

Pravo plijena neutralne imovine na moru

Ivo Grabovac, Split

Osim prava zahvata u neprijateljsku državnu, a u znatnoj mjeri i privatnu imovinu na otvorenom moru, često i neutralni brodovi u slučaju rata moraju trpjeti niz ograničenja, a katkada potpadaju pod udar prava plijena od strane brodova neke od zaraćenih država. Dakle, iako je pravo plijena na moru načelno ograničeno na neprijateljsku imovinu, a neutralna trgovina i promet po moru

u principu slobodni su i u vrijeme rata, ipak ta načelna sloboda neutralne pomorske trgovine, umnogome je skućena mjerama, koje u pomorskom ratu međunarodno pravo dopušta zaraćenima.

Po Londonskoj deklaraciji 1909 g. neprijateljski ili neutralni značaj broda ravna se po zastavi, koju odnosni brod ovlašteno vije. Međutim, ovi propisi Londonske de-

klaracije nisu se u potpunosti mogli održati, jer je praksa pokazala da su zloupotrebe u tom pravcu bile vrlo česte. Naime, Nijemci su odmah na početku I. svjetskog rata kupovali neutralne brodove, te ih puštali da na njihov račun i dalje formalno viju zastave neutralnih zemalja. U jeku I. svjetskog rata Engleska i Francuska su proglasile da odstupaju od čl. 57 Londonske deklaracije, te su neprijateljskim počele smatrati i one brodove, koji su u vlasništvu neprijateljskih pojedinaca ili društava.

U cilju onemogućavanja zloupotrebe izmjenom zastava, Londonska deklaracija je postavila uvjete, kada se sigurno i neoborivo presumira pravovaljanost izvršene izmjene. Pored dobre vjere, potrebno je da se prijenos dogodio 30 dana prije izbijanja rata, da je bezuvjetan i potpun, da odgovara zakonima obih zemalja, koje sudjeluju u prijenosu kao ugovorne strane, te napokon da su kontrola i gospodarska korist od broda prešle u ruke druge strane. U ostalim slučajevima, osobito ako se prijenos zbija iz početka rata, ako se brod za vrijeme prijenosa nalazio na putu (in transitu) ili u blokiranoj luci ili je prijenos protivan zakonima države pod čijom će zastavom ubuduće ploviti, tada postoji neoboriva presumpcija protiv valjanosti prijenosa.

Međutim, ako je brod nakrcan teretom, tada se dobra koja su vlasništvo neprijatelja smatraju neprijateljskim, a dobra u vlasništvu neutralaca smatraju se neutralnim. Da li je bitno državljanstvo vlasnika tereta, kao kriterij za neprijateljski odnosno neutralni značaj robe, ili pak stalno prebivalište vlasnika u određenoj državi, ovisno je o shvaćanju koje prevladava sada u svijetu. Po kontinentalnom shvaćanju važno je državljanstvo, a po anglosaksonskom nastan. Naravno da se prijenos robe na neutralca za vrijeme prijevoza ne priznaje sve do dolaska broda u određite. Jedino ako je roba ukrcana prije početka rata, a prijenos se zbija za vrijeme prijevoza, uvažit će se prijenos ako mu nije bila namjera da ošteti prava uzaptitelja.

U pomorskom prijevozu roba može pripadati neutralnom vlasniku, a brod pak viati neprijateljsku zastavu. Moguć je i obratan slučaj, a također i razne druge kombinacije (na pr. jedan dio robe ima neutralni, a drugi neprijateljski značaj itd.). Zaraćenim državama je oduvijek bilo u interesu da spriječe bilo kakvu zloupotrebu i nastojale su da ostvare pravo plijena usprkos prisutnosti neutralnog elementa u objektu zapliene (na pr. neutralni brod, ali neprijateljski teret — pod zaplienu pada i brod i teret, itd.). Takozvana teorija neprijateljske zaraze — koja je dugo u prošlosti vladala — t. j. da se neprijateljsko svojstvo bilo kojeg dobra proteže i na neutralna dobra, koja tada dobivaju neprijateljski karakter — odbačena je konačno Pariškom pomorskom deklaracijom (1856 g.). Tom deklaracijom naizad su neutralnoj pomorskoj trgovini dane znatne koncesije ovim pravilima: 1) neutralna zastava pokriva i štiti neprijateljsku imovinu, osim u slučajevima ratne kontrabande; 2) neutralna imovina pod neprijateljskom zastavom ne pada pod udar zapliene, osim ratne kontrabande. Međutim, propisi o ratnoj kontrabandi ipak dovoljno štite zaraćene strane i zahvati u neutralnu imovinu mogu biti dosta česti, naročito u posljednje vrijeme kada postoje tendencije proširenja popisa kontrabande.

Budući da se predmeti, koji se smatraju kontrabandom robom, često nalaze u brodskom teretu, to je važno — za pravilno razumijevanje prava plijena — objasniti pojam kontrabande, jer i neutralni brodovi u nekom ratnom sukobu mogu doći pod udar zapliene ako prevoze predmete kontrabande.

Kontrabandna je ona roba, koja direktno ili indirektno može služiti u ratne svrhe, koju je protivna strana uvrstila u popis kontrabande i koja se nalazi na morskome putu za neprijatelja. Zaraćene države u svojim internim propisima slobodno određuju, što će se smatrati kontrabandom. Međutim u međunarodnom pravu jasno je pro-

pisano da se takva roba točno popiše i propisno objavi da bi svima bilo poznato što je zabranjeno prevoziti, a osim toga takva roba treba da je upravo namijenjena neprijatelju.

Po Londonskoj deklaraciji razlikujemo: apsolutnu i relativnu kontrabandu, te predmete koji se nikako ne mogu proglasiti kontrabandom. U prvu grupu spadaju predmeti, koji isključivo služe u ratne svrhe (na pr. oružje, municija, konji itd.). U drugu grupu su uvršteni predmeti, koji mogu služiti kako za ratne svrhe, tako i za mirnodopsku upotrebu (na pr. odjeća, novac, živežne namirnice, dalekozori i sl.). U robu, koja se ne može proglasiti kontrabandom spada na pr. pokućstvo, lan, modni predmeti, svila, papir itd. Apsolutna kontrabanda pada pod zaplienu ako se ustanovi da je namijenjena za neprijateljsko ili od neprijatelja okupirano područje ili pak za njegove oružane snage. Relativna (uvjetna) kontrabanda se plijeni ako je namijenjena oružanim snagama ili državnoj upravi neprijateljske zemlje.

Kontrabandna roba potpada zaplijeni, ali i neutralni brod doživjet će sudbinu robe t. j. bit će zaplijenjen, ako ta roba predstavlja polovicu tereta bilo po vrijednosti, težini, zapremini ili po iznosu vozarine. I druge stvari, koje inače nisu kontrabanda, bit će obuhvaćene pravom plijena, ako pripadaju vlasniku kontrabandne robe. Zapljena se ne može provesti, ako se brod nalazi na otvorenom moru, pa zato ne zna za izbijanje rata, niti je bio u mogućnosti da sazna za proglaš, kojim je neka roba stavljena na popis kontrabande.

Pod udar zapljene brod će pasti i onda kad prekrši blokadu. Blokada je zatvaranje protivničke luke, dijela obalnog poisa ili prilaza rijeci za pomorski promet. Ukoliko je blokada pravovaljana izvršna (postoje 3 uvjeta: efektivnost, deklaracija i notifikacija) tada brodovi države, koja je provela tu mjeru, imaju pravo zabraniti svaki promet sa blokiranom lukom ili područjem (s morske strane). Ako neki brod bude uhvaćen u pokušaju probijanja blokade, sankcija je vrlo drastična: teret i brod bit će zaplijenjeni. Međutim se uzapćenje može izvršiti samo u akcionom području blokiranih jedinica ili u toku neprekidne potjere. Brod, koji pobiegne potjeri, ne mora više strahovati da će zbog nepoštivanja blokade biti kasnije zaplijenjen.

Londonska deklaracija predviđala je slučajevne pomoći i usluga neutralnih brodova u korist neke zaraćene države. Teži slučajevi t. j. protoneutralne pomoći smatraju se kada: 1) brod izravno sudjeluje u neprijateljskim operacijama; 2) brod se nalazi pod zapovjedništvom ili nadzorom predstavnika neprijateljske vlade; 3) brod je neprijateljska vlada uzela u službu; 4) brod je u času uzapćenja isključivo unotreblien prijevozom neprijateljskih četa ili prijenosu vijesti (osobito vojnih vijesti radiotelegrafskim putem) u interesu neprijatelja. U gore opisanim slučajevima neutralni brod dobiva neprijateljski karakter. Takvi slučajevi protoneutralne pomoći izjednačuju takav brod neutralnom brodu, koji prevozi kontrabandu (na pr. specijalno putovanje broda u cilju prijevoza pojedinaca, koji pripadaju neprijateljskoj vojsci i sl.). Međutim, u svakom slučaju protoneutralne pomoći, brod potpada pod zaplienu sa svim stvarima vlasnika broda.

Vršenje prava plijena podvršteno je izviesnom postupku. Plienovno redarstvo predviđa sve one mere, koje se poduzimaju u cilju hvatanja plijena i njegovog dopremanja u luku.

Ratni brodovi zaraćenih država mogu zaustaviti svaku lađu na cijelom pomorskom ratištu u svrhu ustanovljenia da li postoje razlozi za pravo plijena. Nalog za zaustavljanje daje se sliedim hicem iz topa, ali može i na drugi podesan način (na pr. signalima). Ako brod ne stane ni nakon opetovane opomene, dopuštena je upotreba sile.

Na zaustavljenu lađu šalje operirajući ratni brod iednog časnika uz malu, nenoznačnu pratnju. Časniku je dopušteno pregledavati brodske isprave i sadržaj tereta.

Neutralnoj državi neugodni su iznenadni pregledi, koji koče brzo i nesmetano odvijanje prometa. Zbog toga odavno se priznaje institucija pratnje (convoi). Da bi zaštitila svoje trgovačke brodove od zaustavljanja i pregleda, neutralna država može staviti takve brodove pod pratnju svog ratnog broda. Budući da se predpostavlja da praćeni trgovački brodovi ne voze kontrabandu, pregled brodskih isprava i tereta ne dolazi u obzir. Umjesto pregleda komandant pratećeg ratnog broda daje na zahtjev pismene podatke o teretu i značenju broda. Ali ako komandant operirajućeg ratnog broda posumnja u istinitost podataka, saopćuje svoje sumnje komandantu, pratećeg ratnog broda, koji je jedino ovlašten da izvrši pregled i ustanovi rezultat zapisnikom. Prijepis tog zapisnika dostavlja se komandantu ratnog broda zaraćene države, a ovaj će narediti zaplijenu ako su sumnje stvarno bile opravdane.

U drugom svjetskom ratu uvedena je praksa da se brodovi ne pregledavaju na licu mjesta, već se upućuju u neku luku zaraćene države. Ovim načinom može se provesti detaljan i minuciozan pregled bez strahovanja od eventualnih iznenađenja na otvorenom moru.

Prema rezultatu pregleda odlučuje komandant operirajućeg broda (odnosno drugi organi države, ako je brod upućen u luku) hoće li brod uzaptiti ili pustiti. Uzapćeni brod vodi se u vlastitu, okupiranu ili savezničku luku. U iznimnim slučajevima može se brod uništiti (na pr. ako se uzapćeni brod ne može odvesti u neku luku bez ugrožavanja ratnih operacija). Naravno da prije uništenja treba osobe skloniti na sigurnom mjestu i isprave u potpunosti sačuvati. Uništenje broda ne obustavlja propisni postupak suđenja pred pljenovnim sudom.

Trgovački brod mora se pokoravati propisanom postupku. Ako pokuša pobjeći ratnom brodu, ovaj može upotrebiti silu. Pokuša li otpor, izjednačuje se u materijalnom pogledu neprijateljskom brodu i time automatski potpada pod zapljenu.

Svaka država ima svoje pljenovne sudove. Po ustroju sudova razlikujemo 3 skupine država: sa čisto sudskim ustrojem, sa čisto administrativnim i konačno države mješovitog sustava, među koje spada i Jugoslavija. Po zakonu od 1946 osnovan je Sud za pomorski ratni plijen u Splitu. U drugom stepenu sudi Savezni vrhovni sud. Sud za pomorski ratni plijen sastoji se od jednog višeg mornaričkog oficira, koji je ujedno i predsjednik suda, jednog stručnjaka za pomorsku trgovinu i jednog stručnjaka za međunarodno pravo. Članove suda za pomorski ratni plijen imenuje Savezno izvršno vijeće na prijedlog državnog sekretara za poslove narodne obrane i direktora Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja. U cilju pripreme suđenja, predsjednik suda određuje pripremu ko-

misiju od mornaričkih i mornaričko-sudskih oficira, koje u tu svrhu stavlja na raspolaganje sudu Komanda JRM-e. Pored pripremnih radnji, spomenuta komisija obavlja — ako je to potrebno — inventarizaciju broda i tereta, a također može poduzeti mjere za osiguranje broda i tereta u suglasnosti sa KJRM-e. Priprema komisija određuje jednog svog člana, koji rukovodi izviđanjima u svakom pojedinom slučaju.

Komandant broda, mornaričke ili druge jedinice koja je izvršila zapljenu neprijateljskog ili sumnjivog broda, dužan je da uzapćeni brod dovede u splitsku ili trogirsku luku, ukoliko ne postoje smetnje koje to sprječavaju (minska polja, stanje broda i slično). On je dužan da priprema komisiji o tome podnese prijavu u kojoj će izložiti sve važne okolnosti zapljene. Rukovodilac izviđanja dužan je da u što kraćem roku izvrši sve potrebne radnje u cilju razjašnjenja činjeničnog stanja, vodeći pri tome u jednoj mjeri računa o interesima kaptora i o zaplijenjenom brodu i teretu.

Pravo kaptora zastupa lice određeno od strane KJRM-e i ono stavlja određeni zahtjev u pogledu predmeta pomorskog ratnog plijena o kojem se vodi postupak. Zaplijenjeni brod ili tert zatsupa staralac, kojeg, određuje priprema komisija. Po završetku izviđanja priprema komisija dozvolit će zastupnicima jedne i druge strane uvid u spise i pozvat će ih da izjave da li imaju još što da navedu u zaštitu interesa zastupajućih strana. Zatim će komisija sve spise uz iscrpni izvještaj dostaviti Sudu za pomorski ratni plijen.

Komisija mora i prije donošenja presude poduzeti sve potrebne mjere u pogledu broda, tereta putnika i posade, vodeći pri tome računa o interesima obiju strana. Naročito je ovlaštena da donosi ove odluke: 1) o postavljanju staraoca brodu i teretu, 2) o oslobođenju broda za koji je očigledno da nije neprijateljski ili sumnjiv, 3) o prodaji tereta pod uslovom da su zainteresirani suglasni ili ako je teret izložen kvaru, 4) o deponiranju sume dobivene prodajom tereta, 5) o posadi i putnicima i 6) o žalbama protiv radnje rukovodioca izviđanja.

Sud može narediti pripremoj komisiji dopunu izviđanja. Sud nakon ovog provedenog postupka donosi presudu o tome da li je uzapćeni brod ili teret pomorski ratni plijen ili nije. Pri donošenju presude sud će se rukovoditi postojećim međunarodnim ugovorima, općepoznatim načelima i običajima međunarodnog prava. Protiv presude Suda za pomorski ratni plijen zainteresirane stranke imaju pravo žalbe u roku od 14 dana od dana prijema presude. Ukoliko se presuda zainteresiranoj strani nije mogla dostaviti, žalba se može podnijeti u roku od mjesec dana od dana objave u Službenom listu FNRJ. O žalbi rješava Savezni vrhovni sud.