

ПОМОРСКО РАТИШТЕ КАО ПРЕДМЕТ ПРАВНЕ РЕГЛЕМЕНТАЦИЈЕ

У овом чланку ћемо покушати да у најкраћим потезима прикажемо напоре правника и државника на реглементацији и хуманизацији поморског ратовања, пошто се последице рата на мору, као ратном попришту, донекле разликују од последица рата на копну.

Први такав споразум закључен је 1856 у Паризу, који је познат под именом Париска декларација, којој су приступиле све земље изузев САД, Шпаније и Мексика. По овој Декларацији: 1) гусарење је било свечано укинуто и забрањено; 2) застава неутралне државе спасавала је и непријатељску робу, изузевши ако се ради о контрабанди; 3) неутрална роба, уколико није контрабанда, не може бити заплена иако се налази на непријатељском броду; 4) блокада мора бити ефективна да би била обавезна за све.

Од интереса је поменути и покушај неких држава (њих 14, које су уједно и потписнице познате Женевске конвенције о побољшању судбине рањеника у сувоземном рату од 22 августа 1864) да усвоје тзв. *Допунске одредбе о прилагођавању Конвенције од 22 августа 1864 на поморски рат*, и то због тога што су морнари-борци одувек били далеко више угрожени у рату него борци на суву. Нажалост, овај допунски споразум није никад постао обавезан, јер га ниједна држава није ратификовала, али, независно од тога, њега су заинтересоване силе ипак унеколико поштовале, јер је то било у обостраном интересу, а што је најважније, овај споразум је инспирисао присутне делегате на Хашким конференцијама мира (1899, односно 1907 године) да поморском рату и ублажавању ратних страха на том попришту посвете нарочиту пажњу. Додуше, морамо признати да је ондашњим делегатима било далеко важније да спасу приватну имовину, која се у време рата нађе на мору, и да је учине неприкосновеном. Али, поред ове њихове првенствене бриге, ипак је посвећено доста времена и показано прилично разумевања и за тешку судбину ратника на мору.

Прва хашка конференција мира из 1899 године прихватила је Конвенцију по којој се и на поморски рат примењују они принципи који важе у сувоземном рату, а о чему је била реч у Женевској конвенцији из 1864 године. Радило се, наиме, о побољшању судбине рањеника на мору. Друга хашка конференција из 1907 године захватила је мало дубље проблематику поморског ратовања и донела је неколико

интересантних и значајних конвенција из области ратовања на мору. То су биле следеће конвенције: 1) Конвенција о начину поступања са непријатељским трговачким бродовима у време избијања непријатељстава¹⁾; 2) Конвенција о претварању трговачких бродова у ратне²⁾; 3) Конвенција о бомбардовању од стране ратних бродова за време рата³⁾; Конвенција о постављању подморских мина са аутоматским упаљачем; 5) Конвенција о протезању на поморско ратовање принципа усвојених у Женевској конвенцији из 1864; 6) Конвенција о извесним ограничењима заплена у поморском ратовању; 7) Конвенција о оснивању Међународног суда за поморски ратни плен (никад није ступила на снагу, нити је Суд установљен) и 8) Конвенција о правима и дужностима неутралних сила за време поморског рата.

После овакве живе дипломатске активности у свету, многе поморске силе нису хтеле стати на пола пута и већ 1908 године дошло је до састанка претставника тадашњих јаких поморских држава, и то у Лондону, ради покушаја кодификације правила поморског ратовања. 26 фебруара 1909 године донета је позната *Лондонска декларација о законима поморског ратовања*. То је био међународни документ од велике вредности и са пуно успеха је осветлио неколико кључних проблема у поморском рату, као што су: блокада; контрабанда; дужности неутралаца; приватна и неутрална имовина на мору; појам непријатељског брода; право претраживања на броду; појам конвоја; заплена бродова; накнаде за запленаћену имовину и т. сл. Ова Декларација је служила за узор свима каснијим међународним уговорима и инструкцијама које су поједине државе давале својим оружаним снагама, независно од тога што све ово ипак није било у свему поштовано за време Првог и Другог светског рата. Наиме, Лондонска декларација из 1909 није ни од кога била ратификована (мада су Енглеска и Француска изразиле своју спремност да је поштују), те у правном смислу није била обавезна, што не значи да и у моралном погледу није обавезивала државе потписнице. Немачко-аустриска команда у

¹⁾ Када избију непријатељства, трговачки брод, ако се затекао у противничкој луци, има да буде пуштен да отплови у своју земљу. Исти је поступак и са бродом који, не знајући да је рат отпочео, уплови у непријатељску луку. Ако брод из неких разлога не може да изађе, он не може бити узапћен, али може бити реквириран, с тим да се по свршетку рата врати власнику. Ако неки брод затекну ратне операције на отвореном мору, а није знао да је рат избио, такав брод се не сме запленити. То је углавном садржина ове Конвенције, која је данас умногоме изгубила од своје важности с обзиром на то да у ери сталне радио-везе сваки брод може на време сазнати да је његова земља ступила у рат.

²⁾ Трговачки брод може бити, по налогу своје владе, преобраћен у ратни, али: мора да носи ратну заставу и друга обележја своје ратне морнарице, мора да има команданта чије је име уписано у флотну листу, посада се мора подврћи војној дисциплини и овакав се брод мора одмах уписати у флотну листу. Ако један трговачки брод испуни услове о којима је горе реч, онда он, према овој Конвенцији, добија статус ратног брода.

³⁾ Забрањено је бомбардовање пристаништа која се не бране, али изразити војни објекти у њему могу се бомбардовати; уколико је могуће за време бомбардовања треба штедети културне споменике; пожељно је претходно најавити овакво бомбардовање.

самом почетку Првог светског рата, 1914 године, ослободила је себе сваке обавезе поштовања ове Декларације, што је изазвало Енглеску и Француску да и оне то исто учине 7 јула 1916.

Вероватно из ових разлога су још одмах по свршетку Првог светског рата угледала света тзв. *Вашингтонска правила у поморском рату* (1922 године), у којима се још једанпут више осуђује потапање трговачких бродова од стране подморница. Овај споразум није никад ступио на снагу због његовог нератификовања, тако да се 1936 године морала поново сазивати велика поморска конференција у Лондону, на којој је донет *Протокол*, који је у себи сажео најважније међународно-правне принципе из поморског ратовања и који је имао више успеха, јер га је 48 држава потписало.

Као што се из досадањег излагања могло видети, поморски рат има својих специфичности (особености) већ и због тога што се ратне операције претежно воде на отвореном мору, тј. на оном делу који не припада никоме, односно који припада свакоме. Међународна правила су већ давно утврдила да на отвореном мору нико нема никаква права ни власти да спречава другог у пловидби (изузев ако се не ради о пиратима), но кад избије рат између неких држава, онда се другим државама, дакле неутралним државама, ипак у многама омета пловидба. Стога су државе врло лако пристајале да се на конференцијама састају и да утврђују правила која би штитила имовину, првенствено приватну, на отвореном мору. Као резултат свих досад поменутих конференција и конвенција јесте једно општеусвојено генерално правило, које би се отприлике овако могло резимирати:

Трговачки брод не може бити узапћен пре него што добије наређење да се подвргне прегледу од стране ратног брода. Ако преглед испадне неповољан по брод, онда се он може узаптити. Трговачки брод не може бити нападнут, изузев ако одбије позив да се заустави ради прегледа или ако, после узапћења, покуша да побегне. Трговачки брод може евентуално бити уништен тек онда када су људство и путници претходно склоњени на сигурно место.

На основу овог општег правила помиње се у међународном праву неколико установа, односно појмова са којима се срећемо када посматрамо море као ратно попрште.

Ратни брод и трговачки брод

Под ратним бродом се подразумева брод нарочито оспособљен за војне операције и који је уписан у тзв. флотну листу једне државе. Ратни брод,⁴⁾ по међународном праву, једино је овлашћен да врши преглед односно верификацију заставе трговачких бродова на отвореном мору и да врши напад на бродове (ратне и трговачке). Ако трговачки брод врши напад на друге бродове, онда се он сматра пи-

⁴⁾ Али не и помоћни бродови, као што су, например, војни бродови за снабдевање трупа и т.сл.

ратским бродом и према његовој посади се не примењују ратна правила о заробљеништву већ кривични закон. И, најзад, ратни брод може бити нападнут без икакве опомене, док је то, по правилу, као што смо напред видели, забрањено чинити са трговачким бродом (друга је ствар што се овог правила немачке подморнице у овом последњем рату нису придржавале).

Али, трговачки брод може, у смислу Хашке конвенције о претварању трговачких бродова у ратне, постати и ратни брод уколико се наоружа, истакне ратну заставу, добије војног команданта, а посада се подвргне војној дисциплини, и уколико се придржава ратних правила.

По хашким, а нарочито по вашингтонским правилима из 1922 године, трговачки брод, без обзира на то да ли је непријатељски или неутрални, не може да буде нападнут без прелазног заустављања и прегледа од стране ратног брода (тзв. право визите). Ако је брод непријатељски (или неутрални, али се на њему налази непријатељска роба проглашена контрабандом), он може бити заплењен и одведен у најближе пристаниште државе чији је ратни брод извршио узапљење. Узапљени бродови се обично одводе у ону луку где постоји тзв. Суд за поморски ратни плен, који поморске државе још за време мира треба да оснују. Овај Суд је једино надлежан да пресуди да ли је брод који је у питању ратни плен или не.⁵⁾ Ако Суд установи да се ради о непријатељском броду, он га проглашава поморским ратним пленом и такав брод се ни после закључења мира не враћа бившем сопственику. Раније се као непријатељски брод сматрао само онај брод за који се помоћу бродских папира утврди да припада непри-

⁵⁾ Злоупотребе овог принципа, нажалост, прилично су честе, али као школски пример једне овакве злоупотребе (*у време мира*) може нам добро послужити случај са југословенским трговачким бродом „СЛОВЕНИЈА“. Као што је познато, француски ратни брод је *на отвореном мору* зауставио југословенски брод „Словенија“ и наредио му да скрене са своје руте (брод је ишао за Казабланку) и отпраћен је у алжирску луку Оран, где му је скинут један део терета (наиме, оружје једне неутралне државе намењено једној другој неутралној држави). Да је француска Влада ма и једног тренутка признала и прогласила да између ње и алжирских бораца за ослобођење постоји *ратно стање*, овај поступак француског ратног брода би се дао некако уклопити у онај општепризнати међународноправни принцип да је неутрална држава дужна да забрани својим бродовима пренос контрабанде земљама које су у рату или чак и земљама које се граниче са једном од зараћених страна. Међутим, пошто је француски *званични* став да у Алжиру нема ратног стања, — то значи да у том делу света нема рата у међународноправном смислу, тј. да се Медитеран у том делу има сматрати као подручје у коме влада мирнодопско стање. А *у време мира* ратни бродови могу пресретати и претраживати стране трговачке бродове *само и једино* у овим случајевима и то само ако постоји оправдана сумња: а) да је брод ангажован у пиратерији; б) да је брод ангажован у трговини робљем и в) да је брод исте националности као и ратни брод који је дао наредбу за заустављање (види: члан 22, најновије *Конвенције о отвореном мору*, донете на недавној Дипломатској конференцији за поморско право у Женеви од 24 фебруара до 29 априла 1958 године). Ниједан од ова три случаја нису се односила на југословенски брод и отуда се, по међународном праву, сматра да је француски ратни брод до крајње очевидности повредио општеприхваћене принципе из ове међународноправне материје.

јатељу, међутим, данас се тај појам проширио и непријатељски карактер може се приписати и сваком неутралном броду који на било који начин помаже ратни напор непријатеља. Ако Суд нађе да брод који је у питању нема непријатељски карактер, он га ослобађа од заплене и ставља на расположење власнику. Исти је случај и са товаром на таквом броду, а може се догодити и то да се товар заплени а брод пусти на слободу.⁶⁾

Ако се брод, који је уредно опоменут да стане ради прегледа, томе успротиви, може бити уништен, а посади и путницима по могућству треба пружити помоћ и спасавати их. Исто се ово може догодити и ако ратни брод, из било којих разлога, није у стању да узаплени трговачки брод отпрати до своје луке где би му Суд судио. При томе, ако је то могуће, треба претходно покупити и осигурати исправе брода који се потапа.

Контрабанда

Под речју контрабанда подразумева се тајни превоз или пренос противан закону, па је тај појам касније проширен и на робу чији је транспорт и прођу забранио неки законски пропис. Овако тумачење према поморском праву односи се на сваку робу за коју су зараћене стране прогласиле да се не сме испоручивати противнику ни на који начин и ни под којим видом. Од свега тога, разуме се, највише је трпела трговина неутралних држава, јер су им зараћене силе робу, коју су прогласиле контрабандом, заплењивале ако је била намењена њиховом противнику.

Вековима се већ води полемика о томе какву и коју робу треба прогласити контрабандом, али слободно можемо рећи да ни данас то питање није рашчишћено. Енглеска је, например, сматрала да је ратна контрабанда политичко питање и да се не да решити проглашавањем неког универзалног списка робе, јер то зависи од тренутног војног и политичког опортунитета. Европско схватање своди се ипак на то да је, уз мало добре воље, могуће направити списак робе која ће се сматрати ратном контрабандом. На Лондонској конференцији, 1909 године (о којој је напред било речи), било је и предлога да се појам ратне контрабанде уопште укине и да се ниједна врста робе не може више заплењивати без обзира да ли је неутралац транспортује себи или једном од учесника у насталом рату. Велике силе су се томе успротивиле, тако да је, на крају, Лондонска декларација 1909 године прописала три категорије ратне контрабанде: а) апсолутна контрабанда, тј. роба за коју се и на први поглед јасно види да је произведена за вођење рата (на пример, оружје, муниција и т. сл.); б) рела-

⁶⁾ Седиште Југословенског суда за поморски ратни плен је у Сплиту. Он је основан 1946 године и донео је преко 140 пресуда против немачких и италијанских бродова. Од ових пресуда шест је било ослобађајућих и бродови су стављени на располагање власницима.

тивна контрабанда, тј. роба која може у извесном смислу да послужи ратном напору и в) роба која се ни у ком случају не може сматрати као контрабанда (на пример, дечје играчке, чарапе за жене и т. сл.). Од тог времена па до данас спискови робе мењали су се и допуњавали на начин и онако како је која држава то хтела, тако да можемо рећи да би, у време избијања неког озбиљнијег и већег оружаног сукоба, целокупна роба којом се сада тржиште занима била уствари контрабанда, јер одређивање карактера некој роби данас је препуштено свакој учесници у рату да она сама о томе одлучује.

Поморски рат и имовина

Раније се сматрало да се једина разлика између поморског и копненог ратовања огледала у томе што се приватна имовина у поморском рату уопште није поштовала и била је предмет апсолутне заплене без икакве накнаде, док то у копненом рату није било могуће и окупант је био дужан да приватну имовину не дира или, ако је и реквирира, онда то може бити само уз накнаду. Међутим, почев од 1856 године прилике су се измениле и, са укидањем гусарења, ограничено је и право зараћених страна да на мору плене приватну имовину. Тако је, на пример, Париска декларација из 1856 године прописивала да приватна, чак и непријатељска, имовина на неутралном броду не може бити предмет заплене. Каснији догађаји су показали да се са праксом узапћивања непријатељске приватне имовине није престало, тако да се разлика између поморског и копненог рата у том погледу није могла одржати, па се та разлика све мање осећа, што показује и чињеница да се и у последњим ратовима на копну врло мало водило рачуна о приватној имовини, јер је и она била предмет одузимања под разним јавним или прикривеним видовима. Али, што се тиче неутралних држава и њихове имовине, мора се рећи да су неутралне државе у поморском рату у повољнијем положају, јер се, ипак, бар донекле води рачуна о томе да ли имовина припада непријатељу или неутралној земљи, уколико се та земља придржава својих дужности које јој општи принципи међународног права прописују, као и уколико се придржава прогласа и нотификација зараћених сила у вези са ратном контрабандом или у вези са најављеном блокадом извесних пристаништа. Према томе, ако Суд за поморски ратни плен нађе да је неутрална држава на било који начин помагала ратни напор противника, или није поштовала листу робе проглашене контрабандом, или је покушала да пробије објављену блокаду — онда Суд проглашава узапћење и њене приватне имовине.

На крају, судећи на основу искустава из овог последњег рата, када избију светски оружани сукоби, приватна имовина је исто толико изложена опасности од разних узапћења, секвестрација или реквизиција као и непријатељска државна имовина. Ово је резултат нај-

новије теорије тоталног рата, по којој „војна нужност“ има последњу реч и на основу које се врши све, па и оно што су општи принципи међународног права већ давно забранили. Овим смо поново хтели рећи да у теорији има некакве разлике између поморског и копненог ратовања у односу на имовину, али да су се те разлике данас скоро потпуно изгубиле.

Блокада

Једна од најизразитијих ратних операција на мору, која је уједно и својствена само поморском ратовању, јесте блокада.

„Блокада се састоји у признатом праву свакој зараћеној страни да забрани свима бродовима одржавање сваке везе с непријатељским пристаништима и с непријатељском или од непријатеља окупираном обалом. Циљ блокаде је смањење отпорне снаге непријатеља забраном сваке поморске трговине с њиме“. А последица блокаде је ограничење, па и потпуно укидање слободе поморске трговине неутралних држава са зараћеним странама. Услед тога су многе државе, а нарочито мање поморске државе, улагале велике протесте противу најављених блокада и тражиле да се ова и оваква војна операција забрани, поготову што је до 1856 године било честих случајева тзв. фиктивне блокаде (названа још и енглеском блокадом, јер ју је Енглеска највише практиковала), по којој једна зараћена страна објави блокаду нечије обале, али не пошаље ратне бродове да даноноћно патролирају пред блокираном обалом, већ се само повремено појави по који ратни брод ради евентуалне провере да се није неки неутрални брод окуражио да пробије блокаду.

Париска декларација из 1856 године, је, као што смо већ напоменули, прогласила да се само *ефективна* блокада признаје, тј. блокада кад ратни бродови даноноћно патролирају покрај блокиране обале.

Да би поморска блокада била обавезна и међународноправно призната и од стране неутралних држава, она је морала бити објављена и нотификована (тј. писменим путем саопштена влади сваке земље). Нотификација мора садржавати следеће елементе: а) датум када блокада почиње; б) географске координате тачака на блокираној обали; в) временски период у коме је неутралним бродовима дозвољено да изађу из блокираних пристаништа ако их је блокада тамо затекла.

Примери за поморску ратну блокаду су не само чести и многобројни, већ су они последњих деценија постали редовна појава у

рату, јер претстављају врло ефикасно ратно средство. Тако су, на пример, у Кримском рату 1854 године савезници (Енглеска и Француска) блокирали ушће Дунава у Црно Море како се руска армија не би могла снабдевати и тим путем. У Француско-пруском рату 1870 године Француска је блокирала своја сопствена пристаништа (то се зове: ауто-блокада) Руен, Диеп и Фекамп, која су била окупирана од стране Немаца. Том приликом Француска је блокирала и целу немачку обалу у Северном Мору.

Неутрални бродови, дакле, не смеју да пробијају блокаду, а ако то ипак учине и буду ухваћени — санкција се огледа у томе што се брод узапти и одведе у луку где му Суд за поморски ратни плен суди и проглашује га ратним пленом.

Указали смо већ раније на чињеницу да је блокада неправична установа због тога што је доступна само великим поморским силама и што омета и онемогућава трговину неутралних држава које нису ништа скривиле што зараћене стране свој спор нису решиле мирним путем већ су прибегле рату. Што се блокада мање примењивала у Другом светском рату разлог треба тражити у чињеници да је она у данашњим могућностима ратовања и све већој и ефикаснијој употреби моћних подморница и још снажнијих авиона великог акционог радијуса у многоме изгубила од своје ефикасности и да не претставља више онако моћну војну операцију. Није више лако ратним бродовима да данима крстаре поред блокиране обале за које их време подморнице и авијација даноноћно нападају.
