита лица (што је најчешће случај), поставља се питање у каквом су односу фактички бродопоправљач и бродовласник, ако је претходни овлашћен да оптерети брод као део имовине бродовласника. Једини основ њиховог повезивања може да буде у томе што је чинидба фактичког бродопоправљача довела до очувања брода или до увећања његове вредности. Шта ако је чинидба фактичког бродопоправљача, међутим, била усмерена на снабдевање брода погонским горивом и осталим текућим потребштинама? Тада његова чинидба није усмерена очувању брода, а још мање увећању његове вредности, него омогућавању броду да настави започету пловидбу. Управо, пловидба је у најужем интересу бродара, а

³⁸⁴ ЗОО, чл. 610.

³⁸⁵ ЗОО, чл. 612.

³⁸⁶ Вид. Слободан Перовић, Драгољуб Стојановић (ур.), *Коментар Закона о облигационим односима*, Правни факултет у Крагујевцу и Културни центар, Крагујевац, 1980, стр. 308.

не и бродовласника, јер бродар, њеним успешним окончањем, стиче право на своју зараду, тј. возарину. Зато се поставља питање какве везе има у таквој ситуацији бродовласник са фактичким бродопоправљачем, да би потоњи имао привилегију на броду. Строго правно гледано – никакве. Фактички бродопоправљач је пружајући своју услугу „учинио“ уговорном бродопоправљачу и бродару, али не и бродовласнику. Зато је оправдано применити „подизвођачко правило“ само према бродару, али не и према бродовласнику, јер, бродовласник у крајњој линији, нити је икоме дужан за чинидбу фактичког бродопоправљача, нити има користи од ње (када је у питању снабдевање горивом). Зато се „подизвођачко правило“ на овакву ситуацију чини непримењивим, правно неоснованим и једино што преостаје је позивање на теорију о персонификацији брода. Наиме, услуга фактичког бродопоправљача је управљена према броду и њени резултати се на њему и исказују, па би, сходно томе, он (брод) за то требало да одговара својом вредношћу, ма како то утопистички и правно вештачки деловало.

4.8. Закључно о потреби постојања ове врсте привилегија на броду

Основна критика постојању ове врсте привилегија на броду, у данашње време, састоји се у томе да је дошло до таквог развоја комуникационе технике, који омогућава бродовласнику да у сваком тренутку зна где му је брод. То даље омогућава заповеднику брода, да ма где пловио са бродом, обавести бродовласника о ситуацији у којој се брод налази и, у случају потребе, да уговорним путем заложи брод како би га опремио, снабдео, поправио, односно омогућио му да настави пловидбу. Због тога, сматра се, у данашње време сателитске комуникације, нема потребе за овом врстом привилегија која је настајала у случајевима када би заповедник са бродом упловио у страну луку и када су броду биле неопходне одређене услуге да се пруже како би наставио пловидбу. У таквом случају, заповедник који није имао средстава да плати те услуге, оптерећивао је брод привилегијом. То решење је било оправдано зато што су услуге пружене броду, брод је „обогаћен“ за њихову вредност, он је њихов „корисник“, па је логично да он, у крајњем случају треба да „одговара“ за њих.

Но, развој комуникација уклања потребу за овом врстом привилегија и оне на међународном плану престају да постоје већ 1967. године, а што је, након тога, праћено решењима у националним законодавствима.

Међутим, да ли је заиста развој комуникација толико утицајан на даље (не)постојање ове врсте привилегија на броду. Пре свега, потребно је напоменути да је у праву САД-а, које још увек прихвата ову врсту привилегија на броду, у потпуности без значаја да ли су услуге поводом њих пружене у иностраној или домаћој луци.³⁸⁷ То значи да одсуство бродовласника у станој луци није нужан елемент (услов) за омогућавање настанку ове врсте привилегија. Са друге стране, у последњих неколико година након светске економске кризе, сматра се да несигурност тржишта, ипак, упућује на постојање ове врсте привилегија како би се заштитили бродоправљачи, који пружају реалну услугу. У супротном, излажу се превеликом ризику који може да се оствари стечајем бродовласникове компаније.³⁸⁸ Због тога, привилегије по овом основу би требало да постоје, јер би, онда, као разлучни повериоци у стечају, бродоправљачи сасвим солидно били заштићени. И, на крају, чини се да институт права задржавања брода, који у савременој регулативи мења привилегије на броду по овом основу, не оправдава сврху свога постојања. Наиме, он омогућава заштиту само једном бродоправљачу / бродоснабдевачу, с обзиром да је само једно лице могуће да у једном тренутку има брод у државини. Коришћењем овог права броду се онемогућава да исплови чиме се онемогућава да настави свој привредни (пловидбени) подухват. Тиме се угрожавају не само интереси бродовласника, него и бродара (за возарину) и корисника превоза (за робу). Због свега наведеног, чини се да је оправдано и даље задржати ову врсту привилегија на броду како би даваоци краткорочних кредита броду у току његове пловидбе били заштићени. Наравно, тиме би се истовремено заштитили и остали наведени интереси повезани са бродом, јер би им се омогућило остварење, чији је предуслов наставак пловидбе брода.

³⁸⁷ Commercial Instruments and Maritime Liens Act, sec. 31342 (46 U.S. Code).

³⁸⁸ B. Brogan, „The Supplier Strikes Back: Under What Circumstances Can a Subcontracting Necessaries Supplier Assert a Maritime Lien?“, стр. 280.

5. Привилегије на броду из вануговорних односа

5.1. Уводно разматрање

Привилегије на броду које имају свој правни извор у неком вануговорном односу представљају врсту привилегија које обезбеђују намирење потраживања по основу накнаде штете. У том смислу се може рећи да ова врста привилегија има основ у неком штетном догађају, тј. оном који је за последицу имао проузроковање правно релевантне штете. Таква штета може да настане било *сударом* бродова или *ударом* брода у неки непловећи објекат. При том, важно је одредити лица чији интереси могу бити угрожени овим догађајима и која, поводом тога, имају привилегију на броду који је проузроковао штету (штетни догађај). То су, пре свега, бродар (бродовланик) оштећеног брода, власници терета који се превозио оштећеним бродом,³⁸⁹ путници, те остала лица којима је „брод штетник“ нанео штету.

³⁸⁹ Овде нису наведени власници терета који се превозио „бродом штетником“, јер њима за штету одговара „брод штетник“ са којим су уговорном односу по основу уговора о превозу. Дакле, основ накнаде штете у оваквим случајевима није вануговорни однос, него уговор о превозу, тј. његово неиспуњење, а до његовог неиспуњења је дошло услед судара бродова. Међутим, власници оштећеног (уништеног или изгубљеног) терета имају привилегију на броду по основу свог потраживања накнаде штете, али је питање који власници терета. Да ли власници терета само на броду штетнику или и на оштећеном броду? Ову дилему стварају саме формулације Конвенције 1926 и српског ЗПУП, које регулишу ову врсту привилегија. Норма је сувише општа и даје могућност различитим тумачењима. Ипак, чини се, да је правилно сматрати следеће. Власници терета на оштећеном броду имаће привилегију по основу штете на свом терету према броду штетнику по основу судара бродова (вануговорни однос), а власници терета на броду штетнику имаће привилегију на броду штетнику (оном који је тај терет превозио) по основу уговора о превозу. Суштина је да један вануговорни догађај (судар бродова) ствара две врсте привилегија по основу накнаде штете на терету – вануговорне и уговорне. За овакво схватање вид. N. Jovanović, *Transport Law of S&M*, стр. 89. Истоветно схватање заступа и Г. Станковић, „Међународна конвенција о поморским привилегијама и хипотекама“, стр. 111. За правни извор норме вид. Конвенција 1926, чл. 2. ст. тач. 4 и ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 4. Занимљиво је да Конвенција 1967 и Конвенција 1993 не садрже норму о привилегованости тражбина по основу штете на терету и пртљагу. Овај податак се чини још значајнијим ако се има у виду чињеница да је Република Србија прихватила Конвенцију 1993, а да своје унутрашње право није изменила у том смислу. Вид. Конвенција 1993, чл. 4. ст. тач. е).

Са друге стране, неопходно је утврдити износ штете, тј. њене накнаде чије је намирење обезбеђено привилегијама на броду. Норме које регулишу ову врсту привилегија на броду су бланкетне природе, односно ослањају се на постојећу регулативу судара бродова и из ње црпу садржину, тј. правила путем којих ће се утврдити постоји ли ова врста привилегија или не. Ово указује на зависност норми које утврђују привилегије ове врсте у односу на норме које утврђују потраживања (накнаде штете) по основу судара бродова. Зависност се састоји у томе што ако норме о судару бродова не предвиђају постојање потраживања штете у конкретном случају, онда неће постојати ни привилегије на броду по овом основу, с обзиром да нема ни потраживања чије би намирење оне обезбеђивале.

На крају, потребно је обратити пажњу и на приписив карактер ових привилегија оштећеном броду. Наиме, бродар оштећеног брода који има привилегију на броду штетнику, ту привилегију „носи“ са собом, односно „плови“ са њом, јер се за износ потраживања које она обезбеђује (стварноправним путем) увећава имовина оштећеног брода. Због тога, све привилегије које се буду имале на оштећеном броду (на пример, по основу зарада, спасавања итд.), протезаће се и на брод штетник у мери у којој га оштећени брод својом привилегијом оптерећује. У том смислу, привилегије на броду штетнику се зову и узгредностима оштећеног брода, јер, иако, нису физички привезане уз њега, плове са њим и увећавају његову вредност за њихов износ.³⁹⁰

5.2. Појам судара бродова

Судар бродова представља насилни додир два или више бродова.³⁹¹ Ако овакав насилни додир бродова проузрокује штету на неком од бродова (или

³⁹⁰ N. Jovanović, *Transport Law of S&M*, стр. 90.

³⁹¹ Миодраг Трајковић, *Поморско право*, Академска мисао, Београд, 2000, стр. 263. При том, судар се често, схвата и шире у том смислу као свако наношење штете једном броду, а од стране другог. Тако се сударом сматра и проузроковање штете једном броду тако што би други прошао поред њега непримереном брзином и изазвао таласе који су потом ударом о први брод довели до оштећења на њему. Вид. W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, стр. 159. Дакле, сударом бродова у смислу одговорности једног према другом се не сматра искључиво насилни додир два брода,

терету и лицима на њему или ван њега), онда оштећени брод (власници терета и лица) имају право на њену накнаду од брода који је крив за судар.³⁹² У том смислу, потраживање накнаде штете је обезбеђено привилегијом на броду. Но, не даје сваки судар бродова право на накнаду штете. Судар бродова се сврстава у ширу групу поморских незгода међу које спада и заједничка хаварија.³⁹³ За разлику од заједничке хаварије код које штетне последице носе сви учесници пловидбеног подухвата, код судара (који се, још, назива и засебном хаваријом) штетне последице носе или лица која су за његово проузроковање одговорна или лица која су штету претрпела. Одговорност приликом судара бродова се утврђује на основу кривице, и то доказане, а не претпостављене кривице.³⁹⁴ До почетка 20. века и стварања једнообразног правног извора за материју судара, сматрало се да постоји претпостављена кривица брода који је учествовао у судару и који је претрпео мању штету приликом њега (што се, најчешће, утврђивало према томе

односно њихових конструкција, већ свако наношење штете једном од стране другог. Вид. Rolf Herber, *Seehandelsrecht*, Systematische Darstellung, Walter de Gruyter, Berlin, 1999, стр. 383.

³⁹² Ради лакшег и приступачнијег објашњавања правног режима судара бродова, користи се терминологија путем које се броду дају својства правне личности. Иако брод не може бити крив и одговоран за судар, оваква терминологија је присутна и у закону. За судар може да буде крива посада (односно бродар који ју је поставио) једног или другог брода, али не, наравно, и сам брод. Истог становишта је и теорија. Вид. ЗПУП, чл. 794; Бранко Јакаша, *Уџбеник пловидбеног права*, стр. 320; Миодраг Трајковић, *Поморско право*, стр. 267. Са друге стране, оваква тврдња не умањује могућност броду да има одређена својства правне личности када су у питању привилегије на њему, а по основу судара.

³⁹³ Ивица Јанковец, *Поморске хаварије*, докторска дисертација, Београд, 1965, стр. 104.

³⁹⁴ У том смислу, ако је до штете (односно до судара) дошло услед случаја или више силе (нем. *Zufall oder höhere Gewalt*) или је, пак, порекло узрока непознато (нем. *Ungewissheit über seine Ursachen*) одговорност за штету се неће установљавати, већ ће је сносити оштећена лица. Овакво правило постоји у немачком праву с обзиром да је немачка прихватила Конвенцију о судару бродова 1910. Вид. Dolly Richter-Hannes, Ralf Richter, Norbert Trotz, *Seehandelsrecht*, 2. bearbeitete und ergänzte Auflage, VEB, Berlin, 1987, стр. 95; Heinz Prüssmann, Dieter Rabe, „Seehandelsrecht“, у: *Beck'sche kurz Kommentare*, Band 9b, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 1992, стр. 868. и даље; HGB, пар. 734.

који је брод потонуо).³⁹⁵ Међутим, доношењем Конвенције о изједначавању одређених правила у погледу судара бродова дошло је до „обарања“ ове претпоставке и од тада је непходно доказати кривицу брода штетника како би се установила његова одговорност.³⁹⁶

Дакле, одговорност за штету код судара постоји само ако је једна страна (брод) доказано крива за то. У супротном, одговорности нема и насталу штету ће сносити она лица која су је претрпела.³⁹⁷ У ову групу се сврставају како ситуације када нема кривице ни на једној страни у питању, тако и када је узрок судара остао непознат. Управо, услов доказаности кривице да би се установила одговорност је

³⁹⁵ *Chorley & Giles' Shipping Law*, eight edition, Pitman Publishing, London, 1994, стр. 378. О историјату правног режима судара бродова вид. David R. Owen, „The Origins and Development of Marine Collision Law“, *Tulane Law Review*, Vol. 51, 4/1977, стр. 759. и даље.

³⁹⁶ Енг. International Convention for the unification of certain rules of law related to collision between vessels, Brussels 1910, чл. 3. Република Србија, као и Црна Гора нису чланице ове конвенције, док то јесу Хрватска и Словенија. Више података доступно на адреси: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, 24.1.2015. године. Но, иако није чланица ове конвенције, српски ЗПУП у потпуности прихвата њена решења. Вид. ЗПУП, чл. 792-805. Са друге стране, судар бродова на унутрашњим пловним путевима је, такође, регулисан на међународном нивоу. Република Србија је чланица ове међународне конвенције (енг. *Convention Relating to the Unification of certain rules concerning Collisions in Inland Navigation, Geneva 1960*, чл. 2. ст. 1. изричито уводи правило да се кривица мора доказати као услов одговорности) са резервама у погледу тога да се из њеног опсега изузимају јавни бродови, као и судари на пловним путевима који су искључиво у приватном власништву. Више података доступно на адреси: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XII-3&chapter=12&lang=en, 28.1.2015. године. Немачка је чланица ове конвенције још од 1963. године и у потпуности је прихватила њена решења, као и Русија која ју је прихватила 1968. године. Вид. Nils G. Köster, „Internationales Seeprivatrecht – eine vergleichende Darstellung des russischen und deutschen Rechts“, у: Otto Luchterhandt (Hrsg.), *Recht in Ostmittel-, Südost- und Osteuropa/GUS*, Band 2, 2004, стр. 128. и 132.

³⁹⁷ Изузетак у смислу да може да постоји одговорност у одсуству кривице постоји само у случајевима солидарне одговорности када је сударом бродова проузрокована штета трећем лицу. При том, постоји разлика између судара на мору и у унутрашњим пловним путевима. Солидарна одговорност код судара на мору постоји само ако се штета састоји у повредама и смрти људи ван брода, док у унутрашњој пловидби постоји и у случају штета на стварима ван брода. Упор. Конвенција о судару на мору 1910, чл. 4. ст. 3. и Конвенција о судару на унутрашњим пловним путевима 1960, чл. 4. ст. 1.

довео до тога да штете од судара код којих је узрок непознат носе лица која су штету претрпела.

Нешто другачија ситуација је са ударом брода у лучке и пристанишне објекте. Дакле, појам судара и удара се разликују по томе што је судар насилни додир два или више бродова међусобно, док је удар насилни додир једног брода са лучким или пристанишним објектом.³⁹⁸ Међутим, разлика није само појмовна, него је и на плану одговорности. Одговорност приликом удара брода у лучки објект, практично увек постоји, осим ако је за то криво лице које управља луком или пристаништем, односно конкретним објектом у питању.³⁹⁹ То се даље, одражава по аутоматизму и на настанак привилегија на броду који је проузроковао штету овим објектима. Суштина оправдања строже одговорности по основу удара у односу на блажу одговорност код судара се састоји у томе што су код судара бродови, већ, у пловидби и сходно томе обе стране доприносе, како тако, ризику од судара, док је код удара само једна страна у пловидби (и доприноси ризику удару), за разлику од друге стране која је у непокретном положају. Због тога, оправдано је ту једну страну (у пловидби) оптеретити претпоставком одговорности, коју она, ако успе може да обори.

5.3. Настанак ове врсте привилегија на броду

Настанак привилегија на броду ове врсте и у правном режиму какав, у принципу, и данас постоји, везује се за један случај из 19. века. Случај под

³⁹⁸ Б. Јакаша, *Уџбеник пловидбеног права*, стр. 320.

³⁹⁹ Осим кривице лица које управља овим објектима Бранко Јакаша наводи да је ослобађајући разлог и само стање објеката у луци које је довело до удара у њих. Међутим, са самим лошим стањем лучких објеката би требало повезати понашање лица која управљају њима, што се, опет, своди на њихову кривицу као једини ослобађајући разлог. Вид. Б. Јакаша, *Уџбеник пловидбеног права*, стр. 42. Занимљиво је да виша сила није ослобађајући разлог. У том смислу, ако би услед дејства више силе брод ударио у лучки објект, онда би одговорност његовог бродара, свакако, постојала. Са друге стране, виша сила, па и случај доводе до ослобођења (прецизније је рећи до неустановљења одговорности, јер је код судара бродова у питању одговорност на основу доказане кривице). Вид. Миодраг Трајковић, *Поморско право*, стр. 269.

називом *The Bold Buccleugh*, који је расправљан половином 19. века отворио је могућност настанку ове врсте привилегија, али је истовремено потврдио одређене постојеће особине привилегија на броду као таквих, попут бездржавинске природе и стварноправног дејства слеђења.

Пароброд под називом *Bold Buccleugh* (даље: пароброд) ударио је 14. децембра 1848. године у брод са три једра (барку) под називом *William* (даље: једрењак) и потопио га. Власници једрењака су тражили одштету од власника пароброда и у том смислу су истог месеца покренули судски поступак. У оквиру поступка захтевали су издавање привремене мере заустављања брода. Привремена мера је у једном тренутку била издата, чак и спроведена, али је брод ослобођен мере због полагања кауције. У међувремену, пароброд је 26. јуна 1849. године продат Данијелу Хармеру (енг. *Daniel Harmer*) по цени од 4600 фунти, не обавестивши га о прошлости брода у смислу могуће оптерећености привилегијом на броду.

Кључно питање спора је било имају ли власници потонулог једрењака стварноправно средство обезбеђења на продатом пароброду. Управо је овај случај у Великој Британији довео до прецедентног правила које на ово питање даје потврдан одговор. Наиме, у почетним стадијумима поступка, када је захтевана привремена мера, сматрало се да привремена мера има споредни карактер у намирењу потраживања у смислу да је њен циљ да само присили власника брода штетника (пароброда) на присуство. У том смислу, није било речи о стварном праву према пароброду, него само о облигационом праву према власнику пароброда. Због тога, након продаје пароброда Данијелу Херману, власници једрењака нису имали никакав основан правни захтев према, сада, његовом пароброду. Овакво решење се чинило неправичним и уведено је правило да и по основу судара власник оштећеног брода има стварно право према броду штетнику, а које обезбеђује његово облигационо право према власнику брода штетника.⁴⁰⁰ На тај начин, ово стварно право прати брод (правно дејство права слеђења), без обзира у чијем власништву се нашао након догађаја који је извор настанку оваквог стварног права. Додуше, у Великој Британији, и тог времена, а и

⁴⁰⁰ Више података о случају доступно на адреси: http://maritimelawdigital.com/uploads/HTML/Bold_Buccleugh_1852.htm, 25.1.2015. године.

сада, привилегије немају за циљ толико да оптерете брод, чинивши га одговорим, колико његовог власника. У том смислу, британска теорија је остала на нивоу процедуралне теорије у објашњавању карактера привилегија на броду.

Главна идеја британске теорије јесте да је циљ привилегија да „приведу“ правди (процесу, самом суду) власника брода и да се тако остане на плану облигационе одговорности власника брода, а не стварноправне одговорности самога брода. Супротно мишљење је владало у САД-у тога доба, а оно је претежно заступљено и данас. По њему, брод штетник је одговоран за штету коју је причинио, јер се сматра да има субјективитет у том смислу и да треба да сноси све обавезе које је у току пловидбе преузео на себе (било уговорним, било вануговорним путем што је овде случај). Зато ће брод штетник за своје обавезе одговарати „лично“ и када се промени ималац права својине над њим.

Практично, ова два приступа (САД-а и Велике Британије) делују прилично слично, јер оба стреме да вежу одштетни захтев за брод штетник и тако омогуће деловање права слеђења. Међутим, разлика је у циљу и снази тог „везивања“, односно оптерећивања брода. Док је тај циљ по британском схватању само да се дође до личности бродовласника, дотле је он по америчком схватању једноставно долажење до брода као штетника, што је било оправдано теоријом персонификације брода, која је, управо и овај случај тако третирала.⁴⁰¹

5.4. Утицај наутичке грешке на настанак ове врсте привилегија

Норме које регулишу ову врсту привилегија на броду ослањају се на норме које регулишу судар бродова. Зависност првих у односу на друге норме се састоји у томе што неће постојати привилегија на броду ако не постоји потраживање по основу накнаде штете која је проузрокована сударом бродова. Са друге стране, штета ће се надокнађивати само од оне стране (оног брода), која је крива за судар. У одсуству кривице, штета се неће надокнађивати, а, сходно томе, неће настати ни

⁴⁰¹ Neill Hutton, The Origin, „Development, and Future of Maritime Liens and Action in Rem“, *Tulane Maritime Law Journal*, бр. 28/2003-2004, стр. 97.

привилегије на броду, које би обезбеђивале намирење потраживања поводом накнаде штете.

Дакле, очигледно је да је кривица одлучујуће важан елемент при утврђивању постоји ли потраживање и, следствено томе, привилегија на броду. Међутим, врло је важно истаћи чија кривица је релевантна и према коме изражена. Наиме, понашање учесника пловидбеног подухвата које испољава његову кривицу може бити уперено према бродовласнику, власнику терета, путнику, неком другом лицу, али и бродару другог брода (практично, према другом броду). Но, у случају судара бродова само је релевантна кривица једног брода према другом броду. Та кривица је изражена кроз бродареве заступнике у пловидби, а то су пре свега заповедник и остали чланови посаде (ако их је овластио).

Заступник (и посада), као лице кроз које се изражава воља бродара, може да учини штету на терету кориснику превоза. Узрок штете може бити у руковању робом или руковању (управљању) бродом. У првом случају је реч о трговачкој грешки, а у другом о наутичкој.⁴⁰² Бродар по основу уговора о превозу робе одговара кориснику превоза за штету на роби која је последица трговачке грешке, али не и наутичке. За наутичку грешку бродар не одговара, јер се она дешава удаљено од њега, изазвана опасностима и ризицима мора, а уз то он није у могућности да контролише заповедника брода приликом извођења маневара у пловидби. У сваком случају, бродар не одговара кориснику превоза за штету на роби проистеклу услед наутичке грешке. То значи да корисник превоза неће имати ни привилегију на броду по основу штете на роби, јер не постоји истовремено и потраживање по основу накнаде штете из уговора о превозу. Међутим, поставља се питање да ли је овакво решење оправдано. Наиме, неспорно је да бродар не одговара за радње заповедника услед наутичке грешке, али је исто тако неспорно да тај исти исти заповедник има могућност да оптерети

⁴⁰² О појму, те правном режиму наутичке грешке опширније вид. Небојша Јовановић, „Наутичка (навигациона) грешка као разлог искључења превозиочеве одговорности за штету“, *Право и привреда*, бр. 7-8/1992, стр. 87. и даље; Leslie Tomasello Weitz, „The Nautical Fault Debate (the Hamburg rules, the U.S. COGSA 95, the STW 95, and the ISM Code)“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 22/1998, стр. 584. д даље.

брод привилегијом (мимо бродара и бродовласника) у случају поправке и снабдевања брода ван матичне луке. Чини се, да би и у оваквом случају могла да постоји стварноправна одговорност бродовласника, а по основу његовог превозног средства и то на основу следећа два разлога. Прво, наутичка грешка има ослобађајуће дејство према бродару, а не према бродовласнику, па због тога оштећени корисници превоза треба да сносе само ризик бродареве делатности, а не и бродовласникове. Друго, делује да исто онако како бродар може да оптерети брод који није у његовом власништву, иако бродовласник не може да изврши никакву контролу над њим осим оне почетне – када му је брод давао у државину, тако исто и заповедник може да оптерети брод привилегијом у случају примене наутичке грешке, када бродар није могао да врши контролу над њим.

Какав је правни режим када се брод А услед наутичке грешке свога заповедника судари са бродом Б? Наутичка грешка брода А је, у ствари, његова кривица за изазивање судара са бродом Б. Због тога ће брод А бити одговоран за судар броду Б и брод Б (односно његов бродар) ће имати привилегију на броду А, а по основу обезбеђења намирена овог потраживања. Корисници превоза брода А неће имати право на накнаду штете нити од брода А, а још мање од брода Б, уз пратеће одсуство привилегија на броду. Но, ако би судар би изазван делимичном кривицом брода А (израженом кроз наутичку грешку посаде) и делимичном кривицом брода Б (такође, израженом кроз наутичку грешку посаде) правни режим би био другачији. Прво, оба брода би одговарала за штету из судара у обиму своје доказане кривице. Та одговорност би, наравно, била праћена привилегијама на броду (брода А на броду Б и, обрнуто, брода Б на броду А). Друго, иако власник терета који се превозио на броду А нема право одштете од бродара брода А, јер је штета настала услед наутичке грешке, то не значи да тај власник терета неће имати право на одштету од брода Б (који је делимично крив за судар) и да ће по том основу имати привилегију на броду Б (као и кривог члана посаде брода А, ако је у питању намерно проузрокована штета). Обрнуто, власник терета који се превози бродом Б неће имати право одштете од брода Б (јер је штета изазвана ослобађајућом наутичком грешком), али ће имати право одштете од брода А који је делимично крив за настанак судара. Иако се делимична кривица брода А изражава у наутичкој грешки, власник терета на броду Б ће ипак

имати потраживање према броду А и пратећу привилегију по том основу. Он ће имати потраживање према броду А (као и привилегију) не по основу уговора о превозу, него по вануговорном односу какав је судар бродова. Дакле, наутичка грешка јесте ослобађајући разлог, али само у уговорном односу. Она није ослобађајући разлог у вануговорном односу какав је судар, па ће у том смислу корисници превоза једног брода имати и потраживање и привилегију на другом броду који је преко наутичке грешке крив за изазивање судара и настанак штете.

Управо је постојање ослобађајућег дејства наутичке грешке утицало да САД не прихвате Конвенцију 1910 о сударима бродова. Њихово оправдање за свој став се састојало у томе да би домаћи корисници превоза (Американци) услед њеног дејства били оштећени. Правни режим Конвенције 1910 је такав да само брод који је крив одговара за накнаду штету из судара. Тако, ако би амерички брод био крив за судар са страним бродом (а услед наутичке грешке посаде), то би значило да се амерички корисници превоза не би могли да обештете од страног брода, а да би се корисници превоза могли да обештете од америчког брода. При том, то право на обештећење би било праћено привилегијом на америчком броду.⁴⁰³

5.5. Однос са глобалним ограничењем одговорности

Две су чињенице које упућују на повезаност ова два института, односно привилегија по основу судара и глобалног ограничења одговорности.⁴⁰⁴ Прва је да се институт глобалног ограничења одговорности најчешће користи приликом вануговорне одговорности. Разлог за то је што су штете у случају судара много веће, него по основу неиспуњења уговора о превозу где се, иначе, може користити, режим ограничења одговорности по јединици терета (односно килограму робе која се превози). Друга чињеница која повезује ова два института, односи се на њихов заједнички развој. Наиме, и један и други институт се, још од свога настанка у теорији и пракси, везују за одређени брод. Док је то везивање у

⁴⁰³ Gerard J. Mangone, *United States Admiralty Law*, Kluwer Law International, Hague, 1997, стр. 174.

⁴⁰⁴ О потврди везе између института судара бродова, глобалног ограничења одговорности и привилегија на броду вид. R. Herber, *Seehandelsrecht*, стр. 386.

почецима примене ових института било буквално, тј. заправо су се потраживања везивала баш за брод који је изазвао штету, дотле је у савременом праву оно ублажено, према коме брод (тј. његова тежина) служи само за израчунавање своте за коју ће се потраживања везати.⁴⁰⁵

Управо чињеница везивања потраживања за брод (и код једног и код другог института) указује на својеврсну субјективизацију брода, односно давање броду извесних својстава правне личности.⁴⁰⁶ Сматрало се да бродовласник, у случају свих дуговања која настану у току пловидбе брода, треба да одговара само оном имовином која је у пловидби, што, свакако, значи бродом који се у њу отиснуо. Дакле, он није требало да одговара неком другом (земаљском) имовином, него само оном која је у пловидби (бродом).⁴⁰⁷

Суштинска тачка везивања ова два института се налази у чињеници да брод као такав представља и извор и границу одговорности за потраживања која су настала у току његове пловидбе. Такође, и код једног и код другог института брод није иницијални дужник, него је то бродар као носилац пловидбеног подухвата. Међутим, иза бродара стоји брод, који ће „одговарати“ ако он (бродар) не испуни своје обавезе које су настале у пловидби. Разлика је само у томе што код института глобалног ограничења одговорности сам бродовласник (облигационоправни дужник) својеволјно препушта брод

⁴⁰⁵ О развоју установе глобалног ограничења одговорности вид. Светислав Јанковић, „Опште ограничење у унутрашњој пловидби“, *Право и привреда*, бр. 7-9/2014, стр. 356. и даље.

⁴⁰⁶ Брод се сматрао одговорним „субјектом“ из разлога што је његовим губитком (потонућем, уништењем), престајала да постоји и сама обавеза (на накнаду штете), коју је сударом створио. До оваквог закључка се дошло уклањањем дилеме да ли на страни бродовласника, а поводом обавезе накнаде штете, постоји алтернативна облигација. Алтернативност би се састојала у томе да он сам може да бира да одговара целокупном имовином или да преда брод повериоцима. Међутим, ова алтернативност не постоји због тога што губитком брода престају и све обавезе (за бродовласника), које су настале његовом пловидбом (оне су се, практично, „изгубиле“ са њим). Ово, заправо, указује на ноксалну одговорност која је постојала у Римском праву, а које је, у ствари, потврда идеје о „одговорности“ ствари чијом употребом је проузрокована штета, а неодговорности њеног власника (правило *noxae caput sequitur*). Више о томе вид. Milena Polojac, *Actio de Pauperie and Liability for Damage Caused by Animal in Roman Law*, University of Belgrade Faculty of Law, Belgrade, 2003, стр. 67

⁴⁰⁷ Вид. Т. G. Carver, „Maritime Liens for Damage“, *Columbia Law Review*, Vol. 3, 6/1903, стр. 370.

„пловидбеним“ повериоцима, како би се ослободио своје одговорности. Супротно, код института привилегија на броду, сами „пловидбени“ повериоци иду ка томе да се намире из вредности брода ако бродар, као дужник, не испуни своју „пловидбену“ обавезу. Крајња последица у оба случаја је „ослобођење“ бродара, као носиоца пловидбеног подухвата, од одговорности за све обавезе настале у пловидбеном подухвату, па, чак, и ако оне нису у потпуности испуњене.⁴⁰⁸

Развој института глобалног ограничења одговорности је утицао на институт привилегија на броду (посебно по основу судара бродова). У својим почецима глобално ограничење одговорности се сводило на брод, тј. на његово препуштање повериоцима, без обзира на висину њихових потраживања и вредност конкретног брода. Наравно, бродовласник је био мотивисан на коришћење ове установе ако би вредност брода била мања од вредности свих потраживања насталих у току његове пловидбе и, супротно, када би његова вредност била већа, онда би бродовласник сам, лично намиривао њихова потраживања. Сходно оваквом режиму глобалног ограничења одговорности и привилегије на броду су се односиле искључиво на брод. У том смислу, чини се да је тада субјективизација брода била најизраженија.

Међутим, осавремењивањем института глобалног ограничења одговорности дошло се до његовог свођења на унапред предвидљиви новчани износ који се рачунао спрам тонаже брода (односно његове носивости или,

⁴⁰⁸ Ово је врло сличан ефекат стечају према коме долази до гашења дужниковог субјективитета са којим коинцидира престанак свих његових обавеза. У том смислу, у поморској делатности режим глобалног ограничења одговорности олакшава финансирање, јер се сваки брод сматра, донекле, одвојеном имовином, па исцрпљење конкретне имовине оличене у броду не представља препреку наставка бродовласничког пословања. Такође, исцрпљење имовине оличене у броду не утиче на субјективитет бродовласника, коме се омогућава, да без процедуралних одуговлачења својствених стечајном поступку, настави пословање кроз тзв. нови почетак (енг. *fresh start*). Више о новом почетку окончањем стечајног поступка вид. Joseph Spooner, „Fresh start or stalemate? European insolvency law reform and politics of household debt“, *European Review of Private Law*, 21 (3)/2013, стр. 747. и даље; Catherine Bridge, *Insolvency – second chance?*, *Law in transition* 2013, EBRD, стр. 29. и даље, доступно и на адреси: <http://www.ebrd.com/downloads/research/law/lit13ee.pdf>, 25.1.2015. године; Вук Радовић, *Индивидуални стечај – стечај над имовином физичког лица*, Досије, Београд, 2006, стр. 79. и даље.

прецизније, његове привредивости). То је за последицу имало да се пловидбена потраживања не везују више толико за брод колико за унапред одређен износ, јер би се полагањем тог износа у судски депозит, носилац пловидбеног подухвата ослобађао свих обавеза из пловидбе. Истовремено и сам брод би био „ослобођен“, јер се поменута потраживања више не би могла да везују за њега, а потврда томе је, свакако, немогућност захтевања привремене мере заустављања брода поводом кога је основан фонд ограничене одговорности.⁴⁰⁹

Упоредо са оваквим правним режимом глобалног ограничења одговорности била је реакција и на плану правног режима привилегија на броду (посебно по основу судара). Наиме, оснивањем фонда ограничене одговорности долази до престанка привилегија на броду ове врсте. Правно дејство оснивања овог фонда (а које доводи до ограничења бродара од одговорности за пловидбена потраживања и до престанка привилегија које њихово намирење обезбеђују) јесте истоветно оном дејству које је настајало када би се брод препустио повериоцима или, пак, када би се они намирили из његове продајне вредности. Разлика је у томе што у случају оснивања фонда ограничене одговорности, брод више не служи као средство намирења, него слободно наставља своју пловидбу, што доводи до умањења његових својстава правне личности.

Савремени правни режим глобалног ограничења одговорности не пориче да се пловидбена потраживања везују за брод. Он само пружа пречицу у њиховом намирењу тако што се прескаче поступак судске продаје брода (и добијања вредности / цене из које ће се пловидбени повериоци намирити). Ако се фонд ограничене одговорности не би „основао“, онда би пловидбена потраживања (привилегована) и даље била везана за брод поводом чије су пловидбе (овде конкретно деликтног понашања) настала, те би се из његове продајне вредности намирила. Зато је, најпрецизније рећи, да су осавремновањем установе глобалног ограничења одговорности и његовог утицаја на привилегије на броду, не умањују ефекти персонификације брода, него се она само чини мање уочљивом.

⁴⁰⁹ D. C. Jackson, *Enforcement of maritime claims*, стр. 476.

5.6. Однос са установом осигурања

Установа осигурања се може појавити у своја три облика у пловидбеној делатности – као осигурање робе у превозу, као осигурање брода и као осигурање од одговорности. Осигурање робе у питању судара брода и вануговорне одговорности има мањи значај у односу на осигурање брода и осигурање од одговорности.⁴¹⁰

Осигурање брода (каска осигурање) представља такав вид осигурања у коме је власник брода осигураник и коме се за случај штете на броду или његовог уништења исплаћује одређена осигурана накнада. Осигурање у пловидбеној делатности, па и самог брода детаљно је регулисано законом.⁴¹¹ У погледу судара бродова могуће су две ситуације у вези са улогом осигураваача.

Прва, где је сударом оштећени брод примио осигурану накнаду за осигурани случај, када долази до персоналне суброгације осигураваача у његову личност. Тада на осигураваача прелазе сва права поводом судара према броду штетнику, па и привилегије на броду које „осигуравају“ намирење потраживања према штетнику.⁴¹²

Друга ситуација се тиче осигурања брода штетника. Наиме, када је брод који је крив за судар и сам претрпео оштећења битне природе, онда се његовом власнику исплаћује осигурана накнада по раније закљученом уговору о осигурању брода. Штавише, постоји могућност да осигураваач у потпуности преузме брод од осигураника (бродовласника брода штетника) исплаћујући му осигурану накнаду у висини његове вредности.⁴¹³ У том случају поставља се питање према коме (или према чему) су упућени захтеви за накнаду штете из судара, као и пратеће право привилегије на броду. Дужник накнаде штете је бродовласник (бродар) путем чијег брода је и проузрокована штета. Међутим, у циљу сигурности да ће ова потраживања бити намирена, повериоцима је дата

⁴¹⁰ О појму осигурања робе у поморском превозу вид. Наташа С. Петровић Томић, *Осигурање робе у међународном поморском превозу*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009, стр. 23. и даље.

⁴¹¹ ЗПУП, чл. 728. и даље.

⁴¹² Упор. ЗПУП, чл. 753. ст. 3. и ЗПУП, чл. 766. ст. 1.

⁴¹³ ЗПУП, чл. 224. ст. 1. тач. 3.

привилегија на броду. Зато се поставља питање шта бива са овом привилегијом на броду (по основу судара), када брод буде предат осигуравачу у замену за осигурану накнаду. Да ли привилегија и даље прати брод или она престаје да постоји, тако што ће се потраживање чије је намирење обезбеђивала везати за осигурану накнаду?⁴¹⁴

Чини се да је потоња варијанта извеснија и да привилегија неће више оптерећивати брод (или његову олупину), који је сада у власништву осигуравача.⁴¹⁵ Тиме долази до својеврсног фингирања да брод више не постоји (и да је по том основу дошло до престанка привилегија на броду), али и до тога да се привилегије на броду имају сматрати престалим из разлога сличним оним који постоје када је основан фонд ограничене одговорности.

У оба случаја (и када је основан фонд ограничене одговорности и када је исплаћена осигурана накнада бродовласнику), долази до престанка привилегија на броду. Разлика је у томе што су критеријуми успостављања ове две новчане масе другачији. Висина износа фонда ограничене одговорности зависи од носивости (привредивости) брода, а висина осигуране накнаде брода зависи од његове стварне вредности. У сваком случају, треба сматрати да су привилегије на броду престале, а да се потраживања не везују више за брод, него за положени новчани износ који представља својеврсни преображај вредности (стварне или оне које осликава његову привредивост) брода из материјалног у новчано стање.

Проблем може да настане само у случају када би привилеговани повериоци тврдили да брод (и тако оштећен, практично неупотребљив) има већу вредност у односу на износ осигуране накнаде. Иако би овакви случајеви били ретка појава, ипак, њихово постојање не треба искључити и потребно је пружити

⁴¹⁴ Питање је, управо, да ли исплатом осигуране накнаде престаје потреба за обезбеђењем пловидбеног потраживања (раније обезбеђеног привилегијом), зато што постоји приступ новчаном износу истоветно, као да је у питању била продаја брода принудним извршењем привилегија на броду.

⁴¹⁵ Управо је ово једна од ситуација када долази до преноса власништва на броду (са бродовласника на осигуравача – препуштањем брода осигуравачу) без уписивања те чињенице у уписник бродова. Вид. Иво Грабовац, *Хрватско поморско право и поморске конвенције*, Књижевни круг, Сплит, 1995, стр. 50; ЗПУП, чл. 224. ст. 1. тач. 3.

извесно правно решење за ову ситуацију. Предлог решења би могао да се састоји у томе да ималац привилегије у оваквом случају има право на алтернативу, тј. на могућност да бира да ли ће своје потраживање да упери на осигурану накнаду или на оштећени брод. Наравно, право избора би требало да буде ограничено кратким роком, као и коначношћу избора, а све у прилог правне сигурности.

На крају, поставља се питање какав је утицај осигурања од одговорности на привилегије на броду настале на основу судара бродова.⁴¹⁶ У случају овог типа осигурања, уместо брода штетника, накнаду штете исплаћује осигуравач. Кључно питање је да ли се привилегије на броду губе или не, када обавеза одштете прелази на осигуравача. Чини се да не долази до губитка привилегија на броду, јер оштећеном истовремено (али супсидијарно) стоје у обавези брод штетник и осигуравач. Ако осигуравач не би исплатио накнаду, потраживање према броду штетнику би и даље постојало, као и пратећа привилегија на броду. Проблем би могао да изазове одуговлачећи поступак исплате накнаде од стране осигуравача, у оквиру кога би дошло до протеча рока важења привилегија на броду (годину дана). У тој ситуацији, чини се, да би оштећени могао да тражи повраћај у пређашње стање и да одустане од наплате од осигуравача и да се намири из продајне вредности брода (коришћењем своје привилегије на броду).

⁴¹⁶ О појму осигурања од одговорности вид. Предраг Шулејић, *Право осигурања*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2005, стр. 391; Михаило Константиновић, „Осигурање и одговорност“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 3-4/82, стр. 562.

ПРЕСТАНАК ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

1. Уводно разматрање

Премда привилегије на броду, према преовлађујућем мишљењу, представљају законска заложна права, оне, ипак, имају одређених специфичности у погледу престанка, а у односу на класична заложна права. Начини (разлози) престанка привилегија на броду могу да се разврстају у три целине: 1) разлози престанка потраживања по самој природи потраживања, 2) разлози престанка својствени сваком заложном праву и 3) разлози престанка који су својствени само привилегијама на броду.

2. Разлози престанка по природи самог потраживања

Неспорно је да су заложна права, па и привилегије на броду, зависна од главног потраживања, односно оног чије намирење обезбеђују. У том смислу, ако би престало да постоји главно потраживање, престале би да постоје и привилегије на броду. Главно потраживање, у принципу, најчешће престаје његовим намирењем, када по аутоматизму престају и привилегије, с обзиром да престаје да постоји разлог за њихово даље постојање. Међутим, поставља се питање да ли је потребно сматрати престанком главног потраживања и његову застарелост. Застарелост, иако тешка последица за имаоца права, ипак, не значи да је он њеним наступањем изгубио своје право. Напротив, застарелошћу право као такво и даље постоји, само што му процесни, утужујући, елеменат (који је за извршење од пресудне важности) нестаје. Зато се и поставља питање судбине заложног права, када је главно потраживање застарело. У таквом случају, заложно право се, барем

у погледу сегмента намирења, осамостаљује у односу на главно потраживање и опстаје у пуној правној снази спремно да се његовим вршењем поверилац намири.

Посматрано из перспективе пловидбеног права и привилегија на броду, прилично је невероватно да се оваква ситуација догоди, тј. да главно потраживање застари, а заложно право опстане. Главни разлог овоме је што су привилегије, по својој природи, права орочена по својој важности врло кратким периодом, а са друге стране, пловидбена потраживања, по правилу, у погледу застарелости имају дужи рок важења у односу на пратеће привилегије на броду.⁴¹⁷ Но, теоријски посматрано, и да у неком правилу постоји овакво решење (да рок важности привилегија буде дужи од рока застарелости потраживања које се обезбеђује), спорно је да ли би привилегије сачувале своју важност. Са једне стране, према класичном грађанском праву, у случају када протекне рок застарелости неком потраживању, поверилац обезбеђен заложним правом се може и даље намирити из предмета обезбеђења. Међутим, услов за вршење овог права је да поверилац и даље има државину над предметом обезбеђења или да му је заложно право уписано у јавну књигу.⁴¹⁸ Уочљиво је да ово правило има за субјекта заштите само имаоца ручне залогe и хипотеке, али не и законског заложног повериоца какав је ималац привилегија на броду. Законски заложни поверилац није обухваћен овим правилом из разлога што он нема државину на предмету обезбеђења, него је стиче (мада и тада посредно, када покрене поступак намирења свог потраживања – у конкретној ствари, то је заустављање брода). Зато се ово правило грађанског права и може схватити у смислу да законски заложни поверилац нема право намирења из предмета обезбеђења (а после застарелости свог потраживања) ако нема државину над њим. Међутим, потребно је имати у виду да је у грађанском (односно трговинском) праву државина на предмету обезбеђења предуслов да се има и законско заложно право, што је чудно решење чиме се оно, практично, не

⁴¹⁷ Примера ради, потраживања по основу судара застаревају за две године, док привилегија која их прати за годину дана. Истоветно је и са потраживањима по основу зарада која застаревају за три године, док привилегије која их прате, такође, за годину дана. Упор. Конвенција о спасавању 1910, чл. 7; Закон о раду, чл. 196. и Конвенција 1993, чл. 9. ст. 1.

⁴¹⁸ ЗОО, чл 368.

разликује од права задржавања.⁴¹⁹ Са друге стране, правило које условљава државину са законским заложним правом не треба сматрати коначним и искључујућим за друге случајеве, јер се оно односи само на заложно право какво је, већ, регулисано у грађанском праву, а по коме је државина, заиста, неопходни предуслов за настанак и опстанак заложног права.⁴²⁰ Такво правило, у ствари је, ослањајуће природе на већ постојеће правило по коме законско заложно право постоји само док његов ималац има и државину над предметом залог. Но, у погледу привилегија на броду (чија је једна од основних разликујућих одлика да државина на броду није неопходна нити за настанак, нити за опстанак овог права), правило грађанског права (о дејству заложног права и након застарелости обезбеђеног потраживања), ипак би требало применити. Оправданост примене у оваквом случају се заснива на томе да привилегија на броду постоји независно од државине на броду, па би зато и требала да опстане и када би потраживање које обезбеђује, услед застарелости, „престало“, тј. постало неутуживо.

3. Разлози престанка својствени сваком заложном праву

У разлоге престанка привилегија на броду, који су, иначе, својствени сваком заложном праву сврставају се:

⁴¹⁹ Овакво решење је посебно зачуђујуће код законског заложног права превозица за износ своје превознине, када је неспорно, да је превозилац само једна од карика у ланцу да роба дође до крајњег корисника (или од територије сировина, до територије прераде) и да је, неретко, једна иста роба предмет више узастопних и различитих превоза. Гледано из перспективе државине, то би значило да ни један превозилац онда не би желео да изгуби државину на роби, јер би тиме изгубио и своје заложно право на њој, а које се, онда, поистовећује са правом задржавања (које, по својој природи, успорава динамику трговине). Наравно, у оваквим случајевима нема речи о физичкој (фактичкој) државини, него претходни превозилац у узастопном превозу путем једног од умножених примерака превозне исправе „одржава“ државину над робом као предметом превоза. ЗОО, чл. 679.

⁴²⁰ Критику решења да је државина неопходна за установљавање трговинског (грађанског) законског заложног права вид. Светислав Јанковић, „Превозиочево законско заложно право и нови Грађански законик Републике Србије“, *Право и привреда*, бр. 4-6/2015, стр. 511. и даље.

- 1) *Потпуна пропаст брода.* У случају потпуне пропасти брода долази до престанка постојања предмета законског заложног права, а тиме и самог тог права с обзиром да нема више на шта да се односи (протегне). Ако је брод, пак, осигуран, онда ће сума осигурања служити за намирење хипотекарних, али не и привилегованих поверилаца, што је један од уступака у корист интереса ималаца хипотека на броду.
- 2) *Одрицање од права.* Ималац привилегије на броду има право да је се одрекне, било тако што ће то учинити изричито, било прећутно – једноставним некоришћењем у оквиру рока њене важности.
- 3) *Јавна продаја у извршном или стечајном поступку.* Опште је правило, карактеристично за све врсте заложних права, да окончањем јавне продаје долази до престанка свих заложних права на ствари која је била предмет продаје.⁴²¹

4. Разлози престанка својствени само привилегијама на броду

У разлоге престанка привилегија на броду који су својствени само за ова права сврставају се: 1) протек рока, 2) приватна продаја на одређени начин, 3) оснивање фонда ограничене одговорности и 4) проглашење брода поморским или ратним пленом.

а) Престанак протеком одређеног рока

Привилегије на броду, иако су по преовладавајућем мишљењу законска заложна права, ипак, имају рок свог важења, што је изузетак у односу на класична стварна права. Израз рок важења се користи са намером како би се учинила разлика у односу на институт застарелости права, за који је, такође, карактеристично да протек рока има одређен утицај. Међутим, разлика је у томе што застарелост не води престанку права, него само његове процесне, утужујуће

⁴²¹ Наравно, постоји могућност да потенцијални купац пристане на опстанак одређених заложних права на ствари уз сразмерно смањење продајне цене. ЗИО, чл. 110.

компоненте, док код привилегија протек рока проузрокује престанак самог права. Наравно, имајући у виду да су привилегије зависна права, њиховим престанком не долази до престанка главног, носећег права – пловидбеног потраживања.⁴²² Рок важења привилегија на броду је ограничен на годину дана, при чему, у погледу привилегија по основу поправке и снабдевања брода он не може прелазити шест месеци.⁴²³ Ово је решење тренутно важећег српског пловидбеног права које је створено према узору на прву конвенцију која је регулисала привилегије на броду из 1926. године.⁴²⁴ Међутим, у 2011. години Република Србија је приступила најновијој конвенцији о привилегијама из 1993. године, а која не регулише привилегије по основу поправке и снабдевања брода, па, сходно томе, не садржи више и рок њиховог важења од шест месеци.⁴²⁵ Рок важења

⁴²² Разлог орочавања важности привилегија на броду се састоји у подстицању њихових ималаца да их што пре искористе, чиме се, на финансијском плану, привилегије повезује са краткорочним кредитом. Истовремено, тиме се штите имаоци хипотека на броду, који су даваоци дугорочних кредита. Вид. М. Трајковић, *Поморско право*, стр. 49; William M. Lynch, „The Federal Maritime Lien Act – Extending Maritime lien to Insurance Creditors, *Equilease Corporatio v. M/V Sampson*“, *Suffolk Transnational Law Journal*, Vol. 11:127/1987, стр.130.

⁴²³ Рок престаје да тече када је покренут поступак принудног намирења потраживања кроз привремену меру заустављања брода, а након добијене пресуде, даљи рок за намирење привилегованог потраживања је 60 дана од њене извршности, при чему тада постоји могућност и регистрације привилегованог права. Вид. ЗПУП, чл. 269. ст. 3. Наравно, рок од годину дана неће ни тећи или ће доћи до његовог застоја ако не постоји могућност да на броду буде спроведена привремена мера заустављања. Вид. Конвенција 1967, чл. 8. ст. 2; Конвенција 1993, чл. 9. ст. 2; Поморски законик 2004, чл. 247. ст. 3. Конвенција 1926, штавише, период продужетка застоја рока важења привилегија продужава на три године. Вид. Конвенција 1926, чл. 9. ст. 7. Истоветно је решење и руског права, вид. КТМ РФ, пар. 371. ст. 1.

⁴²⁴ ЗПУП, чл. 268. ст. 1. тач. 2; Конвенција 1926, чл. 9. ст. 1. Исто је правило и на међународном и домаћем плану у погледу привилегија на броду унутрашње пловидбе. Вид. Протокол II уз Конвенцију о упису права на бродовима унутрашње пловидбе 1965, чл. 17.

⁴²⁵ Конвенција 1993, чл. 9. ст. 1. С обзиром, да ова конвенција дозвољава на националном нивоу установљивање привилегија другог реда, те привилегије не смеју да имају важност дуже од шест месеци. Тиме се хтело да се створи континуитет са некадашњим привилегијама бродоснабдевача, а које су трајале шест месеци. Међутим, по Конвенцији 1993 бродопоправљачи имају само право задржавања на које протек времена не утиче, с обзиром да се оно има док год поверилац има државину на броду. Чини се да је ово решење неспретно створено по угледу на Конвенцију 1967, по којој су права бродопоправљача сврстана у привилегије другог реда (са одређеним предностима

привилегија на броду почиње да тече у принципу када је потраживање које је њима обезбеђено настало / доспело. Додуше, у погледу одређених привилегија постоје специфичности у погледу почетка тока рока важења какве су код привилегија по основу зарада,⁴²⁶ спасавања,⁴²⁷ судара бродова,⁴²⁸ те за, још увек постојеће привилегије које обезбеђују потраживања по основу штете на роби и њеног губитка.⁴²⁹

б) Приватном продајом под одређеним условима

Привилегије на броду су, у принципу, неодвојиве од брода на који се односе за све време њиховог трајања. У том смислу, оне се одликују правом слеђења, које је иначе својствено стварним правима и, сходно томе, промена власништва на броду неће утицати на њихов опстанак. Управо такво њихово својство и утиче на несигурност у правном промету израженом кроз продају брода савесном трећем лицу, које не може да буде сигурно да ли оне постоје на купљеном броду због њихове несазнатљиве природе. Због тога се дошло до идеје да би привилегије на броду требале да престану и приликом класичне, (ван)несудске, приватне, продаје, али под одређеним условима. Услови се састоје у томе да продаја буде објављена у јавном гласилу места уписа брода најмање два месеца и да се у току та два месеца не пријаве имаоци привилегија, односно да у том року не покрену поступак намиривања свог привилегованог потраживања.⁴³⁰

у односу на обичне привилегије другог реда), а чије је трајање орочено на шест месеци. Упор. Конвенција 1993, чл. 6 и Конвенција 1967, чл. 6. и 8.

⁴²⁶ Рок почиње да тече у тренутку када су поморци напустили брод што се, у ствари, изједначава са могућношћу коришћења права, с обзиром да су поморци током пловидбе физички ограничени на брод, те онемогућени да (са/из њега) покрену поступак принудног намирења својих привилегија. Конвенција 1993, чл. 9. ст. 2. тач. а; Конвенција 1926, чл. 9. ст. 3

⁴²⁷ Рок почиње да тече када су радови на спасавању завршени. ЗПУП, чл. 269. ст. 1. тач. 1.

⁴²⁸ Рок почиње да тече оног дана када је штета проузрокована сударом. ЗПУП, чл. 269. ст. 1. тач. 2.

⁴²⁹ Рок почиње да тече оног тренутка када је роба предата или је требало да буде предата у одредишној луци. ЗПУП, чл. 269. ст. 1. тач. 3.

⁴³⁰ ЗПУП, чл. 268. ст. 1. тач. 4. Овакво правило је тренутно део српског пловидбеног права, али не и међународног. Штавише, део међународног права никада није ни било. Такође, овакав начин

Овакав начин престанка привилегија, како је већ поменуто, није никада био прихваћен на општем, међународном плану, осим за привилегије другог реда, које су, иначе, национална творевина. Разлог неприхватања овог начина престанка привилегија на броду је очигледан, јер се њиме подрива правни положај привилегованих поверилаца који се чини недовољно заштићеним. Није тешко замислити ситуацију у којој је брод оптерећен привилегијом, на пример, у Бразилу, а да до слободне, вансудске, продаје дође у Хонг Конгу. Када би правило о двомесечном року у јавном гласилу места продаје или уписа доступног податка (као начина престанка привилегија) било међународно прихваћено, јасно је да би савесни купац стекао олако својину на броду без привилегија, а да привилеговани повериоци не би били правовремено информисани. Овај феномен је познат још као и асиметрија информација.⁴³¹ Додуше, временом се може очекивати да се овакви подаци заводе у интернет странама привредних субјеката бродовласника, што би, донекле, решило проблем. Очигледна је, дакле, опасност за привилеговане повериоце решења какво је било у предратном српском праву, као што је и тренутно важеће српско право.⁴³²

престанка привилегија не постоји ни у Хрватском праву, иако Република Хрватска није чланица ни једне међународне конвенције овог типа. Вид. Поморски законик 2004, чл. 246. Занимљиво је да је овакво правило било садржано у предратној Уредби о стварним правима на броду, иако је она познавала и тзв. позивни поступак као начин престанак привилегија на броду. Вид. Уредба о стварним правима на броду 1939, пар. 17, ст. 3. тач. 2. Последња конвенција из ове области предвиђа овакав начин престанка привилегија на броду, али само оних другог реда, али не и класичних привилегија. Вид. Конвенција 1993, чл. 6. У оквиру свих међународних конвенција из ове области предвиђена је обавеза на страни суда, када се спроводи принудна продаја да у року од (најмање) 30 дана учине доступним јавности податке о принудној продаји брода и позову заложне повериоце да пријаве своја потраживања. Вид. Конвенција 1967, чл. 10; Конвенција 1993, чл. 11. ст. 2. Са друге стране, у јапанском праву, које је у овој области стварано по угледу на немачко, рок износи 1 месец, што значи да ако у току 30 дана од учињеног јавног обавештења привилеговани повериоци не пријаве своја потраживања – коначно ће их изгубити. Вид. Јапански трговачки законик, чл. 684.

⁴³¹ Мирољуб Лабус, *Основи Економије*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2006, стр. 393. и даље.

⁴³² Утеху пружа чињеница што је Република Србија прихватила Конвенцију 1993 (која не познаје такав начин престанка привилегија), па је могуће српско право схватити да се ЗПУП примењује само у националним оквирима, а Конвенција 1993 у међународним.

Као закључак у погледу ове врсте престанка привилегија на броду, међутим, отвара се питање како, иначе, штитити савесне купце бродова од непријатне изненадности и тајности привилегија на броду. Како информисати и купце бродова да су бродови оптерећени привилегијама, а како информисати и имаоце привилегија да је брод у процесу продаје (промене власника)? С обзиром да су привилегије на броду права која се не уписују у уписник бродова, свакако би било добро решење одредити њихов обавезан упис. Међутим, чини се још сврсисходнијим решењем формирање међународног регистра бродова у који би се уписивали сви подаци који су правнорелевантни за конкретни брод.⁴³³ Штавише, чини се да би повољно решење било и формирање интернет странице за сваки брод, а у оквиру које би се на дневном / недељном нивоу водила евиденција и правним односима у које односи брод „улази“.⁴³⁴

в) Оснивањем фонда ограничене одговорности

Потраживања која су обезбеђена привилегијама на броду се сврставају у пловидбена потраживања, односно она која настају из правних односа поводом пловидбе брода. Пловидбена потраживања, у принципу, потпадају под круг оних поводом којих бродар може да ограничи своју одговорност.⁴³⁵ Сходно томе, када бродар (бродовласник) оснује фонд ограничене одговорности настају две веома важне правне последице. Прво, он је своју одговорност ограничио на износ депоноване своте новца у оквиру основаног фонда. Друго, тим путем је брод „ослобођен“ одговорности, што се манифестује његовим ослобађањем од привремене мере заустављања брода и немогућношћу његовог даљег заустављања

⁴³³ Peter Heathcote, „Maritime Liens: How to Protect the Innocent Purchaser“, *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, бр. 125/2003, стр. 127.

⁴³⁴ Могуће би било, у циљу општег информисања, обавезати бродовласнике да у регистрима привредних субјеката, где су им компаније уписане, уносе и податке о привилегијама које оптерећују њихове бродове који су саставни делови имовине њихових компанија.

⁴³⁵ Практично, бродар „ослобађа“ себе, као и свој брод, од одговорности оснивањем у ванпарничном поступку фонда ограничене одговорности. Вид. С. Јанковић, „Опште ограничење одговорности у унутрашњој пловидби“, стр. 368.

поводом тражбина за које је фонд основан.⁴³⁶ Практична последица овог „ослобађања“ брода је престанак привилегија на њему.

Међутим, проблем ствара питање да ли оснивање фонда ослобађа од одговорности за намирење свих пловидбених потраживања или само неких. Одговор у овом погледу је прилично јасан да се оснивањем фонда ограничене одговорности брод „ослобађа“ привилегија поводом оних потраживања која су подвргнута ограничењу одговорности.⁴³⁷ Но, кључно питање је која су, заправо, пловидбена потраживања која нису подвргнута ограничењу одговорности. Проблем ствара законописачка техника, јер су у закону наведена само потраживања која су подвргнута ограничењу одговорности, али не и она која нису. У суштини негативно дефинисање и није пожељно, уопштено гледано, али је за правну извесност у погледу престанка привилегија неопходно.

У српском пловидбеном праву је наведено да су потраживања поводом накнада телесних и материјалних штета подвргнута ограничењу одговорности.⁴³⁸ Да ли то значи да оснивањем фонда ограничене одговорности престају да постоје само привилегије које обезбеђују потраживања поводом телесних и материјалних штета? Ако би одговор био потврдан, онда би се, разлогом супротности, дошло до закључка да привилегије по основу судских (и осталих трошкова у корист свих

⁴³⁶ Michael Tsimplis, „Procedures for Enforcement“, у: Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law*, second edition, Sweet & Maxwell, London, 2008, стр. 553.

⁴³⁷ ЗПУП, чл. 268. ст. 1. тач. 5.

⁴³⁸ ЗПУП, чл. 418. Према овом правилу, трошкови вађења олупине брода нису подвргнути ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, за разлику од поморске у којој то јесу. При том, неопходно је имати у виду да постоји могућност која је пружена државама да у својим националним прописима предвиде специфичну врсту привилегија на броду поводом вађења олупина, а која би имала предност у намирењу, чак, испред и класичних привилегија на броду. Вид. Конвенција 1993, чл. 12. ст. 3; Протокол II уз Конвенцију о упису права на пловилима унутрашње пловидбе 1965, чл. 12. ст. 2. Ако би државе искористиле ову могућност, онда би привилегије по основу вађења олупине престајале да постоје оснивањем фонда ограничене одговорности само у случају брода унутрашње, али не и поморске пловидбе. Више о овој врсти привилегија вид. William Tetley, „Special Legislative Rights and Wreck Removal“, *Louisiana Law Review*, Vol. 55, 1955, стр. 86. и даље; Warren T.R. von Bittner, „The Louisiana Removal of Sunken Vessels Act of 1985 – State Wreck Removal Statutes in Perspective“, *The Maritime Lawyer*, Vol. 11, 1986, стр. 50. и даље.

поверилаца) трошкова, зарада помораца, спасавања и заједничке хаварије не би престајале да постоје оснивањем фонда ограничене одговорности.⁴³⁹ До оваквог закључка се долази системским тумачењем Закона о поморској и унутрашњој пловидби који у себи обухвата решења и конвенција које регулишу привилегије и хипотека, али и оних које регулишу глобално ограничење одговорности. Но, право је питање, колико је пожељно овакво решење, имајући у виду, пре свега, карактер привилегија као права која настају и престају само на основу чињеница предвиђених у закону. Због тога, ако је прецизно у закону утврђен опсег ситуација у којима оне настају, неопходно би било да таква прецизност у регулисању постоји и када је у питању њихов престанак, а нарочито у погледу престанка оснивањем фонда ограничене одговорности.

г) Проглашењем брода поморским или ратним пленом

Поморским пленом се сматра трговачки брод који су домаће оружане снаге окарактерисале непријатељским и након тога га уаптите.⁴⁴⁰ Након што је окончан поступак проглашења брода поморским или ратним пленом на њему престају све привилегије.

Постоје два разлога зашто је оправдано сматрати да су привилегије на броду престале окончањем поменутог поступка. Први је зато што је односни брод постао власништво друге државе, односно постао је јавни брод, а неспорно је да

⁴³⁹ Потраживања по основу спасавања и за допринос у заједничкој хаварији су на међународном плану изузета од глобалног ограничења одговорности. Вид. Закон о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (*Службени гласник РС – међународни уговори*, бр. 6/2013), чл. 3. ст. 1. тач. а и б. Сходно томе, ни привилегије по основу њих не престају оснивањем фонда ограничене одговорности.

⁴⁴⁰ Непријатељским бродом се сматрају бродови који су не само у трговачкој морнарици непријатељске државе, него чак и они који су уписани у регистар неутралне државе, ако су на било који начин угрозили напредак ратних дејстава домаћих оружаних снага. Листа разлога (начина) угрожавања ратних дејстава је дугачка и није исцрпљујућа. Више о томе вид. Закон о поморском и ратном плену на мору (*Службени лист СФРЈ*, бр. 26/64), чл. 2, 3. и 4.

се на јавном броду не могу стећи привилегије на броду.⁴⁴¹ Други разлог је фактичке природе и делимично се ослања на први, а састоји се у томе што након проглашења за поморски плен више није могуће извршити привремену меру заустављања на њему. Немогућност извршења се састоји у томе што је он након овог поступка у надлежности војних снага и, једноставно, постаје војна, а престаје да буде трговачка ствар. У сваком случају, ако би брод, након престанка ратних дејстава, био враћен у трговачку морнарицу, онда би се привилегије на њему васпоставиле.⁴⁴²

5. Закаслелост у праву - *Laches*

У англосаксонском правном подручју *laches* (тзв. закаслелост у праву као слободнији превод на српски језик) представља институт путем кога долази до престанка права уопште, а не само привилегија на броду. Конкретно, *laches* се састоји у неоправданом одлагању вршења права које доводи до угрожавања интереса друге (дужничке) стране. Управо, због бојазни да се угрожавање дужникових интереса не претвори у проузроковање штете, долази до забране вршења права и престанка дужникове обавезе. Овај начин престанка нечијег права, а услед невршења, означава се у литератури још и као „успављивање у праву“, тј. у његовом вршењу.⁴⁴³

⁴⁴¹ У теорији је изражен став да, иначе, када брод пређе из приватног у јавно (државно) власништво не долази до престанка привилегија, него до њиховог *успављивања*. Управо, израз успављивање се користи да би означио могућност поновног установљавања привилегија на броду у случају да се он из државног власништва врати у приватно. Штавише, сматра се да привилегије на броду у случају, на пример, експропријације, тј. извлашћивања у корист државе, ни не престају да постоје, него им престаје да постоји само процесна, утужујућа компонента неопходна за њихово остварење. Наравно, овакво размишљање је резервисано за континенталне правнике, где се привилегија схвата као материјално право, али не и за оне са англосаксонског правног подручја, где се она сматра процесним правом и где заиста, прелазом брода у државно власништво, она престаје да постоји као таква. Вид. D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, стр. 473. и даље.

⁴⁴² ЗПУП, чл. 268. ст. 2. Истоветно је решење Преднацрта Закона о трговачком бродарству, чл. 106. ст. 2.

⁴⁴³ Blacks' Law Dictionary (2014), стр. 1006.

Да се овај начин престанка права не би поистоветио са застарелошћу потребно је пружити неколико напомена. Пре свега, *laches* се не састоји у самом протеку неког времена, нити је подложен прецизном израчунавању као застарелост. Застарелост представља институт престанка права који је базиран само на једној чињеници – протеку времена.⁴⁴⁴ За разлику од застарелости, да би дошло до престанка права деловањем института *laches*, неопходно је да се испуне још неки услови. Они се, између осталог, могу свести на два услова, а то су штетност укидајућег права и узрок његовог некоришћења.⁴⁴⁵

Услов штетности привилегије на броду се састоји у томе да би њено коришћење (а у оквиру још неистеклог рока застарелости) могло да наштети интересима било бродара (бродовласника) или неког трећег лица. Класичан пример за ову ситуацију би могла да буде продаја брода трећем лицу које, због тајности привилегија на броду, није знало за њихово постојање на њему, приликом куповине брода. Да је привилеговано право коришћено раније до продаје брода трећем лицу можда не би ни дошло. Ипак, неспорно је да коришћење привилегованог права након продаје брода трећем штети како његовим интересима, тако и интересима ранијег бродовласника (личног дужника привилегованог повериоца, продавца брода). Због тога, доћи ће до својеврсне *блокаде* у „вршењу“ права привилегије на броду како се ризик угрожености интереса наведених лица не би реализовао. Наглашеност речи *блокада* (у вршењу права), управо, треба да укаже на дејство *laches* које се не састоји у укидању привилегованог права као таквог, него у његовом онеспособљавању у процесном

⁴⁴⁴ Сличност застарелости и *laches*-а се састоји у томе да оба института доводе до укидања процесне компонента права, али не и материјалне. Наиме, деловање оба института је садржано у губљењу утуживог дела права, односно да оно неће више моћи да се оствари принудним путем пред судом. Након почетка дејства ових института, право као такво (у материјалном виду) се не губи, али губи своју процесну моћ и претвара се у моралну категорију (*ius naturalis* као неутуживо право). Имајући у виду да су привилегије на броду у Великој Британији схваћене, пре свега, као процесно право (а не и материјално), онда је јасно да, оне применом института *laches* престају да постоје као такве. Дакле, престанак им је потпун, јер оне у Великој Британији немају материјалноправну компоненту. Са друге стране, овај институт је прихваћен и у САД-у, где се привилегије схватају не као процесно, већ као материјално право. Вид. John W. Plattenburg, „The Defense of laches and a correlative“, *West Virginia Law Review*, Vol. 59, 1956/57, стр. 267.

⁴⁴⁵ W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, стр. 393.

смислу. Додуше, онеспособљавајући га у процесном смислу њему се укидају и приоритетни редослед у намирењу и остале стварноправне карактеристике за које је неопходно суделовање суда да би се оствариле.

На крају, трећи услов за настанак дејства *laches* се садржи у неоправданости некоришћења права одређени период. Наиме, узрок некоришћења привилегије на броду мора да буде неоправдан. Неоправданост као таква није законски стандард и у том смислу је потребно да буде протумачена од стране суда у сваком конкретном случају, а имајући у виду појединачне околности сваког случаја.

Суштина *laches* се одражава у очекивању понашања имаоца привилегија, а од стране друге, дужничке стране. Наиме, ако је прошло одређено време од тренутка када је лице А стекло привилегију на броду, а упркос могућности, није је користило, друга, дужничка, страна (лице Б) могла би да претпостави да је лице А одустало од свог права.⁴⁴⁶ Такође, лице Б ми могло да се осети угроженим ако би лице А и поред претходно неискоришћених могућности за вршење свог права, изненада одлучило да га користи. Угроженост лица Б би се састојала у непредвидивом понашању лица А, у смислу вршења привилегованог права, које би пореметило пословни план и извесност у текућим привредним подухватима лица Б.⁴⁴⁷

Међутим, посматрајући овај институт чисто доктринарно, чини се прилично неоснованим приморавати повериоца да врши своје право. Управо, супротно, само се дужник може приморавати да врши своје право, а не и

⁴⁴⁶ Оваква ситуација би могла да се замисли када би брод који је оптерећен привилегијом на броду у корист лица А долазио неколико пута у исту луку (након што је постао оптерећен том привилегијом), а да при том лице А ни једном није тражило да се његово право оствари принудним путем. Таквим следом догађаја лице Б (као дужник) могло би да поверује да је лице А одустало од свог права и да према томе почне да води своју пословну политику. Због тога, њега и изненађује нагла промена у понашању лица А до које долази одлучивањем да се привилеговано право на броду, ипак, користи. Чувен је случај *The Kong Magnus* који се тичао судара бродова и привилегија насталим по том основу, а према коме је брод, који је био оптерећен привилегијом по том основу, улазио у конкретну луку, чак, 74 пута, а да ни једном није био принудно заустављен у циљу вршења привилегованог права. вид. G. Price, *The Law of Maritime Liens*, стр. 83.

⁴⁴⁷ N. Meeson, J.A. Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, стр. 210.

поверилац коме би само застарелост требало да буде ограничење у вршењу свог права.

Институт *laches* своју највећу примену има у Великој Британији (где се привилеговани поверилац у оваквим ситуацијама означава још и као „успавани“) и САД-у (где услед пасивности, неактивизма привилегованог повериоца долази до претпоставке одустанка од привилегија на броду), као и, донекле, у Канади.⁴⁴⁸

Институт *laches* не треба поистовећивати са институтом *estoppel*-а који, такође, има извориште у англосаксонској правној пракси. Ова два института су слична до те мере да их судови често помешају. Сличност се састоји у томе да оба института означавају суспензију у вршењу права, а услед његовог претходног невршења. Са друге стране, линија разлике међу њима је веома танка и састоји се у својеврсној превари дужничке стране у коју би била доведена да се поверилачкој страни омогући да врши своје право након претходног невршења и, већ, створеног очекивања у том смислу на страни дужника.⁴⁴⁹

На крају, потребно је истаћи да оба разматрана института престанка права не постоје у континенталном систему права. На место њих је развијена теорија о злоупотреби права, путем које се имаоцу права не дозвољава његово вршење, ако би се то сматрало злоупотребом. Злоупотребом права се сматра његово вршење противно циљу због кога је оно законом или уговором установљено.⁴⁵⁰ Да би

⁴⁴⁸ Разлог мањег коришћења института *laches* у Канади као начина престанка привилегија на броду налази се у томе што се на америчком тлу (укључујући и САД-а) овај начин престанка привилегија примењује претежно на „успаване“ бродопоправљаче и бродоснабдеваче који своје привилеговано право не користе промтно. У Канади ова лица немају привилегију на броду као средство обезбеђења својих права, па због тога и овај начин престанка није толико честа појава. Наравно, на остале, у Канади, признате врсте привилегија на броду овај институт престанка се примењује. Вид. W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, стр. 397, 406, 416.

⁴⁴⁹ John W. Plattenburg, „The Defense of laches and a correlative“, стр. 273. У сваком случају, реч је о поуздању једне стране у понашање друге које, уз дејство ове теорије, бива правно релевантно. За своју последицу овај институт може да има промену у облигационом односу или у односу поводом неке ствари, када и бива најближи институту *laches*. О појму и врстама *estoppel*-а вид. Небојша Јовановић, „Појам уговора у Англосаксонском праву“, стр. 83. и даље; Небојша Јовановић, „Улога естопела у англосаксонском праву“, *Право и привреда*, бр. 5-8/2008, стр. 507. и даље. Д. Стојановић, О. Антић, *Увод у Грађанско право*, стр. 227. и даље.

⁴⁵⁰ ЗОО, чл. 13.

право било злоупотребљено потребно је да се тиме штети другој страни, као и да постоји привид права. Привид права се састоји у томе да онај ко се понаша на одређени начин сматра да је овлашћен на то, а у ствари није, јер је створеним претходним понашањем себе, заправо, лишио права да се понаша на потоњи начин.⁴⁵¹

Поставља се питање може ли се теорија о злоупотреби права применити на престанак привилегија на броду у континенталном систему права. Привилегије на броду су заложна права установљена законом и њихов настанак и престанак су уско везани за правила, баш, из закона. Са једне стране, теорија злоупотребе права је, заиста, регулисана, законом.⁴⁵² Међутим, закон којим је ова теорија регулисана за свој предмет има, пре свега, уговорне односе (и права која из њих проистичу). Због тога је важност овог закона умањена, јер је познато да се на настанак и престанак привилегија на броду не може утицати уговорним путем. Такође, не треба заборавити ни негаторско (поништавајуће) дејство савесности и поштења, које непоштеној страни ускраћује важност стеченог права. Но, опет, и начело савесности и поштења има своју примену, пре свега, на уговорне односе и права из њих проистекла.

Стиче се закључак да се теорија злоупотребе права, ипак, не би могла да примени у континенталном систему у погледу престанка привилегија на броду, јер би то пресудно утицало на њихов појам и карактеристике. Иако оне по претежним карактеристикама јесу стварно право, од својстава стварног права им је доста тога одузето – почев од ограничености у трајању, па до одсуства јавности (осим оне изражене у закону). Ограничења у стварноправним карактеристикама привилегија су учињена како би се побољшао положај ималаца хипотека на броду. Како та ограничења представљају одступања у односу на класини режим заложних права,

⁴⁵¹ Владимир В. Водинелић, *Грађанско право – Увод у Грађанско право и Општи део Грађанског права*, Правни факултет Универзитета Унион и Службени гласник, Београд, 2012, стр. 300. Наведени аутор пореди деликте са злоупотребом права на тај начин што је код деликта *in abstracto* забрањено одређено понашање, а које, изузетно, услед примене одређених установа *in concreto* може да буде дозвољено (нежна одбрана, крајња нужда). Супротно, код злоупотребе права реч је о *in abstracto* дозвољеној радњи, али је она *in concreto* недопуштена радња.

⁴⁵² ЗОО, чл. 13.

тако би их требало сматрати изузетима од општег концепта које би уско требало тумачити (лат. *exceptionis sunt strictissimae interpretationis*).

Наиме, ако право имаоца привилегије на броду застарева за, у принципу, годину дана, то значи да он има могућност да га користи (употреби) у периоду годину дана од тренутка његовог настанка. Дакле, он може (али не мора) да га употреби у току његовог важења, чиме ни један *пропис* не одређује да је ималац привилегија дужан да је употреби на почетку, средини или крају рока њеног трајања. У претходној тврдњи пропис (правни извор) се нарочито истиче из разлога што привилегије на броду настају искључиво на основу правног прописа (закона, међународне конвенције), па се због тога руководећи принцип за одлучивање о овом питању мора тражити искључиво у њима. Са друге стране, постоје одређена права у привредном праву која се морају употребити у одређеном периоду, јер, у супротном, следи њихов губитак који није заснован на застарелости. Таква су, на пример, права имаоца (повериоца) чека. Не улазећи у детаље, уочљив је рок од 8 дана за презентацију чека на исплату који је издат и платив у истом месту. Ако се чек не би предао на исплату у наведеном року дошло би до тзв. прејудицирања чека, односно до губитка регресних чековних права и отварању могућности за његов опозив.⁴⁵³ Такав правни режим не постоји код привилегија на броду и, стога, неосновано је сматрати да је могућ њихов престанак пре истека рока њихове застарелости само из разлога пасивног држања њиховог имаоца. За разлику од чека, код привилегија не постоји „принуда“ имаоца права у његовом остваривању. Чињеница да је брод након настанка привилегија у неколико наврата долазио у луку у којој је доцније заустављан, не представља разлог на коме би се могла заснивати злоупотреба права. Једноставно, поверилац (ималац привилегије на броду) је тај који има право да у року важења свог права изабере тренутак његовог вршења. Да ли ће то бити на почетку, средини или на крају рока важења права, остаје на њему на одлучи, јер право као такво постоји у његовом интересу. Ако се правилно схвати класична дефиниција злоупотребе права, јасно је да тај институт не би требало да има примену у погледу престанка привилегија на броду. Наиме, злоупотребом права се сматра

⁴⁵³ Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, четрнаесто измењено и допуњено издање, Удружење правника у привреди, Београд, 2014, стр. 516.

понашање које предузима лице (овде, ималац привилегије на броду) на основу неког свог права искључиво из намере да другом лицу (овде, бродовласнику) нанесе штету или, пак, понашање имаоца права које представља његово вршење на ненормалан начин.⁴⁵⁴ Када се ова дефиниција примени на ситуацију у погледу привилегија на броду, очигледно је да некоришћењем привилегија у току трајања рока њиховог важења привилегија и, након тога, њиховим изненадним (*sic!*) коришћењем не може доћи до њиховог престанка. Разлог је јасан. Ималац привилегија има право да самостално одлучи када ће их користити, а ту одлуку ће најчешће опредељивати како од имовинске ситуације његовог личног дужника (бродара невласника брода), тако и од процене ситуације налажења оптерећеног брода (на пример, ако би сазнао да ће се брод у неком предстојећем тренутку отиснути у прекоокенаску пловидбу, за очекивати је да би пре тога употребио своје привилеговано права како би избегао међународноприватноправне ризике прекоокеанских држава које нису прихватиле неку од међународних конвенција). Он, дакле, нема дужност коришћења свога права у одређеном року какав је случај са презентацијом чека на исплату, него има слободу коришћења свог права у предвиђеном року његовог важења. Због тога би требало сматрати да теорији о злоупотреби права нема толико места примени у области привилегија на броду, колико у погледу неких других института, пре свега, грађанског права.⁴⁵⁵

6. Позивни поступак

Иако је у уводним деловима рада ова врста престанка привилегија на броду у доброј мери обрађена, није на одмет учинити намерно понављање и расветлити још неке видове позивног поступка и његове везе са још неким правним институтима. Позивни поступак у важећем српском пловидбеном праву више не постоји. Он није изричито забрањен, па би можда могло да се циљно протумачи правило Закона о неважности правних прописа (донетих пре 6. априла 1941. године и за време непријатељске окупације) из 1946. године. Њиме је поништен

⁴⁵⁴ Михаило Константиновић, „Забрана злоупотребе права и социјализација права“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 3-4/1982, стр. 269.

⁴⁵⁵ За супротан став вид. W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, стр. 420.

читав предратни правни поредак, али је омогућена примена одређених правних правила која су недостајала тадашњем новоуведеном поретку, а, при том, нису била у супротности са његовим начелима.⁴⁵⁶ Међутим, сама примена правила о позивном поступку би зависила од тога како се тумачи норма важећег српског пловидбеног права о престанку привилегија на броду, а у којој позивног поступка као разлога престанка нема.⁴⁵⁷ Да ли је ова норма исцрпљујуће садржине у смислу да нема места ширем тумачењу (корак даље од права) или је она, донекле, ипак отворена, па се може протумачити да, ипак, има месту прихватању предратног позивног поступка? Чини се да је одговор ближи томе да овом разлогу престанка привилегија нема места у позитивном српском праву, јер су привилегије изричито законска заложна права која би требало и да настају и да престају на недвосмислен начин изражен у законским правилима. Но, овакав закључак не спречава да се о овом начину престанка привилегија на броду размишља у оквиру плана промене постојећег српског пловидбеног права. Због тога је неопходно претходно изложити правила која регулишу позивни поступак.

Позивни поступак се примењује у ситуацији када је неко лице стекло својину на броду (куповином, на пример) и жели да му стечени брод буде ослобођен свих врста стварних терета (хипотека и привилегија), и знаних (оне за чије је постојање могао да сазна) и несазнатљивих (попут привилегија на броду). Етимолошки гледано, позивни поступак се појављује као институт у коме купац брода *позива* (преко суда) позната и непозната лица која имају неко стварно право на његовом (тек купљеном) броду.⁴⁵⁸ Највише је тај позив упућен имаоцима

⁴⁵⁶ Закон о неважности правних прописа донетих пре 6. априла 1941. године и за време непријатељске окупације, чл. 1, 2. и 4.

⁴⁵⁷ ЗПУП, чл. 268.

⁴⁵⁸ У савременом праву, позивни поступак се сматра непотребним из разлога што се брод ослобађа од привилегија на броду и при вансудској, редовној, приватној, продаји када се објави оглас у којима се обавештавају повериоци (и знани и незнани), који могу у року од два месеца од постављања обавештења да захтевају намирење својих права. У супротном, ако не буду захтевали намирење својих права у овом року, успоставља се необорива претпоставка (а, из разлога правне сигурности) да је брод стечен без стварних права трећих лица на њему. Међутим, треба имати у виду да је овакав начин престанка привилегија постојао и по предратном праву, а да је упоредо са њим постојао и позивни поступак, што значи да у савременом праву овај разлог престанка привилегија није препрека постојању позивног поступка, као што није био ни у предратном праву.

привилегија на броду, јер су оне по својој природи скривена и тешко сазнатљива права. Због тога, стицалац брода не жели да ризикује са могућношћу да му је брод оптерећен привилегијом на броду, посебно зато што је она као право по карактеру, иако краткотрајно, врло снажно право у поређењу са другим правима.⁴⁵⁹

Циљ позивања привилегованих поверилаца је да се они јаве и да учине јасним постоје ли и у ком износу потраживања која су обезбеђена овим стварним правом на броду. Стицалац брода овај позив прво подноси суду да би затим суд тај позив учинио доступним јавности кроз службена гласила и његову огласну таблу. При том, одређује се рок у ком су привилеговани (али, и хипотекарни као и други обезбеђени) повериоци дужни да се јаве на овај „позив“ и да пријаве своја потраживања.⁴⁶⁰ Ако то не учине, сматраће се да истеком рока за пријаву постојања привилегованих потраживања је установљена необорива претпоставка непостојања привилегија на броду полагањем своте коју је стицалац брода (и покретач позивног поступка) предложио и депоновао у суду.

Но, ако одређена лица пријаве и докажу постојање привилегија на односном броду, онда ће поступак имати другачији ток. Претходно је потребно да стицалац брода (и иницијатор овог поступка) предложи суду (и, сходно томе, повериоцима) своту коју би дао за ослобођење брода од свих стварних терета. Ако привилеговани повериоци, сазнавши за износ те своте новца на њу пристану, онда позивни поступак престаје полагањем те своте код суда и ослобађањем брода од привилегија. Међутим, ако они не пристану на ту своту, онда ће они предложити

⁴⁵⁹ Могуће је да се тиме желела да постигне равнотежа са хипотеком на броду у том смислу што је она класично стварно право које није подложно промени свог дејства услед протеча времена, док привилегија на броду јесте. Равнотежа је направљена на тај начин што се привилегијама ускратила стварноправна „бесконечност“, а доделила им се стварноправна „делотворност“ у смислу јаче снаге у односу на друга стварна права. Дакле, привилегије су нешто слично као комете у универзуму. Оне брзо пролазе, али зато разарају друго тело у случају судара. Таква је и позиција купца брода који не може да буде сигуран да ли је његов брод оптерећен привилегијама. Он може да се препусти ризику и да чека пролаз те „комете“, односно временског важења привилегије, али ако се ризик реализује доћи ће до врло неповољног сценарија по њега, па и до коначног губитка брода (ако је његова вредност једнака или мања од укупног износа потраживања који привилегије на броду обезбеђују).

⁴⁶⁰ Уредба о стварним правима на броду 1939, пар. 19.

принудну продају броду уз помоћ суда.⁴⁶¹ Прунудна продаја, до које се овим путем дошло, у ствари, представља јавну (судску) врсту продаје која, безизузетно, својим окончањем доводи до ослобођења брода од свих стварних терета. Дакле, ако се, позивним поступком захтевана принудна продаја одржи, онда ће доћи до престанка привилегија на броду, односно до преноса власништва на новог стицаоца ослобођеног свих терета на њему.⁴⁶²

⁴⁶¹ При том, неопходно је да пружи јемство да ће се на јавној продаји (јавној дражби) постићи цена која је, барем, за 10% већа од своте коју је предложио покретач позивног поступка. Ако се ова (виша) цена на јавној продаји не постигне, онда ће ова лица бити дужна да депонују суду разлику продајне и ове „јемчене“ цене. Вид. Уредба о стварним правима на броду 1939, пар. 19. ст. 3.

⁴⁶² Према предратним југословенским правилима спорно је да ли продајом брода у оквиру позивног поступка долази до престанка баш свих стварних терета на броду. Наиме, овим правилима је предвиђено да и привилегије и хипотеке могу да престану да постоје окончањем позивног поступка. Питање је да ли постоји могућност вођења два позивна поступка – једног у коме нови власник брода тражи престанак привилегија, а другог у коме тражи престанак хипотека. Посматрајући предратна правила, очигледно, да је то могуће. Штавише, предвиђа се могућност спајања ових поступака, ако позивни поступци за престанак привилегија и хипотека временски коинцидирају. Управо, то отвара простор размишљању, па и дилеми, да ли се позивним поступком којим се тражи престанак (само) привилегија на броду његовим окончањем брод не ослобађа и хипотека на броду. Два су супротна мишљења која пружају основ одговору на ово питање. Прво, сматра се да свака судска продаја (па и она кроз стечајни поступак) доводи до престанка свих стварних терета на броду. Међутим, према другом мишљењу, које подржава својеврсно парнично начело о ограничености суда у поступању у складу са обимом захтева предлагача (расправно начело, начело диспозиције), отвара пут делимичном ослобађању брода стварних терета кроз судску продају. Наиме, ако се позивни поступак покренуо са идејом покретача да постоје само хипотеке на броду, онда се његовим окончањем брод неће ослободити привилегија на броду, које, додуше, нису пријављене у том позивном поступку, него се у њихово (принудно) намирење кренуло касније. Чини се да другом мишљењу не треба дати на важности, јер се тиме нарушава преко потребна правна сигурност. Штавише, и аргумент да сам купац на јавној продаји може да пристане на даље постојање одређених терета не би требала да доводи у сумњу да се тако нешто може да догоди на јавној продаји иницираној кроз позивни поступак. Потребно је разликовати јавну продају до које долази са жељом поверилаца и ову до које долази са жељом бродовласника. Управо је у потоњој циљ бродовласника да ослободи брод свих терета, па, због тога, треба закључити да се брод, свакако, ослобађа свих стварних терета окончањем позивног поступка, без обзира да ли је покретач овог поступка на почетку имао у виду само једну врсту стварно обезбеђених поверилаца или њих све. Упор. Уредба о стварним правима на броду 1939, пар. 19,

Са друге стране, ако се принудна (јавна) продаја не одржи, било зато што имаоци привилегија то нису тражили, било зато што је њихов предлог одбијен, онда се брод ослобађа привилегија након што предлагач позивног поступка положи новчани износ (који је, још на почетку, у свом предлогу изнео) у суду.⁴⁶³ Управо је суштина позивног поступка у томе да жеља новог бродовласника, да му брод буде ослобођен свих терета, не буде спутана од било кога. Зато он има својеврсну правну моћ (да се његов брод ослободи стварноправних терета), које се састоји у сасвим извесном исходу позивног поступка. Исход је тај да ће брод бити ослобођен стварноправних терета у сваком случају било да то настаје као последица принудне, судске, продаје, било као последица полагања одређене своте новца у судски депозит.

7. Сличност са другим институтима

Врло слични позивном поступку у погледу правне моћи коју садрже у себи су и права која имају лица по основу института *foreclosure* (срп. извлашћивање хипотекарног дужника из предмета хипотеке) и право продавца на „принудно“ извршење своје обавезе по Бечкој конвенцији. Први институт је уско везан за пловидбену делатност и њено финансирање, док се други помиње, поређења ради, због садржине правне моћи коју лице има у њему, као и правне извесности коју ствара својом применом.

Институт *foreclosure* се везује за хипотеку на броду (уопште за све хипотеке, само што је овде акценат на бродској) која настаје по правилима у англосаксонском правном подручју. Хипотека на броду се у овом правном подручју означава као *ship mortgage* и има, донекле, различиту садржину у односу на хипотеку на броду каква је позната у континенталним правима.⁴⁶⁴ Суштинска разлика међу њима је у томе што по *ship mortgage*-у право својине прелази на

34. и 35. О расправном начелу вид. Александар Јакшић, *Грађанско процесно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2007, стр. 101. и даље.

⁴⁶³ Уредба о стварним правима на броду 1939, пар. 21.

⁴⁶⁴ О појму *ship mortgage*-а вид. Graeme Bowtle, Kevin McGuinness, *The Law of Ship Mortgages*, LLP, London, 2001, стр. 25. и даље.

„хипотекарног повериоца“ и својина на броду ће код њега и остати ако претходни бродовласник, а хипотекарни дужник (залогодавац по континенталној терминологији), не исплати дуг, обезбеђен хипотеком, о доспелости.⁴⁶⁵

Ако „хипотекарни дужник“ испуни свој дуг о доспелости, својина на предмету хипотеке ће се вратити на њега. Значи, он ће имати могућност да активира своје право откупа (енг. *right of redeem*) предмета хипотеке, а које је, у ствари, са самим чином враћања дуга о доспелости, прећутно и активирано и конзумирано. Међутим, ако га не врати о доспелости, хипотекарни поверилац (енг. *mortgagee*) има право (правну моћ) да блокира вршење овог права (енг. *foreclose*) хипотекарног дужника (енг. *mortgagor*).⁴⁶⁶ Дакле, хипотекарни поверилац има право да даље онемогући хипотекарног дужника да врати свој дуг (након доспелости) и да, сходно томе, користи своје право откупа предмета хипотеке. У том случају, својина на предмету хипотеке је могуће да остане на хипотекарном повериоцу или, ако их је више, да се предмет хипотеке (тј. брод у конкретном случају) прода судским путем.⁴⁶⁷ У сваком случају, правна моћ којом хипотекарни поверилац онемогућава дужнику да након доспелости исплати свој дуг врло је слична ситуацији из позивног поступка. Сличност се састоји у томе да

⁴⁶⁵ Исто. Међутим, савремено британско право је, ипак, даље од решења да својина на „хипотеком“, оптерећеном броду прелази по аутоматизму на „хипотекарног“ повериоца, ако му дужник не исплати дуг о доспелости. Правило је ближе решењу да у таквој ситуацији „хипотекарни“ поверилац има право на принудну продају брода и намирење из продајне цене. На овакво решење, управо, упућује и ситуација када постоји више „хипотекарних“ поверилаца поводом једног, истог, брода. Вид. Filippo Lorenzon, Ainhoa Campas Velasco, „Shipbuilding, Sale, Finance and Registration“, у: Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law*, second edition, Sweet & Maxwell, London, 2008, стр. 95.

⁴⁶⁶ *Нав. дело*, стр. 150. Уопште о појму *foreclosure* вид. *Blacks' Law Dictionary* 2014, стр. 762.

⁴⁶⁷ Ситуација када својина на предмету хипотеке остаје код хипотекарног повериоца, неодољиво подсећа на недопустиву *lex commisoria*-у. Но, то није усамљен пример, јер и у српском праву има сличних примера у погледу заложног права на покретним стварима, где су учесници односа привредни субјекти. Вид. Закон о заложном праву на покретним стварима уписаним у регистар, чл. 27. ст. 2. О *lex commisoria* вид. Милош Живковић, Ново хипотекарно право у Републици Србији, доступно на адреси: <http://www.ius.bg.ac.rs/prof/Materijali/xivmil/NovoHipotekarnoPravoClanak.pdf>, 6.2.2015. године, стр. 16.

се странама у питању даје право да коначно реше одређену правну ситуацију (правни однос), како би се онемогућила даља неизвесност у њиховим односима.

Нешто слично је и са правом продавца, по Бечкој Конвенцији, на принудно извршење своје обавезе (тзв. право излечења, енг. *right to cure*). Оно се састоји у томе да када је протекао рок у коме је продавац требао да изврши своју обавезу, да продавац не чека следећи корак купца (у смислу коришћења његових права по том основу), него да му одмах понуди да му изврши своју чинидбу. Ако се купац тим поводом не огласи (не одговори) на понуду продавца, сматраће се да је продавчево право на испуњење (и после доспелости) коначно, чиме је купац спречен у даљем вршењу права према продавцу по основу неиспуњења.⁴⁶⁸ Управо у спречености купца да даље реагује правним средствима се састоји и сличност са позивним поступком, где је привилеговани поверилац омеђен његовим правилима у даљем понашању поводом остварења свог права.

Суштина сличности, а и вредности ова три института је у правној извесности која се добија њиховим коришћењем, а што је од изузетног значаја за динамичко одвијање правних односа у привредном праву. Њихова заједничка црта је у томе што они *праву* супротне стране одузимају активну компоненту у смислу онемогућавања остварења захтева за испуњење права. То се дешава онда када те супротне стране (из три института) не користе своје право одређено време, чиме одуговлачењем прете да угрозе извесност правних односа у питању. У том смислу, овакви институти су врло слични и *estoppel*-у, али се од њега разликују, управо, знатно вишим степеном извесности, јер су регулисани изричито законом и дискреција суда у њиховој примени је минимална.⁴⁶⁹ Такође, разлика је и у томе што је *estoppel* одбрамбено средство, док ови институти спадају у нападачка средства, посматрано кроз колоквијалну терминологију процесног права. Наиме, *estoppel*, па и *laches* долазе као нека врста санкције за претходно понашање у односима заинтересованих страна, док у овој глави обрађена три института имају,

⁴⁶⁸ Бечка конвенција о међународној продаји робе 1980, чл. 48. ст. 2. Више података о садржини овог права доступно на адреси: <http://www.ius.bg.ac.rs/prof/Materijali/yormil/CISG-digest-2012-e.pdf>, 6.2.2015. године, стр. 233.

⁴⁶⁹ О *estoppel*-у вид. Небојша Јовановић, *Кључне разлике енглеског и српског уговорног права*, Правни факултет Универзитета у Београду и Службени гласник, Београд, 2008, стр. 39. и даље.

пре свега, превентивно дејство. Оно се састоји у томе да се путем правне извесности у поступању избегне одуговлачење и штета за стране у питању, али и шире, у привредном смислу, за будуће пословне односе у које би те стране могле да улазе.

ОДНОС ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ СА СТЕЧАЈНИМ ПОСТУПКОМ И ПОРЕСКИМ ЗАЛОЖНИМ ПРАВОМ

1. Привилегије на броду и стечај

1.1. Уочавање проблема

Привилегије на броду су законска заложна права која обезбеђују одређена потраживања везана за пловидбу. Практично, ова права се везују за брод као такав (у крајњем случају намирујући се из његове продајне вредности) и поједини правни поретци у овом институту виде, чак, и елементе извесне субјективизације брода.⁴⁷⁰ У том смислу поставља се питање шта се дешава са привилегијама на броду када се над његовим власником отвори стечајни поступак. Да ли брод улази у стечајну масу и да ли га прате привилегије на броду или је, већ, довољно осамостаљен, па ће се повериоци потраживања везаних за његову пловидбу намирити из његове вредности, невезано за стечајни поступак? Какав је статус ималаца привилегија? Да ли су они стечајни или разлучни повериоци или нису уопште повериоци чији ће се статус опредељивати у оквиру категорија стечајног поступка?

Одговор на ова питања се налази у различитим гранама права. Пловидбено право у себи садржи правила која се односе на привилегије на броду, а стечајно право садржи правила која се односе на стечај, у овом случају, бродовласника. Због тога је потребно утврдити однос правила пловидбеног и стечајног права, те установити могуће решење.

Посебан проблем везан за однос института привилегија на броду и стечајног поступка представљају привилегије на броду, које (не)настану за време

⁴⁷⁰ За америчку концепцију субјективизације брода вид. Griffith Price, *The Law of Maritime Liens*, Sweet & Maxwell, London, 1940, стр. 6.

стечајног поступка. У питању су потраживања која су, у редовном току догађаја, обезбеђена привилегијама на броду, па се поставља питање статуса ових потраживања када су настала након отварања стечаја над бродовласником. Да ли су ова потраживања обезбеђена привилегијом на броду (а поводом чије пловидбе су настала) или су она, можда, потраживања стечајне масе?

1.2. Меродавно право

Премда израз „меродавно право“ указује на проблематику међународног приватног права, овде није реч о избору исте гране праве, али из различите државе, него о избору између две различите гране права из исте државе. Да ли ће се применити пловидбено или стечајно право на ситуацију постојања привилегија на броду чији је бродовласник у стечају?⁴⁷¹

Питање се не би ни постављало ако би правила из ових грана права била међусобно усклађена. Међутим, ова правила су различита и доводе до различитих правних последица у погледу намерења потраживања.⁴⁷² Како би се правилније уочио изложени проблем, те створили предуслови за проналажење решења, укратко ће се упоредити правила стечајног и пловидбеног права по овом питању.

⁴⁷¹ Ово питање је било нарочито актуелно у англосаксонском правном подручју у оквиру кога је била дилема да ли овакве случајеве пресуђивати пред специјализованим Адмиралским судовима (енг. *Admiralty court*), који примењују поморско право или, пак, пред Стечајним (енг. *Bankruptcy court*), односно редовним судовима који примењују стечајно право. Вид. Melissa K.S. Alwang, „Steering the most appropriate course between admiralty and insolvency: Why an international treaty should recognize the primacy of Admiralty law over maritime assets“, *Fordham Law Review*, Vol. 64/1996, стр. 2614.

⁴⁷² Класичан пример који указује на различитост правних режима ове две гране права уочљив је у ситуацији када привилегије на броду настану у току 60 дана пре отварања стечајног поступка над бродовласником. У оваквом случају, лице које има пловидбено потраживање (а које је према пловидбеном праву оквалификовано као привилеговано) према стечајном праву неће имати статус, обезбеђеног, разлучног повериоца, него само обичног, необезбеђеног стечајног повериоца. Вид. ЗОС, чл. 49. ст. 3.

1.3. Стечајно и Пловидбено право

1.3.1. Стечајно право

Стечај представља институт намирења свих поверилаца једновременим извршењем над целокупном имовином стечајног дужника.⁴⁷³ Једно од основних начела установе стечаја је начело универзалности које се састоји у томе да је предмет стечаја (односно извршења) сва имовина стечајног дужника.⁴⁷⁴ У вези са тим поставља се питање да ли у ову имовину спада и брод у власништву стечајног дужника, а на коме су претходно, већ, стечене привилегије на броду.

С обзиром да привилегије на броду представљају заложна (законска) права, поставља се питање да ли ће се њихови имаоци изједначити са имаоцима заложних права на предметима у својини стечајног дужника. Према савременом српском стечајном праву, имаоци ових права се деле у две категорије, зависно од лица које им је дужник. У прву категорију се сврставају разлучни повериоци, а у другу заложни повериоци.⁴⁷⁵ Разлучни и заложни повериоци у стечају се разликују према томе које дужник ових лица.⁴⁷⁶ Ако је то стечајни дужник, онда су у питању разлучни повериоци, а ако је то неко треће лице, онда су у питању заложни повериоци.⁴⁷⁷ Заложни повериоци у стечају, дакле, имају (облигационо) потраживање према неком трећем лицу, а не према стечајном дужнику. Њихова

⁴⁷³ Намирење у стечајном поступку се спроводи кроз стечајне исплатне редове, али пре тог намирења на ред долазе повериоци за потраживања по основу трошкова стечајног поступка и по основу обавеза стечајне масе. Мимо овог механизма се намирују излучни и разлучни повериоци. Ни излучни, ни разлучни повериоци нису стечајни повериоци и они се намирују из ствари које не улазе у стечајну масу. Вид. Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, стр. 560.

⁴⁷⁴ Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, стр. 558.

⁴⁷⁵ У прилог томе да имаца заложног права има положај разлучног повериоца вид. Д. Хибер, М. Живковић, *нав. дело*, стр. 133. и даље.

⁴⁷⁶ Марко Радовић, „Положај заложних („хипотекарних“) поверилаца у стечајном поступку“, *Право и привреда*, бр. 4-6/2014, стр. 250.

⁴⁷⁷ Професор Васиљевић недвосмислено указује да заложни повериоци у стечају нису стечајни повериоци, тј. повериоци стечајног дужника. Вид. Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, девето измењено и допуњено издање, Удружење правника у привреди, Београд, 2015, стр. 538.

веза са стечајним дужником се исцрпљује у имању заложног права на предметима који су у својини стечајног дужника.⁴⁷⁸

Имајући у виду изложене категорије лица, долази се до закључка да се ималац привилегије на броду може појавити и у једној и у другој категорији. Наиме, ако је лице стекло привилегију на броду који је у власништву стечајног дужника, онда се ради о разлучном повериоцу. Супротно, ако је лице стекло привилегију на броду док је брод био под контролом (управом) бродара који није бродовласник (стечајни дужник), онда се ради о заложном повериоцу (у стечају). Дакле, статус заложног повериоца у стечају ће имати лице које је лични поверилац бродара, а не и бродовласника у стечају, када су ова два лица различита. То ће имати даљу правну последицу у погледу тога да ће различни поверилац, који иако није стечајни поверилац, имати прилику да буде стечајни поверилац, ако предмет његовог заложног права није довољан за потпуно намирење његовог потраживања.⁴⁷⁹ Супротно, заложни поверилац има могућност намирења само из продајне вредности ствари (у власништву стечајног дужника) која је предмет заложног права, а не и стечајном поступку. Разлог оваквом правном третману је једноставан с обзиром да стечајни дужник није и лични дужник заложног повериоца у стечају.

1.3.2. Пловидбено право

У пловидбеном (саобраћајном) праву ималац привилегије на броду има могућност да своје потраживање, у крајњем случају, намири из продајне вредности брода. Њега, у начелу, не занима имовинско стање његовог дужника, као ни бродовласника (ако су то различита лица), јер је он у намирењу свог потраживања упућен на брод, као имовинску вредност. У том смислу, брод му представља сигурност (да ће се намирити из његове продајне вредности), али и

⁴⁷⁸ Закон о стечају, (*Службени гласник РС*, бр. 104/2009, 99/2011, 71/2012, 83/2014), чл. 49.

⁴⁷⁹ Као и у случају када се одрекне свог заложног права на ствари у својини стечајног дужника. Вид. Марко Радовић, „Положај заложних („хипотекарних“) поверилаца у стечајном поступку“, стр. 249. и даље.

ограничење у исто време, јер ће моћи да се намири само до износа вредности брода. При том, приликом намирења, он ће имати предност у односу на све остале повериоце који желе да се намире из вредности брода, било да су обезбеђени или необезбеђени заложним правом на броду. Наравно, у случају више лица која имају привилегију на броду (било да је исте или различите врсте), редослед њиховог намирења ће се установити применом правила пловидбеног права о врстама и редоследу привилегија на броду.

1.3.3. Сукоб грана права

Сукоб пловидбеног и стечајног права се састоји у различитом начину намирења потраживања према броду који је у власништву стечајног дужника. С обзиром да брод као такав представља посебну врсту ствари, са специфичним правним режимом у погледу намирења из његове вредности, постоји несклад између ове две гране права (или се тако, барем, чини).

Како ће ималац привилегије намиривати своје потраживању у случају да је над власником брода над којим има привилегију отворен стечај? Да ли ће он своје потраживање бити дужан да пријави органу стечајног поступка (суду) или ће своје право моћи да намири мимо стечајног поступка, с обзиром да он и није стечајни поверилац? Овде се сукобљавају два принципа. Први је принцип универзалности стечаја према коме се сва имовина стечајног дужника сабира на једном месту, у једној (стечајној) маси.⁴⁸⁰ Други принцип се односи на намирење

⁴⁸⁰ Из тога би произлазило да би брод као предмет заложног права морао да се нађе под влашћу органа стечајног поступка (суда), који би одлучио да ли ће се поверилац намиривати као разлучни, заложни или, пак, класични стечајни поверилац. Управо је то и садржина правила српског стечајног права према коме су и могући заложни и разлучни поверилац дужни да обавесте суд о свом праву, а у року у коме се пријављују потраживања. У погледу привилегија на броду, њихов ималац је дужан да их намири преко судске продаје брода, па ће, свакако, морати да се обраћа суду (само је питање ком: суду у класичној или, пак, стечајној надлежности, тј. стечајном судији). Са друге стране, чини се да ималац хипотеке на некој ствари у власништву стечајног дужника неће бити дужан да се обраћа суду, с обзиром на могућност вансудског намирења свог заложног права. Ипак, ово правило о вансудском намирењу хипотекарног повериоца није неспорно, имајући у виду

повериоца из предмета заложног права, а према коме он, начелно, није дужан да пролази кроз стечајни поступак.⁴⁸¹ Према овом принципу повериоца, практично, не би требало да занима да ли је стечајни поступак отворен или не, с обзиром да се он неће ни намиривати по правилима стечајног поступка.⁴⁸²

1.3.4. Неравноправност ималаца привилегија на броду у стечајном поступку

Неравноправност ималаца привилегија се односи како на различит положај разлучног и заложног повериоца у стечају, тако и на различитост у положају ималаца који су привилегије стекли пре отварања стечајног поступка и оних који су их стекли после његовог отварања. Неопходно је уочити у чему се, конкретно, састоји ова неравноправност, те покушати да се предлогом одговарајућих решења она отклони.

1.3.4.1. Неравноправност између разлучног, обичног и заложног повериоца у стечају

Непривилегованост ималаца привилегија на броду се састоји у томе да ће они моћи своја права да остваре искључиво у стечајном поступку, а не и одвојеним намирењем, независно од овог поступка.⁴⁸³ Прецизније, само имаоци

правило стечајног права да и такви повериоци обавесте стечајног судију о свом праву. Ако се примени правило стечајног права, онда је правило о вансудском намирењу хипотеке прилично обесмишљено, јер се губи на брзини намирења. Упор. Закон о стечају, чл. 49. ст. 6., ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 1., ЗОХ, чл. 29. и даље.

⁴⁸¹ У америчкој теорији и судској пракси (нарочито случаја *The Philomena*) изражен је став у прилог строге одвојености поступка намирења привилегија и стечајних поверилаца. Наиме, ако је брод који је оптерећен привилегијама истовремено у својини стечајног дужника, он ће улазити у стечајну масу тек пошто се привилеговани повериоци намире из његове вредности и, наравно, ако нешто после тога преостане. Вид. Maurice H. Fridlund, „Federal Taxes and Preferred Ship Mortgages“, *Harvard Law Review*, Vol. 38, бр. 8/1925, стр. 1072-1073.

⁴⁸³ Стечајним поступком долази до својеврсне централизације форума, тј. до атракције надлежности. Вид. ЗОС, чл. 80. ст. 1. Међутим, немачки Закон о стечајном поступку (InsO, пар. 173.) садржи занимљиво правило према коме, чини се, разлучни поверилац има право да намири

привилегија на броду који су у стечајном поступку квалификовани као различни повериоци моћи ће своје право искључиво у том поступку и да остваре.⁴⁸⁴ Супротно, лица која су стекла привилегије на броду у последњих 60 дана пре отварања стечајног поступка, имаће у стечајном поступку статус само обичних, необезбеђених стечајних поверилаца.⁴⁸⁵ Овакво правно решење у погледу статуса ималаца привилегија на броду у стечају се чини неправичним.⁴⁸⁶

своје потраживање мимо стечајног поступка, ако се предмет обезбеђења (заложног права) налази код њега (а не код стечајног дужника, односно управника) у државини. Вид. Petter Gotwald, *Insolvenzrechts-Handbuch*, 4. neue bearbeitete Auflage, Beck, München, 2010, стр. 675. У том смислу, ималац привилегија на броду би могао да се намири из његове продајне вредности ако је у његовој државини, односно ако је (пре отварања стечајног поступка) захтевао привремено заустављање брода. Међутим, решење делује непрецизно, с обзиром да је неодређено по питању намирења других ималаца привилегија. Да ли и они у тој ситуацији имају право да се намире изван стечајног поступка? Одговор се чини потврдним из разлога што у таквој ситуацији брод није у државини стечајног дужника, него једног од поверилаца, а сами привилеговани повериоци се намирују према критеријуму невезаном за постојање државине на броду.

⁴⁸⁴ Нејасно је да ли се под појмом различни повериоци у овом случају подразумевају и заложни повериоци, тј. они повериоци који немају потраживање према стечајном дужнику, него само „потраживање“ према његовој имовини путем које је он пружио средство обезбеђења за обавезу неког трећег лица. Оваква ситуација ће у пловидбеном подухвату бити веома честа, с обзиром на раздвојеност личности бродара и бродовласника, у смислу да је бродар носилац подухвата и да је лично дужан за обавезу поводом чијег обезбеђења је настала привилегија на броду. У сваком случају решење ове дилеме се може тражити у два одвојена правца. Првом, где би се екстензивним тумачењем проналазило правило којег изричито нема, а то је изједначеност у овом погледу различног и заложног повериоца. И друго, где би се сматрало да ове изједначености нема, чиме би се положај ималаца привилегија који су само заложни, али не и различни повероци, још више учинио лошијим у односу на класичног имаоца привилегија изван стечајног поступка. Најзад, можда би треће решење могло да се састоји у предлогу измене стечајног закона у смислу да су у овом погледу стечајни и различни поверилац изједначени.

⁴⁸⁵ У немачком праву тај рок износи 30 дана пре отварања стечајног поступка. Упор. Немачки InsO, пар. 88. и ЗОС, чл. 49. ст. 3. Међутим, постоје схватања да ово правило нема утицаја на привилегије на броду и на њихов опстанак у стечајном поступку, ма колико пре његовог почетка настале. Сматра се да ово правило има утицај само на она права, непотпуна по својој природи, поводом којих, да би се употпунила мора да се покрене одговарајући поступак њиховог остварења. Класичан пример за то је тзв. судско заложно право, односно у англосаксонском правном подручју *statutory right in rem*. Вид. Jonathan M. Landers, „The Shipowner Becomes a Bankrupt“, *The University of Chicago Law Review*, 39:490/1972, стр. 511.

Неправичност се огледа у томе што ће лица која би у пловидбеном праву имала исти статус, чињеницом стечаја и применом стечајних правила, онда бити различита, иако стварна потреба за тим не постоји. Пример спасавања брода може послужити као квалитетна илустрација односне неправичности. Наиме, неспорно је да лица која су учествовала у спасавању брода, имају за износ потраживања по основу награде за спасавање привилегију на спасеном броду.⁴⁸⁷ Ако је један исти брод био спасаван у два наврата, онда оба спасиоца имају привилегију на том броду, само што ће каснији спасилац (према пловидбеном праву) имати предност намирења у односу на ранијег спасиоца.⁴⁸⁸ Међутим, ако се прво спасавање брода десило пре 60. (шездесетог) дана пре отварања стечаја над бродовласником, а друго после 60. дана пре отварања стечаја, онда правила стечајног поступка овим лицима дају путпуно другачији статус и редослед намирења. Први спасилац ће бити квалификован као разлучни поверилац, а други као стечајни поверилац.⁴⁸⁹ То ће довести до последице да ће први спасилац моћи да се намири из вредности брода, а други не, чиме му је учињена двострука неправда посматрано са становишта правила пловидбеног права. Прво, по пловидбеном праву други спасилац би, такође, имао привилегију на спасеном броду, а друго, не само што би

⁴⁸⁶ Због тога би било целисходно ЗПУП сматрати *lex specialis*-ом путем чијих правила би се обеснажиле поменуте одредбе Закона о стечаја. Но, како би се избегла правна неизвесност, па чак и натегнуто и спорно тумачење, чини се да би најцелисходније било када би се одредба о неопходности примене правила пловидбеног права у случају стечаја бродовласника, унела у нацрт новог Закона о трговачком бродарству.

⁴⁸⁷ К 1993, чл. 4. ст. 1. тач. ц.

⁴⁸⁸ К 1993, чл. 5. ст. 4.

⁴⁸⁹ ЗОС, чл. 49. ст. 3. Штавише, други спасилац, тј. лице које је пружио услугу спасавања у последњих 60 дана пре отварања стечајног поступка, могуће је да, уопште не буде квалификован ни као стечајни поверилац. Наиме, ако се спасавао брод који је био под управом бродара различитог од бродовласника, онда ће бродар бити дужник спасиоца, а имовина бродовласника (брод) ће служити као средство обезбеђења. У тој ситуацији, спасилац се квалификује као заложни поверилац (у стечају), а не као разлучни. Међутим, ако се услуга спасавања пружила у последњих 60 дана пре отварања стечајног поступка, онда обезбеђење као такво престаје да важи што, у конкретном случају, води закључку да такав спасилац уопште нема привилегију на броду. Овакво решење је крајње чудно ако се посматра из угла пловидбеног права, јер такав спасилац не само да има привилегију на броду, него је у њеном намирењу испред свих осталих привилегованих поверилаца, укључујући и раније спасиоце.

имао привилегију на спасеном броду, него би имао и предност у њеном намирењу у односу на првог спасиоца. Ово правило се у пловидбеном праву објашњава тиме да је услуга спасавања другог и сваког каснијег спасиоца, у економском смислу вреднија од услуге спасавања првог и сваког претходног спасиоца, јер је чином спасавања дошло до очувања брода као таквог који ће послужити за намирење потраживања и (првог) и претходних спасилаца.⁴⁹⁰

Са друге стране неравноправност између разлучног и заложног повериоца у стечају је и процесне природе. Наиме, разлучни поверилац има право да од стечајног судије захтева укидање забране извршења на имовини или поједином предмету из имовине стечајног дужника (броду). Одлучивањем суда у корист разлучног повериоца, њему ће се омогућити да своје привилеговано потраживање намири непосредно из продајне вредности конкретне дужникове ствари (брода), не чекајући уновчење имовине од стране стечајног управника. Овакво право, иако се налази у истом материјално-правном положају, нема заложни поверилац у стечају.⁴⁹¹ Истоветност материјално-правног положаја се састоји у томе да постоји једнакост лица која имају привилегије на броду, без обзира да ли су њихова потраживања уперена директно против бродовласника (разлучни повериоци) или против бродара, различитог од бродовласника (заложни повериоци). У том смислу, требало би установити и процесно-правну равноправност ове две врсте поверилаца тако што би се заложним повериоцима (у стечају) дозволило да учествују у стечајном поступку у обиму који је неопходан за заштиту њихових интереса. Конкретно, у овом случају, то би било омогућавање заложном повериоцу да захтева од стечајног судије укидање забране извршења на предмету обезбеђења (тј. на броду на коме се има привилегија). Овакво решење би било у складу са већ израженим ставом српског законодавца да заложни поверилац (у стечају) пријавом свога потраживања стиче статус странке у поступку.⁴⁹²

⁴⁹⁰ Martin J. Norris, *The Law of Salvage*, стр. 242.

⁴⁹¹ ЗОС, чл. 93. ст. 4.

⁴⁹² Вид. ЗОС, чл. 49. ст. 6.

1.3.5. Привилегије стечене пре и после отварања стечаја

1.3.5.1. Уочавање проблема

У погледу статуса привилегија на броду, тј. потраживања чије намирење обезбеђују потребно је разликовати привилегије које су стечене пре и после отварања стечајног поступка. У погледу оних привилегија које су стечене пре отварања стечајног поступка, важи правило да ће се њихови имаоци сматрати разлучним или, евентуално, заложним повериоцима, те да ће намирење њихових (обезбеђених) потраживања имати предност у односу на намирење (необезбеђених) потраживања обичних стечајних поверилаца.⁴⁹³

Са друге стране, постоје потраживања која могу да настану поводом пловидбе брода, а након отварања стечајног поступка над његовим власником. Уколико су та потраживања још обезбеђена привилегијама на броду, утолико се поставља питање њиховог статуса, тј. квалификације и редоследа намирења у односу на остала потраживања у стечају.

Пре свега, потребно је учинити неспорним могућност дешавања оваквих ситуација. Наиме, могуће је да је брод након отварања стечаја над његовим власником принудно заустављен у оквиру привремене мере заустављања брода. Имајући у виду да принудно заустављени брод може „провести“ знатно време у луци где је заустављен, онда је јасно да таква имовина стечајног дужника не само да је спречена да „зарађује“, него је, чак, подложна пропадању услед некоришћења.⁴⁹⁴ Услед тога, стечајном управнику је разумно решење да заустављени брод стечајног дужника употребљава како би, колико - толико, увећао вредност имовине (стечајне масе) стечајног дужника.

⁴⁹³ Michael J. Ende, „Adrift on a Sea of Red Ink: The Status of Maritime Liens in Bankruptcy“, *Fordham International Law Review*, Vol. 11, бр. 3/1987, стр. 578. Та предност у намирењу, у ствари, није предност конститутивне, него декларативне природе, јер се у стечајном поступку само признаје ранг приоритета разлучних и заложних поверилаца (у стечају), а који су (мисли се на ранг) стекли пре отварања стечајног поступка. Овакво правило изричито садржи и српско право. Вид. ЗОС, чл. 136. ст. 5.

⁴⁹⁴ У прилог томе да је брод подложен пропадању, чак, и док је на „чувању“ у луци вид. М. Ende, „Adrift on a Sea of Red Ink: The Status of Maritime Liens in Bankruptcy“, стр. 577.

Да би стечајни управник могао да, принудно заустављени, брод уведе поново у привредне (пловидбене) токове, неопходно је да његову идеју о томе подржи одбор поверилаца. То је неопходно, с обзиром да ће се брод тада редовно давати у закуп другом лицу да га привредно искоришћава, а које ће, заузврат, дуговати противчинидбу стечајном дужнику у виду закупнине.⁴⁹⁵ У том смислу, неопходно је да стечајни управник, предузимајући тзв. радњу од изузетног значаја добије натполовичну подршку чланова одбора поверилаца. Након што ју је добио, брод је слободан да се „пусти“ у пловидбени подухват. Међутим, у пловидбеном подухвату конкретни брод неће бити у могућности само да доприноси увећању вредности имовине (стечајне масе) стечајног дужника, него и да утиче на њено смањење. Наиме, конкретним бродом може да се нанесе штета неком лицу приликом пловидбе (примера ради приликом судара са другим бродом или, пак, лучким уређајима) или да друго лице по неком другом основу постане ималац потраживања које је обезбеђено привилегијом на броду.

У таквом случају, поставља се питање судбине намирења тих потраживања. Уопштено посматрајући, поставља се питање статуса ових потраживања. Јесу ли она привилегована, обезбеђена потраживања? Ко је дужник имаоцима ових потраживања? Стечајни дужник, стечајна маса или, пак, сам брод приликом чије пловидбе су и настала? На крају, какав је редослед намирења оваквих потраживања у односу на намирење потраживања стечајних поверилаца, као и разлучних и излучних поверилаца?

1.3.5.2. Пловидбена потраживања насталих у стечају

Након што је брод пуштен у пловидбу, омогућено је да се стичу потраживања поводом његове пловидбе. Та потраживања могу да буду обична, пловидбена потраживања, али и привилегована пловидбена потраживања. Разлика међу њима је у томе што обична пловидбена потраживања бивају обезбеђења заложним правом на броду када се покрене поступак њиховог намирења (спрам

⁴⁹⁵ Оваква радња стечајног управника се сматра „радњом од изузетног значаја“ и за њено предузимање је неопходно да стечајни управник обавести о томе стечајног судију, као и да претходно добије одобрење одбора поверилаца. Вид. ЗОС, чл. 28.

ког тренутка им се и рачуна место у редоследу намирења), док су привилегована потраживања обезбеђена заложним правом на броду од тренутка њиховог настанка.⁴⁹⁶ При том, место у редоследу намирења се не рачуна спрам времена њиховог настанка, него спрам тачно утврђених критеријума одређених у закону.

Напред наведени правни режим важи пре него што се отвори стечајни поступак над бродовласником. Након тога, сва потраживања која настану, а у вези пословања стечајног дужника, не сматрају се више потраживањима према стечајном дужнику, него према стечајној маси.⁴⁹⁷ При том, потраживања према стечајној маси имају, што је стечајним правилима одређено, специфично место у редоследу намирења. Наиме, потраживања према стечајној маси имају висок ниво приоритета у њиховом намирењу и намириће се уновчењем стечајне масе, одмах након намирења трошкова стечајног поступка, а пре намирења потраживања која су сврстана у стечајне исплатне редове.⁴⁹⁸

У том смислу се поставља питање да ли пловидбена потраживања која су настала након отварања стечаја над бродовласником, намиривати према правилима стечајног или пловидбеног права. Важност одговара на ово питање је одређена различитошћу правних режима (у погледу ових потраживања) стечајног и пловидбеног права. Да би се добио одговор, неопходно је одредити која грана права је у овом случају примењива (стечајно или пловидбено) или, пак, наћи решење у томе да однос примене ових двају грана права није искључив, него међусобно допуњујући када би се применила правила обе гране права.

Кључни проблем у одређивању статуса ових пловидбених потраживања се налази у својеврсној празнини у стечајном праву. Наиме, у погледу привилегованих потраживања стечених пре отварања стечаја, стечајно право садржи правила (ослањајући се на изворно материјално право из кога та потраживања проистичу), која њихове имаоце одређују као различне повериоце.⁴⁹⁹ Са друге стране, то међусобно уважавање права у погледу

⁴⁹⁶ Уопштено о *statutory liens* и судском заложном праву вид. Thomas W. Dunfee (ed.), *Modern Business Law and the Regulatory Environment*, third edition, McGraw-Hill College, New York, 1995, стр. 592; D.C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, стр. 489.

⁴⁹⁷ ЗОС, чл. 101. и даље.

⁴⁹⁸ ЗОС, чл. 54.

⁴⁹⁹ Вид. М. Васиљевић, *Компанијско право*, стр. 569.

пловидбених потраживања насталих после стечаја не постоји. Она су само квалификована као потраживања према стечајној маси. Управо та квалификација са једне стране и недореченост, тј непотпуност такве квалификације са друге стране, отварају простор за неравноправни третман ималаца привилегија на броду стечених пре и после отварања стечајног поступка над бродовласником.

Неравноправни третман се састоји у томе што је један исти брод предмет привилегија које су стечене пре отварања стечаја, као и предмет уновчења како би се, у оквирима стечајног поступка, намирила приоритетна потраживања према стечајној маси. Конкретно, то значи да ће се иста врста (привилегованих) потраживања намиривати према различитим правилима, а само због тога што су настала у различитим тренуцима.

На пример, потраживавања по основу зарада запослених на броду могу се сврстати у три категорије потраживања. Наиме, пре отварања стечајног поступка, имаоци ових потраживања имају привилегију на броду на коме су радили. Након отварања стечајног поступка, ова лица задржавају привилегију на броду за, већ, стечена потраживања, а у погледу (остатка) потраживања необезбеђених привилегијом на броду, они се намирују као стечајни повериоци у оквиру првог стечајног исплатног реда. Међутим, овакав правни режим унеколико ремети постојање потраживања по основу зараде, а која су стечена након отварања стечајног поступка. Таква потраживања не спадају у стечајне исплатне редове, већ представљају потраживања стечајне масе. Ту се поставља питање, да ли су она обезбеђена привилегијом на броду, на ком су имаоци ових потраживања и радили. Карактер ових потраживања је такав да се њихово намирење увек везује за брод, баш из разлога да би се избегла ситуација у којој њихов дужник неће хтети или моћи (у стечају) да их намири. Да ли ће се у оваквој ситуацији она везати за брод? Правило је пловидбеног права да се потраживања по основу зараде сматрају привилегованим, тј. да ће моћи да се намире из продајне вредности брода.⁵⁰⁰ Ако, износ добијен продајом не буде био довољан за њихово потпуно намирење, онда ће се она намирити срезмерно, тј. уједначено. Дакле, сама чињеница истоврсности потраживања у пловидбеном праву упућује на њихову равноправност, не стварајући никакав редослед, приоритет у њиховом међусобном намирењу.

⁵⁰⁰ Конвенција 1993, чл. 4.

Међутим, поставља се питање да ли ова равноправност опстаје приликом отварања стечајног поступка, односно треба ли да опстане.

Чини се да би ова равноправност у погледу ималаца привилегија на броду пре и после отварања стечајног поступка требала да опстане. Кључни оправдавајући аргумент за ову тврдњу налази се у чињеници да имаоцима привилегија на броду није важан дужник, него сам брод који им служи као средство обезбеђења. У супротном, сврха овог института би била обесмишљена, јер је, управо, смисао постојања привилегија на броду као правног института – *заштита привилегованих поверилаца*, без обзира на статус, односно, солвентност дужника. У ситуацији настанка привилегија након отварања стечајног поступка над бродовласником, практично долази само до промене личног дужника ималаца привилегија (то више није стечајни дужник, него стечајна маса), али то не би смело да остави утицај на међусобну равноправност ималаца привилегија.⁵⁰¹ Како се потраживања ималаца привилегија везују за брод као такав (који им својом вредношћу у крајњем случају омогућава намирење), тако је и чињеница отварања стечаја без утицаја на њихову судбину у погледу могућности као и редоследа њиховог намирења из продајне вредности брода.

У том правцу би решење требало тражити у случајевима где институт привилегија на броду налази своју пуну примену – у случајевима недовољне вредности брода за намирење свих привилегованих потраживања. Ако би вредност брода била недовољна да се намире привилегована потраживања настала и пре и после отварања стечаја, онда би требало да се примене правила пловидбеног права. У конкретном случају (привилегија по основу зарада запослених на броду), то значи да ће имаоци привилегија намирити своја потраживања *сразмерно* из продајне вредности брода без обзира да ли су привилегију (потраживање) стекли пре или после отварања стечајног поступка.

⁵⁰¹ Равноправност у овом конкретном случају значи не једнакост положаја ималаца привилегија, него само доследно примењивање правила пловидбеног права и пре и после отварања стечаја. Применом истих правила, омогућава се извесност и равноправност лица која се налазе у истом фактичком стању на које не утиче то да ли је привилегија на броду стечена пре или после отварања стечаја.

2. Привилегије и заложно право државе за неплаћени порез

2.1. Уочавање проблема

Суштина привилегија на броду је да служе као обезбеђења оних потраживања која су својим предметом (потраживања) била везана за пловидбени подухват (тима уједно и за брод као такав) и која су, у крајњем исходу, омогућила спровођење тог пловидбеног подухвата. Из тог разлога овим потраживањима је дата предност у намирењу у односу на друга потраживања. Но, та предност је ограниченог домаћаја и своди се само на брод као имовину, коме су „помогли“ да успешно оконча свој пловидбени подухват.⁵⁰²

Насупрот оваквим „пловидбеним потраживањима“ која су обезбеђена „пловидбеном имовином“, тј. бродом, стоје сва остала имовинска потраживања, чије се извршење може обезбеђивати било којом имовином, па и бродом као таквим. Зато та „остала“ потраживања (дакле, мисли се на она из ванпловидбене делатности) у својој реализацији следе иза „пловидбених“ потраживања.

Међутим, међу „осталим“ потраживањима, јавља се једно специфично потраживање, а то је потраживање државе за порез, које је, у крајњем случају неплаћања од стране пореског дужника, обезбеђено законским заложним правом на имовини пореског дужника. То законско заложно право служи да би се држава наплатила из залогом оптерећене имовине у случају када порески дужник не би драговољно исплатио своју пореску обавезу.⁵⁰³

Уколико би порески дужник између остале имовине имао и брод, утолико би се законско заложно право државе протезало и на односни брод. Као и свако друго законско право, настанак овог заложног права је независтан од воље заинтересованих страна, те постоји и у случају противљења неке од страна. Но, то и није проблем у овом конкретном поређењу заложног права државе и привилегија на броду. Проблем је, заправо, у међусобном положају ових

⁵⁰² Наравно, постоје и вануговорне привилегије (на пример, по основу судара бродова), које обезбеђују намирење потраживања за накнаду штете коју је неко лице претрпело услед коришћења брода штетника у пловидбено-привредне сврхе.

⁵⁰³ Дејан Поповић, *Пореско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2008, стр. 131.

законских заложних права, с обзиром да и привилегије и законско заложно право државе имају свој извор у закону и настају онда „када закон то каже“.⁵⁰⁴

Законско заложно право у корист државе настаје, теоријски онда када доспе порески дуг. Међутим, ово законско заложно право, *практично*, настаје онда када га порески орган, у име државе, упише у одговарајући регистар.⁵⁰⁵ Тај регистар може бити регистар непокретности – земљишне књиге или, пак, регистар (залог на) покретности (у Агенцији за привредне регистре – у складу са Законом о заложним правима на покретним стварима уписаним у регистар), односно регистар ваздухоплова или пловних објеката.⁵⁰⁶

Дакле, тек када држава упише своје право у одговарајући регистар, тек тада њено заложно право почиње и практично да постоји у смислу његове извршности. Штавише, овај упис у одговарајући регистар је у интересу саме државе, јер ће заложно право државе имати свој приоритет у односу на друга заложна права с обзиром на критеријум времена његовог уписа у регистар, а сходно правилу „први у времену, јачи у праву“ (лат. *priori tempore, potiori in iure*).⁵⁰⁷

Из горе наведеног тумачења правила о заложном праву државе на броду као једном делу имовине пореског дужника могуће је уочити два проблема. Први проблем је тај што порески закон установљава другачије критеријуме (временску приоритетност) у наплати из залогом оптерећеног брода у односу на оне законе (мисли се пре свега на пловидбене законе), који су за пловидбу (како поморску и речну, тако и ваздухопловну) својеврсни *sedes materie*, тј. чија је примарна сврха

⁵⁰⁴ Практично, срж проблема се своди на оскудност имовине дужника да се намире његове обавезе, па је потребно установити метод по ком ће се потраживања намиривати – да ли ће се намирити сва потраживања, али умањено, тј. сразмерно, или ће се према критеријуму искључивости прво намиривати једна врста потраживања у потпуности, па, тек, ако нешто од њих преостане, онда ће се намирити и друге врсте потраживања.

⁵⁰⁵ Закон о пореском поступку и пореској администрацији (*Службени гласник РС*, бр. 80/02, 84/02 исправка, 23/03 - исправка, 70/03, 55/04, 61/05, 85/05 - др. закон, 62/06 - др. закон, 61/07, 20/09, 72/09 - др. закон, 53/10, 101/11, 2/12 - исправка, 93/12, 47/13, 108/13, 68/14 – у даљем тексту: ЗПППА), чл. 87. ст. 6.

⁵⁰⁶ Александар Митровић, *Наплата пореза*, Програм подршке општинама ИПА 2007, Београд, 2012, стр. 151.

⁵⁰⁷ ЗПППА, чл. 72, 87. и 88.

да се баве пловидбом и правним односима које она „ствара“. Дакле, овде је у питању сукоб закона на националном нивоу (а не међународни сукоб закона), где два закона различито регулишу приоритет наплате из, законском залогом, оптерећене ствари. Док пловидбени закони установљавају неприкосновену предност пловидбених потраживања приликом реализације законског заложног права из бродске имовине, дотле порески закон остаје доследан општем принципу приоритета у наплати оних потраживања која су раније била уписана у одговарајући регистар у односу на остала потраживања (укључујући, али не ограничавајући се на пловидбена потраживања која су касније настала). Овај проблем постаје акутан у случају истовременог постојања пловидбених потраживања обезбеђених заложним правом и потраживања државе која су, такође, обезбеђена заложним правом на имовини пореског дужника, а коју у овом претпостављеном примеру чини бродска имовина. Којем од ове две врсте потраживања дати предност у наплати из залогом оптерећеног брода? Чијим (којим) критеријумима приоритета дати предност?

Други проблем се састоји у томе што је као претпоставка практичног постојања (реализације, извршности и правног приоритета) законског заложног права установљена „обавеза – право“ државе да наплату свога потраживања за доспелу пореску обавезу обезбеди уписом у одговарајући регистар покретних (Агенција за привредне регистре, у даљем тескту: АПР), односно непокретних ствари (земљишне књиге). Док се Закон о заложном праву на покретним стварима уписаним у регистар односи на све покретне ствари за које установљава могућност регистрације у АПР-у, дотле су из овог закона и регистра изузети ваздухоплови и пловила, с обзиром да за њих постоје посебни регистри.⁵⁰⁸ Једноставније речено, да би Пореска управа у име државе уписала, и тиме практично конституисала, своје законско заложно право на броду неопходно је да ово право упише у регистар. Тај регистар није регистар АПР-а сходно Закону о заложном праву на покретним стварима уписаним у регистар, него је то посебан регистар бродова. Из овог следи да би држава требала да своје законско заложно право упише у бродски регистар да би оно, сходно законима из пореске материје, практично било примењиво. Међутим, испушта се из вида да се законска заложна

⁵⁰⁸ ЗЗППР, чл. 14.

права не уписују у бродске регистре управо из разлога што она имају свој правни извор у закону који је (слободније речено *erga omnes* доступан) једнако сазнатљив као и уговорно заложно право (хипотека) уписано у регистар.⁵⁰⁹ Дакле, да би уговорно право добило ефекат сазнатљивости од стране трећих, као што га има законско заложно право, неопходно је да буде уписано у регистар (јавну књигу доступну свим трећим лицима). Са друге стране, законско заложно право, да би се сазнало од трећег, не мора да се уписује у регистар, јер има своје извориште у закону који је сваком заинтересованом правном субјекту доступан.

Зато се поставља питање да ли се законско заложно право *може* уписати у регистар бродова? И друго, ако може да се упише у односни регистар, какво правно дејство тај упис, у смислу рангирања са осталим заложним правима, производи? Посебно се има у виду однос заложног права државе са уговорним заложним правом на броду (хипотека) и законским заложним правом на броду (привилегије).

У сваком случају да би се одговорило на горе постављена питања неопходно је да се пронађе (ако га има) или установи (ако га нема) критеријум према коме ће се потраживања по основу пореза и пловидбено потраживање (као и њихова „обезбеђења“) међусобно рангирати, односно према коме ће се једном од потраживања основано дати предност у намирењу у односу на друго. Два критеријума се чине битним и основано примењивим у овом случају. То су критеријум временског приоритета и критеријум повезаности потраживања за средство обезбеђења.

⁵⁰⁹ Због тога, законска заложна права не престају променом власништва на броду. Вид. ЗПУП, чл. 259.

2.2. Временски критеријум

2.2.1. Време настанка потраживања

Временски критеријум који се још сликовито одређује као „први у времену, јачи у праву“, указује да ће лице које је прво стекло одређено право имати предност у намирењу у односу на друго лице које је стекло такво исто право само доцније. Тиме се жели изразити својеврсна праведност у расподели права тако што ће она лица која су их раније стекла имати искључиву предност у њиховом потпуном намирењу у односу на лица која су их стекла касније. Временски критеријум, као одређујући у расподели права (односно давању предности у њиховом намирењу), има пуну примену у области заложног права, додуше са одређеним изузецима.⁵¹⁰ При томе, пуна примена овог критеријума се односи на уговорна (хипотеке) и судска заложна права, а изузеци се односе на законска заложна права. Како и привилегије на броду и заложно право државе по основу пореза спадају у законска заложна права, требало би закључити да су они обухваћени истим правним режимом у погледу критеријума редоследа намирења. Међутим, и поред истоврсне квалификације као законских заложних права, на њих се не примењују исти критеријуми за међусобни редослед у намирењу.

Уопштено посматрано, различит је тренутак настанка привилегије на броду и законског заложног права по основу пореза. Привилегија на броду настаје оног тренутка када настане потраживање чије намирење она обезбеђује.⁵¹¹ Дакле, у питању је коинциденција (истовременост) настанка пловидбеног потраживања и њему акцесорног средства обезбеђења (привилегије на броду). Са друге стране, законско заложно право по основу пореза не настаје када настане и сама пореска обавеза. Ту су могуће две ситуације. Прво, да законско заложно право по основу пореза настане *пре доспелости пореске обавезе* и друго, да ово право настане *после доспелости пореске обавезе*.⁵¹²

⁵¹⁰ Андрија Гамс, *Основи стварног права*, Научна књига, Београд, 1968, стр. 189.

⁵¹¹ „Priority of Maritime Liens“, *Harvard Law Review*, Vol. 69, бр. 3/1956, стр. 525, доступно на адреси: <http://www.jstor.org/stable/1337397>, 3.6.2014. године.

⁵¹² А. Митровић, *Наплата пореза*, стр. 154.

У првом случају настанка законског заложног права по основу пореза, реч је о томе да се оно установљава као мера сигурности пре доспелости саме пореске обавезе, јер постоји оправдана сумња да ће се намирење пореске обавезе о доспелости осујетити од стране пореског обвезника.⁵¹³ Зато порески поверилац предлаже спровођење привремене мере, на имовини пореског дужника, која се састоји у установљавању заложног права.⁵¹⁴ Заложно право се установљава оног тренутка када је уписано у одговарајући регистар (АПР – за покретне ствари, катастар – за непокретности, уписници ваздухоплова и пловила, за ваздухоплове и пловне објекте). Дакле, овде је битно да се уочи да пореска обавеза још увек није доспела, а настало је законско заложно право, које служи као средство обезбеђења њеног намирења за случај да порески обвезник добровољно о доспелости не исплати порески дуг.

У другом случају настанка законског заложног права по основу пореза, реч је о томе да је пореска обавеза већ доспела и да поверилац, након њеног неплаћања о доспелости, „стиче“ законско заложно право на имовини пореског обвезника. Заправо, он стиче само могућност „стицања“ овог законског заложног права, а да би га заиста и стекао неопходно је да га упише у одговарајући регистар. Дакле, у овом случају је већ дошло до настанка пореске обавезе, а тек након тога долази до настанка законског заложног права на имовини пореског дужника и то под условом да порески поверилац буде желео да искористи могућност његовог стицања (уписом у регистар).⁵¹⁵

⁵¹³ Обезбеђивање сигурности за пореског повериоца се састоји, између осталог, и у стварању бољег положаја у односу на онај који би имао да се над пореским дужником отвори поступак стечаја. У случају стечаја, необезбеђени порески поверилац би био сврстан у други стечајни исплатни ред, док би обезбеђени порески поверилац имао разлучно право. Вид. А. Митровић, *Наплата пореза*, стр. 155. Истоветан је став српске судске праксе, вид. *Пресуда Привредног Апелационог суда, Пж. 2458/2010* од 8. јула 2010. године.

⁵¹⁴ ЗПППА, чл. 66.

⁵¹⁵ У овом случају постоји сличност између могућности стицања законског заложног права и института који постоји у англосаксонском правном подручју под називом *statutory right in rem* (*statutory lien*). *Statutory right in rem* постоји као својеврстан пандан привилегијама на броду у смислу обезбеђења пловидбених потраживања. Разлика је у томе што привилегије на броду обезбеђују тачно одређени круг пловидбених потраживања, а *statutory right in rem* обезбеђује сва остала пловидбена потраживања. Кључна разлика у односу на привилегије на броду се састоји у

У сваком случају, јасно је да се законско заложно право пореског повериоца никада не стиче истовремено са настанком пореске обавезе, којој је иначе акцесорно. Супротно, када су у питању привилегије на броду (свих врста), оне увек настају када настане потраживање чије намирење обезбеђују, тј. коме су акцесорне.

2.2.2. Време настанка средства обезбеђења

С обзиром да је време доспелости пореске обавезе ирелевантно за настанак законског заложног права по основу пореза, као битно за међусобни редослед намирења са привилегијама на броду сматраће се време настанка самог законског заложног права по основу пореза.⁵¹⁶ Временом настанка законског заложног права

томе да *statutory right in rem* своја обезбеђујућа дејства почиње да ствара тек покретањем поступка, односно захтевом за изрицање привремене мере заустављања брода. Све докле он нема никаквог обезбеђујућег дејства у смислу стварноправног права слеђења и права приоритета. То се најоверљивије показује на примеру продаје брода поводом кога је настало пловидбено потраживање, а које није обезбеђено привилегијом на броду, него *statutory right in rem*. Након продаје брод неће моћи да буде предмет *statutory right in rem*, с обзиром да је он сада у власништву другог лица, а не дужника пловидбеног потраживања поводом кога је ово средство обезбеђење и постојало. Идентична ситуација је са законским заложним право по основу доспелог, а неплаћеног пореза. Ако након доспелости порески обвезник буде располагао са одређеним предметима из своје имовине, онда законско заложно право неће моћи да се протегне на те отуђене предмете, јер они више нису у власништву пореског дужника. Супротно, да је порески поверилац установио (уписао) своје законско заложно права на предмету дужникове имовине пре него што га је дужник отуђио, онда би га оно пратило, сходно стварноправном дејству слеђења, ма у чије руке доспело. Да је било у питању потраживање које је обезбеђено привилегијама на броду, онда би било ирелевантно да ли је дужник располагао са бродом или не, с обзиром да привилегије прате брод, ма у чије руке прешао након њиховог установљавања. О сличностима и разликама привилегија на броду и *statutory right in rem* вид. Veronica Ruiz Abou-Nigm, *The Arrest of Ship in Private International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2011, стр. 81.

⁵¹⁶ Иначе, регистрација заложног права може да има два циља. Прво, да се тим путем обавесте сва заинтересована лица о установљеном заложном праву и, друго, да се тренутак регистрације узме као одређујући у погледу места у редоследу намирења из вредности конкретне ствари. Вид. D.C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, стр. 437. Чини се да се регистрацијом пореског заложног права постиже само други циљ (место у редоследу намирења), с обзиром да је ово право по самој

државе по основу пореза на имовини дужника сматра се *време уписа* овог права у одговарајући регистар. Са друге стране, временом настанка привилегија на броду сматра се настанак потраживања чије је намирење њима обезбеђено.

Поставља се питање да ли је временски критеријум примењив за међусобни редослед ових права.⁵¹⁷ Конкретно, да ли законско заложно право по основу пореза, које је уписано у *ранијем* тренутку, има предност у намирењу у односу на привилегију на броду која је стечена у *каснијем* тренутку.⁵¹⁸ Суштински проблем представља то што се на заложна права у питању примењују самостално различити критеријуми за одређивање предности у намирењу. Привилегије на броду се међусобно рангирају према критеријумима одређеним у закону, а којима време настанка није одређујући елемент. Наиме, привилегије на броду се међусобно рангирају на начин који је врло сличан стечајним редовима, јер је законом одређено неколико разреда (редова) привилегија између којих влада принцип *искључивости* у намирењу, а у оквиру којих влада принцип *сразмерности* (изузетак су привилегије по основу спасавања у оквиру којих се примењује правило „последњи у времену, јачи у праву“).⁵¹⁹

Са друге стране, за редослед намирења законског заложног права државе по основу пореза искључиво је битно време уписа овог права у одговарајући

природи јавно. Јавност овога права се састоји у томе што настаје на основу закона, а закон је сазнатљив сваком заинтересованом лицу.

⁵¹⁷ Постоје мишљења да ово питање не треба ни постављати, јер привилегије на броду имају предност у намирењу у односу на пореско заложно право без обзира на време свога настанка. То дугују посебности потраживања које обезбеђују и које је уско везано за брод и пловидбу. Вид. Paul E. Anderson, „Federal Tax Lien – Their Nature and Priority“, *California Law Review*, Vol. 41, 1953, стр. 267.

⁵¹⁸ Министарство финансија Република Србије је мишљења „да Пореска управа (репрезентујући интерес државе) нема привилегован положај у наплати пореза, али стиче приоритетно заложно право само у случају ако *пре осталих поверилаца* укњижи заложно право у корист државе у одговарајуће регистре“. Овде остаје нејасно да ли се „осталим“ повериоцима сматрају и имаоци привилегија, с обзиром да они не могу да своја права „укњиже“ у одговарајући регистар. Вид. Мишљење министарства финансија од 6.11.2008. године, доступно на адреси: <http://mfin.gov.rs/newsitem.php?id=4981>, 9.2.2015. године.

⁵¹⁹ За метод намирења у оквиру и између стечајних редова вид. Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, стр. 580.

регистар.⁵²⁰ Привилегије на броду се не уписују у регистар и овај критеријум не може да буде на њих примењив. Дакле, у питању су два правна режима која самостално постоје, не додирују се и не помињу један други. Може се рећи да је у питању и својеврсна правна празнина, јер не постоји никаква веза међу овим правним режимима. Штавише, оваква ситуација се може одредити и као сукоб закона, али не онакав какав постоји на међународном плану (који се изучава у оквиру науке Међународног приватног права), него сукоб закона различитих грана права. Сходно томе, потребно је пронаћи својеврсну „колизиону норму“ која би овај сукоб права решила. Има ли српско право колизиону норму овог типа? Чини се да је у изричитом смислу нема, али пошто суд мора да има решење за сваки случај пред њега изнесен (лат. *iura novit curia*), неопходно је изнаћи одређене критеријуме.

Пре свега, потребно је пронаћи решење за редослед намирења за ситуацију у којој је законско заложно право стечено (уписано) раније у односу на привилегију на броду (који је део имовине пореског дужника на коју се протеже законско заложно право по основу пореза). Изричито правило пореског закона је да се након установљавања законског заложног права по том основу пореском дужнику (обвезнику) забрањује да располаже са „предметима принудне наплате на којима је установљена залога“.⁵²¹ У том смислу могло би да се протумачи да је привилегија која је настала након уписа пореског заложног права, у ствари, последица располагања бродом, те ће се због тога намиривати тек после пореског заложног права. Но, да ли је, заиста, настанак привилегије на броду након уписа пореског заложног права последица чина располагања?

Располагање својинским правом подразумева његово отуђење и оптерећење за чије правно дејство је неопходна воља изражена у том смислу. Супротно, привилегије на броду настају без обзира на вољу страна у питању. Штавише, оне настају и противно вољи стране која је њима оптерећена, па и мимо његове воље (када су бродар и бродовласник различита лица). Због тога је дискутабилан овакав критеријум за одређивање међусобног редоследа намирења ових заложних права. Још више је проблематично што ово правило забрањује

⁵²⁰ А. Митровић, *Наплата пореза*, стр. 165.

⁵²¹ ЗПППА, чл. 88. ст. 1.

располагање залогом оптерећеним предметом (бродом). Овакво правило се чини бесмисленим, пре свега, зато што заложно право прозводи као своју последицу право слеђења, а која значи да ће се заложни поверилац моћи да намири из вредности, залогом оптерећене, ствари без обзира „у чијим рукама“ она завршила након установљавања конкретног заложног права на њој.⁵²² Но, без обзира на концептуалну грешку (која урушава концепт права слеђења као садржине заложног права), овај критеријум би, ипак, могао да се примени као одређујући за међусобни редослед намирења пореског заложног права и привилегија на броду. С обзиром да је могуће да се тренутак настанка привилегија на броду сасвим извесно утврди, као што је извесно утврдив тренутак уписа пореског заложног права, чини се да би *de lege ferenda* овакав критеријум било пожељно усвојити, јер, ако ништа друго, пружа барем правну извесност. Додуше, та правна извесност није ослоњена ни на шта друго осим на извесност у времену.⁵²³

На овај начин би могло да се дође до следећег закључка у погледу међусобног редоследа у намирењу привилегија на броду и пореског заложног права. Ако је пореско заложно право настало (уписано) пре настанка привилегије на броду, онда ће оно имати предност у намирењу. Супротно, ако је привилегија

⁵²² Располагање предметом заложног права упркос забрани располагања не би требало да има утицаја на стицање својинског права од стране трећег лица на конкретном предмету, и то било да је треће лице савесно или несавесно. Једина правна последица оваквог „забрањеног“ располагања би била вршење кривичног дела Угрожавање наплате пореза. Вид. ЗПППА, чл. 175.

⁵²³ Оваква тврдња (критика) се износи, пре свега, због *променљивости* временског критеријума као одређујућег за редослед намирења привилегија на броду, као и обавеза стечајне масе. Наиме, већ је поменуто да се обавезе стечајне масе намирују испред стечајних исплатних редова, јер су то обавезе које су настале након отварања стечајног поступка и на чији настанак није утицао стечајни *дужник*, већ стечајни *управник*. Дакле, у овом случају обавезе које су настале касније намирују се пре оних које су настале раније, што је слично ситуацији у погледу привилегија по основу више узастопних спасавања, где се касније настале привилегије намирују пре оних раније насталих. Разлог оваквом правом режиму налази у томе да су касније настала потраживања, у ствари, допринела очувању (увећању) вредности предмета из кога треба да се намире ранија потраживања, те су у том смислу каснија потраживања омогућила намирење ранијих. Дакле, променљивост временског критеријума се састоји у томе што се он у неким ситуацијама означава као след догађаја у реалном времену, а у другим обрнуто од тога.

на броду настала пре настанка (уписа) пореског заложног права, онда ће она имати предност у намирењу.

2.3. Критеријум конекситета

2.3.1. Појам

И поред једноставности и правне извесности коју временски критеријум пружа, чини се да постоје и други критеријуми који оправдано пружају предност једном или другом заложном праву. Један од њих је и критеријум конекситета. Он се односи на повезаност предмета потраживања (чинидбе по основу које оно постоји) и заложног права на одређеној ствари.

Привилегије на броду су везане за брод и само се из његове продајне вредности могу да намире, јер је потраживање чије намирење обезбеђују уско повезано са пловидбом брода. Оно може да буде повезано на начин да допринесе пловидби брода или, пак, да је услед пловидбе брода неко лице претрпело штету, па се потраживање односи на њену накнаду.⁵²⁴ Управо уска повезаност потраживања са бродом утиче на њихову предност у намирењу, јер су, са једне стране, допринела пловидби брода, а са друге привилегије које их обезбеђују се односе конкретно само на брод, а не и на другу имовину дужника. То чини привилегије на броду уским по обиму имовине на коју се односе, али снажним у погледу њиховог правног дејства. Премда се односе само на брод, оне заузврат имају предност у намирењу у односу на сва остала потраживања. Но, кључно је питање, имају ли предност у намирењу и у односу на пореско потраживање, односно на заложно право по том основу.

Порески поверилац, приликом поступка стицања пореског заложног права, има у виду целокупну имовину пореског дужника.⁵²⁵ Наравно, постоје изузећа у погледу тога која имовина је обухваћена принудном наплатом пореза, али у

⁵²⁴ Због једноставности приказа биће узета у обзир само потраживања која доприносе вредности брода и његовој пловидби (тзв. уговорне привилегије на броду).

⁵²⁵ Daniela Böning, *Grundpfandrechte in Deutschland und den USA*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2011, стр. 197.

сваком случају, то је сва уновчива имовина, а у оквиру ње је свакако и брод (наравно, под условом да га порески дужник има).⁵²⁶ Због тога се поставља следеће логичко питање. Треба ли порески поверилац (држава) да има предност у намирењу пореза у односу на привилегованог повериоца, а у погледу само дела имовине пореског дужника, односно брода?

Одговор би свакако требао да буде одричан из најмање два разлога. Прво, порески поверилац има на располагању читаву имовину пореског дужника на коју се простире његово заложно право и, сходно томе, има могућност избора на ком делу имовине (предмету) ће спровести принудну наплату (реализацијом заложног права). Друго, у погледу самог брода као дела имовине пореског дужника постоји конкуренција заложних права – пореског и привилегија. Док је прво опште и на брод се односи само као на део читаве имовине пореског дужника, дотле је друго конкретно и односи се само на брод. Штавише, не само да се односи само на брод, него је и потраживање чије се намирење обезбеђује залогом уско везано за брод. Супротно, пореско потраживање није уско везано за брод, него има основ у неком од законских разлога за одређивање пореске побавезе. Но, чак и да је пореско потраживање везано за брод, опет се законско заложно право (које би обезбеђивало намирење тог конкретног пореског потраживања) не би односило само на брод, него на целу имовину пореског дужника.

2.3.2. Обострани конекситет⁵²⁷

Као сликовит пример за наведену тврдњу, могао би да послужи порез на употребу пловила (тј. брода). Овај порез се плаћа приликом уписа брода у регистар, као и приликом сваког продужења важности бродског сведочанства. Критеријум за одређивање његове висине се састоји у снази погонског уређаја брода (киловати – KW), а не у носивости брода или, пак, у његовој тонажи,

⁵²⁶ ЗПППА, чл. 82; Ottmar Bühler, Georg Strickrodt, *Steuerrecht, I Allgemeines Steuerrecht*, 3. Auflage, Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden, 1960, стр. 576.

⁵²⁷ Обострани конекситет се односи на ситуацију када су оба законска заложна права везана за потраживање чије намирење обезбеђују.

односно моћи истискивања воде из лежишта.⁵²⁸ Ако би брод за који није плаћен порез по овом основу, ипак, ушао у пловидбу и том приликом се оптеретио привилегијама (било уговорним, било вануговорним), питање је које би законско заложно право имало предност у намирењу. Да ли пореско (заложно право) које је стечено раније или привилеговано које је стечено касније? При том, неопходно је имати у виду да су оба права, у овом случају, уско везана за брод (конексна).⁵²⁹

У овом случају, сукобљавају се два законска заложна права, код којих је у оба случају присутан конекситет са потраживањем чије намирење обезбеђују. Дакле, критеријум конекситета на основу кога би једно заложно право (конексно) требало да има предност у односу на друго заложно право (неконексно) овде није примењив, јер га имају оба заложна права. Остаје отворено питање да ли је у оваквим случајевима примењив временски критеријум и у ком режиму – да ли директног рачунања времена или обрнуто временском следу догађаја (какав је присутан код привилегија спасавања). Чини се да би временски критеријум требало да буде последња опција коју би на овакав сукоб заложних права требало применити. Ову опцију би, ипак на крају, требало применити, ако се не би пронашао основ за примену неког другог критеријума, ако ни због чега другога, а оно због какве такве правне извесности коју он пружа. Међутим, постоје разлози пре овог критеријума, који указују на важност једног или другог заложног права и сходно томе на предност у намирењу.

Пре свега, како је и раније напоменуто, потраживање које је обезбеђено привилегијама на броду, у принципу, доприноси успешном окончању пловидбеног подухвата (наравно, ако се изузму вануговорне привилегије). Тиме се указује на економски допринос ових потраживања, односно на увећање вредности коју броду као таквом дају. Супротно, пореско потраживање иза себе нема никакву претходну чинидбу пореског повериоца, тј. оно је продукт

⁵²⁸ Закон о порезима на употребу, држање и ношење добара (*Службени гласник РС*, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 132/04 - др. пропис, 112/05 - др. пропис, 114/06 - др. пропис, 118/07 - др. пропис, 114/08 - др. пропис, 31/09, 106/09 - др. пропис, 95/10 - др. пропис, 101/10, 24/11, 100/11 - др. пропис, 120/12 - др. пропис, 113/13 - др. пропис, 68/14 - др. закон), чл. 13. и 15.

⁵²⁹ Опет, разлика је у томе да је привилеговано потраживање допринело броду и његовој пловидби, док пореско, иако уско везано за брод, као и сваки порез јесте обавеза без контрачинидбе порезника.

једностране облигације у којој је држава поверилац а правни субјект на њеној територији дужник.⁵³⁰ Овакав однос остаје и у ситуацији када се дугује порез на употребу пловила. Иако је ово потраживање и његово пратеће заложно право конексно са предметом залогe, ипак је ово потраживање „празно“, јер не садржи у себи чинидбу, какву, иначе, садржи привилеговано потраживање. Због тога би требало дати предност привилегованом потраживању, односно привилегији на броду у случају да постоји конкурентност са пореским заложним правом по овом основу.

Са друге стране, сматра се да је чинидба иза које стоји потраживање пореског повериоца апстрактнија и свеобухватнија у односу на ону из привилегованог потраживања. Даље, сматра се да држава својом организацијом омогућава стицање свих других права у оквиру њеног правног поретка, односно да је она предуслов читавог правног система.⁵³¹ Због тога је оправдано трошкове њеног функционисања намиривати пре свих осталих приватних поверилаца.⁵³² Такође, предвидљивост настанка обавезе плаћања пореза је већа него код привилегија на броду, иако су оба права законска заложна права.⁵³³ Настанак пореске обавезе је, заправо редовна појава за разлику од свих привилегованих

⁵³⁰ William T. Plumb, „Federal Tax Liens: Proposed Revision of Law“, *American Bar Association Journal*, Vol. 45, 1959, стр. 351.

⁵³¹ Штавише, постоје мишљења према којима би пореско заложно право требало да ужива предност у намирењу у односу на потраживања свих приватних поверилаца, јер би оно могло да се поистовети са трошковима продаје ствари (који се, иначе, увек намирују пре потраживања обезбеђених поверилаца) у смислу института који доприноси користи свим повериоцима. Вид. Samuel J. Mckim, „Taxation – Federal Tax Liens – Priority of Senior Federal Lien over Local Tax Lien in Mortgage Foreclosure“, *Michigan Law Review*, Vol. 61, 1963, стр. 1588.

⁵³² Постоје становишта према којима се сматра да је она *правласник* свега на њеној територији и да је, у ствари, уступак њеног суверенитета могућност да правни субјекти са њене територије имају право својине и друга стварна права. Вид. „Tax Liens and the Rights of Third Persons“, *Harvard law Review*, Vol. 54, бр. 1/1940, стр. 113, доступно на адреси: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1333361?sid=21105861008793&uid=4&uid=2&uid=3738928>, 14.2.2015. године.

⁵³³ Постоје мишљења да и поред знатне предвидљивости пореске обавезе, њено заложно право да би имало дејство *ergo omnes*, ипак, мора да буде уписано у јавни регистар доступан свим заинтересованим лицима. Вид. D. Böning, *Grundpfandrechte in Deutschland und den USA*, стр. 198.

потраживања (са изузетком зарада помораца) који су, ипак, изузетна појава.⁵³⁴ Због те редовности и очекиваности настанка пореске обавезе и њеног пратећег заложног права требало би закључити да би она, услед своје познатости најширем кругу субјеката (а посебно након регистрације), требала да има предност у намирењу у односу на привилегије на броду.

Имајући у виду разлоге који оправдавају предност и једног и другог законског заложног права, чини се да решење треба тражити на практичном плану, односно у самом привредном животу. Наиме, ако би се дала предност у намирењу пореском заложном праву у односу на привилегије на броду (и хипотеке), тиме би се привилеговани и хипотекарни повериоци обесхрабрили да дају краткорочне (привилегије на броду) и дугорочне (хипотеке) кредите у поморској привреди.⁵³⁵ Због тога, законодавци, али и судска пракса у земљама где је то могуће, треба да прате „расположење“ привреде, тј. поморске привреде и зависно од тога да ли претежу економски или државотворни интереси дају и предност у намирењу привилегијама на броду или пореском заложном праву.

2.4. Закључно разматрање

Имајући у виду наведене разлоге који дају предност у намирењу било једном, било другом заложном праву, уочљиво је да су они убедљиви у свом правном окружењу (правном пропису у коме су регулисани) и да се, при том, друга заложна права (која се намирују иза њих) не наводе појединачно, него у општем појму. Због тога је било тешко одредити се да ли привилегије на броду (без обзира на време свог настанка) имају предност у намирењу у односу на пореско заложно право. Чини се да би одговор, ипак, требао да буде потврдан из два разлога. Први је привредне (економске) природе, јер би се тако поморска привреда подстакла да и даље даје краткорочне и дугорочне кредите бродарима (бродовласницима), све због извесног положаја у намирењу за случај њиховог невраћања на време. Други разлог је конексне природе који упућује да је

⁵³⁴ „Tax Liens and the Rights of Third Persons“, *Harvard law Review*, Vol. 54, бр. 1/1940, стр. 116.

⁵³⁵ D. Mass, „Taxatation – Lien and Priority – Maritime Liens and Preferred Ship Mortgages Held Prior to Federal Tax Liens“, *Harvard Law Review*, Vol. 73, 1959, стр. 424.

привилегија везана више за брод, него што је то пореско заложно право. Она је „везанија“ за брод из два разлога.

Прво, само потраживање (прецизније, чинидба коју представља) је пловидбене природе и, у принципу, доприноси конкретном пловидбеном подухвату или, евентуално, одређени субјект трпи штету из пловидбеног подухвата (вануговорне привилегије на броду). Но, у сваком случају, степен везаности за пловидбени подухват, односно за брод као централни елемент тог подухвата је очигледан (било да се чини корист, било да се трпи штета).

Друго, привилегија на броду представља истинско право на ствари, јер се иницијално везује за брод, а тек потом, као последица тога, везује се и за његовог власника. Супротно, пореско потраживање се иницијално везује за пореског обвезника, а тек доцније, када се установи пореско заложно право, за предмете из његове имовине *које је имао у тренутку установљавања конкретног заложног права*. Посматрајући на овај начин привилегије на броду, јасно је да оне доводе до персонификације брода и да, управо, то представља разлику и у односу на класична заложна права. Због уске везаности за брод, а не толико и за другу имовину бродовласника (бродара), привилегије треба да имају предност у намирењу из продајне вредности брода ако она није довољна за намирење свих потраживања путем њега обезбеђених. Дакле, може се закључити да привилегије оптерећују брод, док пореско потраживање (и, њему пратеће, пореско заложно право) оптерећује имовину пореског обвезника као такву. Зато није оправдано да пореско заложно право има предност у намирењу из продајне вредности брода (а у односу на привилегије), јер се оно на брод, тек, између осталог (тј. остале имовине) односи.

ПРАВНА ПРИРОДА ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

1. Уводно разматрање

Основни циљ разматрања теме правне природе привилегија на броду је да се утврди каква су то права, односно којој широј скупини припадају. При том, утврђујући карактер овог права доћи ће се и до одређених закључака који имају последице и по правни статус брода. Иако постоји више теорија које објашњавају правну природу привилегија на броду, овде ће тежиште разматрања бити на теорији персонификације и процесној теорији, с обзиром да су оне најзаступљеније и оставиле су највећи траг у објашњавању ове врсте права. Уз то, привилегије ће се посматрати и из угла заложног права, те права првенственог намирења.

2. Теорија персонификације брода

2.1. Појам

Теорија персонификације брода за свој циљ има да покаже да је брод субјект права, односно да, као такав, може да буде носилац права и обавеза, да буде тужен и да се у његово име тужи.⁵³⁶ Сматрајући једну ствар субјектом права

⁵³⁶ Израз персонификација брода ће се паралелно користити са изразом субјективизација. Иако оба израза иду ка истом циљу, њихова основа је различита. Док је персонификација давање особина живих бића (неживим) предметима, дотле је субјективизација давање својства правне личности, субјекта у праву одређеној ствари. Штавише, можда би прикладан израз био и „персонализација“ брода. У сваком случају, оба израза потичу од латинске речи *personae* која је означавала маску коју су у Старом веку носили глумци у позоришту, а кроз коју су се испуштали различити звукови, зависно од улоге која се играла. Управо то указује на етимологију ове речи, јер *per sonare* је означавало испуштање одређеног звука који је означавао одређени лик у представи. Детаљније

у 21. веку, прилично је невероватан, па и сулуд став. Међутим, у погледу брода, чини се да има основа сматрати га субјектом права или, пак, стварју са одређеним елементима субјективитета. Теорија персонификације брода се користи како би се објаснила правна природа привилегија на броду или, обрнуто посматрано, установа привилегија на броду, управо, доводи до његове персонификације.

Привилегије оптерећују брод, везујући се за њега, пратећи га где год пловио све док не престану. Дакле, сматра се да се привилегије као право не везују за бродовласника, нити за бродара као носиоца пловидбеног подухвата, него се везују за сам брод. Објашњење оваквом приступу се налази у томе да се у пловидби брод правно осамостаљује од оних који имају одређене претензије на њему попут бродара и бродовласника. Разлога правног осамостаљивања брода је, свакако, више, али је свима њима заједничко да је брод својом (великом) имовинском вредношћу подобан да „намирује“ (односно да се из његове вредности намирују) обавезе које су настале током његове пловидбе.

Историјски посматрано брод је сматран субјектом права из разлога тзв. освете за штету која је његовом употребом проузрокована. Временом, овакав талионски, примитивни принцип поистовећивања ствари са личношћу, прелази у одштетни принцип по коме се броду дају својства личности само зато да би се од „њега“ могла да тражи накнада штете, јер од лица које „њиме“ влада не може.⁵³⁷ Немогућност налажења одговорног лица за штету проузроковану употребом брода била је условљена, пре свега, околностима тога доба. Приликом пловидбе брод је удаљен од своје матичне луке и сходно томе од свога власника, па је практично у то време било неизводљиво да се од њега тражи испуњење обавеза које су настале услед пловидбе брода. Дакле, препрека „иностраниности“, тј. удаљености седишта бродовласника (бродара) била је један од разлога што су се потраживања настала у пловидби, као и привилегије поводом њих везивале све више за брод, а све мање за бродара. Ово је био разлог који је погодовао повериоцима, јер им је скраћивао пут остварења права. Са друге стране, самом

доступно на адреси: <http://www.hannaharendtcenter.org/?p=5305>, последњи приступ 14. маја 2015. године.

⁵³⁷ Neil Hutton, „The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and the Action In Rem“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 28, 2003, стр. 92. и даље.

бродару, као носиоцу пловидбеног подухвата је било лакше да се брод сматра субјектом права, односно да све обавезе падну на „њега“, јер је тиме истовремено штитио себе од надокнађивања превеликих штета.⁵³⁸

2.2. (Не)везаност за одговорност бродовласника

Привилегија на броду је, строго правно посматрано, својеврсно средство обезбеђења намирења пловидбеног потраживања. Оно је настало током пловидбе брода и његов дужник је носилац пловидбеног подухвата, тј. бродар. Ако су бродар и бродовласник различита лица, онда се у таквим случајевима говори да је кривица бродовласника небитна за настанак привилегија на броду, односно да он тада не одговара облигационоправно, него стварноправно.⁵³⁹ Међутим, да ли су привилегије, односно њихов настанак и опстанак, неодвојиво везане за кривицу, тј. личноправну одговорност бродара као носиоца пловидбеног подухвата. Прецизније, да ли је могућ настанак привилегије на броду ако нема личне одговорности носиоца пловидбеног подухвата. Класичан пример оваквог постојања привилегија на броду могла би да буде установа наутичке грешке.⁵⁴⁰

⁵³⁸ Овде се, практично, виде почеци установе абандона, односно данашњег глобалног ограничења одговорности.

⁵³⁹ Бродовласнику се, ипак, може ставити на терет (у кривицу) да је могао да предвиди настанак привилегија, јер су оне предвиђене у самом закону, а везују се за пловидбу у којој ће брод свакако бити, а то је очигледно да када је закључен уговор о закупу брода.

⁵⁴⁰ У савременом праву, наутичка грешка као установа губи на важности и тенденција је њено уклањање из правних система. Разлог томе је што у време настанка ове установе нису постојала комуникацијска средства која би бродару омогућила непосредно давање упутстава (и уједно контролу) заповеднику и члановима посаде. Са другом половином 20. века и техничком револуцијом разлог за постојање ове установе је изгубљен, те и тиме и сама потреба за њом. Слично размишљање би могло да послужи и оправдању персонификације брода. Она је оправдана и брод јесте субјект права, јер када је у пловидби бродар нема могућност његове контроле. Због тога брод се осамостаљује, постајући правна личност и „одговарајући“ својом вредношћу за обавезе које су настале у току пловидбе. Међутим, развојем телекомуникационих средстава бродар стиче могућност контроле брода у пловидби, те би по том основу требала да се губи и аргументација у прилог персонификације брода. Из истог разлога су укинуте и привилегије по

При том, разматрање као и донесени закључци о односу наутичке грешке и привилегија на броду су ограниченог домашаја, с обзиром да се она односи само на ослобођење од уговорне одговорности бродара, и то, најчешће, према имаоцима интереса на терету који се превози. Ова лица имају привилегију на броду према српском пловидбеном праву, као и према конвенцији која је регулисала привилегије на броду из 1926. године, али не и према истоврсним конвенцијама из 1967 и 1993. године, те по међународним правилима која се односе на бродове унутрашње пловидбе.⁵⁴¹ Чини се оправданим разматрати однос ове две установе из разлога што је то у српском праву, као и по правима које следе Конвенцију из 1926. године и даље важеће решење, без обзира што је оно примењиво само на једну врсту привилегија на броду.

Применом установе наутичке грешке бродар, као носилац пловидбеног подухвата, се ослобађа одговорности за обавезе које су настале у току пловидбе, а чији је извор у наутичкој грешки, односно у погрешном управљању бродом од стране заповедника или чланова посаде. Зато се и поставља питање да ли ће привилегије оптеретити конкретни брод, и у случају да нема личне одговорности бродара. Потврдним одговором би се уједно потврдила теорија о персонификацији брода, по којој брод када се отисне у пловидбу стиче самостални субјективитет одвојен од његовог власника и бродара.

Супротно, ако привилегије на броду не би настајале услед наутичке грешке и, уједно, неодговорности бродара (чиме би се урушавала теорија персонификације), онда би могло да се постави питање да ли би у таквој ситуацији било места сестринској одговорности. Сестринска одговорност би се односила на заповедника и чланове посаде, односно на њихове бродове, под условом, да их имају. Како услед наутичке грешке бродар не би одговарао, одговорношћу би се оптеретио заповедник или чланови посаде који су стварно

основу пружених услуга поправке и снабдевања брода у иностранству. Међутим, упркос насталим променама у техници, америчко право је остало привржено теорији персонификације брода, али и привилегијама по основу поправке и снабдевања брода. Вид. R. Force, *Transport Law in USA*, стр. 68.

⁵⁴¹ Упор. ЗПУП, чл. 252. ст. 1. тач. 4. и Конвенција 1926, чл. 2. ст. 1. тач. 4. са Конвенција 1967, чл. 4, Конвенција 1993, чл. 4. и Протокол I о стварним правима на броду уз Конвенцију о регистрацији бродова унутрашње пловидбе 1965, чл. 11.

управљали бродом.⁵⁴² Овакво правило би могло да се примени само у случају кривице (одговорности) тачно одређеног лица (заповедника брода или члана посаде), јер би у супротном довело до правне несигурности. Наиме, када би постојала подељена одговорност заповедника и чланова посаде (под условом да сви имају своје бродове), тада би сестринска одговорност довела до правне несигурности и успоравања правног промета зато што би се правно оптеретило више бродова, а поводом само једне пловидбе.

Чини се да би за напред уочену дилему као решење могло да послужи српско пловидбено право које у погледу пловидбених потраживања као таквих разликује стварноправну и облигационоправну одговорност. Стварноправна одговорност постоји само када привилегије оптерећују брод и тада се њима обезбеђена потраживања могу намирити само из вредности конкретног (привилегијама оптерећеног) брода. Облигационоправна одговорност постоји у погледу свих осталих пловидбених потраживања. У погледу њих може се зауставити брод поводом чије пловидбе су и настала, али и било који други брод у власништву „личних“ дужника ималаца ових потраживања. Тиме се долази до закључка да је сестринска одговорност у српском праву, практично, примењива само на тзв. остала пловидбена потраживања, али не и привилегована. Објашњење је једноставно – привилегије на броду доприносе његовој субјективизацији односећи се само на њега, за разлику од потраживања које је њима обезбеђено и које се односи на носиоца пловидбеног подухвата. Супротно, тзв. остала потраживања се, пре свега, односе на носиоца пловидбеног подухвата, а на конкретни брод (поводом чије пловидбе су настала) не односе се директно, него само као на део имовине личног дужника. У том смислу (а у вези са сестринском одговорношћу), могуће је конкретно потраживање намирити и из других бродова у власништву личног дужника, али и било ког другог дела његове имовине.

Из наведеног разматрања следи закључак да када би привилегије опстајале и поред неодговорности бродара (услед наутичке грешке), долазило би до персонификације брода или, барем, до појачавања елемената субјективитета на

⁵⁴² Међутим, правац оваквом размишљању се може чинити веома неутемељеним, јер, у принципу, правно лице одговара за поступке својих запослених, осим ако њихово понашање, које је проузроковало штету, није предузето са намером да се она и догоди. Вид. ЗОО, чл. 170-172.

броду. Са друге стране, када би услед наутичке грешке и неодговорности бродара привилегије нестајале, тада би се брод посматрао као објект права, односно само као један део имовине дужника из кога се може намирити пловидбено потраживање. У прилог последњем, могуће би било применити и установу сестринске одговорности.

2.3. Персонификација брода и компанијскоправна одговорност

На први поглед, чини се да је врло тешко успоставити везу између одговорности компаније (привредног друштва) и персонификације брода. Међутим, ако се пажљивије погледа, везе између ова два института су више него дубоке. У прошлости се брод посматрао као својеврсна претеча привредног друштва заснованог на удружењу капитала и распршивању ризика.⁵⁴³ Наиме, брод је био средиште интереса више различитих улагача који су ризик свог пословног подухвата желели да ограниче само на уложено. У том смислу, они су заједничким средствима (економија обима) улагали у куповину брода са којим се, најчешће пловило из европских земаља у далекоисточне земље, како би се роба из њих куповала по знатно нижим ценама, у односу на оне по којима би се продавала у европским земљама. Како би се одредио учинак успеха (неуспеха) у оваквом пословном подухвату, брод је био дељен на тзв. карате, а његови власници (било их је, наравно, више) називали су се *каратисти* чиме су се означавали као лица која имају „удео“ у броду (сувласништво).⁵⁴⁴ Суштина пословања оваквог „привредног друштва“ је била у томе да би његови чланови делили добит према броју карата који су имали, а за губитке не би одговарали, јер би се у случају губитака брод субјективизовао и бивао препуштан повериоцима као главни

⁵⁴³ За историјски приказ настанка друштава капитала преко брода вид. L.C.V. Gower, D.D. Prentice, B.G. Pette, *Gower's Principles of Modern Company Law*, Sweet & Maxwell, London, 1992, стр. 21.

⁵⁴⁴ Управо, удео који је компанијскоправни појам и сувласнички удео који је стварноправни појам на овом месту се сусрећу и од тада почињу да се удаљавају једно од другог идући сваки путањом матичне гране права којој припада.

дужник.⁵⁴⁵ Међутим, баш због спорности оваквог објашњења сношења губитака пословног подухвата се и успоставља, у наслову изражена, веза између персонификације брода и компанијскоправне одговорности. Кључно питање у погледу сношења губитака је било да ли се на тај начин брод субјективизује или остаје и даље објект права, само што тада бива уочљив, јер представља једину имовину привредног друштва.

Посматрано из угла привилегија на броду, односно стварноправног захтева према броду не треба промаштити суштину у вези са односом института компанијскоправне одговорности и персонификације брода. Потребно је разликовати одговорност брода као такву (персонификација брода) и компанијскоправну одговорност привредног субјекта чију имовину чини само један брод. У првом случају, брод је субјект права, односно носилац одговорности, док је у другом случају компанија субјект права, а брод представља само њену имовину, која је, додуше, у овом случају, практично, сведена само на њега и из које ће се намирити „компанијини“ повериоци, а не повериоци брода. Оваквом поређењу је, управо, циљ да се утврди да ли поводом привилегија на броду одговара брод као такав (чиме га оне чине субјектом права) или одговара власник брода (компанија), а брод служи само као крајње средство из кога ће се намирити бродовласнички повериоци.

Одговор на ово питање би могао да се нађе у примени две установе које се примењују, управо, онда када се привилегије на броду као институт не могу применити. Једна потиче из поморског права (тзв. сестринска одговорност), а друга из компанијског (тзв. пробијање правне личности).⁵⁴⁶ Заједничко им је то

⁵⁴⁵ За историјски приказ дељења брода на „карате“ више података доступно на адреси: http://www.lr.org/en/images/213-35653_25-64-shares.pdf, 4.2.2015. године. За савремени приказ овакве поделе брода више података доступно на: [http://www.dttas.ie/sites/default/files/corporate/Merchant%20Shipping%20\(Registration%20of%20Ships\)%20Bill%202013%20Explanatory%20Memo%20as%20published%2023%2012%202013.pdf](http://www.dttas.ie/sites/default/files/corporate/Merchant%20Shipping%20(Registration%20of%20Ships)%20Bill%202013%20Explanatory%20Memo%20as%20published%2023%2012%202013.pdf), 4.2.2015. године.

⁵⁴⁶ О пробијању правне личности вид. L.C.B. Gower, D.D. Prentice, B.G. Pette, *Gower's Principles of Modern Company Law*, стр. 108. и даље; М. Васиљевић, *Компанијско право*, стр. 66. и даље. Међутим, постоје оправдана схватања о примени установе пробијања правне личности у поморској индустрији, а посебно на једночлана привредна друштва чију имовину чини само један

што се њиховом применом брод не сматра субјектом права, чиме се могућност да он постане субјект права своди само на ситуацију када постоје привилегије на броду.

Сестринска одговорност (енг. *sistership liability*) настаје онда када сам брод поводом чије пловидбе је настало потраживање не може да „одговара“, односно да се из његове вредности намири односно потраживање.⁵⁴⁷ Тада ће „одговарати“ други брод у власништву лица које је власник и првог брода.⁵⁴⁸ Сестринска одговорност представља одступање од класичне персонификације брода и приближавање личној одговорности носиоца подухвата за обавезе које су настале приликом привредно-пловидбеног искоришћавања једног од бродова. У том случају, ако се од брода штетника (односно брода корисника услуга) не може добити противчинидба, онда се прелази на други брод у власништву лица које је било носилац пловидбеног подухвата у вези са иницијалним бродом. Суштина је у томе да поверилац плени (принудним путем зауставља) сестрински брод који му је у домањају, за разлику од одговорног брода који му је ван домањаја. У сваком случају, ово је потврда става да у оваквом случају одговара носилац пловидбеног подухвата, а не сам брод, иако би назив сестринска одговорност брода могао да укаже, управо, на супротно.

Са друге стране, пробијање правне личности (енг. *lifting the veil*) у поморској привреди се дешава најчешће када постоји привредно друштво које у имовини има само један брод (енг. *single ship company*) и када се, сходно томе, не може применити установа сестринске одговорности, јер „сестринског“ брода нема.⁵⁴⁹ Међутим, само се на први поглед чини да се у случају *single ship company*

брод. Вид. Јасенко Марин, „Пробој правне особности у поморском праву“, *Поморско поредбено право*, бр. 155/2001, стр. 83. и даље.

⁵⁴⁷ За примену ове установе је неопходно, дакле, да су потраживања настала у пловидби. Вид. Jost Kienzle, „Arrest in Seeschiffe“, у: Rainer Lagoni, Marian Paschke (Hrsg), *Seehandelsrecht und Seerecht*, Festschrift für Rolf Herber zum 70. Geburtstag, Lit, Hamurg, 1999, стр. 76.

⁵⁴⁸ К. Ramming, „Der Arrest von Schiffen“, стр. 179.

⁵⁴⁹ Потребно је направити разлику између *single ship company*, тј. компаније која за једину имовину има брод и компаније која за једину имовину има било коју другу ствар, а да није брод (на пример, фабрику, постројење или неку машину – енгл. *single asset company*). Разлика се састоји у томе што је брод фактички покретна ствар (иако је правно непокретна) и то у правом смислу речи покретна

не би могла да примени установа сестринске одговорности. Наиме, за примену ове установе је довољно да постоји и тзв. фактичко, а не и правно власништво над бродом (енг. *beneficial ownership*), односно могућност да се повериоци једног брода намире из вредности другог, који није у очигледном (правном) власништву лица које је носилац пловидбеног подухвата, али се његов својински интерес може недвосмислено утврдити. Пример за то је следећи. Лице А је основало лице Б чија се имовина састоји само од брода 1. Међутим, лице А поред 100% удела у лицу Б има исти такав (или мањи, само је питање колико, на пример, 75%, 51%, 25% до нивоа док може да изврши контролу управљања) удео у лицу В чија се имовина састоји, такође, од једног брода – брода 2.⁵⁵⁰ Ако би лице Б пало под стечај или би његов брод као једина имовина био уништен, поставља се питање како би се његови повериоци могли да заштите, односно да се намире из

ствар, с обзиром на невезаност за једно место налажења. Повериоци *single ship company* су у много тежем положају у односу на повериоце класичне *single asset company* (којој брод није имовина), с обзиром да је могућност намирења из вредности имовине прве компаније мања услед покретљивости брода, односно његове пловидбе. Зато се сматрало да брод испловљавањем из регистарске луке и седишта свог власника стиче самостални субјективитет, јер је у иностраној луци велика практична разлика између пасивне легитимације брода и његовог власника (привредног друштва). Вид. Alex T. Howard, „Personification of the Vessel: Fact or Fiction“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 21, бр. 3/1990, стр. 323. Наиме, повериоцима је лакше да „туже“ брод него његовог власника, јер тиме скраћују себи пут намирења, тако што се пасивно легитимисани субјект изједначава са својом имовином. Иначе, случај овакве субјективизације брода је веома занимљив и зато што се уз помоћ само једног брода стварају три субјекта права. На пример, физичко лице А оснује, као једини власник, привредни субјект Б, а Б има за своју једину имовину брод В. Ако би се броду В, његовим испловљавањем дала својства правног субјекта, онда би у правном промету постојала три правна субјекта, иако реално посматрано постоји само један, а то је физичко лице А, које има „у својини“ и Б и В. Вид. Dimitrios Ph. Christodoulou, *The Single Ship Company – The Legal Consequences from Its Use and the Protection of Its Creditors*, Hellenic Institute of International and Foreign Law, Athens, 2000, стр. 3. и даље. Брод би требало сматрати субјектом права у циљу заштите поверилаца, управо, у ситуацијама када би било бродовласник (тј. *single ship company*), било власник и оснивач саме *single ship company* „пали“ под стечај. О опасностима у које повериоци компаније долазе у случају њеног стечаја вид. Thomas Bachner, *Creditor Protection in Private Companies: Anglo-German Perspectives for a European Legal Discourse*, Cambridge University Press, 2009, Cambridge, стр. 7. и 43.

⁵⁵⁰ У примеру се узимају две *single ship company* како би се што јасније уочила природа разматраних института.

вредности брода 2 који није у власништву лица Б. Два су начина доласка до брода 2. Први је преко установе сестринске одговорности која се може користити само у случајевима пловидбених потраживања што указује на неопходност конекситета врсте потраживања са могућношћу коришћења ове установе.⁵⁵¹ Други је путем пробијања правне личности лица Б и долажења до лица А и његове имовине (брода 2) у лицу В.

Иако се у оба случаја долази до брода 2, разлика међу овим начинима је, ипак, уочљива. Наиме, сестринском одговорношћу могу да се користе само имаоци пловидбених потраживања, док се установом пробијања правне личности могу да користе било који повериоци. Имајући у виду ограничену могућност примене установе сестринске одговорности потребно је њено коришћење охрабрити путем давања предности у намирењу пловидбених поверилаца у односу на класичне повериоце. Она би нарочито долазила до изражаја када би различите врсте поверилаца, а преко односне две установе истовремено долазиле до брода 2.

2.4. Недостатност и недоследност теорије персонификације

Теорија персонификације указује да брод стиче правни субјективитет тренутком уласка у пловидбу, а да привилегије на броду представљају најбољи доказ да је брод субјект права. Привилегије на броду обезбеђују законом одабрана потраживања настала у вези са пловидбом брода. Њихов извор је или у доприносу броду и његовој пловидби или у штетном догађају који је изазван употребом брода и за који се брод „окривљује“. Управо уска везаност престације из привилегованог потраживања и брода оправдава персонификацију брода. Међутим, ова теорија је, као и сам концепт привилегија на броду, недоследна, па и недостатна. Наиме, привилегије не могу да се вежу за брод у државној припадности, као ни за украдени брод.

⁵⁵¹ Наравно, сестринска одговорност је у овом случају могућа зато што је лице А стварни власник и брода 1 и брода 2, иако оба припадају различитим правним субјектима (лице Б и В), а у којима контролу одлучивања врши лице А.

Привилегије на броду не могу да оптерете јавни брод који се користи у јавне, непривредне сврхе.⁵⁵² Разлог оваквом правилу је садржан у мишљењу да држава као таква не може да буде део приватног промета, својинских и облигационих односа, јер је, управо, она та која својим суверенитетом постоји пре самог правног поретка.⁵⁵³ Међутим, чини се да разлог није толико убедљив када су у питању привилегије на броду. Наиме, оне служе као својеврсно обезбеђујуће средство за случај да носилац пловидбеног подухвата не испуни своју обавезу насталу у пловидби брода. Истовремено, снага њиховог везивања за брод је таквог интензитета да му дају субјективитет или, барем, елементе сличне правном субјективитету. Но, у погледу јавног брода то није потребно, јер се његов власник (држава) чини солвентним у толикој мери да би то, можда, требало сматрати да је поверилац обезбеђенији том чињеницом, него самом привилегијом на броду. Чини се да овакво утемељење поменутог правила није тачно, пре свега, из разлога што је имаоцима пловидбених потраживања знатно ближи и приступачнији брод, него сама држава као његов власник. Приступачност се објашњава тиме што је брод непрестано у пловидби и то најчешће ван подручја суверенитета државе чије је власништво, што га чини подобним за извршење привремене мере заустављања.⁵⁵⁴

⁵⁵² Супротно, јавни брод који се користи у привредне сврхе би могао да буде оптерећен привилегијама на броду. Motoo Ogiso, *Second report on jurisdictional immunities of States and their property*, доступно на адреси: http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_422.pdf, 27.2.2015. године, стр. 62; Конвенција 1993, чл. 13. ст. 2.

⁵⁵³ Austin Tappan Wright, „Government Ownership and the Maritime Lien“, *California Law Review*, Vol. 7/1919, стр. 245. и даље.

⁵⁵⁴ Поставља се питање правног режима привилегија на броду, као и самог брода када он прелази из јавног у приватно власништво и обрнуто. Да ли ће опстати привилегије на броду које су стечене за време док је био у приватном власништву, а након преласка у јавно власништво? Одговор се чини негативним, јер чињеница државне својине на броду чини брод неподобним за принудно извршење приватног имовинског потраживања. Вид. G. Price, *The Law of Maritime Liens*, 130. Могло би се говорити само о својеврсном „васкрснућу“ привилегија на броду када би се он након неког времена вратио у приватно власништво. Питање је само колико би могао највише да износи период у коме би било могуће овакво „васкрсавање“ привилегија на броду. Наравно, он је одредио спрам правне сигурности.

Са друге стране, привилегије не могу да оптерете брод који је неовлашћено изашао из државине његовог власника.⁵⁵⁵ Овакво правило иде у прилог заштити интереса бродовласника, а против интереса могућих привилегованих поверилаца и сигурности правног промета. Међутим, ако се броду призна субјективитет након уласка у пловидбу, овакво правило се чини бесмисленим, јер је он постао субјект права и ирелевантно је слагање или неслагање са тим његовог власника. Додуше, субјективитет брода који стиче уласком у пловидбу могао би према свом основу на два начина да се посматра. Као оригинарни и као деривативни субјективитет.⁵⁵⁶ Ако би брод имао оригинарни субјективитет, онда би привилегије могле да оптерете и јавни и украдени брод, с обзиром да се оне не би односиле на државу као власника, нити на власника коме је брод противправно одузет. Супротно, ако би брод имао деривативни субјективитет, то би значило да га он извлачи из субјективитета свог власника. Пошто држава као таква не може бити дужник пловидбено-привредног потраживања, као ни власник коме је брод противправно одузет, онда ни сам брод не би могао да има субјективитет. Прецизније, такав субјективитет би био иницијално урушен, јер лица на чију „личност“ би требао да се ослони не би имала пасивну (процесну) легитимацију, тј. не би могла да одговарају за обавезе.

У вези са деривативним начином стицања субјективитета, тј. са овлашћеношћу да се има субјективитет може се повезати у највећој мери прихваћена правна природа привилегија на броду као законског заложног права. У великој већини правних система привилегије се схватају као законска заложна права, на шта упућује и сам израз коришћен у законодавствима која регулишу ову

⁵⁵⁵ G. Price, *The Law of Maritime Liens*, 132. Привилегије, свакако, могу да настану на броду који искоришћава лице које није његов власник, под условом да је то лице овлашћено на такво коришћење. Вид. ЗПУП, чл. 270. Ипак, привилегије би могле да настану на украденом броду, ако би имао привилегија био савестан, тј. ако не би знао за неовлашћено одузимање државине од бродовласника. Ово правило се чини исправним, јер се штити сигурност и поверење у правни промет, а наспрам својинских интереса бродовласника. Тиме се, донекле, даје допринос теорији персонификације брода који, иако противправно одузет, бива правно осамостаљен (субјектизован), услед истовременог постојања привилегија на броду и савесности њиховог имаоца.

⁵⁵⁶ Neil Hutton, „The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and the Action In Rem“, стр. 96.

материју.⁵⁵⁷ Међутим, иако је објашњење привилегија као законских заложних права већим делом неспорно, спорно је оптерећивање брода привилегијама од стране бродара – (бродо)невласника. Ако је неко лице узело брод у закуп да би га даље привредно искоришћавало (вршило превоз са њим), поставља се питање има ли оно, сада у својству бродара, право да оптерети брод привилегијама. Наравно, овде се о праву говори у условном смислу речи, јер привилегије као такве настају, у принципу, без обзира на вољу дужничко-поверилачке стране у питању. Суштина се састоји у питању може ли брод да буде оптерећен привилегијом док је у државини закупца (бродара). Одакле бродару – (бродо)невласнику овлашћење да оптерети брод привилегијом као законским заложним правом? Њему се брод даје у државину и контролу на основу уговора о закупу (на пример) који му, даље, од компоненти својинског права пружа само право држања и коришћења ствари. Дакле, њему се не даје она најважнија својинска компонента која, управо, и разликује право својине од осталих стварних права – а то је право располагања. Располагање се, само по себи, може састојати како у отуђењу, тако и у оптерећењу ствари. Зато се и поставља питање има ли бродар невластник право располагања бродом на основу уговора о закупу. Посматрајући строго правно

⁵⁵⁷ Енг. *maritime lien*, нем. *Schiffsgläubigerrechte*, рус. *морской залог на судно*. У српском праву се од краја 70-их година 20. века користи израз законско заложно право, иако је раније уобичајен термин у законодавству, теорији и пракси био привилегија на броду. Сматра се да је овај термин прикладнији из разлога што привилегије нису класична законска заложна права, попут пореског заложног права, него имају своје специфичности како у погледу своје природе, трајања, тако и у погледу предности у намирењу у односу на, у принципу, сва остала потраживања. Иначе, термин законско заложно право је пандан уговорном заложном праву, према којима се означавају привилегија и хипотека на броду. У време доношења ЗПУП се сматрало да би потоња терминологија била противна социјалистичком правном систему и терминологији, а у прилог капиталистичким установаа привилегија и хипотека на броду. Вид. З. Радовић, *Хипотека на броду*, стр. 56; Закон о поморској и унутрашњој пловидби са напоменама и белешкама, ур. Сениша Трива, Народне новине, Загреб, 1981, стр. 90; М. Трајковић, *Поморско право*, стр. 46. Иначе, у енглеском говорном подручју израз *maritime lien* потиче од латинске речи *ligamen* која означава везивање, тј. повезаност две ствари или, што је овде случај повезаност права и ствари. Вид. Neil Hutton, „The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and the Action In Rem“, стр. 87.

уговор о закупу, сасвим је извесно да то право нема.⁵⁵⁸ Тако се долази до закључка да брод, који је оптерећен привилегијама за време док је био у државини бродара невластника, јесте, у ствари, оптерећен противно праву, односно да је конкретни бродар „располагао“ са правом које нема (лат. *Nemo plus iuris ad alium transferre potest quam ipse habet*). Међутим, привилегије на броду, упркос томе ипак настају. Такав правни режим се може објаснити на три начина.

Прво, може се сматрати да је брод у потпуности персонификован уласком у пловидбу и да је као такав носилац права и обавеза које се не везују за личност његовог власника. Због тога је и могућа ситуација да брод буде оптерећен привилегијом за време док је у државини бродара невластника. Привилегије на броду, управо, доприносе потврди персонификације брода, јер оне настају само док је брод у пловидби, а сматра се да брод стиче свој правни субјективитет тренутком уласка у пловидбу.

Друго, могуће је бродара (бродо)невластника сматрати власником брода који је у пловидби и изван државине његовог иницијалног власника. У том случају, када би се брод оптеретио привилегијама на броду, онда бродар не би располагао са правом које нема, него управо са правом које има, јер се он сматра власником брода док је брод у пловидби.⁵⁵⁹ Иако ово правило може имати правног утемељења, оно се чини више фикцијом. Ако би се правило доследно спровело, онда би бродар који би се сматрао власником брода у пловидби, могао да предузима и друге акте везане за вршење права својине на броду – почев од преправки брода, до осталих начина располагања бродом. Тако би могло да се претпостави да бродар има право да конкретни брод (чији није власник) оптерети хипотеком. Наравно, ово би већ био „знатно даљи корак од права“, имајући у виду да се средства кредита добијеног путем хипотеке на броду могу да користе и у

⁵⁵⁸ И продајном комисионару се, коме је искључива сврха да прода ствар, оспорава право да прода ствар, с обзиром на то да нема право својине на тој ствари. Више о томе вид. Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012, стр. 154.

⁵⁵⁹ Енг. *owner pro hac vice, owner for this occasion*, односно власник само за конкретну ситуацију. Paul Macarius Hebert, „The Origin and Nature of Maritime Liens“, стр. 389; David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley, *Admiralty and Maritime in the United States*, Carolina Academic Press, Carolina, 2002, стр. 371.

ванпловидбене сврхе, за разлику од чинидби из привилегија које се везују само за пловидбу.⁵⁶⁰

Треће, може се сматрати да је власник брода прећутно пристао да брод буде оптерећен привилегијама док је у државини бродара. Наиме, привилегије на броду су права која настају на основу закона, а не уговора (нити било каквог изражавања воље). Самим тим претпоставља се да бродовласник зна законе који регулишу пловидбу и да зна да у току пловидбе могу да настану привилегије на броду.⁵⁶¹ Због тога се сматра да је закључењем уговора о закупу брода, у ствари, прећутно садржано и овлашћење на оптерећење брода привилегијама, јер по самом закону привилегије могу да настану само у пловидби брода, а купац (бродар) је овлашћен да користи брод у пловидбене сврхе.⁵⁶² Зато се претпоставља да онај ко има право да користи брод у пловидбене сврхе (право коришћења, а не и располагања брода) има право и да га оптерети привилегијама, с обзиром да оне настају једино у пловидби брода.

⁵⁶⁰ Привилегије на броду су права јача у карактеру од хипотека, па би могло да се протумачи да ако бродар може више (да брод оптерети привилегијама), онда може и мање (да брод оптерети хипотеком). Међутим, то није тачно, јер су привилегије права специфичног карактера управо по томе што њихов настанак закон везује искључиво за пловидбу (чинидбе и деликте). Тиме се расправа враћа опет корак уназад на персонификацију брода, као на једино објашњење могућности да бродар невласник оптерети брод привилегијама.

⁵⁶¹ Поједини аутори сматрају да теорија персонификације говори не толико о томе да је брод субјект права, колико о томе да је бродовласник *стварноправно* одговоран за све обавезе проистекле из пловидбе брода и то без обзира ко је имао контролу над бродом у тренутку када је брод проузроковао чињеницу на основу које су настале за „њега“ оптерећујуће обавезе. Вид. Р. М. Hebert, *нав. чланак*, стр. 392.

⁵⁶² Класичан пример за ову тврдњу би могле да послуже привилегије по основу зарада помораца. Оне су очигледне до те мере да привилегије на броду не чине више тајним правом, тајним теретом, с обзиром да су свима сазнатљиве због чињенице да је општепознато да се поморци никада не плаћају унапред и да, сходно томе, нужно имају привилегије. Вид. J. K. Beach, „Relative Priority of Maritime Liens“, стр. 841.

3. Процесна теорија

3.1. Појам

За разлику од теорије персонификације, према којој се брод сматра одговорном „личношћу”, основна поставка процесне теорије се састоји у томе да само физичко (правно) лице може да буде одговорно, али не и ствар. Према томе, брод као такав не може да буде одговоран, него само његов власник. Посматрано из угла привилегија на броду, оне нису ништа друго до средство доласка до бродовласника. Оне управо служе томе да својим постојањем и применом (кроз извршење и принудно заустављање брода) принуде бродовласника да се појави у поступку пред судом као тужени. Отуда и сам назив ове теорије – процесна, јер привилегије на броду само служе да у поступку против бродовласника доведу до његове појаве пред судом. Овакво процесно, а не материјално дејство привилегија на броду, има своју тежину и добија на важности ако се узме у обзир да је брод ствар која „не трпи место”, односно да је непрестано у пловидби и да има додир са више међународних надлежности. При том, имајући у виду да је (по овој теорији) објект, а не субјект права у случају одређених потраживања везаних за пловидбу потребно је обезбедити присуство његовог власника како би као такав лично одговарао за потраживања настала током пловидбе. Управо због вредности сматра се да је власник мотивисан да се појави пред судом. Но, и друга могућност је једнако прихватљива за имаоца потраживања (које је „обезбеђено” привилегијама на броду). Наиме, ако се власник не појави пред судом као лично одговорно лице, онда ће га брод заменити, али не у смислу субјекта права, већ у смислу имовине из које ће пресуда бити намирена.⁵⁶³ Дакле, и даље ће бити одговоран власник, само што ће непојављивањем пред судом (оне надлежности

⁵⁶³ Међутим, ако се власник појави пред судом, онда брод који га је до тада у поступку „мењао” неће више бити граница до чије вредности ће конкретно потраживање моћи да буде намирено. Постајаће могућност, да бродовласник одговара и преко те границе, осим ако се не би користио неким од института ограничења одговорности, а који не стоје у конкретној вези са привилегијама на броду у овом случају. Наравно, ако се појави пред судом, он ће моћи својом аргументацијом да ту одговорност и смањи. Вид. Robert Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center, Washington, 2004, стр. 29.

где је брод привремено заустављен) изгубити могућност да износи своје аргументе и тиме допринети вероватноћи у губитку у спору. У сваком случају, привилегија на броду је само процесно средство (право) које служи повериоцу да оствари два циља. Први је да успостави надлежност у месту заустављања брода, а које је обично оно које одговара пловидбеном повериоцу (чиме се овај институт може доводити у везу и са трговином надлежношћу, тј. *forum shopping*-у). Други циљ је да се обезбеди имовина из које ће се изрека пресуде намирити у случају да је у корист тужиоца, тј. пловидбеног повериоца. Због своје повезаности са пловидбеним повериоцем и његовом улогом у покретању поступка против бродовласника, привилегија на броду се може ословити и као активно процесно средство, јер помаже тужиоцу у покретању поступка.

Из напред наведеног произлази да су привилегије на броду нужно повезане са личном одговорношћу бродовласника. Основни циљ привилегија је да доведу до појаве бродовласника на суду, а онда ће он имати прилику да докаже супротно, тј. да није одговоран. Дакле, привилегије се, према овој теорији, исцрпљују у улози да *доведу* бродовласника пред суд и да обезбеде имовину (брод) за случај да се пред судом испостави да је он заиста одговоран за намирење пловидбеног потраживања. Са друге стране, привилегије на броду имају другачију улогу у теорији персонификације. У њој привилегије доводе до одговорности самог брода, а не његовог власника и што је још важније, оне су сопственим настанком већ *довеле* до одговорности брода. Дакле, та одговорност је чином настанка привилегија утврђена као неспорна и следећа фаза је само намирење из продајне вредности брода. Претходно нема поступка утврђивања одговорности (одговорног лица – било власника било самог брода ако му се призна субјективитет), што је карактеристично за процесну теорију. У том смислу, може се закључити да је теорија субјективитета делотворнија у поређењу са процесном теоријом која кроз привилегије на броду само „сумњичи“ бродовласника као одговорно лице, али му и не пресуђује, јер тек треба поступак да се води. Применом теорије персонификације, настанком привилегија одговорном лицу (броду) је већ пресуђено и једино што преостаје је „неспорни“ извршни поступак.

3.2. Повезаност са сестринском одговорношћу

Веза између сестринске одговорности и процесне теорије је садржана у личној одговорности. Наиме, према процесној теорији привилегије на броду постоје да би, са једне стране, утврдиле (судску) надлежност и довеле до појаве претпостављено одговорног бродовласника, а са друге, да би се из брода, као његове имовине, пловидбено потраживање намирило, ако се бродовласник не би појавио пред судом, или, пак, ако не би имао друге имовине за намирење (када би се појавио пред судом). Углавном, бродовласникова одговорност је централни елемент, а односни брод споредни, односно само као део његове имовине. Ако би брод у међувремену, на пример, пропао, према процесној теорији (строго посматрано), не би дошло до престанка (ослобођења) бродовласника од одговорности. То би значило да је пропала само једна од ствари из бродовласникове имовине (додуше повезана са конкретним потраживањем), али да зато преостају друге ствари из његове имовине које су подобне за намирење. Међу њима су, свакако, уочљиви и други бродови, јер својом вредношћу представљају извесно средство намирења. Управо, на овом месту долази до везе процесне теорије и сестринске одговорности, јер потоња за свој циљ има намирење на неком другом броду истог дужника. Штавише, иако нема потврде у теоријским приказима, чини се да се може сматрати да је процесна теорија претеча сестринске одговорности, односно да јој она чини правну подлогу.

Тежишни елемент процесне теорије се налази у кривици бродовласника. Повезано са привилегијама на броду, које се „везују“ за брод и конкретно пловидбено потраживање, то ће значити да ће се оне моћи из вредности брода да намире само ако је њихов власник одговоран за настанак и испуњење пловидбеног потраживање. У супротном, када нема његове одговорности, неће бити ни привилегија, нити намирења из вредности брода. Међутим, ако се његова одговорност утврди, али конкретног (конексног) брода не буде више, моћи ће да се намири пловидбено потраживање из вредности другог брода у његовом власништву. Наравно, под условом да је крив. Дакле, док привилегије у теорији персонификације иду за објектом (бродом) и у неку руку без обзира на кривицу

бродовласника, по процесној теорији оне иду за субјектом и, баш, с обзиром на његову личну одговорност.⁵⁶⁴

3.3. Недостатности процесне теорије

3.3.1. Уопште

Процесна теорија, као објашњавајућа идеја привилегија на броду, највише је заступљена у Великој Британији. Путем ње се објашњава један приступ правној природи привилегија на броду, који има за циљ негирање теорије персонификације брода и привилегија као материјалних права. Међутим, процесна теорија није доследна сама себи, па услед нужности одвијања правног промета и сигурности у њему, ипак, тражи ослонац у теорији персонификације брода. Недоследност ове теорије је нарочито уочљива код привилегија на броду који у тренутку њиховог настанка није под контролом власника, него закупца (бродара), као и приликом продаје брода трећем савесном лицу након њиховог настанка.

⁵⁶⁴ Потребно је разликовати класичну и модификовану сестринску одговорност. Класична сестринска одговорност подразумева да је пловидбено потраживање настало поводом пловидбе једног брода у власништву лица које је у тренутку настанка тог потраживања било истовремено и носилац пловидбеног подухвата (одговорно лице). Модификована сестринска одговорност се састоји у томе да је могуће намирити пловидбено потраживање на броду који је у власништву лица које је одговорно за настанак тог потраживања, али које није истовремено и власник брода поводом кога је настало потраживања. У оба случаја потраживање се намирају из другог брода у власништву лица које је одговорно за испуњење пловидбеног потраживања, али је разлика у томе што је код класичног типа овог института то лице истовремено и власник брода поводом кога је настало потраживање, а код модификованог типа оно је само корисник тог брода (носилац пловидбеног подухвата – бродар/невласник). Вид. Јасенко Марин, *Привремене мјере заустављања брода*, Правни факултет у Загребу, Загреб, 2003, стр. 106. и даље; за привремено заустављање брода у унутрашњој пловидби вид. Јасенко Марин, „Привремено заустављање пловила унутарње пловидбе“, *Liber amicorum Mihajlo Dika*, Правни факултет у Загребу, Загреб, 2013, стр. 349. и даље.

3.3.2. Привилегије на броду који је под контролом закупца

У случају када је брод дат под закуп и када је закупца брода бродар, тј. носилац пловидбеног подухвата, онда процесна теорија, ако би се доследно применила, не би могла да доведе до принудног заустављања закупљеног брода, (а због закупчевих / бродаревих обавеза) из пловидбе, јер бродовласник није лично одговоран за те обавезе. Како је процесној теорији више циљ да принудно обезбеди присуство личног дужника, а не брода као таквог (јер му и не даје субјективитет), тако би се у напред изнетој ситуацији пре зауставио брод у својини закупца (ако би га имао), а који није непосредно везан за пловидбу поводом које је настало потраживање (обезбеђено привилегијама). Међутим, постојећи правни режим привилегија на броду (па чак и у Великој Британији), није такав и могуће је принудно зауставити и намирити се и из брода који није у својини бродара, али истовремено и из брода који је у својини бродара, али није повезан са конкретним пловидбеним потраживањем (модификована сестринска одговорност).

Дакле, поред тога што се привилегије везују за брод у власништву бродара (личног дужника), оне се везују и за брод који није у власништву бродара (личног дужника), него бродовласника. Као класични примери за овај правни режим могу да послуже привилегије посаде за зараде, новчане награде за спасавање и накнаде штете због судара бродова.⁵⁶⁵ У сваком од ових случајева, привилегије се везују за брод без обзира да ли је тренутни бродар истовремено и власник брода. Тиме се концепција процесне теорије руши, јер се од примарне сврхе привилегија у виду обезбеђења присуства дужника као одговорног *субјекта* права, прелази на обезбеђење „присуства“ брода као *објекта* права. Но, заступници ове теорије овакву ситуацију објашњавају тиме да је бродар, иако невласник брода, ипак његов власник(!?), сматрајући га власником брода у конкретном случају, тј. поводом конкретне пловидбе (енг. *owner pro hac vice*).⁵⁶⁶ Очигледно је да је ово решење последица немоћи теоретичара англосаксонског правног подручја да кроз

⁵⁶⁵ G. Price, *The Law of Maritime Liens*, стр. 17. и даље.

⁵⁶⁶ N. Hutton, „*The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and the Action In Rem*“, стр. 100.

класичне институте објасне могућност везивања привилегија за брод, а не, сходно процесној теорији, за личност бродовласника. У сваком случају, морало се пронаћи практично, изводљиво решење, па и по цену доследности процесне теорије, јер правни промет није смео да стане.

3.3.4. Привилегије на продатом броду

Стриктно примењујући правила настала на основу процесне теорије дошло би до тога да би привилегије на броду престале да постоје његовом продајом након њиховог престанка. Међутим, за разлику од јавне продаје брода након које заиста долази до престанка привилегија на броду (а до њиховог опстанка на новчаној противредности брода), овде не долази до престанка привилегија. Само ће престати да постоји могућност за ранијег власника (бродара) да оптерети брод, с обзиром да је прешао у власништво трећег савесног лица. Оне, у ствари, нису никада ни оптерећивале брод по процесној теорији, него им је сврха била само да принуде бродовласника на присуство у поступку, а да оптерете брод тек у случају његовог непојављивања. Наравно, да не би овим путем биле поистовећене са судским заложним правом на броду и каснијим почетком стварноправних дејстава које ово право са собом носи (енг. *statutory rights in rem*),⁵⁶⁷ у случају остваривања привилегија на броду њихово дејство се протеже ретроактивно до тренутка када су настале, тј. када је, у принципу, настало пловидбено потраживање. Привилегије на броду опстају противно процесној теорији, јер је заштита интереса њиховог имаоца сматрана већом вредношћу него заштита правног промета као таквог.⁵⁶⁸

⁵⁶⁷ Више о дејству *statutory rights in rem* видети у одељку о судском заложном праву. За разлику у дејству које проузрокује привремена мера заустављања брода код привилегија и судског заложног права вид. V. R. Abou-Nigm, *The Arrest of Ships in Private International Law*, стр. 81; James O'Donovan, „Maritime Claim Priorities under the Personal Property Securities Act 2009“, *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, бр. 25/2011, стр. 119.

⁵⁶⁸ Привилегије оптерећују брод, иако он више нема никакве везе са лицем, које је лично одговорно за потраживање обезбеђено привилегијама. Вид. N. Hutton, „The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and the Action In Rem“, стр. 99.

Закључак је, дакле, да се процесна теорија не примењује на случај отуђења брода трећем савесном лицу и да, упркос томе што треће савесно лице није дужник имаоца пловидбеног потраживања, оптерећују конкретни брод. Тиме се процесна теорија, практично, своди на теорију персонификације, јер привилегија заиста остаје везана за брод без обзира на стицање од стране трећег савесног лица. Како је сликовито приказано још на почетку, привилегије прате брод попут облака који се везао за брод и иде за њим ма где он пловио.⁵⁶⁹

⁵⁶⁹ P. Heathcote, „Maritime Liens: How to Protect the Innocent Purchaser“, стр. 125.

ЗАКЉУЧАК

1. Закључно о појму привилегија

Имајући у виду правну природу привилегија на броду, може се закључити да су привилегије на броду законска заложна права на броду. Наиме, у погледу супротстављености две преовладавајуће теорије које нуде решења правне природе привилегија на броду, чини се да је теорија о субјективитету брода прецизнија и правно значајнија у односу на процесну теорију. Теорија о субјективитету брода посебно иде у прилог стварноправном карактеру привилегија, јер указује на то да привилегије оптерећују брод као такав, а не његовог власника. Конкретно, привилегије су средство обезбеђења намирена одређеног круга пловидбених потраживања. Оне не обезбеђују сва пловидбена потраживања, него само она која је законодавац „одабрао“. Отуда и префикс у њиховом синониму – *законска* заложна права, јер су то само она заложна права на броду која су унапред предвиђена самим законом и настају на основу самог закона (а не и воље страна у питању).

Закључујући да привилегије оптерећују првенствено брод, а не његовог власника (иако се на њега односе посредно, јер је брод део његове имовине), може се искористити метафора употребљена на почетку рада која привилегије на броду поистовећује са облаком који је за брод везан невидљивим нитима и који, лебдећи изнад њега, пливи заједно са бродом. Иако је понекад опасно, па и у неким ситуацијама правно неозбиљно правити метафоре и поређења природних догађаја са правним институтима, чини се да је у овом случају то оправдано. Наиме, привилегије, прате брод током пловидбе ма у каквој фактичкој и правној ситуацији се брод нашао. Оне опстају променом власништва на броду и најтежи сценарио који може да се догоди будућем бродовласнику јесте да постоје привилегије на броду, а да он, приликом стицања, за њих није знао. Без обзира на

његову савесност (незнање), оне правно оптерећују брод због тога што имају особину скривености (несазнатљивости). Скривеност се састоји у томе што се оне не уписују у регистар, иако су по свој прилици, стварна права, која се, иначе, уписују у регистар бродова. Због тога, оне остају све до тренутка намирења несазнатљиве за сва трећа лица, тј. за она која нису непосредно везана за правни однос из кога је произашло пловидбено потраживање оптерећено привилегијама.

Да би се донекле ублажила одлика скривености, предложена су два могућа правна средства. Прво, да се омогући упис привилегија на броду, већ, приликом њиховог настанка, било у општи регистар бродова, било, што је, свакако, пожељније решење, у регистар у виду електронске странице (интернет сајта), која би се отварала, водила за сваки брод понаособ. Друго правно средство се односи на поновно увођење у правни систем тзв. позивног поступка који је био регулисан предратним правилима Краљевине Југославије (1939. године). Овај поступак је новом бродовласнику пружао правну извесност да у врло кратком року сазна да ли је брод оптерећен привилегијама, и ако јесте, да се ослободи од њих, тако што би понудио привилегованим повериоцима (претходно их, наравно јавним путем *позвавши* – отуда позивни поступак) испуњење потраживања.

Субјективном теоријом се објашњава да привилегије оптерећују брод, а не његовог власника. Управо је доказ тој тврдњи ситуација када је брод дат у закуп, па привилегије настану (вежу се за брод) за време док је купац пловидбено-привредно искоришћавао брод. Дакле, оне настају без обзира на знање и одобравање бродовласника. Постојала су мишљења којима се желело да се како-тако оправдава њихов настанак на закупљеном броду, а која су се састојала у томе да је бродовласник давајући брод у закуп, прећутно, пристајао да привилегије оптерете брод у току закупа. Међутим, оваква мишљења су се показала погрешним, већ, из разлога што је установљено да воља (било којих лица, па и бродовласника) није утицајна околност на настанак привилегија на броду. До оваквог закључка се дошло анализирањем правног третмана тзв. негативних клаузула путем којих је бродовласник у уговору у закупу забрањивао купцу да улази у правне односе из којих би настала потраживања обезбеђена привилегијама. Наравно, привилегије на броду су настајале (и настајаће) упркос оваквим клаузулама, што потврђује изнети став да оне „више“ оптерећују брод,

него његовог власника, с обзиром да се он у погледу њиховог настанка и не пита, тј. не изражава своју вољу. Управо, овим путем се долази на сам почетак дефинисања привилегија на броду, а то је да су она законска права и да оптерећују брод само у тачно одређеним случајевима који су стриктно у закону одређени. Дакле, воља није извор њиховог настанка, него може да буде само извор одређене људске радње везане за пловидбу, а која ће доцније стећи правну важност и преобразити се у однос из кога настају привилегије на броду.

2. Однос са сродним институтима

Употреба метода „сличности и разлика“ показала се не само корисном, већ, штавише, и нужном приликом обраде правног режима привилегија на броду. То се посебно истакло код разматрања сродних института и установљавању сличности и разлика са њима. Три института су размотрена како би се што прецизније одредили појам и правни режим привилегија на броду. То су хипотека на броду, судско заложно право на броду и право задржавања брода.

Анализирајући хипотеке на броду, аутор је, у ствари, уочио, стварни значај „привилегованости“ привилегија на броду. Наиме, брод је, у принципу, веома вредна ствар и као такав је погодан да служи за обезбеђење дугорочних кредита. У том смислу, хипотека на броду је редовна појава у пословању бродовласника који жели да дође до одређене своте новца. Међутим, највећа опасност хипотекарном повериоцу (најчешће банци) прети не од бродовласника (или другог лица које је „подигло“ кредит), у смислу да ли ће о доспелости вратити кредит, него, управо, од привилегија на броду. Оне имају предност у намирењу и односу на хипотеке, тј. привилеговани повериоци се намирују пре хипотекарних поверилаца.⁵⁷⁰ Између ове две врсте поверилаца влада принцип искључивости

⁵⁷⁰ Ова предност има нарочит значај у случајевима недовољне вредности брода за потпуно намирење свих (и обезбеђених – привилегованих, хипотекарних и необезбеђених) поверилаца. Иначе, предност привилегија у односу на хипотеке је оправдана чињеницом да су привилегије више везане за брод него за власника и, супротно, да су хипотеке на броду више везане за власника, него за брод. Већа везаност привилегија за брод се састоји у томе што оне обезбеђују само она потраживања која су непосредно везана за пловидбу, док се путем хипотека могу

који се састоји у томе да се хипотекарни повериоци неће намирити из продајне вредности брода све док се сви привилеговани повериоци не намире у потпуности. Недовољност продајне вредности брода води принципијалној сукобљености ове две врсте поверилаца (али и самих ималаца различитих врста привилегија – с обзиром на истоветни принцип искључивости у намирењу), што се одражава на правни режим привилегија. Посебно је ова сукобљеност значајна приликом доношења конвенција које за предмет регулисања имају ова два института. Сматра се да су, управо, међународне конвенције које су доношене током 20. века имале за циљ појачану заштиту хипотекарних поверилаца у односу на привилеговане. Иако је од стране банкарских интересних кругова покушано да се оспори оправданост привилегија на броду, оне су упркос томе опстале, па се међународне конвенције могу сматрати делом не само унификаторског значаја, него и кодификаторског. Наиме, конвенције које регулишу овај институт имале су за циљ да помире англосаксонску и континенталну концепцију, али и да у оквиру саме континенталне одреде које привилегије имају довољан значај да им се пружи привилеговано својство, а које (са листе пловидбених потраживања) је потребно преквалификовати у одређени сродни институт.

Управо је могућност „преквалификације“ привилегија у неки од сродних института оправдавала њихово детаљно разматрање како би се са сигурношћу утврдиле са једне стране, границе института привилегија на броду, а са друге, оправданост сврставања одређених пловидбених потраживања у статус привилегованих или у форму неког од сродних института. Право задржавања брода и судско заложно право су у том смислу послужили као квалитетан полигон за рамишљање за коначно утврђивање да ли је одређеним пловидбеним потраживањима потребно пружити привилегован карактер.

обезбедити било која потраживања (најчешће непловидбена). Управо, у пловидбеном карактеру привилегованих потраживања је садржана предност у намирењу привилегија у односу на хипотеке, јер прве доприносе броду као таквом, па је логично да им он као објект чинидбе буде истовремено средство обезбеђења, док новчана чинидба из хипотекарних кредита доприноси, пре свега, имовинском стању бродовласника, па је логично зато да она као удаљена од непосредног функционисања брода буду у реду намирења тек после привилегија која за предмет имају чинидбе које су везане за непосредно функционисање брода.

Привилегије на броду по основу поправке и снабдевања брода су типичан пример пловидбеног потраживања које је из реда привилегованих у другој половини 20. века, на међународном нивоу, преквалификовано или у право задржавања или у судско заложно право. Сматрало се да, наглим развојем средстава комуницирања, ова врста привилегија више не би требала да постоји, јер је бродовласник (и бродар) у могућности да путем радио и сателитске везе остане у непосредном комуникационом контакту са заповедником брода и да, у крајњем случају, одлучи да ли да брод оптерети стварним средством обезбеђења. При том, то стварно средство обезбеђења је хипотека, а не привилегија, јер бродовласник сада свесно (вољно) улази у однос кредитирања брода услед потреба пловидбеног подухвата. Због наглог развоја средстава комуницирања, на међународном нивоу је одлучено да ова врста пловидбених потраживања не буде привилегована, односно да не буде привилегована у класичном смислу (због могућности увођења привилегија другог реда). Истовременом са престанком одлике (и статуса) привилегованости ових потраживања, она су, услед сродности, сврстана или у потраживања која омогућавају њиховим повериоцима коришћење права задржавања брода или судског заложног права.

Разлике привилегија у односу на ове институте су значајне, упркос, почетно исказаној сродности. Предност привилегија у односу на право задржавања се састоји у томе што привилегованом повериоцу није потребна државина над бродом да би он своја (привилегована) права сачувао. Зато чуди поступак међународног „законодавца“ да се, у савременом тренду подршке развоја и шире примене бездржавинских средстава обезбеђења облигација, враћа корак уназад, прописујући да се потраживања бродопоправљача и снабдевача могу обезбедити правом задржавања, а не и привилегијом на броду. Изненађење поступком међународног „законодавца“ је тим веће ако се има у виду да је брод у покретном стању већи део свог постојања и да би коришћење права задржавања донело више штете, него користи услед тога што се „задржани“ брод не би привредно искоришћавао. У том смислу, као један од закључних ставова се може изнети да је потребно вратити потраживања бродопоправљача и снабдевача у ред привилегованих, имајући посебно у виду допринос који броду – пловидби и подухвату, ова лица својом чинидбом пружају.

Са друге стране, привилегије се разликују у значајној мери у односу на судско заложно право на броду. При том, неопходно је истаћи да се овде ради о тзв. посебном судском заложном праву на броду, а не општем, с обзиром да се посебна категорија судског заложног права везује само за пловидбена потраживања, а чије одређене врсте су обезбеђене привилегијама – у чему се и састоји сличност са овим институтом. Кључна разлика посебног судског заложног права у односу на привилегије на броду је садржана у ширем обухвату судског заложног права, а истовремено јачем дејству, правној снази привилегија на броду. За разлику од привилегија на броду које настају истовремено са настанком пловидбеног потраживања (па се због тога често са њима и поистовећују), судско заложно право настаје касније, тј. тек када се покрене поступак за његов настанак (у српском праву преко привремене мере заустављања брода). Тренутак настанка ових права је важан из разлога што се од њега рачунају почети деловања стварноправних компоненти ових права - права приоритета и слеђења. Поред ове почетне (временске) предности у настанку привилегија, судско заложно право испољава предност у односу на њих у погледу ширине обухвата предмета залог. Док је код привилегија предмет залог, у принципу, само онај брод поводом кога је настало пловидбено потраживање (што, уједно, потврђује тачност теорије о субјективизацији брода), дотле судско заложно право има за предмет не само конкретни брод (из пловидбе), него и било који други брод у власништву истог личног дужника. У погледу протезања судског заложног права и на друге бродове у флоти брода, усталио се израз *сестринска одговорност* који указује на извесну „сродност“, овим заложним правом, обухваћених бродова, а која (сродност) се састоји у власништву истог лица (дужника) над њима.

3. Однос привилегија са стечајним поступком

Додирну тачку привилегија на броду и стечајног поступка представља бродовласник, односно ситуација када се над њим „отвара“ стечајни поступак. Истовремено са отварањем стечајног поступка, отвара се и питање какав правни статус пружити привилегованим потраживањима у новонасталој ситуацији стечаја бродовласника. Да ли дати предност правилима стечајног или поморског

права? Закључено је да, без обзира на започети стечајни поступак, привилегије на броду треба да сачувају свој привилеговани статус, а то значи да задрже предност у намирењу из продајне вредности брода. Практично, то значи да ће се истовремено применити и правила стечајног и поморског права. Наиме, према стечајном праву, раније обезбеђени повериоци у стечају стичу својство разлучних поверилаца, а сходно томе, овакав правни статус се даје и привилегованим повериоцима. Међутим, ако је више привилегованих поверилаца, закључак је да би тада требало применити правила поморског (пловидбеног) права, која прецизно одређују које од више привилегованих потраживања има предност у намирењу.

Остало је правно неизвесно (па и нејасно) какав правни режим треба да се пружи привилегијама које су настале у кратким роковима пре отварања поступка стечаја (када стечајно право, иницијално, обезбеђеним потраживањима, одузима својство обезбеђености, тј. разлучности) и после отварања стечајног поступка (када су та, потраживања, практично потраживања стечајне масе, а не стечајног дужника). Чини се да и у оваквим, граничним, ситуацијама треба применити поморско (пловидбено) право и пружити привилегијама онај правни режим какав у овој грани права, иначе, имају. Дакле, аутор се залаже примену поморског (пловидбеног) права у погледу правног режима привилегија на броду у случају отварања стечаја над бродовласником, а посебно је важно истаћи предност поморског у односу на стечајно право у граничним случајевима пре и после отварања стечајног поступка. Разлог је јасан и садржи се у томе што се привилегије везују за брод, а не за његовог бродовласника, па се због тога и не би требало да примене правила стечајног права, јер се оне односе, пре свега, на бродовласника, а тичу се брода само као дела његове имовине која треба да буде сврстана у стечајну масу. Практично, отварањем стечаја над бродовласником, оне престају да буду средство обезбеђења и не везују се више за брод, него за целу имовину бродовласника. Суштински проблем је што ранији привилеговани повериоци нису једини чија се потраживања, у случају стечаја, везују за читаву имовину бродовласника, него са њима конкуришу и остали необезбеђени повериоци.

4. Однос привилегија са пореским заложним правом

Пореско заложно право државе за неплаћени порез се сматра законским заложним правом. Отуда и нужност поређења са привилегијама на броду које су, такође, законско заложно право. Међутим, почетна сличност ова два института, базирана на закону као свом извору, губи се ако се уочи да пореско заложно право не настаје „законом“, него уписом у одговарајући регистар. Конкретно, посматрано на примеру залог на броду, привилегија настаје оног тренутка када настане пловидбено потраживање које она обезбеђује, док пореско заложно право не настаје неплаћањем пореза о доспелости, него тек уписом пореског (законског?!) заложног права у регистар бродова.

У погледу редоследа намирења, закључује се да привилегије, свакако, имају предност у намирењу у односу на пореско заложно право, чак и да су оне настале након уписа пореског заложног права у бродски регистар. Разлог због кога би овако требало да буде је истоветан ономе код хипотека на броду (премда се и ситуација са ранијим уписом у регистар чини истоветном), а састоји се у томе што су привилегије ближе броду, него бродовласнику, за разлику од супротне позиције пореског заложног права које је ближе пореском обвезнику (у конкретном случају и бродовласнику), а на брод се простире, између осталог као и на друге делове имовине пореског обвезника. Штавише, чини се да постоји још један, додатни, разлог због кога би привилегије требале да имају предност у намирењу у односу на пореско заложно право. Он је садржан у томе што пореско потраживање државе нема непосредну противчинидбу, каква је присутна код привилегија на броду и која се испољава у непосредној везаности за брод (његову пловидбу и, уопште, привредно-пловидбени подухват поводом конкретног брода).

5. Редослед намирења привилегија

У погледу редоследа намирења чини се да је најисправније применити приступ Конвенције из 1993. године са одређеним одступањима, ако ни због чега другог, оно због тога што је то последња конвенција која има за предмет регулисања привилегије на броду, те зато што је ступила на снагу и Република

Србија јој је приступила. Једна од основних карактеристика привилегија на броду, јесте предност привилегија на броду у погледу редоследа намирења из продајне вредности брода. То значи да привилегије, у принципу, имају предност у намирењу у односу на сва остала потраживања. Међутим, оваква тврдња трпи одређене изузетке у смислу да, ипак, постоје потраживања која се намирују испред привилегија. Иначе, када се говори о томе да једна врста потраживања има предност у односу на другу у погледу намирења, то значи да између њих влада однос искључивости који указује да се друго потраживање неће ни почети да се намирује док се прво у потпуности не намири. Ради веће прегледности, прво ће се изложити редослед намирења свих потраживања које се могу намирити из вредности брода, да би се, потом, изложио редослед намирења само привилегованих потраживања.

- 1) Из продајне вредности брода би прво требало да се намире трошкови уклањања бродске олупине. Разлог давања највишег реда предности овој врсти потраживања се састоји у томе што се чинидба овог потраживања врши не само у корист приватних интереса заинтересованих лица, него у општу корист. Наиме, када је у питању речни превоз, олупина брода може да представља препреку пловности одређеној реци, а са друге стране, када је у питању морски пловидбени пут, олупина брода може у, најбољем (али и даље врло опасном) случају, да штоди животној средини, односно морској флори и фауни. Због тога, закључак је да би ову врсту потраживања требало првенствено намирити, а што се са економске тачке гледишта даје подстрек лицима која пружају услугу уклањања олупине, јер су свесна да ће њихово потраживање бити прво намирено.
- 2) Након потраживања за трошкове уклањања олупине брода у редоследу долазе судски трошкови и, уопште, сви трошкови који су учињени у корист свих поверилаца поводом пловидбеног подухвата (на пример, трошкови пилотаже, лучке таксе и слично). То је на неки начин и логично решење, јер се и у стечајном поступку (па и поступку ликвидације) првенствено намирују трошкови организације и спровођења поступка (накнаде стечајном судији, стечајном управнику итд.), па тек онда стечајни исплатни редови.

- 3) Нешто слично је и са привилегијама на броду, јер после судских трошкова на ред долазе привилегије на броду као такве. Њихов међусобни редослед ће бити разматран у посебној целини.
- 4) Након привилегија на броду на ред за намирење долазе судско заложно право, пореско заложно право и хипотека на броду. Ове три врсте (заложних) права се овде разматрају на истом месту из разлога истоветног метода рачунања предности у намирењу. Тај метод се састоји у одређивању предности спрам времена уписа заложног права у одговарајући регистар, те давања предности оном праву које је раније уписано у регистар („први у времену, јачи у праву“). Чини се да би, посебном судском заложном праву требало дати предност у односу на остале две наведене врсте заложних права из разлога што је потраживање које оно обезбеђује уско везано за брод и његов пловидбени подухват.
- 5) После регистрованих заложних права (судско, хипотека и пореско) на ред намирења долазе привилегије другог реда које државе, а по могућности из међународног режима овог права, могу да уведу у своје правне системе.
- 6) На крају, после свих категорија обезбеђених потраживања, требала би да дођу на ред за намирење и необезбеђена потраживања, а поводом којих ће (ако је бродовласник у стечају), стечајно право да установи редослед намирења.

У погледу међусобног редоследа намирења привилегија на броду потребно је правити разлику између редоследа намирења између више различитих привилегија на броду и редоследа намирења између више истоверних привилегија на броду. Чини се да би за почетно правило о редоследу могли да послуже стечајни (а овде пловидбени) принципи (вертикалне) искључивости између редова – више разноврсних привилегија, односно (хоризонталне) сразмерности у оквиру самих редова – више истоверних привилегија. Наравно, од оваквог полазног критеријума постоје одступања која се највише испољавају у оквиру више привилегија по основу спасавања (па и по основу заједничке хаварије), у оквиру којих се не примењује принцип сразмерности, него принцип искључивости у складу са давањем предности потраживањима обрнуто временском редоследу

настанка. Највећу предност у намирењу имају привилегије по основу радног односа. У случају недовољне вредности брода за њихово намирење, намириће се сразмерно.

После њих долазе привилегије по основу спасавања. Иако привилегије по основу заједничке хаварије нису предвиђене у последњој међународној конвенцији, чини се да би оне, ипак, требале, да буду привилегије на броду из разлога сличности чинидби по основу заједничке хаварије и спасавања. Иако установа заједничке хаварије има за циљ да сачува вреднија, а жртвује мање вредна добра, чини се, ипак, да она увек има за циљ да сачува брод, што је и логично, с обзиром да брод превози сва остала добра (и вреднија и она мање вредна). С обзиром да је заједничкој хаварији, ипак, циљ очување самог брода, као уосталом и установи спасавања, закључак је да би и потраживања по основу доприноса у заједничкој хаварији требала да буду привилегована.

Након привилегија по основу спасавања и заједничке хаварије на ред за намирење долазе потраживања по основу накнада штета које су проистекле из привредно-пловидбене употребе броде. То су штете како на стварима и објектима ван брода, тако и лицима на/ван брода.

На крају, привилегована су (или би, барем, требало у одређеним правним системима, укључујући међународни) и потраживања по основу поправке и снабдевања брода. У више наврата је истакнут споран став поводом ове врсте привилегија, као и аргументи у прилог оправданости њиховог постојања. У сваком случају, закључак је да би ова врста привилегија требала да постоји и то, управо, из разлога олакшавања добијања краткорочних кредита неопходних за наставак пловидбеног подухвата. Дакле, сврставање ове врсте потраживања у категорију права задржавања представља, како је већ наведено, цивилизацијски корак уназад, јер успорава трговину као такву дајући бродопоправљачима само једну могућност заштите својих права (право задржавања) чиме се угрожавају остали интереси везани за пловидбени подухват. Ако је већ неопходно укинути ову врсту привилегија, чини се да је решење Конвенције из 1967. године знатно повољније од постојећег и да би га у том смислу требало прихватити. Наиме, према овој конвенцији могуће је да државе уведу привилегије другог реда, с тим што ће ако привилегије другог реда имају за предмет потраживања по основу

поправке и снабдевања брода, оне имати предност у намирењу у односу на хипотеке и остала регистрована заложна права. Дакле, измештањем потраживања бродопоправљача из категорије класичних (првог реда) привилегија у категорију привилегија другог реда (по режиму Конвенције из 1967. године) не би се утицало на, већ, устаљени редослед намирења потраживања бродопоправљача, јер би се она намиривала после свих класичних привилегије, а пре регистрованих заложних права (у првом реду хипотеке) чиме би, практично, редослед намирења остао исти као што је постојао по Конвенцији из 1926. године и који, тренутно, постоји у српском унутрашњем праву.

Књиге на српском језику:

1. Варади Тибор, Бордаш Бернадет, Кнежевић Гашо, Павић Владимир, *Међународно приватно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2007.
2. Васиљевић Мирко, *Компанијско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2013.
3. Васиљевић Мирко, *Компанијско право*, девето измењено и допуњено издање, Удружење правника у привреди, Београд, 2015.
4. Васиљевић Мирко, *Трговинско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012.
5. Васиљевић Мирко, *Трговинско право*, четрнаесто измењено и допуњено издање, Удружење правника у привреди, Београд, 2014.
6. Визнер Борис, *Грађанско право у теорији и пракси*, Вјесник, Загреб, 1962.
7. Водинелић В. Владимир, *Грађанско право – Увод у Грађанско право и Општи део Грађанског права*, Правни факултет Универзитета Унион и Службени гласник, Београд, 2012.
8. Гамс Андрија, *Основи Стварног права*, Научна књига, Београд, 1968.
9. Грабовац Иво, *Пловидбено право Републике Хрватске*, Књижевни круг, Сплит, 2003.
10. Грабовац Иво, *Хрватско поморско право и поморске конвенције*, Књижевни круг, Сплит, 1995.
11. Живковић Милош, *Акцесорност заложних права на непокретности*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2010.
12. Ивошевић Борислав, *Поморско право*, материјал за спремање испита на специјалистичком студију, Факултет за Медитеранске пословне студије, Тиват, 2011.
13. Јакаша Бранко, *Уџбеник пловидбеног права*, Народне новине, Загреб, 1979.
14. Јакшић Александар, *Грађанско процесно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2007.

15. Јанковец Ивица, *Поморске хаварије*, докторска дисертација, Београд, 1965.
16. Јовановић Небојша, *Кључне разлике енглеског и српског уговорног права*, Правни факултет Универзитета у Београду и Службени гласник, Београд, 2008.
17. Лабус Мирољуб, *Основи Економије*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2006.
18. Лубарда Бранко, *Радно право – Расправа о достојанству на раду и совијалном дијалогу*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012.
19. Марин Јасенко, *Привремене мјере заустављања брода*, Правни факултет у Загребу, Загреб, 2003.
20. Митровић Александар, *Наплата пореза*, Програм подршке општинама ИПА 2007, Београд, 2012.
21. О. Станковић, М. Орлић, *Сварно право*, Номос, Београд, 2000.
22. Перовић Слободан, Стојановић Драгољуб (ур.), *Коментар Закона о облигационим односима*, Правни факултет у Крагујевцу и Културни центар, Крагујевац, 1980.
23. Петровић Томић С. Наташа, *Осигурање робе у међународном поморском превозу*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009.
24. *Поморска енциклопедија*, том 2, Лексикографски завод ФНРЈ, Загреб, 1964.
25. Поповић Дејан, *Пореско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2008.
26. Радовић Вук, *Индивидуални стечај – стечај над имовином физичког лица*, Досије, Београд, 2006.
27. Старовић Боривој, *Коментар Закона о извршном поступку*, Intermex, Београд, 2007.
28. Стојановић Д. Драгољуб, Антић Б. Оливер, *Увод у Грађанско право*, друго издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2004.
29. Трајковић Миодраг, *Поморско право*, Академска мисао, Београд, 2000.
30. Трива Сениша (уредник), *Закон о поморској и унутрашњој пловидби са напоменама и белешкама*, Народне новине, Загреб, 1981.

31. Хибер Драгор, Живковић Милош, *Обезбеђење и учвршћење потраживања*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2015.
32. Царић Славко, Трајковић Миоград, Јанковец Ивица, Ђурђев Душанка, *Саобраћајно право*, Центар за привредни консалтинг и Привредна академија, Нови Сад, 2006.
33. Царић Славко, Шулејић Предраг, Јанковец Ивица, Трајковић Миодраг, *Саобраћајно право*, Центар за привредни консалтинг, Нови Сад, 1998.
34. Шулејић Предраг, *Право осигурања*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2005.

Чланци на српском језику:

1. Вуковић Анте, „Институт бродара: хрватски поморски бренд или реликт прошлости“, *Наше море*, бр. 5-6/2013.
2. Дика Михајло, „Врсте привремених мјера према Овршном закону“, *Зборник Правног факултета Свеучилишта у Ријеци*, Вол. 19, 1998.
3. Ивковић Ђорђе, „Привилегији на бродском терету“, *Зборник Правног факултета у Загребу*, 2007.
4. Јанковић Светислав, „Заложно право на ваздухоплову са посебним освртом на законско заложно право“, *Анали Правног факултета Универзитета у Београду*, бр. 2/2014.
5. Јанковић Светислав, „Опште ограничење у унутрашњој пловидби“, *Право и привреда*, бр. 7-9/2014.
6. Јанковић Светислав, „Превозиочево законско заложно право и нови Грађански законик Републике Србије“, *Право и привреда*, бр. 4-6/2015.
7. Јанковић Светислав, „Специфичности имовинске одговорности за штету од изливања/избацивања нафте са брода у воду“, *Право и привреда*, бр. 10-12/2012.
8. Јовановић Небојша, „Ликвидација заједничке хаварије“, *Право и привреда*, бр. 1-2/1993.

9. Јовановић Небојша, „Наутичка (навигациона) грешка као разлог искључења превозиочеве одговорности за штету“, *Право и привреда*, бр. 7-8/1992.
10. Јовановић Небојша, „Појам заједничке хаварије и услови за њено наступање“, *Право и привреда*, бр. 5-6/1994.
11. Јовановић Небојша, „Појам уговора у Англосаксонском праву“, *Анали Правног факултета Универзитета у Београду*, бр. 1/2008.
12. Јовановић Небојша, „Типични случајеви заједничке хаварије по међународним и домаћим правилима“, *Право и привреда*, бр. 1-2/2001.
13. Јовановић Небојша, „Уговор о тегљењу“, у: Вук Радовић (ур.), *Усклађивање пословног права Србија са правом Европске уније*, 2014, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2014.
14. Јовановић Небојша, „Улога естопела у англосаксонском праву“, *Право и привреда*, бр. 5-8/2008
15. Ковачевић Вељко, „Развој института заједничке хаварије и Јорк – Антверпенских правила с посебним освртом на ревизију правила из 2004. године“, *Поморско поредбено право*, бр. 164/2010.
16. Константиновић Михаило, „Забрана злоупотребе права и социјализација права“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 3-4/1982.
17. Константиновић Михаило, „Осигурање и одговорност“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 3-4/82.
18. Марин Јасенко, „Посебно стварноправно уређење за бродове и пловила унутарње пловидбе“, у: Никола Гавела (уредник), *Стварно право – посебна уређења*, свезак трећи, Народне новине, Загреб, 2011.
19. Марин Јасенко, „Правно уређење хипотеке на броду у Републици Хрватској“, *Поморско поредбено право*, Vol. 44, бр. 159/2005.
20. Марин Јасенко, „Привилегији на броду – сигурност и неузвјесност у исто вријеме“, *Liber amicorum Никола Гавела: Грађанско право у развоју*, Загреб, 2007.
21. Марин Јасенко, „Привремено заустављање пловила унутарње пловидбе“, у: Алан Узелац, Јасница Гарашић, Александра Маганић (уредници), *Liber amicorum Mihajlo Dika*, Загреб, 2013.

22. Марин Јасенко, „Пробој правне личности у поморском праву“, *Поморско поредбено право*, бр. 155/2001.
23. Марин Јасенко, „Стварноправно уређење за пловила унутарње пловидбе“, *Поморско поредбено право*, бр. 163/2009.
24. Паллуа Емилио, „Стварноправне гаранције за кредите у вези с уговорима о градњи и поправку брода“, *Савјетовање о правним проблемима уговора о грађењу и поправку бродова 2-4. VI 1965*, Реферати I, Ријека, 1965.
25. Радовић Марко, „Положај заложних („хипотекарних“) поверилаца у стечајном поступку“, *Право и привреда*, бр. 4-6/2014.
26. Станковић Гордан, „Међународна конвенција о поморским привилегијама и хипотекама“, *Поморско поредбено право*, бр. 1-4/1995.
27. Трајковић Миодраг, „Хипотека и стварна права на броду“, *Право – теорија и пракса*, бр. 7-8/1995.
28. Хлача Винко, „Хипотека на броду у хрватском поморском праву“, *Зборник Правног факултета Свеучилишта у Ријеци*, бр. 2/2006.
29. Pallua Emilio, „Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, br. 2-3/1973
30. Pallua Emilio, Perčić Nikola, „Nova međunarodna unifikacija stvarnih prava na pomorskim brodovima“, *Naša zakonitost*, бр. 1/1968.
31. Pallua Emilio, Perčić Nikola, „Revizija Međunarodnih konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. godine“, *Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo*, br. 18/1965.
32. Skorupan Wolff Vesna, „Уговор о ремонту брода“, *Поморско поредбено право*, бр. 46/2007.

Књиге на страним језицима:

1. Abou-Nigm Veronica Ruiz, *The Arrest of Ship in Private International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2011.
2. Abraham Hans Jürgen, *Das Seerecht*, 4. Auflage, Walter de Gruyter, Berlin, 1974.

3. Atamer Kerim, Damar Doygu (eds.), *Transport Law in Turkey*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2013.
4. Bachner Thomas, *Creditor Protection in Private Companies: Anglo-German Perspectives for a European Legal Discourse*, Cambridge University Press, 2009, Cambridge.
5. Baltazard – Marie Emerigon, *An Essay on Maritime Loans*, The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey, 2004.
6. Baughen Simon, *Shipping Law*, Cavendish Publishing Limited, London, 2004.
7. Baumhauer Michael, *Schiffe und Offshore – Konstruktionen, Vertragsgestaltung im Maritimen Anlagenbau*, Maximilian Verlag, Hamburg, 2014.
8. Berlingeri Francesco, *Berlingeri on Arrest of Ships*, third edition, CMI, London, 2000.
9. Bokareva Olena, Rabimozo Denys, Shestakov Vadym, Akomenko Yuliya, *Transport Law of Ukraine*, Kluwer Law International, Hague, 2014.
10. Böning Daniela, *Grundpfandrechte in Deutschland und den USA*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2011.
11. Boteau Louis, Sheppard Shapiro Robinson, *Enforcement in Canada of Ship Supplier's Liens Subject to a US Choice of Law Caluse*, Robinson Sheppard Shapiro, Montreal, 2009.
12. Bowtle Graeme, McGuinness Kevin, *The Law of Ship Mortgages*, LLP, London, 2001.
13. Bühler Ottmar, Strickrodt Georg, *Steuerrecht, I Allgemeines Steuerrecht*, 3. Auflage, Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden, 1960.
14. Christodoulou-Varotsi Iliana, Dmitry A. Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, Berlin, 2008.
15. CMI, *The Travaux Preparatoires of the 1910 Collision Convention and of the 1952 Arrest Convention*, 1997.
16. Csoklich Peter, Jesser-Huß Helga, *Transpot Law of Austria*, Kluwer Law International BV, Hague, 2008.

17. Czerwenka Beate, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*, Bundesanzeiger Verlag Gmbh, Dresden, 2013.
18. Davies Martin, Dickey Anthony, *Shipping Law*, second edition, LBC, Sidney, 1995.
19. Davis Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry*, Macmillan, London, 1962.
20. Dunfee Thomas W. (ed.), *Modern Business Law and the Regulatory Environment*, third edition, McGraw-Hill College, New York, 1995
21. Ergerström Oscar, *Securing maritime liens – The Ship arrest regime in Sweden and England*, Master Thesis, University of Lund, 2005.
22. Fitzpatrick Dierdre, Anderson Michael, *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, Oxford, 2005.
23. Force Robert, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center, Washington, 2004.
24. Force Robert, *Transport Law of the United States*, Kluwer Law International, Hague, 2001.
25. Garner A. Bryan, *Black's Law Dictionary*, tenth edition, Tomson Reuters, USA, 2014.
26. Gilmore Grant, Lund Black Charles, *The Law of Admiralty*, 2nd edition, Foundation Press, 1975.
27. Gotwald Petter, *Insolvenzrechts-Handbuch*, 4. neue bearbeitete Auflage, Beck, München, 2010.
28. Gower L.C.B., Prentice D.D., Pette B.G., *Gower's Principles of Modern Company Law*, Sweet & Maxwell, London, 1992.
29. Haak Krijn F., *Transport Law of Netherlands*, Kluwer Law International BV, Hague, 2007.
30. Helmers Walter, Krauss Josef, Lübbers Hans-Dieter, Müller Johannes, *Handbuch für die Schiffsführung*, Neunte Auflage, Zweiter Band, Teil B, Springer-Verlag, Berlin, 1988.
31. Herber Rolf, *Seehandelsrecht, Systematische Darstellung*, de Gruyter, Berlin, 1999.

32. Hodges Susan, Hill Christopher, *Principles of Maritime Law*, LLP, London, 2001.
33. Hudson N. Geoffrey, Hardvey Michael D., *The York – Antwerp Rules*, third edition, Lloyd’s List, London, 2010.
34. Ivamy E. R. Hardy, *Payne and Ivamy’s Carriage of Goods by Sea*, tenth edition, Butterworths, London, 1976.
35. Иванов Георгий Георгиевич, *Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации*, Спарк, Москва, 2000.
36. Jackson C David, *Enforcement of Maritime Claims*, third edition, LLP, London, 2000.
37. Jones Leonard A, *A Treatise of the Law of Liens: Common Law, Statutory, Equitable and Maritime*, Vol 2, The Riverside Press, Cambridge, Boston, 1891.
38. Jovanović Nebojša, *Transport Law of Serbia and Montenegro* (у даљем тексту: *Transport Law*), Kluwer Law International, May 2005.
39. Köster Nils G., „Internationales Seeprivatrecht – eine vergleichende Darstellung des russischen und deutschen Rechts“, у: Otto Luchterhandt (Hrsg.), *Recht in Ostmittel-, Südost- und Osteuropa/GUS*, Band 2, 2004.
40. Krohn Monika, *Die Pfandrechte an registrierten Schiffen*, Peter Lang, Frankfurt am Mein, 2004.
41. Legros Cecile, *Transport Law in France*, Walters Kluwer, Hague, 2012.
42. Lightwood John M., *Fisher and Lightwood’s Law of Mortgage*, seventh edition, London, 1931.
43. Mangone Gerard J., *United States Admiralty Law*, Kluwer Law International, Hague, 1997.
44. Mankabady Samir, *International Shipping Law*, Volume II, Euromoney Books, London, 1991.
45. McKendrick Ewan, *Goode on Commercial Law*, fourth edition, Penguin books, 2010, London.
46. Meeson Nigel, Keembel John, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, Informa, London, 2011.
47. Möglich Andreas, *Das neue Transportrecht – TRG*, Auflage, Bundesanzeiger Verlag Gmbh, Köln, 1998.

48. Norris Martin J., *The Law of Salvage*, Baker, Voorhis & Co., Inc., New York, 1958.
49. Norris Martin J., *The Law of Seamen*, 4th edition, Vol. 1, LCP BW, New York, 1985.
50. Norris Martin J., *The Law of Seamen*, The Lawyers Co-operative Publishing Company, New York, 1985.
51. Polojac Milena, *Actio de Pauperie and Liability for Damage Caused by Animal in Roman Law*, University of Belgrade Faculty of Law, Belgrade, 2003.
52. Price Griffith, *The Law of Maritime Liens*, Sweet & Maxwell, London, 1940.
53. Prüssmann Heinz, Rabe Dieter, „Seehandelsrecht“, y: *Beck'sche kurz Kommentare*, Band 9b, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 1992.
54. Puttfarken Hans-Jürgen, *Seehandelsrecht*, RW, Heidelberg, 1997.
55. Rares Steven, *Tha far from Halcyon Isle: Maritime Liens, Renvoi and Conflicts of Law*, The 40th Annual MLAANZ Conference, Sydney, 19 September 2013.
56. Reeder John, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 5th edition, Sweet & Maxwell, London, 2011.
57. *Report of the Work of 57th Session CMI, Document LEG 57/3/8.*
58. Richter-Hannes Dolly, Richter Ralf, Trotz Norbert, *Seehandelsrecht*, 2. bearbeitete und ergänzte Auflage, VEB, Berlin, 1987.
59. Richter-Hannes Dolly, Trotz Norbert, *Kommentar zum Seehandelschiffahrtgesetz der Deutschen Demokratischen Republik*, SHSG, Berlin, 1979.
60. Robertson David W., Friedell Steven F., Sturley Michael F., *Admiralty and Maritime Law in the United States*, Carolina Academic Press, Durham, 2002.
61. Rose Francis D., *Kennedy & Rose: Law of Salvage*, eight edition, Sweet & Maxwell, London, 2013.
62. Schoenbaum Thomas J., *Admiralty and Maritime Law*, fifth edition, West, Vol. 1, Washington, 2011.
63. Sealy Len S, Hooley Richard JA, *Commercial Law*, fourth edition, Oxford University Press, 2009.
64. Сергеевич Кокин Александр, *Юридический справочник по торговому мореплованию*, Спарк, Москва, 1998.

65. Sheppard Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, Routledge-Cavendish, London, 2001.
66. Sumner Charles, *Reports of cases argued and determined in the Circuit of Court of Unites States for the First Circuit*, Hilliard, Gray and company, Boston, 1836.
67. Sung Toh Kian, *Admiralty Law & Practice*, Butterworths Asia, Hong Kong, 1998.
68. Tetley William, *International Maritime and Admiralty Law*, Editions Yvon Blais – Thomson Company, Quebec, 2002.
69. Tetley William, *Maritime Liens and Claims*, Blais, Montreal, 1989.
70. Trappe Johannes, *Die Schiffshypothek als Gegenstand der Rechtsvereinheitlichung*, Dissertation, Frankfurt am Main, 1956.
71. Vincencini Enrico, *International Salvage Law*, LLP, London, 1992.
72. Wilson D. J., Cooke J. H. S., *Lowndes and Rudolf The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, twelfth edition, Sweet&Maxwell, London, 1997.
73. Zimmermann Reinhard, *The Law of Obligations*, Juta & Co Ltd, Cape Town, 2006.

Чланци на страним језицима:

1. Aberdein Danielle, „Marine Salvage and the Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention“, (1994) *10 MLAANZ Journal - Part 1*.
2. Alwang Melissa K.S., „Steering the most appropriate course between admiralty and insolvency: Why an International treaty should recognize the primacy of Admiralty law over maritime assets“, *Fordham Law Review*, Vol. 64/1996.
3. Anderson Paul E., „Federal Tax Lien – Their Nature and Priority“, *California Law Review*, Vol. 41, 1953.
4. Baumhauer Michael, *Schiffe und Offshore – Konstruktionen, Vertragsgestaltung im Maritimen Anlagenbau*, Maximilian Verlag, Hamburg, 2014.
5. Beach John K, „Relative Priority of Maritime Liens“, *Yale Law Journal*, Vol. 33, No. 8/1924.

6. Berlingeri Francesco, „The Origin and Scope of the Maritime Lien for Supplies or Repairs in Polish Law“, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 6p. 3/2002.
7. Booyesen Hercules, „The Recognition of Foreign Maritime Liens in South African Law: A Final Word by the Appellate Division“, *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 40, 6p. 1/1991.
8. Bridge Catherine, *Insolvency – second chance?*, Law in transition 2013.
9. Brogan Blair, „The Supplier Strikes Back: Under What Circumstances Can a Subcontracting Necessaries Supplier Assert a Maritime Lien?“, *Tulane Maritime Law Review*, Vol 34:279/2009.
10. Bruce Erin M., „Conflicting Protection: The Maritime Lien for Wages and Double Penalty Wages in Governor & Company of the Bank of Scotland v. Sabay“, *Tulane Law Review*, Vol. 75, 2001.
11. Callaway F. H., „Maritime Liens and Claims“, *MLAANZ Journal*, 6p. 6/1988.
12. Canfield George L., „The Ship Mortgage Act of 1920“, *Michigan Law Review*, Vol. 22, 6p. 1/1923.
13. Carver T. G., „Maritime Liens for Damage“, *Columbia Law Review*, Vol. 3, 6/1903.
14. Christodoulou Dimitrios Ph., *The Single Ship Company – The Legal Consequences from Its Use and the Protection of Its Creditors*, Hellenic Institute of International and Foreign Law, Athens, 2000.
15. CMI, *Bulletin*, 6p. 19/1907.
16. CMI, *Bulletin*, 6p. 96.
17. Devonshire Peter, „Mareva Injunction and Third Parties: Exposing the Subtext“, *The Modern Law Review*, Vol. 62, 6p. 4/1999.
18. Donovan James J., „The Origins and Development of Limitation of Shipowners’ Liability“, *Tulane Law Review*, Vol. 53, 6p. 4/1979.
19. Ende Michael J., „Adrift on a Sea of Red Ink: The Status of Maritime Liens in Bankruptcy“, *Fordham International Law Review*, Vol. 11, 6p. 3/1987.
20. Feinman Jay M., „Promissory estoppel and judicial method“, *Harvard Law Review*, Vol. 97, No. 3, Jan 1984.
21. Fridlund Maurice H., „Federal Taxes and Preferred Ship Mortgages“, *Harvard Law Review*, Vol. 38, 6p. 8/1925.

22. Griffin John W., „The Federal Maritime Lien Act“, *Harvard Law Review*, Vol. 37/1923.
23. Gyory Richard, „Security at Sea: A Review of the Preferred Ship Mortgage“, *Fordham Law Review*, Vol. 31, 2/1962.
24. Heathcote Peter, „Maritime Liens: How to Protect the Innocent Purchaser“, *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, 6p. 17/2003.
25. Howard Alex T., „Personification of the Vessel: Fact or Fiction“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 21, 6p. 3/1990.
26. Hutton Neill, „The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and Action in Rem“, *Tulane Maritime Law Journal*, 6p. 28/2003-2004.
27. Kienzle Jost, „Arrest in Seeschiffe“, y: Rainer Lagoni, Marian Paschke (Hrsg), *Seehandelsrecht und Seerecht*, Festschrift für Rolh Herber zum 70. Geburtstag, Lit, Hamurg, 1999.
28. Kriz John M., „Ship Mortgages, Maritime Liens, and their Enforcement: The Brussels Convention of 1926 and 1952“, *Duke Law Journal*, 6p. 671/1963.
29. Landers Jonathan M., „The Shipowner Becomes a Bankrupt“, *The University of Chicago Law Review*, 39:490/1972.
30. Lorenzon Filippo, Velasco Ainhoa Campas, „Shipbuilding, Sale, Finance and Registration“, y: Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law*, second edition, Sweet & Maxwell, London, 2008.
31. Lynch William M., „The Federal Maritime Lien Act – Extending Maritime lien to Insurance Creditors, Equilease Corporatio v. M/V Sampson“, *Suffolk Transnational Law Journal*, Vol. 11:127/1987.
32. Macarius Hebert Paul, „The Origin and Nature of Maritime Liens“, *Tulane Law Review*, Vol. 4, 1929.
33. Mass D., „Taxatation – Lien and Priority – Maritime Liens and Preferred Ship Mortgages Held Prior to Federal Tax Liens“, *Harvard Law Review*, Vol. 73, 1959.
34. Mckim Samuel J., „Taxatation – Federal Tax Liens – Priority of Senior Federal Lien over Local Tax Lien in Mortgage Foreclosure“, *Michigan Law Review*, Vol. 61, 1963.

35. McNally Maya, „Recht der Sicherung und der Finanzierung von Luftfahrzeugen“, *CFAC - Schriften zur Luftfahrt* (Hrsg. Roland Müller, Andreas Wittmer), Band 3, DIKE, Zürich 2009.
36. Mudrić Mišo, „Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept“, *Поморско поредбено право*, бр. 164/2010.
37. O'Donovan James, „Maritime Claim Priorities under the Personal Property Securities Act 2009“, *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, бр. 25/2011.
38. Ogiso Motoo, *Second report on jurisdictional immunities of States and their property*, доступно на адреси: http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_422.pdf.
39. Plattenburg John W., „The Defense of laches and a correlative“, *West Virginia Law Review*, Vol. 59, 1956/57.
40. Plumb William T., „Federal Tax Liens: Proposed Revision of Law“, *American Bar Association Journal*, Vol. 45, 1959.
41. Price Griffith, „Statutory Rights in Rem in English Admiralty Law“, *Journal of Comparative Legislation and International Law*, бр. 3-4/1945.
42. Ramming Klaus, „Der Arrest von Schiffen“, *Recht der Transportwirtschaft*, бр. 5/2014.
43. Rappaport Stephen, „The Maritime Lien“, *Profesional Boat Builder*, June/July 2006.
44. Raudebaugh Michael, „Keep`em Separated: The Forth Circuit Extends the Coverage of Choice of Law Provisions to Determine the Existance of Maritime Liens in Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v. M/V Pacific Chukotka“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol 34, Number 2, Summer 2010.
45. Ray Lucian Y., „Maritime Contract Liens“, *Tulane Law Review*, Vol. 47, 1973.
46. Reeder Chris, „Maritime lien status for unpaid Hull or Liability Insurance Premiums: Whether the nonpayment of Hull and Protection and Indemnity Insurance Premiums should create a United States Maritime lien agaist insured vessel in favor of the Insurer“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 15/1991.

47. Robertson David W., „How the Supreme Court’s New Definition of “Vessel” is Affecting the Seaman Status, Admiralty Jurisdiction, and Other Areas of Maritime Law”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, бр. 2/2008.
48. Sandström Jan M., „The changing international concept of the maritime lien as a security right“, *Tulane Law Review*, Vol. 47, 1973.
49. Sheppard Aleka Mandaraka, „Wrongful arrest of ships: a case for reform“, *The Journal of International Maritime Law*, бр. 19/2013.
50. Smith Fitz – Henry, „The Confusion in the Law Relating to Materialmen’s Liens on Vessels“, *Harvard Law Review*, Vol. 21/1908.
51. Sotiropoulos Panayotis, „Liens for Necessaries and Arrest of Ships under Greek Law“, *Tulane Maritime Law Review*, Vol. 12/1988.
52. Spooner Joseph, „Fresh start or stalemate? European insolvency law reform and politics of houseold debt“, *European Review of Private Law*, 21 (3)/2013, стр. 747. и даље;
53. Staniland Hilton, McLennan Jon S, „The Arrest of an associated ships“, *The South African Law Journal*, бр. 148/1985.
54. Steckley George F., „Bottomry Bonds in the Seventeenth-Century Admiralty Court“, *The American Journal of Legal History*, Vol. XLV, 2001.
55. Tetley William, „Assignment and Transfer of Maritime Liens: Is There Subrogation of the Privilege“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 15, No. 3, July 1984.
56. Tetley William, „Enforcement in Canada of Liens for Necessaries Furnished in the United States“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 20, 1/1989.
57. Tetley William, „Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws“, *U.S.F. Maritime Law Journal*, Vol. 6, 1/1993.
58. Tetley William, „Repairman’s Liens“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 13, 2/1982.
59. Tetley William, „Special Legislative Rights and Wreck Removal“, *Louisiana Law Review*, Vol. 55, 1955.
60. Tomasello Weitz Leslie, „The Nautical Fault Debate (the Hamburg Rules, the U.S. COGSA 95, the STCW 95, and ISM Code)“, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 22, 1998.

61. Tsimplis Michael, „Procedures for Enforcement“, у: Yvonne Baatz, *Maritime Law*, second edition, Sweet & Maxwell, London, 2008.
62. V. Mc. G., „Maritime Lien under Act of 1910“, *California Law Review*, Vol. 11, бр. 3/1923.
63. Von Bittner Warren T.R., „The Louisiana Removal of Sunken Vessels Act of 1985 – State Wreck Removal Statutes in Perspective“, *The Maritime Lawyer*, Vol. 11, 1986.
64. Wilberforce Richard O., „The International Recognition of Rights in Aircraft“, *The International Law Quarterly*, Vol. 2, бр. 3/1948.
65. Wright Austin Tappan, „Government Ownership and the Maritime Lien“, *California Law Review*, Vol. 7/1919.
66. „Priority of Maritime Liens“, *Harvard Law Review*, Vol. 69, бр. 3/1956, <http://www.jstor.org/stable/1337397>
67. „Tax Liens and the Rights of Third Persons“, *Harvard law Review*, Vol. 54, бр. 1/1940, <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1333361?sid=21105861008793&uid=4&uid=2&uid=3738928>
68. „What Law Governs Maritime Liens“, *Harvard Law Review*, Vol. 26, бр. 4/1913, стр. 357, доступно на адреси: <http://www.jstor.org/stable/1326323>, 3.6.2014. године.

Решења из праксе:

1. Решење Привредног апелационог суда, Iž. 117/2012, од 1. 8. 2012. године.
2. *Judgment of the Greek Supreme Court*, No. 229 of 1983.
3. *Пресуда Привредног Апелационог суда, Пж. 2458/2010* од 8. јула 2010. године.
4. Мишљење министарства финансија од 6.11.2008. године, доступно на адреси: <http://mfin.gov.rs/newsitem.php?id=4981>, 9.2.2015. године.

Интернет извори:

1. http://www.alaskamarinelaw.com/maritime_lien_faq.htm
2. <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>.
3. <http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19100021/201203210000/0.747.363.2.pdf>
4. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en
5. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en
6. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en
7. <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/5254/index.do>
8. <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/391/1026/1494583/>
9. <http://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title46/subtitle3/chapter313&edition=prelim>
10. <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>
11. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-3&chapter=12&lang=en,
12. http://maritimelawdigital.com/uploads/HTML/Bold_Bucclough_1852.htm
13. <http://www.ebrd.com/downloads/research/law/lit13ee.pdf>,
14. <http://www.ius.bg.ac.rs/prof/Materijali/xivmil/NovoHipotekarnoPravoClanak.pdf>
15. <http://www.ius.bg.ac.rs/prof/Materijali/yormil/CISG-digest-2012-e.pdf>
16. http://www.lr.org/en/_images/213-35653_25-64-shares.pdf
17. [http://www.dttas.ie/sites/default/files/corporate/Merchant%20Shipping%20\(Registration%20of%20Ships\)%20Bill%202013%20Explanatory%20Memo%20as%20published%2023%2012%202013.pdf](http://www.dttas.ie/sites/default/files/corporate/Merchant%20Shipping%20(Registration%20of%20Ships)%20Bill%202013%20Explanatory%20Memo%20as%20published%2023%2012%202013.pdf)
18. <https://archive.org/stream/commercialcodeof00japarich#page/290/mode/2up>
19. http://diplomatie.belgium.be/fr/binaries/Zeerecht_9_tcm313-79767.pdf.
20. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&lang=en.

21. <http://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Zakon%20%D0%BE%20trgova%C4%8Dkom%20brodarstvu%20-%20javna%20rasprava%20FINAL.pdf>.
22. <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/260495.html>.
23. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/hgb/gesamt.pdf>.
24. <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/BJNR003010895.html>.
25. <http://www.gpo.gov/fdsys/browse/collectionUSCode.action?collectionCode=USCODE>.
26. [http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=\(title:46%20section:31342%20edition:prelim\)%20OR%20\(granuleid:USC-prelim-title46-section31342\)&f=treesort&edition=prelim&num=0&jumpTo=true](http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=(title:46%20section:31342%20edition:prelim)%20OR%20(granuleid:USC-prelim-title46-section31342)&f=treesort&edition=prelim&num=0&jumpTo=true).
27. http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/pdfs/ukpga_19810054_en.pdf.

Прописи:

1. Закон о пореском поступку и пореској администрацији (*Службени гласник РС*, бр. 80/02, 84/02 исправка, 23/03 - исправка, 70/03, 55/04, 61/05, 85/05 - др. закон, 62/06 - др. закон, 61/07, 20/09, 72/09 - др. закон, 53/10, 101/11, 2/12 - исправка, 93/12, 47/13, 108/13, 68/14 – у даљем тексту: ЗПППА).
2. Status of Ratifications to Maritime Conventions, *СМИ Yearbook*, 2014.
3. Commercial Instruments and Maritime Liens Act, sec. 31342 (46 U.S. Code).
4. Convention on the registration of inland navigation vessels, Geneva, 1965.
5. *Convention Relating to the Unification of certain rules concerning Collisions in Inland Navigation, Geneva 1960*.
6. *Council Directive 80/987/EEC of 20 October 1980 on the protection of employees in the event of the insolvency of their employer* са допунама из 2002. године у виду *Directive 2002/74/EC of The European Parliament and of the Council*.
7. Federal Court Act of Canada 1970, sec 22 (2).
8. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel 1926.

9. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussel 1967.
10. International Convention for the Unification of certain rules of Law related to collision between vessels, Brussels 1910.
11. International Convention on Arrest of Ships, Geneva, 1999.
12. International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva 1993.
13. International Convention on Salvage, 1989.
14. International Convention Relating to Sea-Going Vessels, Brussel, 1952.
15. Maritime Liens Act из 1910. године (са битним изменама у 1920. и 1974. години), United States.
16. 46 U.S. Code Chapter 313 – Commercial instruments and maritime liens
17. Maritime Workers Convention, ILO, 2006.
18. Merchant Shipping Act 1995, United Kingdom.
19. Private Maritime Law Code of Greece, 1982.
20. Protocol No. 1 Concerning Rights in rem in inland Navigation Vessels, Geneva, 1965.
21. *Rome Convention on the law applicable on contractual obligations*, 80/934/ECC, OJ L 266 of 9.10.1980 (у даљем тексту: Римска конвенција 1980).
22. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Wien, 1980.
23. United States Code, 46, Shipping.
24. Аустријски Трговачки законик – UGB – Unternehmensgesetzbuch.
25. Закон о државној припадности и упису пловила (Сл. гласник РС, бр. 10/2013, у даљем тексту: ЗДПУП).
26. Закон о државној припадности и упису пловила (Сл. гласник, бр. 10/13, у даљем тексту: Закон о упису).
27. Закон о државној припадности и упису пловила, (Сл. гласник РС, бр 10/13).
28. Закон о заложном праву на покретним стварима уписаним у регистар (Службени гласник РС, бр. 57/2003, 61/2005, 64/2006, даље у тексту: ЗЗПУР).

29. Закон о извршењу и обезбеђењу (*Службени гласник РС*, бр. 31/2011, 99/2011 – др. закон, 109/2013 – одлука УС и 55/2014).
30. Закон о извршном поступку (*Службени гласник РС*, бр. 125/04).
31. Закон о неважности правних прописа донетих пре 6. априла 1941. године и за време непријатељске окупације, (*Службени лист ФНРЈ*, бр. 86/1946, и 105/1947).
32. Закон о поморској и унутрашњој пловидби (*Службени лист СФРЈ*, бр. 22/77).
33. Закон о поморској и унутрашњој пловидби (*Сл. лист СФРЈ*, бр. 12/98, 44/99 и 73/2000, *Сл. гласник РС*, бр. 101/2005, 85/2005, 73/2010, 87/2011, 10/2013).
34. Закон о поморском и ратном плену на мору (*Службени лист СФРЈ*, бр. 26/64).
35. Закон о порезима на употребу, држање и ношење добара (*Службени гласник РС*, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 132/04 - др. пропис, 112/05 - др. пропис, 114/06 - др. пропис, 118/07 - др. пропис, 114/08 - др. пропис, 31/09, 106/09 - др. пропис, 95/10 - др. пропис, 101/10, 24/11, 100/11 - др. пропис, 120/12 - др. пропис, 113/13 - др. пропис, 68/14 - др. закон).
36. Закон о потврђивању Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (*Службени гласник РС – међународни уговори*, бр. 6/2013).
37. Закон о потврђивању Међународне конвенције о поморским привилегијама и хипотекама (*Службени гласник РС – Међународни уговори*, бр. 10/11).
38. Закон о раду (*Сл. гласник РС*, бр. 24/2005, 61/2005, 54/2009 и 32/2013, даље у тексту: ЗОР).
39. Закон о стечају, (*Службени гласник РС*, бр. 104/2009, 99/2011, 71/2012, 83/2014).
40. Закон о хипотеци (*Сл. гласник РС*, бр. 115/2005, даље у тексту: ЗОХ).
41. Кодекс трговачког морепловања Руске Федерације (*Российская газета*, N. 85-86/1999, даље у тексту: КТМ РФ).
42. Немачки Закон о стечајном поступку, *Insolvenz Ordnung* (BGBl, I.S. 2866/1994).

43. Немачки трговински закон (нем. *Handelsgesetzbuch*, верзија која је на снази од 2015. године, даље у тексту: HGB).
44. Поморски законик (*Народне новине*, бр. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, даље у тексту: ПЗ 2004).
45. Турски трговачки законик (енг. *Turkey Commercial Code*).
46. Уредба са законском снагом о стварним правима на броду и о поморским привилегијама (*Сл. новине Краљевине Југославије*, бр. 126/1939).
47. Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz, у даљем тексту: BinSchG, срп. Закон о приватноправним односима у унутрашњој пловидби) у верзији од 2013. године
48. The Supreme Court Act of U.K., 1981.
49. Нацрт Закона о трговачком бродарству, 2015. година, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије.

Биографија кандидата

Светислав Јанковић је рођен 1985. године у Земуну, са пребивалиштем у Београду. Основну школу је завршио у Новој Пазови као носилац Вукове дипломе, а Гимназију у Старој Пазови као одличан ученик. Основне студије ПФУБ је завршио о року (2004-2008) са просечном оценом 9,35. Током основних студија је три пута похваљиван за одличан успех „Похвалницом“ Правног факултета Универзитета у Београду. На основним студијама је био међународни смер, а из пословноправне области је положио Трговинско право (10), Компанијско право (9) и Међународно привредно право (10). Мастер студије је завршио на ПФУБ (2008-2009) на трговинскоправном модулу. На мастер студијама је положио Трговинскоправне послове (10), Међународну продају робе (10) и Алтернативно решавање спорова (10) и одбранио завршни рад на тему менице са оценом 9. Докторске студије на ПФУБ је уписао 2009. године на којима је тренутно у завршној фази припреме одбране докторске дисертације на тему „правни режим привилегија на броду“. На докторским студијама је положио Методе научноистраживачког рада и вештине (10), Трговинско право (10), Компанијско право (10), Право интелектуалне својине (9), Банкарско право (10) и Саобраћајно право (10) и одбранио је семинарски рад са одликом из области одговорности јавних гаража као и Пројекат докторске дисертације на тему „Правни режим привилегија на броду“. Од октобра 2012. године се налази на радном месту асистента на Пословноправној ужој области – предмети: Трговинско право и Саобраћајно право. Пре избора у звање асистента је објавио два рада (у часописима „Право и привреда“ и „Студентска ревија за привредно право“), а после избора у звање асистента шест радова (у часописима „Право и привреда“, „Анали Правног факултета Универзитета у Београду“ и „Правни живот“). У сврху истраживања и израде докторске дисертације провео је два месеца (јун и јул, 2014. године) на Макс Планк Институту за упоредно и међународно приватно право у Хамбургу, у оквиру кога је добио и стипендију за истраживачки рад. Кандидат одлично познаје енглески језик, а немачки (који и даље активно учи) и руски језик познаје у мери која му омогућава ваљано и поуздано коришћење литературе.

Прилог 1.

Изјава о ауторству

Потписани-а СВЕТИСЛАВ ЈАНКОВИЋ
број индекса ДС 6-2009

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

ПРАВНИ РЕЖИМ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

Потпис докторанда

У Београду, 30. VIII 2015 ГОДИНЕ

С. Јанковић

Прилог 2.

**Изјава о истоветности штампане и електронске
верзије докторског рада**

Име и презиме аутора СВЕТИСЛАВ ЈАНКОВИЋ
Број индекса ДС 6 - 2009
Студијски програм ДОКТОРСКЕ АКАДЕМСКЕ СТУДИЈЕ
Наслов рада ПРАВНИ РЕЖИМ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ
Ментор ПРОФ. ДР НЕБОЈША ЈОВАНОВИЋ

Потписани/а С. Јанковић

Изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао/ла за објављивање на порталу **Дигиталног репозиторијума Универзитета у Београду**.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

Потпис докторанда

У Београду, 30. VIII 2015. године

С. Јанковић

Прилог 3.

Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

ПРАВНИ РЕЖИМ ПРИВИЛЕГИЈА НА БРОДУ

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство

2. Ауторство - некомерцијално

3. Ауторство – некомерцијално – без прераде

4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима

5. Ауторство – без прераде

6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђини листа).

Потпис докторанда:

У Београду, 30. VIII 2015. године

С. Јанковић