

PRESUDA JAPANSKOG PLJENOVNOG
SUDA O BRODU SANTA FÉ

Pljenovni slučaj broda Santa Fé iz prošlog svjetskog rata zaslužuje posebnu pažnju zbog toga što je u njegovu presudjivanju, koje je prošlo kroz tri instance, nabačeno više spornih pitanja: tko ima pravo vršiti uzapćenje broda, odlučuje li samo zastava ili samo vlasništvo o neprijateljskom značaju broda, djeluje li fiktivnost zastave i u negativnom pravcu, tj. da služi i kao zapreka izvršenju prava plijena, ima li se brod u raspremi smatrati brodom i koji stupanj raspreme može u tom pravcu djelovati, vršenje prava plijena u neutralnoj luci, protezanje ratišta na neutralno područje, retroaktivni učinak promjene vlade na pitanje trajanja ratnog stanja. Sva ta pitanja postavljena su u slučaju Santa Fé zbog toga što je taj brod bio u času uzapćenja u posebno zapletenom i donekle protuslovnom pravnom položaju. Činjenice su ove:

Medju plovnim jedinicama brodarskog poduzeća Société des Affreteurs Maritimes Indochinois nalazio se i brod "Gouverneur Général Merlin", registriran u Saigону, koji je vršio plovidbu između luka Francuske Indokine i luka Dalekoga Istoka: kao Hongkong, Singapore itd. Poduzeće je bilo francusko i brod je vijao francusku zastavu. Kad je godine 1940. došlo do kapitulacije Francuske, a Indokina je ostala pod upravom organa vlade u Vichy-u, vlasnici broda smatrali su potrebnim, radi izbjegavanja uzapćenja od strane britanskih jedinica, da brod plovi pod drugom zastavom. U tu svrhu poduzeće je dobilo od francuskog generalnog guvernera dozvolu izvoza i prodaje broda, i ishodilo je brisanje iz registra francuske trgovačke mornarice 28.XII 1940. Brodu je dano i novo ime "Santa Fé", i za taj brod zatraženo je preko generalnog konzula Paname u Hongkongu registriranje u Panami. Pošto je dobio ovlašćenje panamske vlade, generalni konzul je 14.I 1941. izdao za brod navigacioni patent s valjanošću od šest mjeseci. Na molbu poduzeća izdala je panamska vlada 6.V 1941. trajni navigacioni patent, i time je brod dobio trajno pravo na vijanje panamske zastave. U patentu je navedeno da je brod vlasništvo spomenutog francuskog društva. Brod je plovio pod panamskom zastavom i vratio se u Sajgon s posljednjeg putovanja 7.prosinca 1941, dan prije napadaja na Pearl Harbour. U novoj situaciji poduzeće je zadržalo brod u luci, prevezlo ga je u svoje brodogradilište i ondje ga raspremilo, a posadu, osim desetak ljudi za čuvanje broda, razmjestilo u druge službe. Medjutim je vlada u Vichy-u sklopila s Japanom sporazum /protokol od 29.VII 1941./ o zajedničkoj obrani Indokine, pa su na temelju toga sporazuma kasnije Japanci vojnički zaposjeli Indokinu, ostavljajući francusku upravu. Dana 14.veljače 1942. japanski vojni odred pronašao je raspremljeni brod i uzaptio ga. Francuski organi uložili su prosvjed kod japanskih vojnih organa, ali Japanci su brod zadržali, ponovo ga osposobili za plovidbu, i upotrebljavali ga sve dok

nije potopljen 17.VII 1945. Formalni protokol o uzapćenju izdao je 28.VI 1941. admiral Togari kao zapovjednik japanske pomorske baze u Sajgonu. Brod nije prevezen u Japan, nego su samo potrebne isprave poslone pljenovnom sudu u Sasebo-u, koji je izrekao zapljenu 10.III 1944. nakon rasprave u kojoj je francusko poduzeće zastupao japanski odvjetnik. On je uložio žalbu na viši pljenovni sud, ali je ovaj potvrdio prvu presudu 9.VIII 1944. U mirovnom ugovoru od 8.IX 1951. /čl.17a/ Japan je pristao da će na zahtjev svake pojedine savezničke vlade dati preispitati pljenovne presude japanskih pljenovnih sudova "u skladu s međunarodnim pravom" gdje god se radi o vlasništvu pripadnika savezničkih država. U tu svrhu osnovala je japanska vlada revizionu komisiju od tri predstavnika vlade i četiri stručnjaka međunarodnog prava. Iako je za rata Japan izvršio zapljenu 1150 brodova, samo je malo zahtjeva za reviziju podneseno i komisija je riješila samo dva slučaja, dok su ostali zahtjevi povučeni /bilo bi zanimljivo znati, nisu li možda ti slučajevi bili riješeni nagodom i davanjem odštete izvan postupka pred komisijom/.

U postupku pred revizionom komisijom poduzeće je pridonijelo pravna mišljenja dvaju poznatih stručnjaka međunarodnog i pomorskog prava /Ripert i Alfaro/ koji su dokazivali da zapljena po međunarodnom pravu nije bilo mjesta, a za upotrebu broda putem rekvizicije i njegovu propast treba da japanska vlada dađe vlasnicima odštetu. Komisija je opsežnom argumentacijom pobila žaliteljeve tvrdnje, i zaključila je da je zapljena bila u skladu s međunarodnim pravom.

Na pojedina nabačena pitanja i iznesene argumente komisija se potanko osvrnula, i ovdje se iznosi argumentacija i protuargumentacija uz neke nove napomene:

1. Prigovoreno je da uzapćenje nije izvršeno od strane ovlašćenih organa, tj. ratne mornarice, nego od strane odreda kopnene vojske. Tomu nasuprot komisija je tvrdila da je odnosni odred bio specijalni odred vojske /kopnene/ kojemu je zadatak bio da vrši operacije na moru. Ipak je značajno da je formalni protokol o uzapćenju potpisao admiral. Član komisije profesor Maehara izvodi iz toga da u Japanu postoji shvaćanje da samo jedinice ratne mornarice mogu vršiti uzapćenje. On tvrdi da u Japanu nije bilo slučajeva da bi uzapćenje izvršili lučki carinski ili redarstveni organi, a kod uzapćenja od strane odreda kopnene vojske da su formalni postupak izvršili naknadno časnici ratne mornarice. No svakako i takva praksa znači odstupanje od načela da uzapćenje vrše samo jedinice /tj. brodovi/ ratne mornarice. Takvo načelo primijenjeno je još u prvoj presudi Austrougarskog pljenovnog suda o brodu Schkodra. Ali mnoge

države izrijekom dopuštaju da uzapćenja vrše i drugi, a ne samo mornarički organi /Nizozemska, Njemačka/ a praksa je u drugim državama priznavala takva uzapćenja /Velika Britanija, Jugoslavija/.

2. Prigovoreno je da je postupak izvršen u odsutnosti zapovjednika broda. Komisija je našla da ta formalnost, propisana za postupak na moru, nije bitna kad se radi o brodu uz obalu, i kad brod nije povjeren zapovjedniku.

3. Brod se nalazio u raspredi, pa zato zapravo nije više ni bio brod, nego pokretno vlasništvo poduzeća, koje nije bilo neprijateljsko. Kao takav on nije potpadao pod pravo morskoga plijena. Ta okolnost važna je sama po sebi, a također i zbog toga što samo brod može vijati neku pomorsku zastavu, pa bi prema tome i otpalo pitanje pripadnosti po zastavi. Član komisije Osawa, koji je glasao protiv uzdržanja zapljene, istakao je da je raspredom pokazana namjera vlasnika da se više ne služi panamskom zastavom. Komisija nije uvažila taj prigovor navodeći da je brod još imao strojeve i radio-instalaciju, i da su ga Japanci neposredno poslije uzapćenja osposobili i upotrebljavali za plovidbu.² Spomenimo da se pravo plijena vršilo i na brodove u gradnji, dakle se "a fortiori" može vršiti i na brod kojemu su oduzeti tek neki dijelovi opreme.

4. Jedna od glavnih spornih tačaka odnosila se na pitanje o neprijateljskom svojstvu broda. Prema čl. 57. Londonske deklaracije od godine 1909. ravna se neprijateljsko svojstvo broda prema zastavi koju brod ovlašćeno vije. Međutim kako se na različite načine može dogoditi da se zaraćeni služe neutralnom zastavom, Velika Britanija i Francuska su već godine 1915. odstupile od propisa Londonske deklaracije /koju su u početku priznavale, iako nije formalno postala obaveznim međunarodnim ugovorom/ pa su smatrale neprijateljskima i brodove pod neutralnom zastavom ako su u vlasništvu ili suvlasništvu neprijateljskih pripadnika ili poduzeća. To su prihvatile i druge države, tako da je za neprijateljsko svojstvo broda bila odlučna i zastava i vlasništvo.

U konkretnom slučaju brod je bio neosporno u vlasništvu francuskog poduzeća, a Francuska nije bila u ratu s Japanom, pače ona nije uopće više ratovala /razumije se vlada u Vichy-u koja je bila mjerodavna u Indokini/, a s Japanom je stajala u sporazumu o zajedničkoj obrani Indokine. Nasuprot je Panama u

1/ Vidi presudu Schiffahrt-Treuhand G.m.b.H. /International Law Reports, 1953, str.667/.

2/ Vidi prije spomenuti slučaj Schiffahrt-Treuhand G.m.b.H.

doba zahvata broda bila u ratu s Japanom. Od strane vlasnika broda tvrdilo se da se pitanje panamske zastave ne može uzeti kao podloga zapljene.

a/ Zastava je uzeta samo zato da bi se izbjegao zahvat broda od strane Velike Britanije. Kao što se po Londonskoj deklaraciji i po običajnom međunarodnom pravu ne priznaje fiktivno uzimanje zastave u svrhu zaštite od zapljene, tako bi to isto shvaćanje moralo djelovati i u protivnom pravcu, tj. zastava bi morala biti uzeta samo kao indikacija za činjenicu o reprijateljskom ili neutralnom vlasništvu broda. U konkretnom slučaju francusko vlasništvo je dokazano, i fiktivna zastava ne bi se smjela uzeti u obzir.

b/ Vlasnici su se pozivali na to da je pravo na vijanje zastave bilo samo privremeno, i da je poslije isteka roka od šest mjeseci brod nastavio neovlašćeno vijati panamsku zastavu. Taj prigovor čini se da je oslabljen navodi- ma o definitivnom podijeljenju prava na vijanje panamske zastave.

c/ Vlasnici tvrde, a na to se poziva i član komisije Osawa, da je brod stvarno prestao vijati panamsku zastavu po činjenici rasporede broda.

Komisija nije uvažila te prigovore. Ona se držala kombinacije načela zastave i vlasništva, naglašavajući da je pravilo Londonske deklaracije o zastavi broda formalni kriterij koji vrijedi bez obzira na činjenicu o vlasništvu, dok svojstvo vlasnika nadopunjuje to pravilo kao njegovo poštovanje odnosno ispravak. Jedino član komisije Osawa smatrao je da je ratio odnosnih pravila običajnog međunarodnog prava odnosno Londonske konvencije da pogodi neprijatelja, pa da se odnosna pravila ne smiju tumačiti tako da se mogu primijeniti na slučajeve koji ne odgovaraju njihovoj svrsi. Treba zabilježiti stav komisije kao znak da se pljenovni sudovi u tome kao i u drugim pitanjima priklanjaju rješenjima koja pokrivaju izvršene zapljene. To opet ukazuje na potrebu da se odnosna pravila tačnije formuliraju, ma da bi u prvom redu trebalo željeti da se ona nikad ne bi trebala primjenjivati. Uostalom, slučajevi kao što su zaustavljanja brodova u Sredozemnom moru od strane francuske ratne mornarice pokazuju da kodifikacija međunarodnog ratnog prava može koristiti i kad nema pravoga rata.

5. Uzapćenje je izvršeno u Sajgonu, na području Indokine koja je u tom času bila pod upravom organa koji su slušali vladu u Vichy-u /general de Gaulle tada još uopće nije bio priznat kao neka vrst vlade/. Poduzeće je prigovaralo da se pravo plijena nije moglo vršiti na neutralnom području Francuske koja nije bila u ratu s Japanom. Pravo plijena vrši se na otvorenom moru, ili u teritorijalnom moru

onih država koje sudjeluju u ratu. Komisija nije uvažila postavljene prigovore, ali su članovi komisije dali različita objašnjenja. Jedni su se pozivali na to da je po sporazumu s Francuskom od 29.VII 1941. Japan preuzeo suradnju u zajedničkoj obrani Indokine i da je time Sajgon postao poprište mjera obrane u kojima je Japan sudjelovao. Japan je ondje smio držati vojne snage, pa su te snage i vojne instalacije mogle biti objekt napadaja. Ukratko, Sajgon je uključen u ratište i tamo su se mogli poduzimati svi ratni čini, pa i vršenje prava plijenjenja. Drugi članovi komisije pozivali su se na činjenicu da je godine 1944. vlast u Francuskoj preuzela vlada /de Gaulle/, koja je naredbom od 9.VIII 1944. retroaktivno proglasila nevaljanost sve odredbe vlade u Vichy-u, pa prema tomu je komisija u prosudjivanju slučaja naišla na novu okolnost, tj. da protokol od 1941. o zajedničkoj obrani nije bio valjan od samoga početka. Zato ti članovi komisije drže da se pravovaljanost zapljene ne može pozvati na pravno stanje stvoreno protokolom. Ali ta vlada je nastavak onoga odbora koji je Japanu navijestio rat 9.XII 1941. Japan je potpisivanjem mirovnog ugovora od 1951. priznao da je s Francuskom bio u ratu, a priznao je i novu vladu. Priznanje vlade ima retroaktivni učinak. Iz ta dva elementa povlači se zaključak da je Japan bio u ratnom stanju s Francuskom počev od 9.XII 1941, i da je Sajgon u doba uzapćenja bio neprijateljsko područje. Dakako da taj argument dolazi također u prilog održavanja zapljene i nasuprot prigovoru da se radi o francuskom brodu.

6. Alfaro u svojem pravnom mišljenju pozvao se i na indult koji je uobičajen na početku neprijateljstva. Komisija je taj prigovor odbacila, pozivajući se na to da se odnosna Haška konvencija nije u prošlom ratu primjenjivala /njezina odredba o inaultu nije mandatorna nego samo potestativna/, a Francuska ju je otkazala u srpnju 1939.

J.A.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 19.II 1965.

Vijeće: Gabro Bađovinac, dr Dušan Arneri, dr Vigor Vrbanić

Osiguranje tereta u kamionskom prijevozu - Osiguratelj je dužan, na temelju uvjeta police, vozaču-osiguraniku od odgovornosti nadoknaditi štetu ako je ona nastala šoferovom krivnjom - Sofer je dužan, prije nego sa cisternom napunjenom tekućim gorivom prodje ispod dalekovoda, uložiti posebnu pažnju da ustanovi da li kamion može bez opasnosti proći ispod dalekovoda - Sofer mora znati