R G B WH GR BL Grey Scale #13 C M Y K
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19
Part Code ST1316
DANES-PICTA.COM

320/ (46629)

ANTONI-JÓZEF-EDWARD KUSZ
MAGISTER PRAW
SĘDZIA SĄDU GRODZKIEGO W LUBLINIE.

# O KONTRABANDZIE WOJENNEJ

Z przedmową
Prof. Dr. Zygmunta Cybichowskiego

WARSZAWA — 1931.
Wydawnictwo Seminarjum Prawa Publicznego (Państwowego i Międzynarodowego) Uniwersytetu Warszawskiego Nr. 12.
Skład Główny w Kasie im. Mianowskiego Warszawa-Pałac Staszica.

Colour Chart #13
Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black
Inches Centimetres
DANES-PICTA.COM

320
(46629)

ANTONI-JÓZEF-EDWARD KUSZ
MAGISTER PRAW
SĘDZIA SĄDU GRODZKIEGO W LUBLINIE.

# O KONTRABANDZIE WOJENNEJ

Z przedmową
Prof. Dr. Zygmunta Cybichowskiego

WARSZAWA — 1931.
Wydawnictwo Seminarjum Prawa Publicznego (Państwowego i Międzynarodowego) Uniwersytetu Warszawskiego Nr. 12.
Skład Główny w Kasie im. Mianowskiego Warszawa-Pałac Staszica.

ANTONI-JÓZEF-EDWARD KUSZ
MAGISTER PRAW
SĘDZIA SĄDU GRODZKIEGO W LUBLINIE.

# O KONTRABANDZIE WOJENNEJ.

Rozprawa Doktorska
przyjęta
przez Radę Wydziału Prawa
Uniwersytetu Warszawskiego.

Z przedmową
Prof. Dr. Zygmunta Cybichowskiego

**WARSZAWA — 1931.**
**Wydawnictwo Seminarjum Prawa Publicznego (Państwowego i Międzynarodowego) Uniwersytetu Warszawskiego Nr. 12.**

Z zasiłku Wydziału Prawa tegoż Uniwersytetu skład główny w Kasie im. Mianowskiego Warszawa — Pałac Staszica.

46629


Biblioteka Główna ASG
Nr ewid.
V
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ANTOINE-JOSEPH-EDOUARD KUSZ
MAGISTER IURIS
JUGE à LUBLIN.

# DE LA CONTREBANDE DE GUERRE.

Thèse pour le doctorat
admise
par le Conseil de la Faculté
de Droit de l'Université de Varsovie

Préface
du Prof. Dr. Sigismond Cybichowski.

VARSOVIE—1931.
Edition du Séminaire de Droit Public
de l'Université de Varsovie Nr. 12.

Subventionnée par la Faculté de Droit de la dite Université
Dépôt général Institut J. Mianowski Varsovie—Palais Staszic.

*MATCE MOJEJ*
*i*
*OJCU MOJEMU.*

Do najtrudniejszych kwestyj Międzynarodowego Prawa Wojennego należy zagadnienie kontrabandy wojennej, analizowane oddawna w wielkiej ilości rozpraw i dzieł oraz omawiane często w praktyce, zwłaszcza w procesach przed trybunałami morskiemi. Gdy się zbada całokształt opinij i przepisów o kontrabandzie wojennej, dochodzi się do konkluzji, że właściwie jednolitego pojęcia kontrabandy wojennej niema, instytut jej dotyczący prawu powszechnemu jest nieznany, a jednak wszystkie systemy prawa międzynarodowego o nim wspominają i wielka ilość konferencyj międzynarodowych obszerne poświęciła mu debaty.

Są autorzy, którzy pojęcie kontrabandy odrzucają zupełnie, inni je uznają, lecz różnie określają jego istotę. Pojęcie kontrabandy wojennej jest jednym z dowodów, że międzynarodowe prawo wojenne, będące pełne luk i sprzeczności, pozbawione ponadto podstawy w postaci praw zasadniczych, jako luźny zbiór zasad nieraz rozbieżnych, nie posiada charakteru prawnego, a prawo wojenne istnieje tylko w formie przepisów krajowych. Stworzenie norm międzynarodowych wymagałoby zastąpienia wojny egzekucją legalną, odbywającą się według norm, które nazwać należałoby międzynarodową ordynacją egzekucyjną.

Trudności przez zagadnienie kontrabandy wywołane autor niniejszej pracy zbadał sumiennie i krytycznie, uwzględniając przytem nietylko doktrynę, lecz także praktykę czasów dawniejszych i najnowszych; uczynił to po raz pierwszy w Polsce, gdyż niema w naszem

piśmiennictwie naukowem pracy na ten temat ogłoszonej; tem większa zasługa autora.

Autor w zakończeniu pracy stwierdza, że pojęcie kontrabandy wojennej może mieć charakter prawny tylko, o ile obejmuje przedmioty, przeznaczone wyłącznie do wojny, p. Kusz odrzuca więc pojęcie kantrabandy względnej, lecz zaraz wskazuje przeszkody w takiem ujmowaniu sprawy.

Ten, kto przeznacza rzeczy wyłącznie do użytku wojennego, nie może zmienić faktu, że niema przedmiotu, który mógłby służyć tylko wojnie, bo nawet broń i amunicja, państwu wojującemu posłana, może służyć i nieraz służy celom niewojennym, np. celom policyjnym w wewnętrznym życiu kraju. Mówiąc o tem, przypomnić trzeba, że nie istnieje jedno pojęcie wojny, lecz jest ich wiele, co szczególnie utrudnia konstrukcję kontrabandy wojennej. Sprzeczność, jaka powstać może pomiędzy przeznaczeniem rzeczy do wojny i jej użyciem do innych celów, podważa łącznie z różnorodnem pojęciem wojny racjonalne podstawy samej instytucji kontrabandy, która nawet według kondyfikacji konferencji londyńskiej z 26 lutego 1909 r. zachowała charakter nie określony, kauczukowy. Deklaracja londyńska ustaliła dwie imienne listy kontrabandy bezwzględnej i względnej, lecz jednocześnie dała wojującym prawo ścieśnienia i rozszerzenia tych list, czyli okazała się bezsilną w walce z chaosem prawnym, jaki w sprawie kontrabandy istnieje.

*PROF. CYBICHOWSKI*

Le problème de la contrebande de guerre c'est un de nombreus problèmes du droit international qui font naître une grande divergence d'opinions aussi bien en théorie qu'en pratique.

La guerre éclatée les uns des Etats y participent activement, les autres restent neutres. Ces derniers ont le droit de garder leurs relations commerciales avec les belligérants. Ils ont néanmoins le devoir de s'abstenir à porter un secours quelconque aux belligérants, or aussi à leur fournir les moyens de lutte. Lorsqu'un Etat neutre fournit lui - même la contrebande de guerre,c'est qu'il viole sa neutralité et en subit la responsabilité. Quand ce sont ses ressortissants qui le font, l'Etat ne porte aucune responsabilité de leurs actes.

L'Etat neutre ne sauvegarde pas d'habitude les intérêts des belligérants,en interdisant à ses ressortissants les services de guerre en faveur de ceux qui prennent part à la dernière. C'est pourquoi les belligérants, conformément à la réelle idée de neutralité, ont le droit de sauvegarder eux - mêmes leurs intérêts de guerre et de réagir contre toute leur violation.

Le droit, aussi que le devoir des neutres, indiqués ci - dessus, concernant leurs rapports avec les belligérants, forment les deux points extrêmes entre lesquels se renferme tout le problème de la contrebande de guerre.

L'antiquité et le moyenâge ne connaissaient pas la conception de contrebande de guerre dans le sens d'aujourd'hui; celle — ci se base strictement sur l'idée de neutralité qui n'existe pas encore en ces temps.

Ce sont les siècles nouveaux qui l'ont crées. Les causes de l'origine de ces idées étaient les grandes découvertes géographiques, la formation de la souveraineté des Etats et le développement de la doctrine du droit des gens.

Après la découverte de l'Amérique et des autres parties du monde inconnu, les rapports commerciales se développent avec la plus grande vitesse. Les Etats ne veulent pas que leur commerce maritime souffre à cause des guerres étrangères aux quelles ils désirent participer selon leur libre arbitre. Au

XVII siècle naît la théorie du droit international qui cristallise d'une façon définitive la conception juridique de neutralité, aussi bien que la notion de contrebande de guerre.

L'équilibre européen, troublé par les guerres de la Révolution et de Napoléon I, devient après ces guerres plus stable. Il est vrai que de nombreuses guerres y ont lieu, mais ce ne sont que des guerres locales et la neutralité reste le principe général. A la conférence de Londres de 1908 — 1909 les Puissances s'occupent de droits de la guerre maritime, en établisant le 26 février 1909 une déclaration importante, dite „Déclaration de Londres". Elle distingue, conformément à la théorie et la pratique actuelles, la contrebande absolue et la contrebande relative, en appelant cette dernière contrebande conditionnelle. La contrebande absolue concerne les objets destinés par leur nature même à des buts militaires. Tels sont: armes, munitions de guerre, explosifs, équipement militaire etc. La contrebande conditionnelle regarde les objets pouvant être utilisés à des buts soit militaires, soit pacifiques. Tels sont: matières premières, vêtements, denrées, moyens de transport, machines etc. En outre il a été établie à Londres une liste de marchandises libres, ne pouvant jamais être considérées comme contrebande de guerre, exemples: verre, porcelaine, savon, meubles, objets d'art, de mode ou de fantasie („articles de Paris").

Afin de pouvoir emporter la contrebande de guerre, le belligérant doit prouver son caractère illicite et sa destination ennemie. S'il s'agit de la centrebande absolue on peut la confisquer après avoir prouvé qu'elle est destinée au belligérant, à son pays ou à un lieu occupé par lui. Quand à la contrebande conditionnelle il faut que la marchandise soit destinée aux forces militaires, ou bien à l'administration du belligérant; on peut donc l'envoyer par exemple aux habitants civils du pays ennemi.

La contrebande absolue est sujette à la saisie lorsqu'elle est fournie au belligérant d'une façon directe ou indirecte, c'est à dire avec transbordement en route sur un autre navire, ou bien sur un autre moyen de transport; c'est la théorie du voyage continu qui y est reconnue. La contrebande conditionnelle n'est sujette à la saisie que lorsqu'elle est fournie directement au belligérant, la théorie du voyage continu n'a pas donc dans ce cas son application, à l'exception du cas où le pays ennemi ne touche pas à la mer.

Bien que la déclaration de Londres ne soit pas entrée en vigueur, elle a une grande importance dans la pratique actuelle; elle a été observée par les belligérants dans la guerre italo — turque en 1911 — 1912, et dans celle des Balcans en 1912 — 1913. Cependant les règles de Londres n'ont pas été suivies dans la guerre mondiale de 1914—1918.

Les belligérants y déclaraient des blocus fictifs. Les Puissances Centrales ont fermé des grandes parties de la mer libre en y interdisant toute circulation maritime qu'elles voulaient détruire à l'aide des sous — marins. Les Alliés ont interdit aux neutres tout commerce avec leurs ennemis. La plupart des Etats revêtirent le caractère de belligérants, c'est pourquoi la conception de contrebande de guerre embrassa toute la circulation commerciale sur mer, en dépassant largement les limites tracées par la doctrine et la pratique actuelles.

Dans la science d'aujourd'hui régnent deux théories au sujet du problème qui nous intéresse. La première c'est la théorie du délit, adoptée par la doctrine continentale et surtout française; elle proclame que la répression de la contrebande de guerre se fonde sur la notion de délit du droit international et en conséquence l'action des belligérants concernant la contrebande est de leur droit. La deuxième théorie est celle de nécessité de guerre, adoptée par la doctrine anglo-américaine et en outre par une partie des auteurs allemands; elle déclare que les règles qui visent à la contrebande de guerre ne se basent pas sur le droit de guerre, mais sur la simple nécessité de guerre. Lesdites théories sont justes en partie.

Les belligérants ont le droit incontestable de combattre en haute mer toute fourniture de matériaux de guerre à leurs ennemis, entreprise soit par l'Etat neutre, soit par ses ressortissants, pourvu que ces matériaux soient une contrebande dans le propre sens du mot, c'est à dire qu'ils soient des moyens de guerre proprement dits.

Nous obtiendrons la définition d'une telle contrebande, en acceptant comme criterium la destination des marchandises en question. D'abord il faut constater qu'il est difficile ou bien presque impossible de diviser la contrebande en contrebande relative et absolue, vu qu'on peut se servir même d'armes et de munitions dans des buts pacifiques, p. ex. pour la chasse ou le tir au vivat. D'autre part il n'ya pas d'objet, dont on ne puisse se servir à la guerre.

Cependant, si nous remplaçons le criterium d'usage qui reste toujours arbitraire et inconstant par celui de destination exclusive, nous pouvons affirmer que tous les objets qui sont destinés en principe à la lutte sont contrebande de guerre et ne peuvent être fournis aux belligérants en temps de guerre.

La contrebande de guerre, ainsi définie est une conception juridique, tandis que la prétendue contrebande relative ou conditionnelle n'est pas une contrebande proprement dite et toutes les règles qui la concernent ne sont pas basées sur le droit, mais seulement sur la nécessité de guerre et sur la politique actuelle des belligérants.

Outre la contrebande proprement dite le droit international connait une quasi—contrebande, nommée contrebande par analogie, ou bien transports interdits aux neutres. Ce sont par exemple les transports de militaires, de diplomates et de fonctionnaires du belligérant, les transports de dépêches et d'autre correspondance dans son intérêt et bien des différents services que la Déclaration de Londres appelle actes d'assistance hostile.

Pour être à même de saisir la contrebande de guerre les belligérants contrôlent la navigation internationale. Les navires de commerce neutres transportants de la contrebande de guerre peuvent être saisis en haute mer ou dans les eaux des belligérants qui ont le droit de les arrêter, de les visiter et de faire recherches par leurs navires de guerre.

Ils n'ont pas cependant ce droit quant-aux vaisseaux de commerce neutres escortés par des navires de guerre de leur nationalité, si le commandant de ces derniers déclare que les vaisseaux convoyés ne transportent pas de contrebande de guerre ou bien ne font pas de transports interdits. La valeur de cette règle a été contestée par l'Angleterre jusqu'à la conférence de Londres (1908—1909), où elle fut expressèment reconnue. Hors de ces cas les navires neutres doivent en vertu des règles du droit international se soumettre aux mesures prises par les belligérants et tout vaisseau qui résiste ou fuit est susceptible d'être saisi ou même détruit par le belligérant.

Chaque prise maritime doit être conduite dans un port de l'Etat dont le capteur porte le pavillon pour y être jugé par un tribunal de prises. La capture c'est le fait matériel de la prise de possession du navire ou bien de la cargaison neutre par les belligérants. La sentence d'un tribunal de prises compétent peut ensuite opérer le transfert de propriété.

La sanction appliquée à la contrebande de guerre consiste avant tout dans la confiscation, mais on peut procéder aussi à son séquestre pour la durée de la guerre ou bien exercer le droit de préemption. Ce dernier consiste à allouer au propiétaire neutre une indemnité et est largement appliqué en Angleterre. Le droit de préemption est, à notre avis, la seule juste sanction de la contrebande conditionnelle.

La confiscation du navire et de la totalité de sa cargaison est licite si la contrebande dépasse en valeur, poids, volume ou batelage la moitié de la cargaison.

Les tribunaux de prises possèdent en Angleterre, aux Etats—Unis de l'Amérique du Nord et au Pays—Bas un caractère judiciaire; en France et en Espagne ils sont des institutions d'administration; en Allemagne et dans les autres pays ils ont un caractère mixte, judiciaire et administratif.

La Société des Nations en remplaçant le principe de neutralité par celui d'intervention n'a pas cependant aboli la

guerre qui dans certains cas continue à être un moyen permis de régler les conflits internationaux. Les autres pactes anti-guerriers, comme le pacte Briand-Kellogg n'ont pas non plus modifié cet état de choses. C'est pourquoi le problème de contrebande de guerre est aujourd'hui également en sa pleine actualité.

Le Conseil de la Société de Nations à sa XIII session, ayant eu lieu à Genève en 1921, a crée la Commission Internationale de Blocus. Ladite commission s'occupait à établir une liste internationale de contrebande de guerre obligatoire pour tous les membres de la Société des Nations. Jusqu'à présent une telle liste n'a pas été publiée.

Sa formation et son entrée en vigueur se heurteraient sans doute à des grandes difficultés à cause de la résistance et des différentes réserves, formulées par bien des Etats. Elle aurait néanmoins une grande importance parce que grace à elle bien des divergences de vue de la pratique actuelle disparaîtraient.

La seconde réforme qui est aujourd'hui à désirer comporterait l'introduction des Cours internationales de prises au moins comme instance d'appel pour les décisions des Cours nationales.

Enfin la troisième réforme consisterait à unifier la procédure des tribunaux nationaux de prises.

Lesdites réformes peuvent et doivent avoir être entreprises sous les auspices de la Société des Nations qui s'efforce de centraliser les travaux et les efforts tendant à réformer le droit international.

# Spis rzeczy.


| | str. |
|---|---|
| Literatura przedmiotu. | 17. |
| Objaśnienia skrótów. | 18. |
| Od autora | 19. |
| Część I Wstęp | 21. |
| Część II Historja kontrabandy wojennej | 22. |
| Część III. Teorja kontrabandy wojennej | 39. |
| Rozdział 1. Podmioty | 39. |
| Rozdział 2. Przedmiot | 41. |
| § 1. Podstawy, na których opiera się pojęcie kontrabandy wojennej | 41. |
| § 2. Definicja pojęcia kontrabandy wojennej | 44. |
| § 3. Części składowe pojęcia kontrabandy wojenej | 46. |
| § 4. Podział pojęcia kontrabandy wojennej | 49. |
| § 5. Rodzaje towarów, zaliczane do kontrabandy wojennej | 50. |
| A. Broń i amunicja wojenna | 51. |
| B. Pieniądze, kruszce szlachetne i inne metale. | 51. |
| C. Surowce i części składowe przedmiotów złożonych | 52. |
| D. Produkty spożywcze | 54. |
| E. Ubrania, obuwie i materjały odzieżowe | 55. |
| F. Konie i inne zwierzęta wierzchowe, zaprzęgowe i juczne | 56. |
| G. Lądowe środki transportowe | 57. |
| H. Balony i aeroplany | 58. |
| I. Okręty. | 58. |
| K. Doki pływające, części składowe okrętów i przybory nawigacyjne | 59. |
| L. Maszyny i urządzenia techniczne. | 59. |
| M. Węgiel | 60. |
| N. Nafta, ropa naftowa, benzyna i smary | 61. |
| § 6. Kontrabanda przez analogję—transporty zabronione | 62. |
| 1) Jej charakter i definicja | 62. |
| 2) Różne rodzaje transportów zakazanych | 62. |
| A. Transport dyplomatów i innych osób urzędowych | 62. |
| B. Transport wojska | 64. |
| C. Transport wiadomości | 66. |
| D. Transport szpiegów | 67. |
| E. Usługi pilotów | 68. |
| F. Inne rodzaje usług zabronionych | 68. |
| Rozdział 3. Działanie | 69. |
| § 1. Fakt kontrabandy wojennej | 69. |
| § 2. Miejsce i czas działania | 74. |
| Rozdział 4. Sankcja | 82. |
| Część IV. Postępowanie | 87. |

str.
Rozdział 1. Zajęcie okrętów . . . . . 87.
§ 1. Prawo zatrzymania (droit d'arrêt). . . . 87.
§ 2. Prawo zwiedzenia (droit de visite) . . . . 91.
§ 3. Prawo przeszukania (droit de recherche) . . 95.
§ 4. Ttaktowanie kontrabandy wojennej, okrętu i reszty ładunku . . . . . 97.
Rozdział 2. Prawodawstwo i sądy morskie . . . . 102.
§ 1. Prawodawstwo poszczególnych krajów . . . 102.
§ 2. Trybunały morskie . . . . . 105.
§ 3. Procedura i jurysprudencja trybunałów morskich 111.
Część V. Pojęcie kontrabandy wojennej a Liga Narodów . . 115.
Rozdział 1. Pojęcie neutralności a kontrabanda wojenna . 115.
Rozdział 2. Liga Narodów a pojęcie neutralności . . . 117.
Rozdział 3. Pojęcie kontrabandy wojennej w warunkach dzisiejszych . . . . . 121.
Część VI. Zakończenie . . . . . 123.

# Literatura przedmiotu.


Brochet „De la contrebande de guerre“, 1900.
Bouffał „Układy w Locarno a bezpieczeństwo Polski“, Warszawa 1926.
Cybichowski „Prawo Międzynarodowe — Publiczne i Prywatne“ III-e wydanie, Warszawa 1928,

tegoż autora „Międzynarodowe Prawo Wojenne“. Lwów 1914.
Calvo „Droit international théorique et pratique“, Paris 1888
Cauchy „Le droit maritime international considéré dans ses origines et ses rapports avec le progrès de la civilisation“, 1862.

Despagnet „Cours de droit international public“, Paris 1910.
Dumont „Corps universel diplomatique du droit des gens“, 1726 — 1731.
Fauchille „Traité de droit international public“, Paris 1921.
Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes (la guerre de 1914)“, II fascicule, Paris 1921.

Fauchille „Jurisprudence française en matière de prises maritimes (la guerre de 1914)“, I fascicule, Paris 1916.

Fauchille et Basdevant „Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes (la guerre de 1917)“, II fascicule, Paris 1921.

Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes (la guerre de 1914)“, II fascicule, Paris 1924.

Gessner „Le droit des neutres sur mer“, 1865.
Grzankowski „Zagadnienie sankcyj międzynarodowych Ligi Narodów“, Warszawa 1930.

Hautefeuille „Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime“, 1868.

Kleen „De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres d'après les principes du droit international contemporain“, 1893.

Liszt „Das Völkerrecht“, 1902.
Makowski „Prawo Międzynarodowe“, Warszawa 1922.
Strupp „Eléments du droit international public universel, européen et américain“, II-me édition, Paris 1930.

Westlake „Traité de droit international“ (traduit par de Lapradelle), Oxford 1924.

„Annuaire de l'Institut de Droit International“.
„Revue de droit international et de la législation comparée“.
„Revue générale de droit international public“.

## Objaśnienia skrótów.

Cyfry rzymskie, wymienione po tytule powołanego dzieła, oznaczają № tomu względnie zeszytu; cyfry arabskie bez dodatku — strony; w niektórych cytatach wymienione są obok stron paragrafy; litera „t“ oznacza tom, „p“ punkt lub pozycję, „r“ lub „a“—rok publikacji, „wyd.“ lub „édit.“— wydanie; w nawiasach umieszczone są daty publikacji.

*O kontrabandzie wojennej istnieje obszerna zagraniczna literatura naukowa, w naszej natomiast brak jest zupełny publikacji, poświęconej wyłącznie temu zagadnieniu prawa narodów. Zadaniem pracy niniejszej jest częściowe uzupełnienie, istniejącego braku, przez syntetyczne ujęcie poszczególnych części, interesującego nas zagadnienia w jedną całość, oraz rozważenie kwestyj, z zagadnieniem tem bezpośrednio lub pośrednio związanych.*

*W pracy swej napotykałem na liczne przeszkody w postaci z jednej strony — braku wyczerpujących źródeł w literaturze naszej, z drugiej trudności otrzymania istniejących w danej dziedzinie źródeł zagranicznych; korzystałem głównie z obfitej w interesującym nas przedmiocie literatury francuskiej, nie byłem natomiast w możności bezpośredniego przestudjowania wszystkich autorów innych narodowości, bądź to wobec trudności językowych, bądź to niemożności otrzymania danych prac na miejscu.*

*Pracę niniejszą dzielę na sześć części: pierwsza stanowi wstęp; w drugiej przedstawiam historyczny rozwój pojęcia kontrabandy wojennej od zarania dziejów do wojny światowej 1914—1918 włącznie; część trzecia poświęcona jest rozważaniom teoretycznem nad istotą kontrabandy wojennej, podstawami, na których się ona opiera, częściami składowemi i granicami, w których się mieści, dalej analizie prawnej pojęcia oraz przedstawieniu poszczególnych rodzajów towarów i przedmiotów, zaliczanych zwykle do kontrabandy wojennej; część czwartą poświęcam rozważaniom nad procedurą, stosowaną w poszczególnych krajach przy zatrzymaniu, zajęciu i konfiskacie kontrabandy wojennej; w części piątej omawiam sytuację, w jakiej znajduje się dzisiaj zagadnienie kontrabandy w związku z utworzeniem Ligi Narodów i zmianami, które ta ostatnia wprowadza do pojęcia neutralności; w części szóstej, stanowiącej zakończenie, staram się wyprowadzić szereg konkluzyj z całokształtu swoich rozważań oraz omawiam reformy, które w dziedzinie kontrabandy wojennej, są w czasach dzisiejszych możliwe i potrzebne.*

*Warszawa, w kwietniu 1931 r.* *AUTOR.*

CZĘŚĆ I.

# WSTĘP.

Pod pojęciem kontrabandy wojennej rozumiemy towar, który wbrew zakazowi dostarcza się wojującemu. Zagadnienie kontrabandy wojennej jest zagadnieniem pełnem wątpliwości i wielkiej rozbieżności zdań zarówno w teorji, jak w praktyce. Jeżeli prawo wogóle, a prawo międzynarodowe w szczególności, jest krainą wątpliwości, to problem kontrabandy wojennej znajduje się w tym jego regjonie, gdzie nagromadzenie tych wątpliwości jest szczególnie obfite. Składa się na to cały szereg przyczyn.

Rozpoczyna się wojna. Jedne państwa biorą w niej czynny udział, inne powstrzymują się od niej, pozostając neutralnymi. Wojujący mają jeden cel zasadniczy: wygrać wojnę, t.j. złamać opór nieprzyjaciela. Do tego celu dążą różnymi sposobami: walką orężną, podrywaniem autorytetu państwa nieprzyjacielskiego, akcją ekonomiczną, skierowaną przeciwko niemu i t. d. Jednym ze środków walki ekonomicznej jest przerwanie handlu z wrogiem. Wojujący może go zabronić, lecz tylko na terytorjach własnych lub okupowanych. Na pełnem morzu handel ten pozostaje nadal dozwolonym dla neutralnych — jednakże z zastrzeżeniem, stanowiącem właśnie treść naszych rozważań, o ile handel ten nie dotyczy kontrabandy wojennej. I tutaj stajemy odrazu wobec pytania, co rozumieć należy przez kontrabandę wojenną.

Pozostawiając szczegółową analizę pojęcia kontrabandy wojennej części teoretycznej naszej pracy, tutaj stwierdzimy tylko tyle, że kontrabandą jest zabroniona przez wojujących pomoc nieprzyjacielowi, którą mu świadczą neutralni drogą międzynarodowego obrotu handlowego. Pojęcie pomocy dla nieprzyjaciela jest bardzo względnem. Można je ograniczyć do małego wycinka obrotu handlowego, a można też je rozszerzyć na cały ten obrót, wychodząc z założenia, że wszelki handel podtrzymuje i wzmacnia siły nieprzyjaciela i jego kraju,

a tem samem stanowi niedozwoloną pomoc. Jest więc rzeczą zależną od wojujących, w jakich granicach zechcą oni wyłączyć z ogólnego obrotu międzynarodowego tą jego część, która, ich zdaniem, zawiera w sobie zakazaną pomoc wrogowi. Zagadnienie kontrabandy jest zagadnieniem prawa wojennego. Jednakże samo pojęcie wojny jest sprzeczne z podstawowemi pięcioma prawami państw: do egzystencji, do niezależności, do równości, do obrotu i do czci, które stanowią kardynalną zasadę prawa narodów, a podczas wojny zwalczane są wszelkimi sposobami; wskutek powyższego, prawo wojenne, ściśle rzecz biorąc, niema charakteru prawnego [1]).

Ale nie tylko interes wojujących wchodzi w grę w badanem zagadnieniu bowiem chodzi tu również o interesy neutralnych.

Państwo neutralne wraz ze swymi obywatelami ma prawo do obrotu z innemi państwami i ich obywatelami zupełnie niezależnie od tego, czy niektóre z tych państw pozostają ze sobą w normalnych stosunkach pokojowych, czy też prowadzą wojnę; prawo powyższe posiada równocześnie odpowiednik w obowiązku traktowania wojujących z całkowitą równością i powstrzymywania się od jakiegokolwiek współdziałania w wojnie, a więc i pomagania walczącym przez dostarczanie im środków do ich walki. To prawo i ten obowiązek neutralnych stanowią dwa bieguny, pomiędzy którymi zawarty jest cały problem kontrabandy wojennej i które wpływają na różnorodność zdań, istniejących w interesującym nas przedmiocie.

## CZĘŚĆ II.

## HISTORJA KONTRABANDY WOJENNEJ.

Początki stosowania w praktyce wojennej pojęcia kontrabandy giną w pomroce dziejów. Niewątpliwie od zarania swego istnienia zakazuje państwo swoim poddanym dostarczania wrogom środków wojennych. Pierwsze takie zakazy spotykamy u Rzymian. Konstytucje Imperjum zabraniały dostarczać „barbarzyńcom“ broni, żelaza, zboża, oliwy i wina [2]). Za Cesarstwa Teodozjusz i Honorjusz zabraniali pod karą śmierci uczyć barbarzyńców sztuki budowania okrętów [3]). Cesarz Martianus również pod karą śmierci zabronił dostarczać im: mieczów, strzał, łuków, tarczy, żelaza i rud żelaznych. W miarę wzrastania lęku przed barbarzyńcami, wzrastały zakazy, które objęły wreszcie wszystkie towary, nie wyłączając nawet chleba i soli.

---

[1]) Dr. Z. Cybichowski „Prawo Międzynarodowe Publiczne i Prywatne“ (Warszawa 1928), 301 — 302.

[2]) Cauchy „Le droit maritime international considéré dans ses origines et ses rapports avec le progrès de la civilisation“ t. I, 356.

[3]) tamże I, 158.



Bibliot... Gł...
Mr ewid...

Jednakże pojęcia kontrabandy wojennej w dzisiejszem jej znaczeniu starożytni nie znali. Pojęcie to łączy się bowiem ściśle z pojęciem neutralności, której w czasach starożytnych nie było. Zasada: „kto nie jest ze mną, ten jest przeciwko mnie“ była zasadą panującą w stosunkach pomiędzy ówczesnymi narodami. Zarówno Grecy, jak Rzymianie, stosując do reszty świata ogólną nazwę „barbarzyńców“, rozumieli pod tą nazwą ludy w stosunku do siebie wrogie, będące w stałym stanie wojennym. Rzecz jasna, że w takim stanie, wszystko co się dostarczało ludom, stojącym poza nawiasem własnego państwa, było zakazanem. Rzecz również zrozumiała, że wszelkie tego rodzaju zakazy obowiązywały tylko cives-obywateli, barbarzyńców, jako wrogów nie mogły obowiązywać, nie obowiązywały także neutralnych, gdyż takiego rodzaju pośredniego pomiędzy dwoma pierwszymi nie było.

W wiekach średnich z interesującem nas zagadnieniem spotykamy się w okresie wypraw krzyżowych. Wodzowie duchowi tych wypraw—papieże wydają pierwsze akty prawne zakazujące wszystkim władcom chrześcijańskim, ich wasalom i poddanym wszelkiego handlu z mahometanami pod groźbą interdyktu. Takimi aktami były bulle Aleksandra III z 1179 roku, Innocentego III z 1215 roku, Bonifacego VIII z 1302 roku i Klemensa V (początek XIV wieku). Zakazy te były w pewnych okresach czasu łagodzone, to znowu obostrzane i rozszerzane, obejmując obok wszelkiego rodzaju broni i sprzętu wojennego, także drzewo budulcowe, środki żywności i ziarno[1]). Ówczesny stan rzeczy był podobny do tego, który panował w poprzednim okresie dziejów — wojna była wówczas stanem permanentnym, a świat cały, w tych czasach znany, podzielony był na dwa wielkie obozy: chrześcijański i mahometański.

Neutralnych nie było, kto nie chciał brać udziału w toczących się wojnach, był uważany za wroga. Dlatego też możemy stwierdzić, że średniowiecze, podobnie jak i starożytność, nie znały pojęcia kontrabandy wojennej.

Wprawdzie w późniejszem średniowieczu z coraz bardziej wzrastającem poczuciem suwerenności u poszczególnych władców i dążeniem ich do emancypacji z pod supremat Cesarstwa i Papiestwa, spotykamy pomysły stosowania ogólnych zakazów handlu z wrogiem, obowiązujących tak własnych poddanych, jak i obcych, nie były to jednak jeszcze normy, regulujące problem kontrabandy w dzisiejszem znaczeniu. Tak miasta Hanzy w wypadkach ich wojny z państwem do związku nie należącem, raz zakazywały handlu z wrogiem swoim i obcym poddanym (chociaż głównym celem Hanzy była właśnie obrona wolnego handlu), to znowu zakazów takich nie stosowały. W roku 1302 Anglja zawarła z Francją traktat, w którym zobowiązała

[1]) Cauchy, op. cit. I, 356.

się przerwać cały swój handel z Flandrją, będącą wówczas w stanie wojny z Francją[1]). Podobne zakazy, które stosowały miasta hanzjatyckie, spotykamy także w Anglji podczas jej wojen ze Szkocją (1315—1337 r.). Natomiast zbiór praw zwyczajowych, obowiązujących na morzu Śródziemnem, znany pod nazwą „Consolato del Mare", a pochodzący z pierwszej połowy XIV wieku, nie zawierał wcale podobnych przepisów, które na morzach Północnem i Bałtyckiem stosowała Hanza. Jedna z najstarszych konwencyj handlowych—traktat Anglji z księciem Burgundji Janem, zawarty w 1406 r. i odnowiony w 1417 r., zawierał również wzmiankę, dotyczącą kontrabandy wojennej, nie dając jednak jej definicji ani wyliczenia[2]).

W rozpatrzonych okresach, w których niema jeszcze pojęcia kontrabandy wojennej, a są zaledwie jego zaczątki, nie spotykamy się też ani razu z nazwą „kontrabanda". Po raz pierwszy termin ten został użyty w tak zwanej „Karcie Włoskiej"[3]), wydanej w języku łacińskim w 1445 r, w której nazwę kontrabandy (contrabannum) stosuje się do handlu przeciwnego edyktom municypalnym miast włoskich[4]).

W sensie międzynarodowym użyto słowa „kontrabanda" po raz pierwszy w traktacie w Southampton w 1625 r.[5]), zawartym między Anglją, a Niderlandami: czytamy tam, że: „wszystkie towary kontrabandy, takie, jak okręty, żagle, liny, broń, złoto, srebro, miedź, żelazo, ołów i inne podobne przedmioty z jakichkolwiek miejsc byłyby przewożone do kraju, podległego królowi Hiszpanji lub jego poddanym, będą zajęte razem z okrętami i ludźmi, którzy się znajdują na nich".

Dochodzimy więc do konkluzji, że pojęcie kontrabandy wojennej w dzisiejszem znaczeniu zrodziło się dopiero w wiekach nowszych w związku z ugruntowaniem suwerenności poszczególnych państw, wytworzeniem się pojęcia neutralności[6]) oraz odkryciami geograficznemi nowych części świata i nieznanych dotychczas dróg, a co zatem idzie z wzrostem handlu

---

[1]) Cauchy op. cit. I. 358.

[2]) Dumont „Corps diplomatique" t. II, 302.

[3]) Calvo „Droit international théorique et pratique" éd. t. V, § 2708.

[4]) Jedni autorzy wyprowadzają źródłosłów terminu „kontrabanda" ze słów: contra bannum—to ostatnie w znaczeniu banicji, która była często używana jako sankcja karna w bullach papieskich; drudzy znajdują jego pierwiastki w słowach: contra i ban — francuskie, bando — włoskie, bannum — łacińskie, oznaczające edykt, rozporządzenie.

[5]) John Westlake „Traité de droit international" traduit par A. de Lapradelle. Oxford (a. 1924), 684 -685.

[6]) Jakkolwiek pojęcie neutralności znane jest już w wiekach nowożytnych, sama nazwa jednak długo jeszcze jest nieznana; Grotius nazywa neutralnych „medii", Bynkershoek—„non hostes".

międzynarodowego. Wtedy też zaczyna zagadnieniem kontrabandy zajmować się nauka[1]).

W wieku XVII spotykamy już cały szereg traktatów międzynarodowych, w których państwa zobowiązują się na wypadek wojny nie dostarczać i zakazać swym poddanym dostarczania wojującym środków wojennych, określając, co mianowicie za takie środki uważają; po większej części traktaty te ograniczają kontrabandę do broni i amunicji różnego rodzaju; najważniejszym z traktatów tego okresu jest traktat Pirenejski, zawarty pomiędzy Francją, a Hiszpanją w 1659 r.; jest on ważny ze względu na szczegółowość, zawartej w nim listy kontrabandy i wpływ, jaki wywarł na umowy późniejsze; jako kontrabandę uznaje on: broń palną, jak armaty, moździerze, muszkiety, dalej petardy, bomby, granaty, lonty, koła smołowcowane, lawety, zapały, pasy, proch, krzesiwa, saletrę, szable, szpady, piki, szyszaki, misiurki, pancerze, halabardy, oszczepy, konie, olstra do pistoletów, pendenty i inne przybory „służące na użytek wojny"; oprócz tej pierwszej pod względem dokładności i szczegółowości listy przedmiotów, uznanych za kontrabandę, widzimy w tym traktacie poraz pierwszy listę wolną, obejmującą te przedmioty, które nie mogą być w żadnym wypadku zaliczane do kontrabandy wojennej; do tej ostatniej kategorji, nie podlegającej konfiskacie, zaliczone zostały przedmioty, służące do pożywienia i podtrzymania życia[2]). Pozatem traktat Pirenejski po raz pierwszy unormował prawo zwiedzenia i przeszukania okrętów na morzu oraz ustalił formy, w jakich mają być utrzymywane dokumenty okrętowe. Na traktacie tym wzorują się liczne umowy międzynarodowe, zawierane w drugiej połowie XVII wieku[3]).

W początku wieku XVIII zawarty został traktat, regulujący zagadnienie kontrabandy i podpisany po raz pierwszy przez większą grupę kontrahentów, a nie tylko dwóch, jak bywało we wszystkich traktatach dotychczasowych; jest to traktat Utrechtski, zawarty 11 kwietnia 1713 r. pomiędzy Francją, Anglją, Hiszpanją i Niderlandami; traktatem tym została zakończona hiszpańska wojna sukcesyjna; przystąpiły do niego już po jego zawarciu Prusy i Wenecja; przepisy o kontrabandzie mieszczą się w konwencji handlowej, zawartej pomiędzy kontrahentami, a stanowiącej aneks do samego traktatu; w sposobie ujęcia kontrabandy wzoruje się ten traktat na traktacie Pirenejskim,

---

[1]) Pierwszy z autorów zajmuje się problemem kontrabandy wojennej Martinus Navarrus w 1550 r.; Hugo Grotius (1583 — 1645) rozważa go już gruntownie, tworząc podział kontrabandy na różne rodzaje i uznając listę wolną.

[2]) Dumont, op. cit. VI. 264.

[3]) Traktaty: Angielsko-Niderlandzkie z 1668 r., z 1674 i 1675, Szwedzko-Niderlandzki 1667, odnowiony w 1675 i 1679, Francusko-Niderlandzki z 1678 i Francusko-Angielski z 1677 — Dumont, op. cit. VII. 327.

dając jednakże dokładniejsze wyliczenie towarów zabronionych niż jego pierwowzór; zawiera on dwie listy: pozytywną, wyliczającą przedmioty, uznane za kontrabandę i negatywną, obejmującą przedmioty, nie podpadające pod to pojęcie; na pierwszej liście (art. 19) figurują: broń biała i palna, jak rusznice, armaty, moździerze, petardy, bomby, granaty, lonty, koła smołowcowane, lawety, pasy, krzesiwa, hubki, saletra, kule, szyszaki, misiurki, pancerze, halabardy, oszczepy, olstra do pistoletów, pendenty, konie, siodła, uprząż oraz „wszystkie inne, podobne rodzaje broni i przyborów wojennych, służących do użytku wojska"; na drugiej liście figurują: tkaniny, ubrania, zboża, ziarno, środki spożywcze, tytoń, minerały, pieniądze, zwierzęta, ryby, rośliny, materjały, służące do konstrukcji okrętów, węgiel, bawełna, liny, powrozy i inne przedmioty, nie objęte listą pierwszą[1]). Niewątpliwą zasługą traktatu Utrechtskiego było zakreślenie w szczegółowych listach granic pojęcia kontrabandy i wyeliminowanie z tych granic całego szeregu przedmiotów wolnych. Traktat Utrechtski miał na celu położyć kres samowoli wojujących, którą oni bardzo często stosowali, jak naprzykład Anglja w umowie z Niderlandami podczas wojny z Francją w 1689 r.; umowa ta zabroniła wszelkiego handlu (nie wyłączając i żywności) z portami francuskimi, a złamanie tego zakazu poddawała karze konfiskaty zarówno ładunku, jak samego okrętu; również arbitralnie postępowały obie strony walczące w wojnach o niepodległość Niderlandów — zarówno Holendrzy, jak Hiszpanie stosowali wówczas blokadę fikcyjną, konfiskując wszelkie towary, które im wpadły w ręce. Podobnie, jak traktat Pirenejski, tak i Utrechtski posłużył wzorem dla wielu traktatów w ciągu stulecia[2]).

Podczas wojny Stanów Zjednoczonych o ich niepodległość z Anglją, wobec bezwzględnego prześladowania przez flotę Wielko-Brytyjską wszelkich towarów podejrzanych, cierpiał dotkliwie handel neutralnych; wskutek tego, utworzyli oni za inicjatywą i pod przewodnictwem carowej Katarzyny II tak zwaną Ligę Neutralności Zbrojnej, skierowaną przeciwko Wielkiej Brytanji, a mającą za cel ochronę praw neutralnych. Do ligi tej przystąpiły: Rosja, Danja i Szwecja, a następnie Austrja, Prusy, Portugalja i królestwo Obojga Sycylji, nadto zasady jej przyjęły: Francja, Hiszpanja, Niderlandy i Stany Zjednoczone. Liga ta ograniczała pojęcie kontrabandy wojennej, wzorując się na traktacie Utrechtskim, do przedmiotów o przeznaczeniu wyłącznie wojennem, jak: armaty, moździerze, broń palna i biała, bomby, granaty, kule, saletra, krzesiwa, hubki, proch, siarka,

---

[1]) Dumont, op. cit. VII, 345—409.

[2]) Traktaty, zawarte między: Francją a Hanzą z 1716 r.; Anglją a Szwecją z 1720 r; Anglją a Rosją z 1766 r.; Francją a Stanami Zjednoczonemi z 1778 r.—por. Brochet „De la contrebande de guerre", 20.

pancerze, lance, szpady, pasy, ładownice, siodła i uzdy[1]). Poza tymi przedmiotami Liga Neutralności Zbrojnej ogłasza wszelkie inne za niepodlegające w żadnym razie konfiskacie, przyznając sobie prawo do wolnego handlu nimi.

Podczas wojen, prowadzonych za Rewolucji Francuskiej i pierwszego Cesarstwa, wojna morska stała się znowu bezwzględną i okrutną, niszcząc handel międzynarodowy i odbijając się ciężko na spokojnej ludności Europy. Skoalizowana Europa używała w stosunku do Francji rewolucyjnej wygłodzenia jako środka walki, przerywając z nią wszelki obrót handlowy; francuskie władze rewolucyjne odpowiadały równie drakońskiemi represjami w stosunku do Sprzymierzonych. Nie lepsze stosunki panowały podczas wojen Napoleońskich. System blokady kontynentalnej stosowany względem Wielkiej Brytanji przez Napoleona I i równie bezwzględna walka, prowadzona z nim przez Anglików, doprowadziły do tego, że wojujący stosowali pojęcie kontrabandy do wszystkiego, co było tylko przedmiotem handlu z nieprzyjacielem, lub krajem przez niego okupowanym. Wprawdzie powstała w celu obrony interesów neutralnych w 1800 r. druga w dziejach Liga Neutralności Zbrojnej, w skład której weszły: Rosja, Danja i Szwecja; inicjatorem jej był cesarz rosyjski Paweł I, a zasady wzorowane na zasadach pierwszej; nie przetrwała ona jednak długo, gdyż wkrótce po jej zawiązaniu główna inicjatorka — Rosja zawarła traktat z Wielką Brytanją, uznając w nim oportunistyczne zasady angielskie[2]). W rozpatrywanym okresie wojna trwała z małemi przerwami przeszło 22 lata wobec tego stała się stanem chronicznym Europy, ponieważ prawie wszystkie państwa europejskie brały w niej udział. Nic przeto dziwnego, że w takich warunkach wojna morska, która z samej natury swego terenu jest bezwzględniejszą od wojny lądowej, nie uznawała żadnych ograniczeń; samowola panowała wszechwładnie w owych czasach na morzach, wojujący konfiskowali wszystko to, na co im w danej chwili doraźny ich interes wskazywał i nie liczyli się często z własnymi przepisami.

Po długim okresie wojen zapanował okres stabilizacji stosunków międzynarodowych. W ciągu stulecia Europa zażywała względnego spokoju; wojny, które od czasu do czasu się toczą, są wojnami lokalnemi i po większej części kontynentalnemi; nie spotykamy w tym okresie żadnej wojny europej-

---

[1]) Gessner, „Droit des neutres sur mer", II, 50.

[2]) Trwałym rezultatem II-ej Ligi Neutralności Zbrojnej było jedynie ustalenie zasady konwoju, polegającej na tem, że wojujący nie mają prawa zatrzymać i rewidować okrętów neutralnych, konwojowanych przez okręt wojenny neutralny, jeśli jego kapitan zaręczy słowem honoru, iż konwojowany nie wiezie kontrabandy wojennej.

skiej[1]). Na okres ten przypada dalszy wzrost i olbrzymie ożywienie obrotu międzynarodowego. Jak ongiś odkrycia geograficzne, tak teraz ciągły rozwój techniki, wynalazki i nowe środki komunikacji są znakiem czasu, stanowiąc stały czynnik postępu ludzkości na wszystkich polach. Świat pokrywa się gęstą siecią nowoczesnych linij komunikacyjnych; w przemyśle i handlu wprowadzenie maszyn stwarza wielkie zmiany. Za postępem ekonomicznym podąża postęp prawny. Prawo międzynarodowe rozwija się, tak w swej teorji, jak w praktyce; państwa zawierają niezliczone i najrozmaitsze traktaty; zbierają się liczne konferencje państw; powstają międzynarodowe instytucje, działające w różnych dziedzinach życia; kwitnie doktryna Prawa Narodów. Pojęcie neutralności, ściśle już ustalone, jest powszechnie uznanem prawem państw[2]). Oparte na poprzedniem — pojęcie kontrabandy wojennej również rozwija się i pogłębia. W miarę rozszerzania pojęcia neutralności przez ścisłe oznaczenie sytuacji prawnej neutralnych i lepsze jej zrozumienie, pojęcie kontrabandy stopniowo ogranicza się[3]). W nauce i praktyce odróżniają kontrabandę absolutną albo bezwzględną, t. j. te artykuły, które są wyłącznie przeznaczone do wojny i względną, t. j. te, które mogą służyć zarówno do celów wojennych, jak pokojowych, lecz są przeznaczone dla wojującego[4]).

W rozpatrywanym okresie istnieje tendencja do sprecyzowania pojęcia kontrabandy wojennej i ograniczenia jej w interesie pewności obrotu międzynarodowego do artykułów wojennych w ścisłym tego słowa znaczeniu. Tendencję tą znajdujemy w traktacie z 1836 r., zawartym pomiędzy Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej a Konfederacją Peru-Boliwijską; za kontrabandę wojenną uznaje ta umowa wszelkie rodzaje broni oraz przedmioty z żelaza, stali, miedzi, bronzu lub innych metali, wytworzonych specjalnie celem wojny na lądzie lub morzu[5]). W podobny sposób ogranicza pojęcie kontra-

---

[1]) Jeśli nie liczyć wojny krymskiej, w której nie można dopatrzeć się charakteru wielkiej wojny europejskiej, jakkolwiek brała w niej udział większa liczba państw, bowiem była to wojna ściśle lokalna i rozmiary, jakie przyjęła, były stosunkowo niewielkie.

[2]) W Deklaracji Paryskiej z dn. 16 kwietnia 1856 r. przyjęto dwie, następujące zasady: I. „Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie" lub „Frei Schiff —frei Gut"; II. La marchandise neutre n'est pas saisissable sous pavillon ennemi" lub „Unfrei Schiff — frei Gut". W obydwu wypadkach wyjątek, podlegający konfiskacie, stanowi kontrabanda wojenna. Powyższe reguły zastąpiły poprzednio stosowane przez praktykę francuską i angielską; pierwsza stosowała zasadę ordonansy morskiej Ludwika XIV-ego z 1681 r., streszczającą się w formule „Confiscantur ex navibus res et ex rebus naves", a druga jeszcze starsze formuły, znane „Consolato del mare": „Navire confisque cargaison" lub „Frei Schiff — frei Gut, unfrei Schiff — unfrei Gut" oraz „Robe d'ennemi confisque celle d'ami".

[3]) Cauchy, op. cit., I, 355.

[4]) Cybichowski Z. „Prawo międzynarodowe" (III wyd. 1928 r.), 353.

[5]) Brochet, op. cit., 24.

bandy traktat Stanów Zjednoczonych z Włochami z 1871, określając jako kontrabandę wojenną wszelkie przedmioty, które zostały przygotowane wyłącznie celem ich użycia w wojnie lądowej lub morskiej [1]).

Ponieważ w okresie rozpatrywanym wszystkie wojny, noszą charakter lokalny, wojujący muszą pod naciskiem opinji publicznej neutralnych, będących w olbrzymiej większości, stosować lojalną i liberalną dla tych ostatnich politykę w zakresie przepisów o kontrabandzie wojennej. Tak było naogół w wojnach: Francji z Niemcami w 1870 — 71 r., Rosji z Turcją w 1877, Japonji z Chinami w 1894 — 95 r., Włoch z Abissynją w 1896 r., Grecji z Turcją w 1897 r., Stanów Zjednoczonych z Hiszpanją w 1898 r., Wielkiej Brytanji z Republikami Południowo-Afrykańskiemi w 1900 — 1902 [2]) oraz Japonji z Rosją w 1904 — 1905; najwięcej zatargów na tle konfiskat morskich było w dwóch ostatnich wojnach.

Duży wpływ na praktykę tego okresu wywierał projekt regulaminu międzynarodowego w przedmiocie kontrabandy wojennej, zawierający reguły, przyjęte przez Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Wenecji 29 września 1896 r.; § 1 tego regulaminu zajmuje się wyliczeniem przedmiotów, uznanych za kontrabandę; są nimi: 1) broń wszelkiego rodzaju, 2) amunicja i materjały wybuchowe, 3) materjały wojskowe, jak umundurowanie, ekwipunek wojenny, 4) okręty wojenne oraz 5) maszyny, służące do fabrykacji bezpośredniej, wymienionych powyżej grup przedmiotów; aby kontrabanda mogła być skonfiskowana, regulamin wymaga, żeby przedmioty jej były transportowane morzem do portu nieprzyjacielskiego, albo do portu neutralnego, który według oczywistych dowodów, jest tylko etapem podróży, a ostatecznym jej celem jest port nieprzyjacielski; w § 2 znajdujemy wyjaśnienie, co należy rozumieć pod mianem przedmiotu, przeznaczonego do wojennego użytku — będzie nim każdy przedmiot, który może być bezpośrednio i natychmiastowo użyty do wojowania; jeśli zaś chodzi o części składowe, z których ten przedmiot się składa, będą one także kontrabandą, jeśli daną całość otrzymuje się przez proste ich dodanie lub połączenie; § 3 zakazuje uważać za kontrabandę pewnych przedmiotów jedynie ze względu na intencję użycia ich w wojnie, podobnie jak § 4 wyłącza z granic pojęcia kontrabandy wszystko to, co może służyć tak celom wojny, jak pokoju — odrzuca więc regulamin pojęcie kontrabandy względnej, jednak zastrzega w § 5, że wojujący mogą do tej ostatniej kategorji kontrabandy stosować czasowy sekwestr (na czas wojny) lub prawo odkupu za słusznem wynagrodzeniem [3]).

[1]) Brochet op. cit., 25.

[2]) Anglja przyznała swym przeciwnikom w wojnie boerskiej prawa strony wojującej.

[3]) Annuaire de l'Institut de Droit International, t. XV, (1806 a).

Obydwie konferencje haskie zajmowały się zagadnieniem kontrabandy. Szczególnie na drugiej konferencji w 1907 r. toczyły się długie na ten temat debaty; było 5 wniosków, postawionych przez różne delegacje; Francja, Niemcy i Stany Zjednoczone opowiedziały się za utrzymaniem dotychczasowego podziału kontrabandy na względną i bezwzględną; Brazylja opierała się na regulaminie Instytutu Prawa Międzynarodowego z 1896 r., odrzucającym pojęcie kontrabandy względnej; Anglja postawiła najdalej idący wniosek, aby wogóle znieść pojęcie kontrabandy wojennej; Anglicy proponowali, aby na miejsce tego pojęcia wprowadzono rozróżnianie dwóch rodzajów okrętów nieprzyjacielskich: 1) vaisseaux de combat, t. j. okręty nieprzyjacielskie w rzeczywistości i 2) vaisseaux auxiliaires, t. j. wszystkie te okręty, które, nie będąc wojennymi okrętami wroga, świadczą mu taką lub inną pomoc; do ostatniej kategorji byłyby zaliczone wszystkie okręty przewożące kontrabandę wojenną; przepisy takie zaostrzyłyby oczywiście jeszcze silniej reakcję, stosowaną dzisiaj wobec kontrabandy[1]). Konferencja nie osiągnęła jednakże żadnych rezultatów w omawianej dziedzinie z wyjątkiem konwencji XII-ej zawierającej projekt utworzenia Międzynarodowego Trybunału Morskiego, który miał rozpatrywać odwołania od orzeczeń krajowych trybunałów.

Wszechstronniej ujęła zagadnienie kontrabandy wojennej Deklaracja Londyńska — oświadczenie wydane przez wielkie mocarstwa morskie na konferencji w Londynie 26 lutego 1909 r. Zajmuje się ona problemem blokady i kontrabandy wojennej, zawierając 70 artykułów.

Utrzymany jest w niej podział na kontrabandę bezwzględną i względną, która została nazwana warunkową (conditionnelle). Za kontrabandę bezwzględną albo absolutną uznają przepisy londyńskie 11 rodzajów różnych przedmiotów (art. 22), do których należą:

1) broń wszelkiego rodzaju, nie wyłączając myśliwskiej;

2) kule i pociski wszelkiego kalibru i rodzaju oraz ich części składowe;

3) proch i inne materjały wybuchowe, używane wyłącznie w celach wojny;

4) przodki do armat, lawety, jaszczyki, furgony, kuźnie polowe oraz części składowe tych przedmiotów;

5) umundurowanie i ekwipunek, przeznaczone specjalnie dla wojska;

6) uprząż używana przez wojsko;

7) zwierzęta wierzchowe, pociągowe i juczne, zdatne do użytku na wojnie;

8) materjał obozowy;

9) płyty pancerne, używane do budowy okrętów wojennych oraz pociągów i samochodów pancernych;

---

[1]) Despagnet „Cours de droit international public", 1276, 1277.

10) okręty wojenne oraz ich części mogące być użytemi tylko na okrętach wojennych;

11) maszyny oraz instrumenty, jak również wszelkie urządzenia techniczne, przeznaczone wyłącznie do produkcji lub reparacji, poprzednio wyliczonych przedmiotów[1]).

Za kontrabandę warunkową uznano 14 towarów (art. 24), do których należą:

1) artykuły spożywcze;

2) ziarno i furaż dla zwierząt;

3) ubrania i materjały ubraniowe, mogące być użytymi do celów wojny;

4) kruszce szlachetne w sztabach albo w monetach, jak również pieniądze papierowe i wszelkie papiery wartościowe;

5) wszelkiego rodzaju ekwipaże oraz ich części, mogące mieć zastosowanie na wojnie;

6) wszelkie okręty, statki, łodzie, doki pływające oraz ich części;

7) tabor kolejowy ruchomy i stały oraz materjał telefoniczny, telegraficzny i radjotelegraficzny;

8) balony i inne aerostaty oraz wszelki materjał aeronautyczny;

9) smary i paliwa;

10) proch i inne materjały wybuchowe, używane nie wyłącznie na cele wojny;

11) druty kolczaste oraz przyrządy do ich łączenia, ustalania i przecinania;

12) wszelka uprząż i siodła;

13) wszelkiego rodzaju materjały i przybory kowalskie;

14) lornety, chronometry, kompasy, busole, barometry i tem podobne instrumenty nawigacyjne[2]),

Przepisy londyńskie poddają kontrabandę warunkową konfiskacie jeśli jest ona przeznaczona dla siły zbrojnej lub administracji nieprzyjaciela (art. 33); można więc np. wysyłać posyłki z żywnością dla ludności cywilnej państwa nieprzyjacielskiego; jeśli chodzi o kontrabandę bezwarunkową, podpada ona pod konfiskatę, gdy tylko jest dowiedzione, że wysyła się ją do kraju nieprzyjaciela lub kraju, przezeń okupowanego (art. 30), nie ma więc tu ograniczenia, które widzimy przy kontrabandzie warunkowej. Dalej, aby skonfiskować kontrabandę bezwarunkową, dostatecznie jest udowodnić, że idzie ona do kraju wojującego, okoliczność, czy idzie ona tam bezpośrednio, czy też pośrednio, np. z przeładunkiem na inny okręt albo po wyładowaniu z okrętu drogami lądowemi, nie odgrywa żadnej roli; przeciwnie, ażeby zabrać kontrabandę warunkową, należy

---

[1]) Westlake, dodatek do „International law", zawierający całość przepisów londyńskich z 1909 r., 740 i 741.

[2]) tamże 741 i 742.

stwierdzić bezpośrednie jej przeznaczenie dla armji lub administracji państwa wojującego, jeżeli więc dąży ona do nieprzyjaciela drogą pośrednią nie podlega konfiskacie (art. 35), chyba, że kraj nieprzyjacielski nie graniczy bezpośrednio z morzem, (art. 36), wobec czego kontrabanda bez przeładunku z okrętu morskiego na inny środek transportowy, nie mogłaby wogóle dotrzeć do swego ostatecznego miejsca przeznaczenia [1]).

Lista towarów wolnych (art. 28) zawiera 17 towarów, do których należą:

1) surowa bawełna, wełna, len, konopie, płótno, jedwab surowy, juta oraz inne surowce i artykuły tekstylne;
2) ziarna i nasiona;
3) guma, kauczuk, chmiel, żywica i lak;
4) skóry niewyprawione, rogi, kość słoniowa;
5) nawozy sztuczne oraz związki azotowe i fosforowe;
6) rudy metaliczne;
7) ciała kopalniane, jak: kamień, glina, wapno, kreda, łupek, marmur, a także cegła i dachówki;
8) porcelana i szkło;
9) papier i surowce, używane do jego wyrobu;
10) mydła, farby, lakier, pokost oraz ich składniki;
11) różne związki chemiczne, jak: podchlorek wapna, siarczan sodu w kawałkach, amonjak, siarczan amonjaku, siarczan miedzi, soda gryząca i popiół, zawierający sodę;
12) maszyny rolnicze, górnicze, tekstylne i drukarskie;
13) drogie kamienie, perły i korale;
14) zegary wszelkich rozmiarów i rodzajów;
15) artykuły mody i fantazji (t. zw. „articles de Paris");
16) pióra wszelkich rodzajów, jedwab, włosie i szczecina;
17) dzieła sztuki, meble i urządzenia biurowe [2]).

Artykuły, uznane za wolne, nie ulegają w żadnym wypadku konfiskacie [3]).

Dodanie lub skreślenie z powyższych list pewnych przedmiotów jest dopuszczalne (art. 25 i 26), byleby przeprowadzający te zmiany należycie o nich ogłosił [4]).

Kontrabanda i towar, należący do jej właściciela podlega konfiskacie; jeśli kontrabanda według swojej objętości, wagi, wartości lub przewoźnego stanowi więcej niż $^1/_2$ całego ładunku okrętowego, konfiskacie podlega również okręt [5]); przepisy te zawarte są w art. 39, 40 i 42 Deklaracji.

---

[1]) Zob. cytowany dodatek do „International law" Westlake'a, zawierający całość przepisów londyńskich, 745.
[2]) tamże 742, 743.
[3]) Już Grocjuszowi znane były t. zw. przedmioty wolne, do których zaliczał on przedmioty zbytku, ponieważ nie można ich użyć do wojowania — por. Cybichowski „Pr. Międzynarodowe" 352.
[4]) Deklaracja Londyńska (powyżej cyt. dodatek) 742,
[5]) tamże 745.

Wyjątek, nie podlegający konfiskacie, stanowią według art. 29 przepisów londyńskich okręty szpitalne, jak również przedmioty przeznaczone dla użytku samej załogi i pasażerów[1]).

Deklaracji Londyńskiej nie ratyfikowało żadne z państw, które ją podpisały i dlatego też przepisy jej nie weszły formalnie w życie. Jednak podczas wojny włosko - tureckiej w 1911 r. Włochy ogłosiły, że będą ją stosowały; w wojnie tej przepisy londyńskie były przez obydwie strony przestrzegane naogół lojalnie; również z niewielkiemi odchyleniami były one stosowane podczas wojny bałkańskiej z 1912 — 1913 r., kiedy to pewne, nieliczne zresztą, przedmioty były przez wojujących przenoszone z listy kontrabandy warunkowej na listę kontrabandy absolutnej.

Instrukcja dla marynarki francuskiej z 30 grudnia 1913 r. opiera się całkowicie na Deklaracji Londyńskiej, zawierając 3 listy: 1) kontrabandy absolutnej o 11 punktach, 2) kontrabandy warunkowej o 14 punktach i 3) przedmiotów wolnych o 17 punktach. Również niemieckie rozporządzenie o łupach morskich z 30 września 1909 r., opublikowane 3 sierpnia 1914 r., opiera się na przepisach Deklaracji Londyńskiej i jej 3 listach.

Gdy w sierpniu 1914 r. nastąpił wybuch wojny europejskiej, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zażądały (dnia 6 sierpnia 1914 r.), aby wojujący zobowiązali się do przestrzegania w wojnie morskiej przepisów Deklaracji Londyńskiej. Państwa Centralne odpowiedziały, że będą stosowały te przepisy pod warunkiem, jeśli to samo będzie czyniła Koalicja. Francja, Anglja i Rosja oświadczyły, że będą się stosowały do tych przepisów, zastrzegając sobie prawo zmian, dozwolonych przez samą Deklarację, która pozwala na przenoszenie pewnych artykułów z listy na listę i na dodawanie do nich nowych.

Francja pierwszej takiej zmiany dokonała 11 sierpnia 1914 r., przenosząc aeroplany i ich części składowe z listy kontrabandy warunkowej na listę kontrabandy absolutnej. Dnia 3 października 1914 r. powiększono liczbę przedmiotów kontrabandy warunkowej, dodając do niej takie artykuły, jak żelazo, ołów, stal, miedź, nikiel i różne połączenia tych metali, dalej glicerynę, wyroby pneumatyczne i żelazne, części składowe różnego rodzaju automobili oraz maszyny, używane do ich produkcji. Dnia 6 listopada 1914 r. podniesiono we Francji liczbę punktów kontrabandy bezwarunkowej do 26, dodając do niej artykuły, znajdujące się dotąd na liście kontrabandy warunkowej, a nawet na liście wolnej, np. aluminjum i barwniki. Dnia 3 stycznia 1915 r. znowu dodano do listy kontrabandy bezwzględnej 3 nowe artykuły; tymczasem do kontrabandy warunkowej włączono siarkę, a następnie 12 marca 1915 r. wszelkie materjały i płyny, używane w garbarstwie; do kontrabandy

[1]) Deklaracja Londyńska (powyżej cyt. dodatek) 743.

absolutnej włączono wówczas: płótno, parafinę, wiele związków chemicznych, większość smarów, skóry, rzemienie, uprzęż, ubrania, amonjak, anilinę i t. d. W ten sposób następowały ciągłe przenoszenia z listy na listę i dodawania nowych zupełnie przedmiotów; dnia 14 października 1915 r. wydali Francuzi dwie nowe listy, które zastąpiły wszystkie dotychczasowe — lista kontrabandy absolutnej obejmowała już 42 przedmioty, warunkowej 14; dalsze zmiany list nastąpiły: 27.I.1916 r., 13.IV 1916 r., 13.X.1916 r., 23.XII.1916 r., 3.I.1917 r., 11.VII.1917 r., 3.VII.1918 r. i 5.X.1918 r. Ostatnia lista, opublikowana przez Francuzów 25 października 1918 r. zawierała 67 przedmiotów kontrabandy bezwzględnej i 22 przedmioty warunkowej[1]).

Rozróżnianie kontrabandy względnej i bezwzględnej straciło rację bytu z chwilą, gdy Francja dnia 7 lipca 1916 r. oświadczyła, że odtąd nie będzie opierała się na Deklaracji Londyńskiej, a tylko na prawie zwyczajowem i prawach własnych, wydanych już podczas wojny. Odtąd Aljanci postanowili zatrzymywać i odprowadzać do swoich portów wszelkie okręty, zdążające do portów Państw Centralnych, konfiskując kontrabandę wszelkiego rodzaju bez względu na pośrednie lub bezpośrednie przeznaczenie jej dla nieprzyjaciela[2]).

Wielka Brytanja pierwsze swe listy o kontrabandzie wydała podczas wojny europejskiej 4 sierpnia 1914 i 21 września

---

[1]) Fauchille, op. cit. 899, 908.

[2]) Dla orjentacji przytaczamy w streszczeniu ostatnie listy francuskie, wydane przy końcu wojny 25 października 1918 r.

**Kontrabanda absolutna**: broń wszelkiego rodzaju, aparaty i maszynerja do jej produkcji, amunicja i materjały eksplodujące, aparaty i maszynerje do ich produkcji, związki chemiczne używane w celu fabrykacji amunicji i gazów, wszelkiego rodzaju paliwo, smary, ekwipunek wojskowy, lawety i parapety do armat, furgony, powózki, jaszczyki, drut kolczasty, kable, reflektory, lunety, umundurowanie, zwierzęta wierzchowe, pociągowe i juczne, uprzęż wojskowa, skóry, wszelkie przybory garbarskie, płótno, bawełna, len, okręty wojenne, blachy pancerne, aparaty sygnalizacyjne, automobile wszelkiego rodzaju oraz ich części, a także maszyny do ich produkcji i reparacji, materjały pędne, jak nafta lub benzyna, guma i kauczuk oraz wyroby z nich; gutta-percha i wyroby z niej, wszelkie przedmioty, zawierające choćby w częściach gumę lub kauczuk, wyroby bambusowe i trzcinowe, oleje wszelkiego rodzaju, metale i ich różne połączenia, kruszce szlachetne, pieniądze w kruszcach i papierach, papiery wartościowe, mapy, mydła, jedwab we wszystkich postaciach, kokony jedwabników, wszelki sprzęt elektrotechniczny, cement i pasy transmisyjne wszelkiego rodzaju.

**Kontrabanda warunkowa**: produkty spożywcze, ziarno, furaż dla zwierząt, pewnego rodzaju oleje organiczne, nie używane jako smary; proch i materjały wybuchowe przygotowane nie specjalnie na cele wojny, żelazo kowalskie, uprzęż i siodła nie-wojskowe, wszelkiego rodzaju ubrania i maszyny do ich produkcji, wszelkiego rodzaju obuwie, wszystkie środki transportowe, tabor kolejowy, okręty, doki pływające, ich części składowe i używane do produkcji powyższych przedmiotów maszyny, sprzęt telegraficzny, radjotelegraficzny i telefoniczny, lunety, chronometry i inne przybory nawigacyjne, linoleum, klej, żelatyna, beczki oraz pewne gatunki trawy i mchów. Zob. Fauchille, op. cit. 902.

1914 r.; listy te co do swojej zawartości podobne były do list francuskich z początku wojny. Nowa lista zostaje opublikowana 29 października 1914 r.; kontrabanda absolutna zawiera już 26 punktów, warunkowa 15; miedź aluminjum, nikiel i kauczuk figurują już tutaj jako kontrabanda absolutna; liczba punktów tej ostatniej wzrasta w liście z 23 listopada 1914 r. do 29, natomiast kontrabanda warunkowa spada do 13 pozycyj (2 artykuły: siarka i gliceryna przechodzą na listę kontrabandy absolutnej); produkty spożywcze pozostawały jeszcze ciągle na liście kontrabandy warunkowej, dopiero dekret niemiecki, zaprowadzający 25 stycznia 1915 r. w Niemczech rządową dystrybucję mąki, ziarna i artykułów spożywczych, pozwolił Anglji uznać powyższe artykuły za kontrabandę bezwzględną. Za takąż kontrabandę została uznana bawełna 20 sierpnia 1915 r. Nowa lista, zastępująca wszystkie poprzednie, ukazała się 14 października 1915 r.; kontrabanda bezwzględna podniosła się do 42 pozycyj, warunkowa do 14; nowych uzupełnień dokonały dodatkowe listy z 27 stycznia 1916 r. i 12 października 1916 roku. Rozróżnianie kontrabandy bezwzględnej od warunkowej straciło w Anglji znaczenie od 13 kwietnia 1916 r., kiedy angielski minister spraw zagranicznych wydał deklarację o zniesieniu różnicy pomiędzy różnymi rodzajami kontrabandy, wskutek czego 13 kwietnia 1916 r. zostaje ogłoszona jedna już tylko lista, zawierająca aż 169 pozycyj; liczba ta jeszcze się powiększyła 2 listopada 1916 r. i 2 lipca 1917 r.[1]).

Rosja wydała 1/14 sierpnia 1914 r. dwie listy kontrabandy, zawierające: bezwzględnej 12 punktów i warunkowej 13. Ukaz z 9/22 grudnia 1916 r. zwiększył pierwszą do 57, a drugą do 16 punktów[2]).

Italja opublikowała swoje listy kontrabandy wojennej 27 lutego 1916 r. i 16 lipca 1916 r.; w następnym roku ukazuje się lista z 22 lutego; 25 marca 1917 r. poprzednie wyliczenia zastępuje nowa lista ramowa; wylicza ona jako kontrabandę broń, amunicję i materjały wybuchowe oraz maszyny, służące do ich produkcji, ubrania i ekwipunek wojskowy, zwierzęta pociągowe i juczne, furaż i siodła, środki lokomocji metale szlachetne i papiery wartościowe, paliwo oraz wszystko to, co może być użyte dla armji i floty, pozostawiając bliższe określenia poszczególnym dekretom rządowym, które w miarę potrzeby były wydawane i uzupełniały pewne części listy zasadniczej. Tutaj widzimy również skasowanie granicy między kontrabandą względną a bezwzględną. Teoretycznie rozróżnienie to pozostaje wprawdzie. Spotykamy go jeszcze w dekrecie z 8-go listopada 1917 r.; dopiero dekret z 29 marca 1919 r.

---

[1]) Fauchille, op. cit., 903—904.
[2]) tamże 905.

(a więc już po zawieszeniu broni) uchylił rozróżnianie dwóch rodzajów kontrabandy[1]).

Serbja także skasowała podczas wojny granicę między dwoma rodzajami kontrabandy i jej ostatnia wspólna lista zawierała 79 przedmiotów[2]).

Podobnie Portugalja uznawała w drugiej połowie wojny światowej jeden tylko rodzaj kontrabandy; na liście portugalskiej z 14 sierpnia 1916 r. figuruje 73 przedmioty, a w następnym roku cyfra ta jeszcze się powiększa[3]).

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, biorąc udział w wojnie od 6 kwietnia 1917 r., dnia 8 kwietnia tegoż roku wydały listę kontrabandy wojennej. Oparta jest ona na przepisach Deklaracji Londyńskiej i zawiera odróżnienie kontrabandy bezwzględnej od warunkowej; do pierwszej zalicza: wszelką broń i jej części składowe tudzież narzędzia do jej produkcji i reparacji, amunicję, wszelkie środki komunikacji i transportów oraz maszyny do ich produkcji i reparacji, pieniądze pod wszelkiemi postaciami, papiery wartościowe, kruszce szlachetne w sztabach, wreszcie wszelkie środki pomocnicze, jak mapy, plany, lornetki, busole i t. p. Do drugiej grupy zalicza: prowjanty żywnościowe, paliwo, furaż, materjały ubraniowe oraz maszyny służące do produkcji i reparacji tych przedmiotów. Kontrabanda pierwszego rodzaju podlegała konfiskacie, gdy dostarczano jej dla sił zbrojnych nieprzyjaciela lub do jego kraju, jak również do kraju, przezeń okupowanego; drugiego rodzaju kontrabanda wówczas tylko, gdy przeznaczona była dla armji lub administracji wroga. Nie były objęte pojęciem kontrabandy wojennej przedmioty, uznane za wolne w traktacie z poszczególnemi państwami, choćby figurowały na powyższych listach. Widzimy, że Stany Zjednoczone opierały się na Deklaracji Londyńskiej z pewnemi tylko zastrzeżeniami i przesunięciami poszczególnych przedmiotów z jednej listy na drugą[4]).

Niemcy na początku wojny opierały się na trzech listach Deklaracji Londyńskiej, zawartych w ich rozporządzeniu z dn. 30/IX 1909, opublikowanem dn. 3/VIII 1914. Już jednak 18 października 1914 r. zostały listy kontrabandy rozszerzone; dalsze powiększenia nastąpiły 23 listopada 1914 r. i 14 grudnia 1914 r.; dnia 18 kwietnia 1915 r. dotychczasowe 3 listy zastąpiono nowemi; lista kontrabandy bezwzględnej zawierała już 22 pozycje, względnej 21, lista wolna 15. Rozporządzenie z dn. 22 lipca 1916 r. przeniosło pewne towary z listy drugiej na pierwszą tak że kontrabanda bezwzględna zawierała teraz 39 punktów, natomiast kontrabanda warunkowa zmniejszyła się

---

[1]) Fauchille, op. cit. 903.
[2]) tamże 906.
[3]) tamże.
[4]) tamże 907.

do liczby 11 punktów; przedmioty wolne pozostały nie zmienione w liczbie 15. Rozporządzenie z dn. 9 stycznia 1917 r. dodało do listy pierwszej 7 nowych przedmiotów, doprowadzając kontrabandę bezwzględną do 46 punktów; kontrabanda warunkowa zwiększyła się jednocześnie o dwa przedmioty, osiągając cyfrę 13; z liczby przedmiotów wolnych zniknęły w tym samym czasie dwie rubryki. Dalsze powiększenia liczby kontrabandy zostały dokonane w rozporządzeniach z dn. 25 czerwca 1917 r. i z dn. 18 stycznia 1918 r.[1]). Przez cały czas trwania wojny europejskiej Niemcy, podobnie jak Stany Zjednoczone, odróżniały kontrabandę względną od bezwzględnej.

Austro-Węgry również oparły się na Deklaracji Londyńskiej, lecz podobnie jak i inni wojujący, przeprowadziły liczne zmiany i powiększenia w poszczególnych listach, osiągając pod koniec wojny 45 artykułów na liście kontrabandy bezwzględnej i 13 artykułów kontrabandy względnej[2]).

Wobec tak olbrzymich, jak to wyżej widzieliśmy, powiększeń liczby przedmiotów, stanowiących kontrabandę, cały obrót handlowy neutralnych z wojującymi został właściwie przerwany, wszystkie artykuły tego obrotu stały się kontrabandą i to kontrabandą bezwzględną wobec skasowania przez większość wojujących granicy pomiędzy jej dwoma rodzajami.

W początkach wojny światowej wojujący ustanawiali liczne blokady, mające wszelkie cechy blokady rzeczywistej, wobec podtrzymywania ich przez odpowiednie siły morskie, oznaczenie terenów zamkniętych i ogłoszenie o ich zamknięciu lub późniejszych zmianach. Jednakże wkrótce Państwa Centralne zamknęły pewne części pełnego morza za pomocą min, a następnie ogłosiły całe obszary mórz, otaczających Wielką-Brytanję, Francję i Italję, cały kanał La Manche oraz wschodnią część morza Śródziemnego za t. zw. „Kriegsgebiet“, przestrzegając okręty neutralne przed grożącem im w tych obszarach, niebezpieczeństwem.

Dnia 31 stycznia 1917 r. Niemcy ogłosili część morza Północnego i oceanu Atlantyckiego za będące w stanie t. zw. „Seesperre“, co miało oznaczać ogólny zakaz wszelkiego ruchu okrętowego w tych obszarach i zapowiedź bezwzględnego niszczenia tego ruchu za pomocą wszelkich środków[3]); zakaz ten, nieznany w dotychczasowej praktyce wojennej, wykonywany był bezwzględnie za pomocą min oraz łodzi podwodnych.

W odpowiedzi na to Sprzymierzeni również założyli w pewnych częściach mórz miny i zakazali wszelkiego handlu z Państwami Centralnemi; każdy okręt, zdążający do portów tych państw, napotkany przez koalicyjne siły morskie, był konfisko-

---

[1]) Fauchille, op. cit. 908.
[2]) tamże.
[3]) J. Makowski „Prawo Międzynarodowe (1922 r.), 591.

wany wraz z całym ładunkiem. Jedynie towary, należące do przynależnych państw neutralnych, które nie były uznane za kontrabandę wojenną, były zwracane ich właścicielom, sekwestrowane na czas wojny lub wreszcie zabierane za zwrotem ich właścicielom odszkodowania. Niektóre trusty holenderskie i szwajcarskie musiały składać kaucję, jako zabezpieczenie, że importowane towary, niebędą z tych państw wysyłane do Niemiec lub Austro-Węgier; często również ograniczali Aljanci import do danego kraju neutralnego do tych tylko przedmiotów i rozmiarów, jakich dany kraj potrzebował na własny użytek.

Pomimo niezliczonych protestów neutralnych, wojna stała się nietylko militarną, ale także ekonomiczną, odbijając się swym ciężarem nie tylko na wojujących, ale również i na tych, którzy w niej udziału nie brali; państwa wojujące, stosując powszechną, a co zatem idzie, fikcyjną blokadę swoich przeciwników, przerwały de facto cały obrót międzynarodowy lub przynajmniej dążyły wszelkiemi siłami rozporządzalnemi do osiągnięcia tego celu. Pojęcie kontrabandy wojennej zatraciło w tym okresie właściwe swoje znaczenie, wychodząc szeroko poza granice, które mu zakreśliła nauka i praktyka dotychczasowych wojen; przepisy londyńskie nie obowiązywały i w ich całości nie były stosowane w wojnie 1914—1918 r. przez żadnego z wojujących.

Jeszcze podczas wojny, bowiem na wiosnę 1917 r., Amerykański Instytut Prawa Międzynarodowego ułożył na posiedzeniu w Hawanie projekt uregulowania problemu neutralności na morzu; projekt ten odejmował wojującym prawo swobodnego wydawania list kontrabandy wojennej, które miały być odtąd układane na wspólnych konferencjach wojujących z neutralnymi, przyczem jedni i drudzy mieli posiadać równe prawo głosu; art. 8 tego projektu oświadczał, że „własność prywatna na morzu jest nietykalna“ oraz, że „okręty handlowe, zarówno wojujących, jak neutralnych w żadnym wypadku nie podlegają konfiskacie, a zwłaszcza nie mogą być pod żadnym pozorem zniszczone; jeśli zawierają kontrabandę wojenną, ostatnia sama winna być skonfiskowana lub zniszczona“ [1]). Za nietykalnością nieprzyjacielskiej własności prywatnej na morzu, uznanej już w stosunku do prywatnej własności wroga na lądzie, wypowiada się także prof. Cybichowski [2]).

Po wojnie europejskiej zagadnienie kontrabandy wojennej nie było przedmiotem obrad żadnej konferencji międzyna-

---

[1]) P. Fauchille, op. cit., II 1026, § 1691[8].

[2]) Z. Cybichowski „Międzynarodowe Prawo Wojenne“ (1914 rok), 114—115.

rodowe i nie spotykamy żadnych pozytywnych w tym kierunku oświadczeń lub poczynań z wyjątkiem utworzenia przez Ligę Narodów w 1921 r. Międzynarodowej Komisji Blokady, która między innymi miała ułożyć ogólnie obowiązujące listy kontrabandy; dotąd jednak nie uzyskano konkretnych rezultatów w tej dziedzinie i zagadnienie kontrabandy wojennej pozostało do dzisiaj w tym stanie, w jakim zastała je wojna światowa.

Reasumując dotychczasowe nasze rozważania nad rozwojem historycznym pojęcia kontrabandy wojennej, dochodzimy do następujących konkluzyj: pojęcie kontrabandy wojennej, powstało w początkach ery nowożytnej; teorja jej ugruntowała się i rozwinęła w ciągu dwóch wieków ostatnich, dochodząc do największego rozkwitu w zeszłem stuleciu i na początku bieżącego; jak jednak w wiekach ubiegłych, tak obecnie panuje olbrzymia rozbieżność i różnorodność zdań, tak w praktyce, jak w teorji, nie wykazując bynajmniej w miarę pogłębienia zagadnienia przez naukę tendencyj do zmniejszania się i ujednostajnienia; tem nie mniej, pomimo tych różnorodności zapatrywań, można zauważyć w okresie największego rozkwitu teorji kontrabandy wojennej stałą tendencję do ograniczenia pojęcia kontrabandy do kontrabandy we właściwem i ścisłem znaczeniu, t. j do przedmiotów, wyłącznie, względnie bezpośrednio przeznaczonych do wojny; tendencję tą obserwujemy w przepisach londyńskich z 1909 r. i w praktyce wojennej poprzedzającej wojnę światową. Dopiero ostatnia zmienia radykalnie postać rzeczy — pojęcie kontrabandy wojennej występuje szeroko poza granice, zakreślone mu przez dotychczasową teorję i praktykę.

## CZĘŚĆ III.

# TEORJA KONTRABANDY WOJENNEJ.

## ROZDZIAŁ I. PODMIOTY.

Trzy są podmioty kontrabandy wojennej: ten kto ją dostarcza, ten, komu ją się dostarcza i ten, na czyją szkodę jest ona dostarczana. Dostawcą kontrabandy wojennej może być: państwo neutralne, poszczególni jego przynależni, przynależni państwa nieprzyjacielskiego lub wreszcie właśni przynależni państwa wojującego, które zwalcza dostarczaną kontrabandę; zwykle są takimi dostawcami przynależni państwa neutralnego, względnie samo państwo neutralne, bowiem do własnych przynależnych państwo wojujące stosować będzie z reguły normy surowsze, zaś prywatna własność przynależnych nie-

przyjaciela podlega podczas wojny morskiej prawu łupu, bez względu na okoliczność, czy jest kontrabandą wojenną.

Odbiorcą kontrabandy wojennej może być zarówno państwo wojujące, jak i poszczególni jego przynależni; jak zobaczymy poniżej, posiada w powyższym względzie zasadnicze znaczenie okoliczność, czy chodzi o kontrabandę bezwarunkową, czy warunkową.

Zwalczającym kontrabandę wojenną jest państwo wojujące lub ten, komu w toczącej się walce przyznano prawa strony wojującej, jak np. w powstaniu, w wojnie domowej w czasie rewolucji, kiedy rewolucjoniści organizują się na kształt władzy państwowej, a inne państwa uznają wytworzony stan rzeczy; nie może natomiast prowadzić wojny, a co za tem idzie — być podmiotem prawa wojennego—poszczególna jednostka, do której też w razie stosowania z jej strony aktów wojennych, państwo, przeciwko któremu są one zwrócone, stosuje sankcje prawa karnego, nie zaś wojennego; podobny wypadek zdarzył się podczas wojen napoleońskich, kiedy w 1809 r. pruski major Schill na czele pułku kawalerji zaatakował Francuzów na własną rękę, chociaż Prusy nie prowadziły wówczas z Francją wojny[1]).

Wojujący, zwalczając kontrabandę wojenną, wykona swoje prawo, gdy przeszkodzi, aby kontrabanda nie doszła do rąk jego przeciwnika i za karę zabierze towary, uznane za kontrabandę. Natomiast nie może on stosować kary do samej osoby dostawcy, jak to się często praktykowało w czasach dawnych. Wprawdzie i dzisiaj w wypadkach, gdzie dostawca ten nie ogranicza się do zwykłego handlu artykułami zabronionymi, lecz sam miesza się do działań wojennych, mogą być względem niego zastosowane sankcje prawa wojennego, będą to jednak inne i daleko cięższe od faktu kontrabandy pogwałcenia neutralności, których też konsekwencją będą odpowiednie sankcje.

Państwo wojujące w celu zwalczania kontrabandy wojennej posługuje się własnymi okrętami wojennymi, niema natomiast prawa używać w tym celu okrętów handlowych lub pasażerskich. Przez długie czasy państwa korzystały z usług korsarzy, którzy zaopatrzeni w pozwolenie wojującego, tak zwane lettre de marque, polowali na nieprzyjacielskie statki handlowe i mieli także prawo zatrzymywać statki neutralne celem poszukiwania kontrabandy; zajęte okręty lub towary stanowiły ich łup; stan taki wywoływał liczne nadużycia i bezprawia, wskutek których korsarstwo uzyskało zupełnie słuszną nazwę legalizowanego piractwa. Deklaracja Paryska z 16 kwietnia 1856 r. zniosła korsarstwo jako dozwolony środek wojny morskiej, od tej przeto daty wojujący mogą wykonywać swoje prawa tylko

[1]) Z. Cybichowski „Międzynarodowe Prawo Wojenne“ (1914 r.), 9—12.

za pomocą jednostek morskich, należących do własnej floty wojennej. Zakaz korsarstwa mogą wojujący obchodzić, zamieniając dowolnie swoje okręty handlowe na wojenne. W celu zapobieżenia temu zawarły mocarstwa na drugiej konferencji haskiej w 1907 r. konwencję (siódmą) o zmianie statków handlowych na wojenne. Według zasad tej konwencji, aby zmiana taka była uznana za ważną, winna odpowiadać następującym warunkom: okręt zamieniony na wojenny musi otrzymać zewnętrzne jego odznaki, musi podlegać bezpośrednio rozkazom i nadzorowi państwa, które mu nadało flagę, kapitan okrętu musi być oficerem floty wojennej państwa, nadającego okrętowi flagę, załoga okrętu ma podlegać dyscyplinie wojskowej i stosować się we wszystkich działaniach do prawa wojennego wreszcie — w spisie okrętów wojennych należy niezwłocznie uczynić wzmiankę o zamianie danego okrętu. Zamiany wolno dokonać na własnych wodach wojującego, na wodach nieprzyjaciela, na wodach aljantów lub okupowanych, zabroniona jest ona na wodach neutralnych; co do pełnego morza, kwestja jest sporna; na drugiej konferencji haskiej w 1907 r. za dopuszczalnością zamiany okrętów na pełnem morzu głosowały: Niemcy, Austro-Węgry, Francja, Rosja, Argentyna, Chile i Serbja, przeciwko opowiedziały się: Anglja, Stany-Zjednoczone, Japonja, Włochy, Szwecja, Norwegja, Holandja, Belgja i Brazylja; według profesora Cybichowskiego, zmiana taka, podobnie jak i jej cofnięcie, może nastąpić na pełnem morzu[1]); podobnego zdania jest Strupp, opierając się na tem, że pełne morze jest wolne[2]).

## ROZDZIAŁ II. PRZEDMIOT.

### § 1. Podstawy, na których opiera się pojęcie kontrabandy wojennej.

Wojna stwarza pewien stosunek, nietylko pomiędzy wojującymi, lecz także pomiędzy nimi a państwami niebiorącemi udziału w wojnie; ten ostatni stosunek nazywa się neutralnością i polega na ograniczeniu wojny do samych tylko wojujących[3]). Jeżeli państwo neutralne udziela pomocy wojującym, łamie prawo neutralności, gdy jednak czynią to jego przynależni, dostarczając np. wojującym zabronionych jako kontrabandy wojennej towarów, państwo neutralne nie ponosi żadnej odpowiedzialności, albowiem samo nie zawiniło niczem, a interwenjować wobec własnych obywateli w obronie interesów wojennych jednego z wojujących nie ma żadnego obowiązku; wszystkie wobec tego czyny przynależnych państwa neutralnego, które

[1]) Z. Cybichowski „Prawo Międzynarodowe" (1928 r.), 340.
[2]) Karl Strupp „Eléments du droit international public universel, européen et américain" (II édition, Paris, 1930), 1.II, § 42, 564—565).
[3]) Franz Liszt „Das Völkerrecht" (1902), § 42, 329.

zawierają w sobie jakąbądź pomoc wojującym, są podejmowane na wyłączną odpowiedzialność tych przynależnych; wojujący może stosować do takich wypadków sankcje prawa wojennego, gdyż wobec niechronienia jego interesów przez państwo neutralne, neutralność stałaby się iluzoryczną, gdyby poszczególni obywatele mogli nieść swobodnie wojującym pomoc w rozmaitych formach; obywatele państwa neutralnego, pomagając jednemu wojującemu, ponoszą ryzyko zastosowania do swoich czynności przez drugiego wojującego sankcyj prawa wojennego; państwo neutralne nie może upominać się o swoich przynależnych, bowiem, pokrywając ich pomoc stronom wojującym, samo łamałoby neutralność[1]).

Ogólną zasadą jest, że handel neutralnych z wojującymi pozostaje wolnym; zasada powyższa posiada jednak dwa wyjątki: ogólnie dozwolony handel, zabroniony jest w obszarach blokowanych, t. j. na wodach zamkniętych przez morskie siły zbrojne wojującego, jak również zabronionym on jest w tych wszystkich wypadkach, gdy stanowi ze względu na swój przedmiot niedozwoloną pomoc wojującemu. Ta część handlu, która zawiera w sobie taką pomoc, jest kontrabandą wojenną. Rozbieżność zdań w rozpatrywanym przez nas przedmiocie tłumaczy się tem, że przedstawia się on naszem oczom w różnem świetle, zależnie od punktu widzenia, z którego jest obserwowany. Jeżeli będziemy patrzeć na zagadnienie pod kątem widzenia praw i interesów neutralnych, będziemy niewątpliwie dążyli do ograniczenia pojęcia kontrabandy do t. zw. kontrabandy we właściwem znaczeniu, t. j. artykułów, przeznaczonych wyłącznie i bezpośrednio do celów wojennych; przeciwnie, jeśli staniemy na stanowisku interesów i praw wojujących, dążyć będziemy do wyeliminowania z obrotu neutralnych z nieprzyjacielem wszystkich przedmiotów, które, znalazłszy się w ręku nieprzyjaciela, mogą mu oddać takie, czy inne usługi na wojnie lub w związku z wojną. Przy pierwszym poglądzie stosunkowo nie wielka część obrotu handlowego będzie wyłączona z pod ogólnej zasady wolności handlu, przy drugim większa jego część stanie się zabroniona, jako kryjąca w sobie niedozwoloną pomoc nie tylko w bezpośredniej i oczywistej, ale także w pośredniej i choćby najbardziej zamaskowanej postaci; kierując się ostatnią zasadą, dąży się w konsekwencji do przerwania całego handlu neutralnych z wojującymi, bowiem wszelki handel zwiększa ich siłę ekonomiczną, a co za tem idzie i militarną; tendencję tą można wyraźnie było obserwować podczas wojny światowej.

Powyżej przedstawione punkty widzenia są dwoma krańcami, pomiędzy którymi oscylują wszelkie teorje kontrabandy wojennej.

---

[1]) F. Despagnet, op. cit., 1204—1206.

Pojęcie kontrabandy znane już było Hugonowi Groot'owi (1583—1645 r.), który rozróżniał przedmioty, służące wyłącznie do użytku wojennego (res usui belli destinatae); przedmioty, mogące służyć tak w wojnie, jak i w pokoju, tak zwane rzeczy dwojakiego użytku (res usus ancipitis) i wreszcie przedmioty, niemogące nigdy służyć wojnie, do których zaliczał artykuły zbytku[1]).

W nowoczesnej doktrynie, autorowie angielscy opierają się na teorji Groot'a, dzieląc kontrabandę na dwa rodzaje: 1) bezwarunkową albo absolutną, zawsze podlegającą konfiskacie i 2) warunkową, albo względną, obejmującą wszystkie rzeczy użytku dwoistego i będącą kontrabandą wojenną zależnie od okoliczności. Wszyscy prawie autorowie francuscy odrzucają teorję Grocjusza i opierających się na niej autorów anglo-saskich; zwalczają oni pojęcie kontrabandy warunkowej, mimo to jednak większość ich, idąc różnemi drogami rozumowania, dochodzi do przyjęcia tego rodzaju kontrabandy w praktyce, jakkolwiek z jaknajdalej idącemi ograniczeniami i zastrzeżeniami; do liczby autorów tych należą. Calvo, Despagnet, Fauchille, jak również Szwed R. Kleen[2]). Wśród autorów niemieckich spotykamy różne zapatrywania; wielu z nich, jak np. Liszt podzielają pogląd francuski[3]), podczas gdy inni, np. Strupp przyjmują obydwie kategorje kontrabandy wojennej[4]).

Pozatem co do samej istoty pojęcia kontrabandy wojennej istnieją dzisiaj dwie teorje: pierwsza kontynentalna, według której kontrabanda jest przestępstwem międzynarodowem (théorie du délit) i druga, przyjęta głównie przez autorów anglo-amerykańskich i niektórych niemieckich, według której kontrabanda nie jest deliktem, a tylko prostym faktem, zaś sankcje stosowane przeciwko niej wypływają z konieczności wojennej (théorie de la nécessité de guerre); między innymi z pośród autorów niemieckich jest zwolennikiem ostatniej teorji Strupp[5]).

Przechodząc od przedstawienia poszczególnych teoryj do naszych rozważań teoretycznych i analizy pojęcia kontrabandy wojennej, ustalamy przedewszystkiem, że podstawą jego jest pojęcie neutralności; posiada ono konieczne dla pojęcia prawnego dwa składniki: uprawnienia i odpowiadającego mu obowiązku; neutralny ma obowiązek powstrzymać się od jakiejkolwiek bądź formy pomocy walczącym lub współudziału w tej walce, obowiązkowi temu po stronie wojujących odpowiada uprawnienie wymagania, aby neutralny stosował się do tego

---

[1]) Z. Cybichowski „Prawo Międzynarodowe" (1928) 353.

[2]) Calvo—op. cit., 1, § 2416; Despagnet, op. cit., 1261 p. 708: Fauchille II 835 i nast.; R. Kleen „De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres", 85, 86, 111 i 112.

[3]) F. Liszt, op. cit., 334.

[4]) K. Strupp, op. cit., II § 55, 608–609.

[5]) tamże.

obowiązku; z kolei rzeczy neutralny ma uprawnienie, aby wojujący pozostawił go poza sferą działań swoich aktów wojennych i uprawnieniu temu odpowiada znów obowiązek ze strony wojujących nie stosowania do neutralnych żadnych aktów wrogich; widzimy więc, że pojęcie neutralności jest pojęciem prawnem.

Pojęcie zaś kontrabandy wojennej zawiera w sobie właśnie jedną z zabronionych przez prawo neutralności form pomocy wojującym — pomocy przez dostarczanie im środków do prowadzenia wojny; opiera się ono ściśle na pojęciu neutralności i podobnie jak pierwsze, posiada w sobie te same dwa składniki wzajemnie sobie odpowiadające: uprawnienia i obowiązku. Stąd wniosek, że także pojęcie kontrabandy wojennej jest pojęciem prawnem. Jeżeli wojujący ma prawo wymagać, aby państwo neutralne nie udzielało jego przeciwnikowi w wojnie żadnej pomocy, z natury rzeczy posiada identyczne prawo w stosunku do poszczególnych przynależnych państwa neutralnego, ponieważ zaś ostatnie zwykle nie chroni interesów wojującego wobec własnych przynależnych, ochrona ta przechodzi automatycznie na samo zainteresowane państwo wojujące, zresztą, jak mówiliśmy wyżej, dostawcą kontrabandy może być nie koniecznie poszczególny przynależny państwa neutralnego, lecz również i samo państwo neutralne, co oczywiście pociąga za sobą odpowiednie konsekwencje. Może również dostawcą takim być jednostka lub stowarzyszenie, za które odpowiada państwo.

Jeżeli jednak mówimy, że pojęcie kontrabandy wojennej jest pojęciem prawnem, musimy zaraz zrobić zastrzeżenie; jest ono niem niewątpliwie, lecz pod warunkiem, iż kryje w sobie istotną pomoc wojującym, innemi słowami, że dostarczany wojującym towar, jest wyraźnym i niedwuznacznym środkiem wojennym; w stosunku do wszelkich innych przedmiotów i towarów, które mogą być zarówno dobrze zużytkowane jako środki do prowadzenia walki, jak i na cele niewojenne, pojęcie kontrabandy wojennej nie posiada charakteru pojęcia prawnego, mając jedynie charakter pojęcia faktycznego, a reakcja wojującego nabiera wówczas wyraźnie charakteru aktu konieczności wojennej nie zaś wykonywania posiadanego przez niego i wypływającego z pojęcia neutralności prawa.

### § 2. Definicja pojęcia kontrabandy wojennej.

Czy możliwem jest ścisłe zdefinjowanie pojęcia kontrabandy wojennej? Jak powiedzieliśmy powyżej, państwo wojujące ma prawo zwalczać dostarczanie swojemu przeciwnikowi środków wojennych; trudność leży w określeniu, co ma się rozumieć pod nazwą środków wojennych; wszystko co jest przedmiotem międzynarodowego obrotu handlowego można pod nie podciągnąć, bowiem wszelkiego rodzaju dobra ekonomiczne, dostarczane wojującemu, wzmacniają jego siłę, a tem samem wpływają na rezultat rozgrywającej się walki, są więc

temsamem w szerokiem znaczeniu pomocą wojującemu. Jedne z nich będą bezpośrednio służyły celom wojny, jak np. broń, maszyny i urządzenia techniczne w rodzaju tanków, samochodów i pociągów pancernych, jak amunicja, umundurowanie, ekwipunek armji i t. p. Inne będą również wpływały na losy wojny, lecz mniej lub więcej pośrednio, chociaż często także decydująco, jak np. żywność, metale, chemikalja, pieniądze. Chcąc dać formalną i obszerną definicję pojęcia kontrabandy wojennej, powiemy tedy, że podpada pod nie każdy towar, dostarczany wbrew zakazowi wojującego jego nieprzyjacielowi. Ponieważ jednak wojujący zwykle wykazuje podczas wojny tendencję do objęcia powyższym zakazem jak największej ilości dóbr ekonomicznych, a nierzadko będzie nawet dążył do przerwania całego obrotu handlowego neutralnych z jego nieprzyjacielem, powodując się, rzecz jasna, nie swojem ku temu prawem, lecz interesem politycznym, określenie powyższe nie będzie dostatecznem dla sformułowania w niem teoretycznej istoty kontrabandy wojennej.

Chcąc otrzymać ściślejszą definicję pojęcia kontrabandy wojennej, musimy stanąć na stanowisku tych teoryj, które ograniczają jego zakres do przedmiotów ściśle wojenego przeznaczenia; otrzymamy w ten sposób następującą definicję: kontrabandą wojenną są wszystkie przedmioty, które wbrew zakazowi dostarcza się wojującemu i które zasadniczo przeznaczone są do walki orężnej.

Wszystkie inne przedmioty ze względu na ich znaczenie w wojnie mogą być przez wojujących wyłączone z obrotu międzynarodowego, lecz wyłączenia te nie będą opierały się na prawie narodów, a tylko na polityce wojennej i aktualnym interesie stron wojujących. Dostarczanie wojującym podobnych przedmiotów, w przeciwieństwie do kontrabandy w ścisłem i węższem znaczeniu, nie stanowi naruszenia obowiązku neutralnych, będąc jedynie, w myśl teorji i praktyki angielskiej, przedsięwzięciem handlowem, podejmowanem na własne ryzyko i odpowiedzialność dostawcy.

Niektórzy z autorów, jak np. Calvo, Kleen lub Liszt, podając definicję kontrabandy wojennej, określają ostatnią jako przedmioty przeznaczone nietylko wyłącznie na cele wojny, lecz nadto mogące być do niej użytymi bezpośrednio w ich stanie obecnym bez potrzeby jakichkolwiek zmian lub specyfikacyj[1]). Czynnik bezpośredniości w licznych wypadkach jest

[1]) Poszczególni autorowie dają następujące definicje pojęcia kontrabandy wojennej:

Calvo: Kontrabandą wojenną nazywamy przedmioty, które, będąc zdatnymi do użytku wojennego, mogą służyć bezpośrednio do ataku lub obrony i których transport do wojującego uważa się w konsekwencji tego za niedozwolony"—Calvo, op. cit., 1 § 2416.

istotnie decydującym sprawdzianem, podobnie jak czynnik wyłączności. Mogą atoli zachodzić takie wypadki, w których czynnik ten traci swoje znaczenie, np. będą w naszem rozumieniu kontrabandą wojenną najmniejsze nawet części, z których składa się przedmiot o wyłącznie wojennem przeznaczeniu, chociaż same przez się, w stanie odosobnienia żadną miarą nie mogą być użyte w celach wojny, wymagając długiego i nieraz bardzo misternego procesu w fabryce, aby wytworzyć całość, przeznaczoną do wojny; podobny przykład znaleźć możemy w drobnych częściach składowych skomplikowanego aparatu wojennego, jak np. łódź podwodną, aeroplan, armata karabin maszynowy, pocisk, aparat do wytwarzania gazów trujących i t. p.

## § 3. Części składowe pojęcia kontrabandy wojennej.

Pojęcie kontrabandy wojennej składa się z dwóch części: pierwszą jest charakter zakazanego towaru, drugą — jego przeznaczenie dla wojującego.

Towar musi być zakazany, bowiem gdyby nawet był kontrabandą w ścisłem znaczeniu, a wojujący nia wyłączył by go z obrotu handlowego ze swoim nieprzyjacielem, nie mógłby uledz zajęciu przez tegoż wojującego.

Źródłami przepisów o kontrabandzie wojennej są traktaty międzynarodowe oraz prawo krajowe wojujących. Traktat zawierany jest pomiędzy dwoma kontrahentami na wypadek wojny jednego z nich przeciwko państwu trzeciemu i określa jakie towary mają być uważane za kontrabandę; druga strona obowiązana jest powstrzymać się od dostarczania państwu trzeciemu danych towarów, Zachodzi pytanie, jak ma traktować wojujący ten sam towar, który w dwóch różnych traktatach przez niego zawartych jest uważany rozmaicie, np. w jednym za kontrabandę bezwarunkową, w drugim za warunkową; wojujący winien w podobnym wypadku stosować do danego towaru

---

Kleen: „Są kontrabandą wojenną środki wojenne w dosłownem znaczeniu, t. j. przedmioty, przeznaczone naumyślnie do wojny i mogące jej służyć w ich stanie obecnym bez potrzeby przerabiania, jeśli są one dostarczane nieprzyjacielowi". Kleen, op. cit, 19, 20.

Liszt: „Kontrabandą wojenną są wszystkie przedmioty, które bezpośrednio i wyłącznie są przeznaczone na użytek siły zbrojnej, a więc broń, tak palna, jak biała, wszelkiego rodzaju przybory wojenne oraz amunicja wojenna"—Liszt, op. cit., 334.

Wszystkie powyższe definicje wzorują się na definicji, przyjętej przez Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Kopenhadze w 1897 r. według następującego brzmienia: „Sont sujets à saisie durant la guerre, les objets, qui expressément faits pour la guerre, y serve dans leur état actuel immédiatement et spécialément et transportés par mer pour le compte ou à destination d'un belligérant, rentrent dans la catégorie de la contrebande de guerre"—Annuaire de l'Institut de Dr. Inter., t. XVI, 44.

Strupp natomiast daje szerszą definicję kontrabandy wojennej, nazywając nią „wszystkie towary, przeznaczone dla nieprzyjaciela, które może on użyć do celów wojennych"—Strupp, op. cit., § 55, 609.

dwie różne normy, traktując go inaczej w stosunku do obydwóch państw neutralnych, zależnie od każdego z traktatów, które obowiązują tylko pomiędzy kontrahentami. W praktyce trybunały morskie rozstrzygają kwestję często w ten sposób, że wojujący może dany towar uznać za kontrabandę, chociaż nie uznaje go za takową traktat, zawarty z państwem neutralnem, gdy taka jest praktyka wroga, jest więc tutaj stosowana zasada pewnego rodzaju pośredniego odwetu.

Przepisy prawa krajowego o kontrabandzie wojennej mieszczą się w rozporządzeniach oraz instrukcjach, wydawanych przez władze państwowe podczas pokoju lub podczas wojny; niekiedy przepisy takie są zebrane i skodyfikowane w jedną całość, jak np. we włoskim kodeksie morskim z 1877 r. (Codice Per La Marina Mercantile). Zwykle na początku każdej wojny wojujący ogłasza, jakie normy będzie stosował do kontrabandy wojennej i jakie towary na liście jej umieszcza; normy te wiążą rząd, dowódców jego okrętów wojennych i morskie trybunały kraju wojującego; neutralni mogą nie zgodzić się na umieszczenie pewnego towaru na liście kontrabandy i wówczas po opublikowaniu listy składają swój protest u wojującego, jak np. Anglja zaprotestowała w wojnie 1904 — 1905 r. przeciwko umieszczeniu przez Rosjan i Japończyków całego szeregu towarów na ich listach kontrabandy wojennej. Przepisy, dotyczące kontrabandy wojennej, stosuje się do neutralnych, jak również do własnych przynależnych; do tych ostatnich wojujący stosuje nadto przepisy prawa karnego w tych wypadkach, w których ich czyny zawierają cechy przestępstw, przewidzianych przez kodeks karny państwa wojującego; natomiast przepisy, zawarte w traktatach międzynarodowych, nie mają zastosowania do własnych przynależnych wojującego, a tylko wyłącznie do przynależnych neutralnego kontrahenta.

Pozatem, że towar, stanowiący kontrabandę wojenną, musi być przez wojującego lub traktat międzynarodowy zakazany, musi on ponadto być przeznaczony dla nieprzyjaciela i gdyby wysyłano go np. do innego neutralnego, byłby wolnym. Przepisy londyńskie z 1909 r. dla zastosowania konfiskaty względem bezwarunkowej kontrabandy wojennej wymagają, aby była ona wysyłana wprost do sił zbrojnych nieprzyjaciela albo do jego kraju własnego lub przezeń okupowanego (art. 30). Powyższe przeznaczenie uważa się za udowodnione gdy: 1) według dokumentów okrętowych towar dostawia się do portu nieprzyjacielskiego lub wprost do jego sił zbrojnych, np. dla armji lub floty wojennej na morzu; 2) gdy okręt, na którym dany towar się znajduje, płynie do portu neutralnego, lecz przed przybyciem do niego musi zatrzymać się w porcie nieprzyjaciela lub musi spotkać się na pełnem morzu z jego siłą zbrojną (art. 31 Dekl. Lond.).

Towary, stanowiące kontrabandę warunkową, są według przepisów londyńskich (art. 33) wtedy tylko poddawane konfiskacie, gdy przesyłane są z przeznaczeniem dla sił zbrojnych, albo dla administracji nieprzyjaciela. Powyższe przeznaczenie jest dostatecznie udowodnione, gdy przesyłka jest zaadresowana: a) do władzy nieprzyjacielskiej, b) do miejsca ufortyfikowanego lub stanowiącego wojenną bazę operacyjną nieprzyjaciela lub c) do kupca, zamieszkałego u nieprzyjaciela i będącego dostawcą towarów dla nieprzyjacielskiego rządu. — Wyjątek, niepodpadający pod konfiskatę, stanowi kontrabanda warunkowa, jeśli jest dostarczana administracji nieprzyjaciela, która nie może faktycznie użyć jej do celów wojny, np. gdy dostarczana jest administracji terytorjalnej tej części kraju nieprzyjacielskiego, która nie jest objęta wojną [1]).

O ile tedy dla towarów wyłącznie wojennego użytku (kontrabandy absolutnej) wystarcza do jej konfiskaty przeznaczenie dla sił zbrojnych wroga lub dla kraju, znajdującego się pod jego władzą, dla towarów dwojga użytku (kontrabandy warunkowej) wymaga oświadczenie londyńskie więcej, mianowicie przeznaczenia dla sił zbrojnych lub administracji nieprzyjaciela, wolno więc np. przesyłać tego rodzaju towary cywilnej ludności kraju nieprzyjacielskiego.

Rozróżnienie to jest, zdaniem naszem, słuszne; przedmioty, nazwane kontrabandą warunkową, nie są w ścisłem znaczeniu kontrabandą i dlatego, aby wojujący mógł je zabrać, winien udowodnić, że idą one do tych organów, za pomocą których państwo nieprzyjacielskie prowadzi wojnę, t. j. do jego armji lub administracji [2]).

Niektórzy autorowie wymagają nadto, aby w skład pojęcia kontrabandy wojennej, obok charakteru zakazanego towaru i jego przeznaczenia wchodził trzeci czynnik—intencja pomocy wrogowi; rozróżniają oni mianowicie, czy celem dostawy danego towaru jest tylko zwykły zysk handlowy, czy też obok niego występuje także chęć pomocy wojującemu; pogląd ten jest głównie rozpowszechniony w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i był najczęściej stosowany podczas wojny secesyjnej przez Trybunał Najwyższy w Waszyngtonie [3]) z autorów europejskich przyjmuje ten trzeci czynnik Calvo [4]); większość jednak autorów, jak również Instytut Prawa Międzynaro-

---

[1]) Z. Cybichowski „Międzynarodowe Prawo Wojenne“ (1914 r.), 142.

[2]) O kontrabandzie względnej lub warunkowej mówi Kleen: „żaden towar nie jest kontrabandą ze względu na to, że może być użyty, tak w wojnie jak w pokoju, lub, że może być użyty przez wojującego na cele wojny w pewnych tylko okolicznościach, chyba, że jest on wysyłany lub zarezerwowany wprost dla wojującego“—R. Kleen, op. cit„ 31.

[3]) F. Despagnet, op. cit., 1263; sam autor jest przeciwnikiem czynnika intencji.

[4]) Calvo, op. cit., 31, § 2465.

dowego odrzuca intencję, jako trzeci czynnik składowy pojęcia kontrabandy wojennej [1]).

Dostarczanie kontrabandy nie jest przestępstwem prawa karnego, dlatego też premedytacja nie może tutaj mieć zastosowania, przynajmniej w takim zakresie, jak w prawie karnem. Może ona mieć wpływ na rodzaj i rozciągłość stosowanej sankcji, nie jest atoli składnikiem koniecznym pojęcia kontrabandy. Jest rzeczą obojętną, czy wojujący po otrzymaniu kontrabandy faktycznie użyje jej do wojny, czy też do innych celów; wystarcza, że, posiadając ją w swych rękach, może zrobić z niej użytek wojenny. Jest również obojętnem, czy dostawca kontrabandy dostarcza ją w celach wojny [2]), tembardziej, że trudną jest rzeczą dowieść, czy miał on taki właśnie cel, czy też prosty zysk handlowy.

## § 4. Podział pojęcia kontrabandy wojennej.

Jak już wspominaliśmy powyżej, nauka i praktyka rozróżnia kontrabandę: 1) bezwarunkową albo absolutną i 2) warunkową albo względną. Do pierwszej kategorji zalicza się przedmioty wyłącznie wojennego przeznaczenia, do drugiej takie, które mogą być użyte tak w celach pokojowych, jak wojennych, a wobec ich dostawy bezpośrednio do rąk wojującego, zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż ostatni użyje ich do wojny.

W drugiej kategorji niektórzy rozróżniają jeszcze dalszy podział, mianowicie podział na właściwą kontrabandę względną lub relatywną (contrebande relative), obejmującą przedmioty, które mogą być użyte zarówno w celach wojny, jak pokoju i na kontrabandę akcydentalną (contrebande accidentelle ou occasionnelle), obejmującą te przedmioty, które, posiadając zasadniczo przeznaczenie pokojowe, mogą być przecież w pewnych konkretnych warunkach użyte do wojny [3]).

Jest to jednak podział czysto teoretyczny i bardzo subtelny, podział samej kontrabandy warunkowej. Pośród autorów francuskich najbardziej stanowczym jego przeciwnikiem jest Despagnet, upatrując wielkie niebezpieczeństwo dla handlu neutralnych szczególnie w kontrabandzie akcydentalnej, do której, według niego, wojujący może najbardziej arbitralnie zaliczać wszystkie przedmioty [4]).

Jeżeli teraz zastanowimy się nad zasadniczym podziałem kontrabandy wojennej na bezwarunkową i warunkową, zobaczymy, że jest bardzo trudno ustanowić ścisłą granicę pomiędzy tymi dwoma rodzajami. W gruncie rzeczy każdy przed-

---

[1]) R. Kleen, op. cit., 37—43; por. także Annuaire de l'Institut de Droit International, t. XV p. 231.
[2]) Z. Cybichowski „Prawo Międzynarodowe" (1928 r.), 353.
[3]) R. Kleen, op. cit., 31.
[4]) F. Despagnet, op. cit., 1260, 12161, p. 707.

miot, stanowiący kontrabandę bezwarunkową, niekoniecznie musi być użyty do wojny; nawet broń i amunicja mogą być używane do polowania, strzelania na wiwat albo dla bezpieczeństwa osobistego osób prywatnych. Pojęcie zaś kontrabandy warunkowej można bardzo łatwo rozciągnąć na wszelkie możliwe towary, gdyż jedynie z wyjątkiem dzieł sztuki i artykułów luksusowych, niema przedmiotu, który nie mógłby oddawać usług na wojnie. Za pomocą pojęcia kontrabandy warunkowej wojujący mogą łatwo zniszczyć cały handel neutralnych i pozbawić wszelkiego znaczenia zasadę, przyjętą w Deklaracji Paryskiej z 16 kwietnia 1857 r., że towar neutralnych jest nietykalny pod flagą nieprzyjacielską, bowiem zasada ta nie dotyczy kontrabandy wojennej [1]).

Powyższe zjawisko można było obserwować w całej pełni podczas wojny europejskiej 1914—1918 r., kiedy to prawie cały neutralny handel morski ustał.

Teoretycznie rzecz biorąc, jest tylko jeden rodzaj kontrabandy — kontrabanda w ścisłem znaczeniu, absolutna albo bezwarunkowa, dla której, jak widzieliśmy w rozważaniach o definicji kontrabandy, istnieje właściwy sprawdzian w formie wyłączności jej wojennego przeznaczenia.

Tradycyjny podział kontrabandy na absolutną i warunkową utrzymywany jest przez wojujących ze względów praktycznych i politycznych. Opierając się na powyższych wywodach, zdawałoby się, że niema również kontrabandy bezwzględnej w ścisłem znaczeniu, skoro nawet z broni i amunicji można zrobić użytek nie-wojenny. Wniosek ten byłby jednak mylny. Jeżeli jako sprawdzian kontrabandy wojennej przyjmujemy jej wyłączność wojenną, to podkreślić trzeba, że wyłączność ta dotyczy samego przeznaczenia danego przedmiotu, a nie faktycznego użytku, na jaki będzie on obrócony. Artykuły spożywcze lub pewne składniki chemiczne mogą być użyte do wojny lub nie, nie poznamy też w ich aktualnym stanie przeznaczenia, w jakiem zostały wyprodukowane. Natomiast o karabinie maszynowym, armacie lub częściach składowych pocisku artyleryjskiego możemy z całą dokładnością i pewnością powiedzieć, że przedmioty te zostały wyprodukowane z zasadniczem jeśli nie wyłącznem przeznaczeniem do użytku wojennego; czy faktycznie taki właśnie użytek będzie z nich uczyniony, jest rzeczą obojętną, podobnie jak intencja dostawcy kontrabandy.

## § 5. Rodzaje towarów, zaliczanych do kontrabandy wojennej.

Z kolei rzeczy zajmiemy się teraz przeglądem tych towarów oraz ich grup, które są zwykle uznawane za kontrabandę wojenną zarówno w nauce, jak praktyce poszczególnych państw.

---

[1]) Z. Cybichowski, op. cit., 352.

## A. BROŃ I AMUNICJA WOJENNA.

W przedmiocie tego rodzaju artykułów kontrabandy wojennej panuje w nauce i praktyce całkowita jednomyślność. Wszelkiego rodzaju broń, jak również amunicja zawsze były i są zaliczane do kontrabandy bezwzględnej[1]). Będą tu więc należały: wszelkich rodzajów broń wojenna: palna i biała, ręczna i artyleryjska, dalej amunicja, środki wybuchowe, gazy trujące, części składowe powyższych przedmiotów oraz maszyny i urządzenia, złużące do produkcji, jak również reparacji takowych. Z pod tego rodzaju kontrabandy może być tylko wyłączona broń myśliwska oraz wszystkie jej gatunki, zachowane z czasów historycznych, dzisiaj już przestarzałe i na wojnie nie używane.

## B. PIENIĄDZE, KRUSZCE SZLACHETNE I INNE METALE.

Napoleon I powiedział, że do każdej wojny niezbędnie potrzeba trzech rzeczy: pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Istotnie pieniądze odgrywają decydującą rolę w każdej wojnie. Jednak same przez się nie są one środkiem wojennym i są niezbędne, zarówno dla państwa wojującego, jak dla jego obywateli. Dlatego też nie są one kontrabandą wojenną w ścisłem znaczeniu. Pomimo to pieniądze oraz kruszce szlachetne były bardzo często uznawane za kontrabandę, szczególniej, gdy przeciwnik był w trudnej sytuacji finansowej. Co do srebra, spotykamy zakazy dostarczania wrogowi tego metalu w traktatach XVII wieku, jak Holandji z Hanzą z 1613 i 1615 r., Holandji ze Szwecją z 1614 r., Holandji z Anglją z 1659 r., Anglji ze Szwecją z 1656 r., 1661 r., 1664 r. i 1665 r. Różne metale, jak złoto, srebro, ołów, miedź i żelazo były uznane za kontrabandę w traktacie anglo-holenderskim z 1625 r., zawartym w Southampton[2]). Przeciwnie, niektóre traktaty, a w ich liczbie i Utrechtski, wyłączają omawiane artykuły z listy kontrabandy. W końcu XVIII i w XIX wieku metale są powszechnie uważane za towary wolne; tylko traktaty angielsko-szwedzki z 1803 r. i angielsko-portugalski z 1820 r. uważały pieniądze za kontrabandę; podczas zaś amerykańskiej wojny secesyjnej 1861 — 1865 r. — trybunały Stanów Północnych uważały za kontrabandę srebro, platynę i cynk. Podczas wojny prusko-francuskiej 1870 — 1871 r. Anglicy dozwalali na pożyczki

---

[1]) Francuzi zatrzymali 5 lutego 1915 r. na morzu Śródziemnem hiszpański parowiec „Barcelo", wiozący 136 skrzyń z 680 rewolwerami z Hiszpanji do Genui, skąd miały być one wysłane do Szwajcarji; ponieważ papiery okrętowe nie wymieniały wyraźnie odbiorców, ładunek został po odprowadzeniu okrętu do portu w Nicei skonfiskowany; trybunał morski 20 lipca 1915 r. konfiskatę zatwierdził. — Paul Fauchille „Jurisprudence française en matière de prises maritimes". La guerre de 1914 r. (Paris 1916 a.) I-er fascicule, p. 27, 84 — 86.

[2]) Kleen op. cit. 113.

pieniężne dla stron obu, jak np. na wielostronną pożyczkę Morgana w 1870 r.

Przeciwnikami uznawania pieniędzy i metali za kontrabandę są Calvo i Kleen[1]) — pierwszy twierdzi, że pieniądze, jako środek wymiany nie powinny być wyłączane z obrotu międzynarodowego. Niektóre metale mogą być uważane w praktyce za kontrabandę warunkową, ze względu na ich znaczenie w produkcji broni i amunicji. Podczas wojny europejskiej 1914 — 1918 r. pieniądze oraz większość metali i ich połączeń były uważane za kontrabandę bezwzględną[2]).

## C. SUROWCE I CZĘŚCI SKŁADOWE PRZEDMIOTÓW ZŁOŻONYCH.

Surowce oraz składniki innych przedmiotów złożonych wtedy tylko mogą być zaliczone do towarów, stanowiących kontrabandę wojenną gdy są one częściami przedmiotów wyłącznie wojennego przeznaczenia lub gdy służą wyłącznie do fabrykacji takich przedmiotów. Można np. zaliczyć do tej grupy pewne związki chemiczne, używane wyłącznie w celu produkcji amunicji, materjałów eksplodujących albo gazów trujących. Większość jednak surowców może być przeznaczona zarówno dla celów produkcji wojennej, jak pokojowej i wobec tego winna pozostać wolną. Części składowe broni były zakazywane w handlu z wzrogiem od dawien dawna; zakazy takie spotykamy w Rzymie i w średniowieczu podczas krucjat. Składniki broni i amunicji były zakazane w traktatach anglo-holenderskich z XVII wieku. Traktaty, zawierane w tej dziedzinie pomiędzy różnymi narodami, zabraniały zwykle dostarczać nieprzyjacielowi saletry i siarki jako składników prochu. Traktaty Pirenejski i Utrechtski zabraniały saletry, dozwalając dostarczać siarkę. Pierwsza Liga Neutralności Zbrojnej uznała za kontrabandę i siarkę i saletrę. Według „preussische allgemeine Landrecht" siarka i saletra były uważane jako towary wolne[3]). Instrukcje francuskie zawierają na liście kontrabandy warunkowej obydwa powyższe produkty. Przeciwnie, przepisy włoskie uznają je za wolne; inne pierwiastki przedmiotów złożonych są w nauce i praktyce po większej części uważane za wolne.

---

[1]) Calvo, op. cit. (éd. 1881), V, 1107, 31.

[2]) Okręt szwedzki „Zamora", wiozący z New-Yorku do Szwecji (Sztokholm) 400 tonn miedzi i innych metali został 8 kwietnia 1915 r. w pobliżu szkockich wybrzeży zajęty przez angielski okręt wojenny „Alsatian" i odprowadzony na wyspy Orkney. Trybunał morski jako oddział Admiralicji konfiskatę tę zatwierdził 14 — 21 czerwca 1915 r., wychodząc z założenia, że obowiązujące dla trybunałów morskich prawo krajowe uznawało miedź i inne metale za kontrabandę absolutną (Paul Fauchille et Jules Basdevant „Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes". La guerre de 1915, (Paris 1922, a.). IIme fascicule, p. 61, 285 — 297.

[3]) Liszt, op. cit., 335.

Jednak w wojnie 1914—1918 r. prawie wszystkie surowce i pierwiastki, mające jakiekolwiekbądź znaczenie dla wojny, były uważane przez wojujących początkowo za kontrabandę warunkową, potem nawet za absolutną, zresztą odróżnienie to straciło znaczenie wobec jednakowego traktowania obydwóch rodzajów kontrabandy w drugiej połowie wojny. Za kontrabandę uważali wojujący najrozmaitsze rudy, związki chemiczne, gumę, kauczuk, wełnę, bawełnę, jedwab, żelatynę, barwniki i nieprzeliczoną ilość innych towarów, uznawanych dotąd, bądź za kontrabandę warunkową, bądź nawet za towary wolne[1]).

---

[1]) Dla ilustracji przytaczamy szereg wypadków praktycznych z wojny światowej:

Parowiec holenderski „Insulinde" dążący z Indyj Holenderskich do Holandji z ładunkiem 1175 skrzyń kauczuku został zajęty 8 października 1914 r. przez francuski okręt wojenny „Gaulois", który go odprowadził do Brestu; trybunał morski w Paryżu 18 marca 1915 r. konfiskatę zatwierdził, przyznając jednak właścicielom odszkodowanie za skonfiskowany towar według szacunku, dokonanego przez ekspertów (bowiem papiery okrętowe zaginęły), ponieważ kapitan okrętu nie wiedział o zaliczeniu kauczuku przez władze francuskie do kontrabandy warunkowej. Okręt zwrócono. Żądanych przez właścicieli szkód i strat nie zasądzono im; (P. Fauchille, „Jurisprudence française" p. 21 — 26) orzeczenie to zostało zatwierdzone przez drugą instancję (Radę Stanu) 23 grudnia 1915 r. (tamże p. 63, 187—188).

Okręt włoski „Milano" zajęty został na morzu Adrjatyckiem 26 kwietnia 1915 r. przez pancernik francuski „Victor Hugo" w drodze z Patrasu do Bari; między innemi wiózł on ładunek 290 kg. wełny, przeznaczonej do portu austro-węgierskiego Triestu. Wełna została skonfiskowana jako kontrabanda absolutna. Trybunał morski konfiskatę zatwierdził na sesji w Paryżu 3 kwietnia 1916 r. (Fauchille „Jurisprudence française" p. 98, 254—255).

Okręt angielski „Linaria" zajęty został w końcu 1914 r. przez Anglików z powodu transportu 77 bali wełny, należącej do pewnego kupca z Bagdadu, poddanego tureckiego. Oddział Admiralicji w Londynie konfiskatę zatwierdził 20 kwietnia 1915 r. (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes". La guerre de 1914 r. Paris 1922 a. IIme fascicule p. 44, 232—233).

Okręt holenderski „Katwyk", zdążający z Hiszpanji do Rotterdamu z ładunkiem rud żelaznych, został zatrzymany 26 września 1914 r. przez Anglików. Konfiskatę zajętych przez nich 3350 tonn rud Oddział Admiralicji zatwierdził 7 maja 1915 r, okręt zaś postanowił zwrócić właścicielowi (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique" p. 53, 249—251).

Okręt austro-węgierski „Markiz—Bacquehem" wiozący bawełnę z Aleksandrji do Triestu i Fiume zajęty został na początku wojny przez flotę angielską u wybrzeży egipskich; sprzedawcą bawełny był pewien dom handlowy angielski w Egipcie. Trybunał morski w Aleksandrji uchylił konfiskatę i towar zwrócił wysyłającemu, gdyż według zawartego kontraktu własność towaru miała przejść na austrjackich nabywców dopiero w chwili otrzymania przez nich towaru w portach jego przeznaczenia (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique" p. 72, 379—784).

Okręt norweski „Sorfareren" został zajęty przez Anglików na morzu Północnem w drodze z Nowej Kaledonji do Rotterdamu i Gotenburga z ładunkiem 3850 tonn minerałów chromu, używanych do fabrykacji blach pancernych i uznanych przez władze angielskie za kontrabandę absolutną—Oddział Admiralicji konfiskatę zatwierdził 8 listopada 1915 (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique" p. 78, 402—411).

## D. PRODUKTY SPOŻYWCZE.

Wciągnięcie żywności na listę kontrabandy wojennej jest dyktowane przez myśl wygłodzenia kraju nieprzyjacielskiego, osłabienia jego sił i zmuszenia go w ten sposób do kapitulacji. Wojujący uciekali się często do tego środka. Szczególnie jest on używany w walkach powstańczych, rewolucyjnych i wielkich wojnach. W XVII wieku stosowały zakazy dostarczania żywności swym wrogom Anglja i Niderlandy; stosowała je również Hiszpanja w walce z Portugalją o wyswobodzenie się tej ostatniej z pod panowania hiszpańskiego (1659). W czasach Wielkiej Rewolucji zarówno Francja, jak i Anglicy zakazali jakiegokolwiek dostarczania zbóż i innych artykułów spożywczych; również w wojnach, prowadzonych za pierwszego Cesarstwa, Anglicy tępili z całą bezwzględnością wszelki handel wiktuałami z Francją. Francuzi w 1885 r. w wojnie przeciwko Chinom uznali ryż za kontrabandę, przeciwko czemu energicznie protestowała Anglja, powołując się na względy humanitarne; Francuzi opierali swój zakaz na okoliczności, że ryż w Chinach Północnych był używany przez rząd chiński jako środek płatniczy przy wypłacaniu żołdu wojsku. W wojnie boerskiej Anglicy z kolei zakazali wszelkich dostaw żywności dla swych wrogów; wiele statków neutralnych z artykułami spożywczymi zostało wów-

---

Okręt grecki „Adriaticos", zajęty był przez Włochów w drodze z Marsylji do Pireusu i odprowadzony do portu w Neapolu z powodu znajdowania się na nim 3 skrzyń z kamforą; ze względów jednak politycznych był za interwencją Ministerstwa Spraw Zagranicznych uwolniony, tak że komisja dla spraw łupów morskich żadnego orzeczenia w tej sprawie dn. 7 czerwca 1919 r. nie wydała (P. Fauchille et J. Basdevant „Jurisprudence italienne en matière de prises martimes". La guerre de 1915 (Paris 1921a) IIme fascicule, p. 132, 375—376).

Okręt norweski „Trudvang", płynący z Portugalji do Irlandji z ładunkiem pirytu, przeznaczonego do Dublina, został 7 lipca 1915 r. zatrzymany i zatopiony przez wojenny okręt niemiecki. Trybunał Najwyższy w Berlinie przyznał odszkodowanie za okręt i jego ładunek w monecie niemieckiej i według wartości w chwili zatopienia, nie przyznał natomiast odszkodowania za osobiste przedmioty kapitana i załogi (Paul Fauchille et Charles de Visscher „Jurisprudence allemande en matière de prises maritimes". La guerre de 1914, Paris 1924, a. IIme fascicule, p. 67, 20—213).

Okręt norweski „Balduin", wiozący drzewo do wyrobu puszek na konserwy z Norwegji do Anglji, został 21 maja 1915 r. na morzu Północnem storpedowany przez niemiecką łódź podwodną. Trybunał morski w Hamburgu odmówił odszkodowania, opierając się na tem, że drzewo adresowane było do towarzystwa Cross et Blackwell w Londynie, znanego dostawcy armij koalicyjnych. Orzeczenie to zatwierdził Najwyższy Trybunał w Berlinie (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande", p. 70, 218—220).

Okręt angielski „Eskimo", wiozący z Norwegji do Anglji deski i gwoździe zajęty został przez wojenny okręt niemiecki 26 lipca 1916 r. na morzu Północnem i odprowadzony do portu w Swinemünde. Trybunał morski w Kiel 14 marca 1917 r. i Trybunał Najwyższy w Berlinie 12 października 1917 r. konfiskatę zatwierdził (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande" p. 89, 291—295).

czas w drodze do Afryki Południowej skonfiskowanych. W innych wojnach naszych czasów aż do ostatniej wojny europejskiej produkty spożywcze były traktowane naogół jako towary wolne. Również doktryna jednogłośnie prawie potępia zakazywanie dostarczania krajowi nieprzyjaciela żywności, uznając tego rodzaju środki walki za barbarzyńskie i niecelowe, ponieważ odbijają się one w pierwszym rzędzie na spokojnej ludności, nieczyniąc zasadniczej szkody walczącym. Stanowczym zwolennikiem wolnego handlu artykułami spożywczymi jest Calvo, który dopuszcza ich konfiskatę tylko podczas blokady lub oblężenia [1]). Podobnie Kleen [2]). Stanowisko to jest najzupełniej słuszne. Zakazy dostarczania krajowi nieprzyjaciela środków spożywczych pośrednio tylko wpływają na sytuację samego walczącego, który zawsze znajdzie dość źródeł, aby przez długi czas zaopatrywać w żywność swoją siłę zbrojną. Deklaracja Londyńska uznaje żywność oraz furaż za kontrabandę warunkową. Podczas wojny 1914—1918 r., wobec zmonopolizowania w Państwach Centralnych całej produkcji środków spożywczych i handlu nimi oraz wobec stosowania powszechnej blokady wybrzeży nieprzyjacielskich, handel żywnością był zakazany [3]).

## E. UBRANIA, OBUWIE I MATERJAŁY ODZIEŻOWE.

Ten rodzaj przedmiotów, wówczas tylko można uważać za kontrabandę wojenną, gdy nosi on cechy wyłącznego przeznaczenia na użytek sił zbrojnych; będą więc kontrabandą: gotowe mundury, części umundurowania, kaski, obuwie używane specjal-

---

[1]) Calvo, op. cit. 21, § 2450.

[2]) Kleen, op. cit. 111, 112 i nast.

[3]) Okręt holenderski „Nieuw Amsterdam" z ładunkiem mąki i kukurydzy został w drodze z Ameryki do portów holenderskich zatrzymany 2 września 1914 r. przez francuski okręt wojenny „Savoie" i odprowadzony do Brestu; część mąki i kukurydzy jako kontrabandę warunkową, podejrzaną o to, że będzie wysłana z Holandji do Niemiec, orzeczeniem trybunału morskiego w Paryżu z 18—19 lutego 1915 r. skonfiskowano, a tylko część zwrócono, wobec zobowiązania się właściciela tej części, że będzie ona skonsumowana w Holandji pod kontrolą konsula francuskiego w tym kraju (Fauchille „Jurisprudence française", p. 6, 14—18).

Okręt grecki „Ismine" został zajęty w drodze do Pireusu przez włoskie siły zbrojne na morzu Egejskiem; między innymi wiózł on 19 pak napojów wyskokowych (wina, likiery, wódki), które wobec podejrzenia, że z Pireusu zostaną wysłane tranzytem do Państw Centralnych, zostały jako kontrabanda warunkowa skonfiskowane; konfiskata ta została zatwierdzona 18 października 1919 r. (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence italienne", p. 152, 409—410).

Okręt duński „Morsö" z ładunkiem 1336 worków słodu i 39 worków kawy, zatrzymany został w pobliżu wybrzeży Danji przez Niemców 21 marca 1916 r. i odprowadzony do portu Swinemünde; przewożone towary zostały skonfiskowane, jednak trybunał w Kilonji i Najwyższy Trybunał w Berlinie przyznały właścicielowi odszkodowanie, odmawiając mu tylko zasądzenia szkód i strat (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande", p. 66, 266—269).

nie przez armję, pasy wojskowe i wszelki ekwipunek, jak tornistry, manierki, menażki, ładownice, olstra do rewolwerów, pendenty do szabel, rzemienie do karabinów i t. p. Nie będą natomiast kontrabandą materjały na ubrania z wyjątkiem materjałów o cechach, posiadanych przez materjały wojskowe; również nie będą kontrabandą wszelkiego rodzaju gotowe ubrania nie-wojskowe oraz obuwie, nieposiadające żadnych specjalnych znamion, wskazujących na jego wojskowe przeznaczenie. Nauka traktuje rozpatrywaną grupę towarów bardzo liberalnie, zaliczając ją do kontrabandy, gdy posiada wyraźne cechy wyłącznie wojskowego przeznaczenia[1] [2]). Niektóre wyliczenia kontrabandy zawierają siodła, jak np. traktaty Pirenejski i Utrechtski; Pierwsza Liga Neutralności Zbrojnej, zwalniając siodła, zakazała dostarczania nieprzyjacielowi uzd. Traktat włosko-amerykański z 1871 r. zalicza do kontrabandy wojennej wszelką odzież w formie mundurów, siodła i części rzemienne, używane wyłącznie na cele wojskowe. Podczas wojny rosyjsko-tureckiej ukaz z 1877 r. uznał za kontrabandę „wszystko to, co służy umundurowaniu i wyekwipowaniu wojsk". Deklaracja Londyńska uznaje za kontrabandę absolutną wszelkie umundurowanie i ekwipunek wojskowy. Podczas wojny światowej wszelkiego rodzaju umundurowanie i ekwipunek traktowane były jako kontrabanda absolutna; ubrania i materjały, mogące mieć zastosowanie zarówno na wojnie, jak w pokoju, traktowane były jako kontrabanda warunkowa, dokąd rozróżnianie dwóch kategoryj kontrabandy było obserwowane.

## F. KONIE I INNE ZWIERZĘTA WIERZCHOWE, ZAPRZĘGOWE i JUCZNE.

Wszystkie zwierzęta, używane pod siodło, do zaprzęgu i do przenoszenia różnego rodzaju ciężarów, oddają na wojnie duże usługi. Są to: konie, muły, osły, a w krajach orjentalnych również wielbłądy. Ponieważ jednak zwierzęta te we wszystkich dziedzinach życia oddają człowiekowi nieocenione usługi, nie sposób zaliczać takowych do kontrabandy wojennej, tembardziej, że jest bardzo trudno, a często wprost niemożliwem, rozpoznać przeznaczenie tych zwierząt. W nauce co do tego rodzaju kontrabandy zdania są podzielone. Kleen jest stanowczym zwolennikiem zupełnego wyłączenia zwierząt z pod pojęcia kontrabandy; wielu autorów traktuje je jako kontrabandę warunkową, niektórzy proponują, aby zakaz ograniczyć tylko do koni z remontu [3]). Ze względów jednak praktycznych wiele traktatów, zalicza konie do kontrabandy warunkowej, np. traktaty Pirenejski i Utrechtski; natomiast nie zaliczała koni do

[1]) Calvo, op. cit. t. V, 32.
[2]) Kleen, op. cit. 111, 112 i nast.
[3]) tamże.

kontrabandy Pierwsza Liga Neutralności Zbrojnej. Za kontrabandę były również konie uznawane przez Stany Zjednoczone w ich wojnie z Hiszpanją w 1898 r. Podczas wojny francusko-niemieckiej 1870—71 r. Niemcy wielokrotnie protestowali przeciwko importowi koni z Anglji dla armji francuskiej, chociaż prawodawstwo niemieckie nie uznaje koni za kontrabandę. Tak samo nie poddaje koni pod przepisy o kontrabandzie Włoski Kodeks Marynarki Handlowej. Francuzi uważali konie za wolne od konfiskaty w wojnach 1854 r., 1859 r. i 1870 r. Tak samo traktowali je Rosjanie w wojnie z Turcją w 1877 r. Jako kontrabanda nie wymieniane są zazwyczaj inne zwierzęta pociągowe i juczne, które jednak, jak np. muły mogą oddawać duże usługi w artylerji górskiej lub w oddziałach karabinów maszynowych; również nie spotykamy gołębi pocztowych na listach kontrabandy, jakkolwiek oddają one podczas wojny nieraz bardzo ważne usługi. Deklaracja Londyńska zwierzęta juczne, pociągowe i wierzchowe umieściła na liście kontrabandy absolutnej. Za taką też były uważane w wojnie światowej.

G. LĄDOWE ŚRODKI TRANSPORTOWE.

Należą tutaj wszelkiego rodzaju wozy, ekwipaże, lokomotywy i wagony kolejowe, samochody, rowery, motocykle i wszystkie inne środki komunikacji, używane na lądzie. Wehikuły konne będą wówczas tylko kontrabandą, gdy są przeznaczone wyłącznie na cele wojny; będą nią np. wszelkiego rodzaju powózki artyleryjskie, jaszczyki na pociski, przodki od armat, kuźnie i kuchnie polowe oraz furgony o charakterze wyłącznie wojskowym. Nie można natomiast uważać za kontrabandę wozów, bryczek, wolantów, powozów, karet i wszystkich innych wehikułów, nienoszących wyraźnych oznak przeznaczenia na użytek armji. To samo należy powiedzieć o samochodach; pośród nich są kontrabandą przedewszystkiem samochody pancerne, gdyż są przeznaczone wyłącznie do wojowania i łatwo mogą być rozpoznane po ich konstrukcji oraz opancerzeniu; również za kontrabandę można uważać samochody, motocykle i rowery, które noszą na sobie oznaki przynależności do sprzętu wojennego. Koleje żelazne odgrywają na wojnie doniosłą rolę; bez ich posiadania prowadzenie nowoczesnej wojny, byłoby niemożliwe. Jednakże lokomotywy, wagony i cały tabor kolejowy, a tembardziej szyny nie posiadają żadnych cech szczególnych, po których można byłoby rozpoznać ich wojenne przeznaczenie; dlatego też z wyjątkiem pociągów pancernych cały tabor kolejowy zarówno stały, jak ruchomy nie może być uważany za kontrabandę. Ze względów praktycznych środki komunikacyjne traktowane są zwykle jako kontrabanda warunkowa; podczas wojny światowej Francuzi uznali wszelkiego rodzaju automobile za kontrabandę absolutną, inne środki komunikacji, zgodnie z Deklaracją Londyńską, za warunkową.

## H. BALONY I AEROPLANY.

Nowym środkiem komunikacji są balony i aeroplany. Wszelkie statki napowietrzne typu wojennego, a więc z odpowiednią konstrukcją, uzbrojeniem i oznakami są bezwzględnie kontrabandą wojenną. Bardzo sporną jest natomiast kwestja co do innych rodzajów tych statków. Stosując ściśle sprawdzian wyłącznego przeznaczenia, trzeba je traktować jako przedmioty wolne. Z drugiej strony, państwo na wypadek wojny z reguły monopolizuje wszystkie samoloty i balony prywatne, znajdujące się na jego terytorjum. Każdy aparat lotniczy, może być momentalnie zamieniony na wojenny. Należy więc przyjąć, że na wypadek wojny, każdy samolot lub balon ze względu na specyficzne warunki awjacji, nabiera przeznaczenia wyłącznie wojennego. Z powodu nowości, rozpatrywanego rodzaju komunikacji, teorja i praktyka jest na tym punkcie nie-bogata. Oświadczenie londyńskie z 1909 r. umieściło balony i aerostaty na liście kontrabandy warunkowej. Za taką uznawali balony i aeroplany Włosi w wojnie z Turcją w 1911 roku. Podczas wojny europejskiej lotnictwo cywilne nie było jeszcze rozwinięte—wszystkie balony i aeroplany były rządowymi, a co za tem idzie i wojennymi. Niemcy i Austrjacy uznali balony i samoloty 3 sierpnia 1914 r. za kontrabandę warunkową, ale już 18 kwietnia 1915 r. za bezwzględną; Francuzi, Anglicy i Rosjanie od początku wojny uznawali je za kontrabandę bezwzględną.

## I. OKRĘTY.

Są kontrabandą wszystkie okręty wojenne, zarówno uzbrojone, jak i nieuzbrojone, różnią się one bowiem zasadniczo od okrętów handlowych i pasażerskich swoją konstrukcją. Okręty pasażerskie i handlowe nie są kontrabandą wojenną, gdyby nawet były uzbrojone, bowiem są one nieraz uzbrajane, jak np. w wojnie 1914—1918 r. dla własnej obrony; jako wojenne można je traktować dopiero z chwilą, gdy formalnie zamienione zostały na takowe, t. j. oprócz otrzymania uzbrojenia zostały wciągnięte na listę floty wojennej i podlegają komendzie wojskowej. Również na ten rodzaj kontrabandy doktryna zapatruje się różnie. Kleen i większość nowoczesnych autorów są zwolennikami traktowania okrętów jako przedmiotów wolnych z wyjątkiem oczywiście okrętów wojennych [1]). W praktyce rzadko spotyka się z tego rodzaju kontrabandą ponieważ trudno, przewozić okręty na innych okrętach z powodu ich rozmiarów; mogą tu wchodzić w grę tylko mniejsze statki i ich części

[1]) Kleen, op. cit., 111 112 i nast.

składowe[1]). Niektóre orzeczenia amerykańskich trybunałów morskich uznają wszystkie okręty za kontrabandę, opierając się na motywie, że mogą być one łatwo zamienione na wojenne. Deklaracja Londyńska zamieściła okręty w ogólności na liście kontrabandy warunkowej, zaś okręty wojenne zaliczyła do kontrabandy absolutnej. Wszystkie okręty niewojenne były w wojnie światowej uważane za kontrabandę warunkową, a potem za absolutną.

## K. DOKI PŁYWAJĄCE, CZĘŚCI SKŁADOWE OKRĘTÓW I PRZYBORY NAWIGACYJNE.

Należą tu: doki pływające i ich części, wszystkie części i urządzenia, z ktorych okręt się składa, materjały, używane do konstrukcji okrętów oraz przybory nawigacyjne, jak lornety, busole, kompasy, mapy morskie i t. p. Aby przedmioty te uznać za kontrabandę wojenną, będzie dla nas sprawdzianem, czy są one przeznaczone wyłącznie dla okrętów wojennych. Na tem stanowisku stoją Kleen i Brochet[2]).

Calvo traktuje ten rodzaj kontrabandy bardziej rozszerzająco[3]). Za kontrabandę uważali Francuzi wszystkie materjały do budowy okrętów w hiszpańskiej wojnie sukcesyjnej. Admiralicja angielska od dwóch wieków uznaje za kontrabandę wszelkie materjały, używane do konstrukcji i ekwipunku okrętów zarówno wojennych, jak i handlowych[4]). Podobnie Holendrzy często uznawali materjały, służące do budowy okrętów, za kontrabandę. Deklaracja Londyńska części składowe okrętów wojennych oraz materjały, używane do ich budowy, uznaje za kontrabandę bezwzględną, części składowe i materjały do budowy pozostałych okrętów zalicza do kontrabandy warunkowej. W wojnie światowej do rozpatrywanych przez nas towarów, stosowano przepisy londyńskie, następnie stały się one wszystkie kontrabandą absolutną, podobnie jak same okręty.

## L. MASZYNY I URZĄDZENIA TECHNICZNE.

Przy dzisiejszym rozwoju techniki, zastosowanie najrozmaitszych maszyn na wszelkich możliwych polach jest olbrzy-

---

[1]) Częściej się zdarza, że w portach neutralnych budują lub uzbrajają okręty wojenne dla wojujących; na tem tle powstały liczne zatargi pomiędzy Anglją a Stanami Zjednoczonemi podczas wojny secesyjnej, bowiem w portach angielskich były ekwipowane i uzbrajane okręty dla południowych secesjonistów; powstałe stąd spory rozstrzygnął w 1872 r. trybunał arbitrażowy w Genewie według trzech reguł, znanych pod nazwą, „trzech reguł Waszyngtońskich", ktore zabraniają ekwipować, uzbrajać i zezwalać na odjazd z portów neutralnych, okrętów wojennych lub pomocniczych, przeznaczonych dla strony wojującej — Strupp, op. cit. II § 54, 604.

[2]) Kleen, op. cit., 149; Brochet, op. cit., 125.

[3]) Calvo. op. cit. (éd. 1888) t. V, 33, § 2746.

[4]) Podczas wojny krymskiej do kontrabandy zostały n. p. zaliczone: drzewo budulcowe, używane do budowy okrętów, żagle maszty, cement i liny okrętowe.

mie. Wiemy, jak doniosłą rolę odgrywała technika w wojnie 1914 — 1918 r.; jest ona pierwszorzędnym i decydującym czynnikiem w każdej wojnie nowoczesnej. Nie wystarcza jednak, że dana maszyna, czy też urządzenie może oddać usługi na wojnie, aby miała ona podpaść pod pojęcie kontrabandy wojennej; musi ona być dlatego przeznaczona wyłącznie do wojny. Będą zatem stanowiły kontrabandę: tanki, miotacze płomieni, aparaty do wytwarzania gazów, maski gazowe i t. d., słowem przedmioty, przeznaczone wyłącznie do ataku lub obrony na wojnie, a także wszystkie maszyny i ich części, służące wyłącznie do produkcji albo reparacji, rozpatrywanych powyżej przedmiotów wyłącznie wojennego przeznaczenia. Nie będą natomiast kontrabandą wszystkie te maszyny i ich części, które mogą służyć, równie dobrze w pokoju, jak w wojnie, np. wszelkiego rodzaju motory; nie będą kontrabandą w ścisłem znaczeniu aparaty i sprzęt telefoniczny, telegraficzny i radjotelegraficzny; jakkolwiek doniosłe znaczenie mają te przybory w wojnie, jednak ich przeznaczenie wojenne nie da się zgóry ustalić; nie będą również kontrabandą maszyny i urządzenia fabryczne, używane do produkcji zarówno przedmiotów stanowiących kontrabandę wojenną, jak przedmiotów nie będących nią. W doktrynie panuje wielka rozbieżność zdań co do tego rodzaju kontrabandy. Calvo, przedstawiając tę rozbieżność, przechyla się do zdania zwolenników wolności maszyn[1]). Bezwzględnym jej zwolennikiem jest Kleen[2]), przeciwnikiem natomiast Hautefeuille, który wypowiada pogląd, że wszystkie maszyny stanowią kontrabandę wojenną. Również różnorodną na tem polu jest praktyka; naogół panuje tendencja do rozciągłego stosowania zakazów do maszyn, zwiększająca się w miarę wzrostu ich znaczenia. Podczas wojny światowej większość maszyn i urządzeń technicznych była uważana za kontrabandę warunkową, a nawet i absolutną.

## M. WĘGIEL.

Dawniej węgiel mógł stanowić kontrabandę jedynie jako jeden ze składników prochu. Od wynalezienia maszyn parowych stał się on niezbędnym czynnikiem produkcji broni, amunicji i wszelkich innych materjałów wojennych, wyrabianych w fabrykach; jest on też po większej części materjałem, który porusza okręty parowe i pociągi na drogach żelaznych.

Traktat Utrechtski uznawał węgiel na opał za towar wolny, natomiast uważał go za kontrabandę, o ile był przeznaczony do fabrykacji prochu. Traktaty angielsko-francuski z 1786 r. i francusko-amerykański z 1778 r. uznały węgiel wogóle za towar

---

[1]) Calvo, op. cit., t. V. 34 — 35.
[2]) Kleen, op. cit., 85, 86 i nast.

wolny. W czasach nowych praktyka anglo-amerykańska traktowała węgiel jako produkt dozwolony. Tylko raz w wojnie 1870 — 71 r. Niemcy często protestowali przeciwko dostarczaniu węgla angielskiego Francji. Francuzi, podobnie, jak Anglicy, nie uznawali go za kontrabandę; drudzy jednak zabraniali swym przynależnym dostarczania węgla flocie francuskiej. Również nie uznawały węgla za kontrabandę Stany Zjednoczone w wojnie z Hiszpanją w 1898 r., chociaż przeciwna praktyka ułatwiłaby znakomicie ich zadania w walce z flotą hiszpańską, operującą w dużej odległości od swoich brzegów. Deklaracja Londyńska uznawała węgiel wraz z innymi rodzajami paliwa za kontrabandę warunkową; tak samo traktowano węgiel podczas wojny światowej. Zwolennikiem zaliczania węgla do towarów zabronionych jest Hautefeuille[1]). „Węgiel" mówi on, „pracuje na wszystkich lokomotywach, okrętach i w fabrykach amunicji; bez niego zakłady amunicyjne staną, działalność armji i floty będzie sparaliżowana". Przeciwnie, zwolennikiem wolności węgla jest Kleen[2]). Wypowiada on pogląd, że węgiel „używany jest, tak na wielkich, międzynarodowych linjach kolejowych, jak w fabrykach, tak w wielkich miastach dla wytwarzania gazu, jak w piecu każdego, choćby najmniejszego mieszkania dla ogrzania go i ugotowania posiłku". W tych warunkach zakaz dostawy węgla byłby, według tego autora, blokadą spokojnej ludności. Należy się zgodzić z ostatnio zacytowanym poglądem. Istotnie węgiel nie może być uważany za kontrabandę ze względu na jego różnorodny użytek i brak sprawdzianu, na jaki mianowicie cel jest on przeznaczony.

## N. NAFTA, ROPA NAFTOWA, BENZYNA I SMARY.

To samo, co o węglu, można powiedzieć o nafcie, ropie naftowej, benzynie i smarach. Materjały te są używane, zarówno w celach pokojowych, jak wojennych — benzyna, nafta i ropa naftowa, jako środki pędne, podobnie jak węgiel; oleje jako smary do maszyn, transmisyj i różnorodnych narzędzi. Wszystkie argumenty, przemawiające za wyłączeniem węgla z granic pojęcia kontrabandy wojennej, przemawiają z równą siłą za wyłączeniem z nich, rozpatrywanych produktów. Doktryna opowiada się naogół za ich wyłączeniem. Deklaracja Londyńska umieściła je, jako towary dwoistego użytku, na liście kontrabandy warunkowej. W wojnie światowej były początkowo powyższe materjały uważane za kontrabandę warunkową, potem za absolutną[3]).

---

[1]) Hautefeuille, „Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime" (édit. 1868 a.) II, 143—144, § 5.

[2]) Kleen, op. cii. 167.

[3]) Okręt „Roumanian", należący do prywatnego angielskiego towarzystwa handlowego wiozący 6264 tonny nafty z Texas do Hamburga dla

## § 6. Kontrabanda przez analogję-transporty zakazane.

### 1) JEJ CHARAKTER i DEFINICJA.

Oprócz właściwej kontrabandy wojennej, prawo międzynarodowe zna tak zwaną kontrabandę przez analogję, quasi-kontrabandę lub transporty zabronione, (les transports interdits aux neutres, contrebande par analogie, Quasikonterbande, unneutral services). Właściwa kontrabanda, jak widzieliśmy powyżej, ma za swój przedmiot towar dostarczany wojującemu wbrew prawu. Kontrabandą przez analogję są rozmaitego rodzaju usługi, świadczone wojującym wbrew prawu, a różniące się od kontrabandy właściwej tem, że przedmiotem ich nie jest dostawa towaru zakazanego, lecz transport osób lub wiadomości tudzież podejmowanie innych czynności w interesie nieprzyjaciela. Do takich zabronionych świadczeń stosują się przepisy o właściwej kontrabandzie wojennej, ponieważ świadczenia te, podobnie jak właściwa kontrabanda, wywołują ten sam efekt, większą lub mniejszą, bezpośredniejszą lub pośredniejszą pomoc dla nieprzyjaciela.

### 2) RÓŻNE RODZAJE TRANSPORTÓW ZAKAZANYCH.

W skład transportów zakazanych wchodzą: transport dyplomatów i innych osób urzędowych, transport wojska, transport wiadomości, transport szpiegów, usługi pilotów oraz inne usługi na korzyść wojujących. Obecnie zajmiemy się kolejnym rozważeniem tych rodzajów.

#### A. TRANSPORT DYPLOMATÓW i INNYCH OSÓB URZĘDOWYCH.

Różnica z kontrabandą właściwą występuje tutaj wyraźnie. Przedmiotem pomocy nieprzyjacielowi jest nie towar, ale usługi, które neutralny ofiarowuje mu, dostarczając z miejsca na miejsce jego funkcjonarjuszy urzędowych. Podobne usługi są bardzo ważne dla wojujących, gdyż dyplomaci i inni urzędnicy podróżują często w misji, od powodzenia której, zależny jest rezultat wojny. Dlatego też transporty tego rodzaju są zakazane. Jednakże wojujący ma bezsprzecznie prawo utrzymywać stosunki dyplomatyczne, jak również wszelkie inne, z neutralnymi, stąd wniosek, że przewóz dyplomatów lub innych urzędników wojującego z jego własnego portu do portów neutralnych, z portu neutralnego do własnych portów lub pomiędzy dwoma portami neutralnymi uznać należy za dozwolony,

---

towarzystwa niemieckiego „Europäische Petroleum Union" został 4 sierpnia 1914 r. zatrzymany przez władze angielskie i nafta jako kontrabanda została skonfiskowana. Konfiskatę obie instancje morskie zatwierdziły. (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique" p. 79, 411—454.

chyba, że neutralny wynajął swój okręt do stałego świadczenia wojującemu tego rodzaju usług podczas wojny, chociaż przed wojną nie zajmował się przewozem osób na danej linji. Poza tym ostatnim wypadkiem nie wolno zatrzymywać dyplomatów i rzeczy, przez nich wiezionych, jak również osób, będących urzędnikami państwa wojującego. Natomiast wojujący mogą zwalczać przewóz wymienionych osób pomiędzy dwoma portami kraju nieprzyjaciela lub kraju przezeń okupowanego, pomiędzy jego portem, a jego kolonją oraz pomiędzy jego portem i posiadłościami jego aljantów. Wówczas osoby przewożone zostają zazwyczaj internowane, a do okrętów stosują się sankcje, stosowane przy dostawie kontrabandy wojennej. Wyjątek zachodzi wtedy, gdy neutralny jeszcze przed wojną utrzymywał na danej linji stałą komunikację okrętową; w tym wypadku także podczas wojny transport powinien pozostać wolnym. W sposób, powyżej przedstawiony, zapatruje się na kwestję rozważanych transportów nauka; w ten sposób ujmuje ją Fauchille [1]), Kleen [2]) i Westlake [3]), jak również Instytut Prawa Międzynarodowego w swym projekcie regulaminu międzynarodowego w przedmiocie kontrabandy wojennej z 1896 r.[4]).

Nie mówi nic o transporcie dyplomatów i agentów rządowych oświadczenie londyńskie. Podczas amerykańskiej wojny secesyjnej Stany Południowe wysłały w 1862 r. do Europy 4 dyplomatów (byli to dwaj pełnomocnicy rządu południowego Slidell i Mason oraz dwaj ich sekretarze); celem ich było uzyskanie uznania niezawisłości secesjonistów przez Anglję i Francję oraz nawiązanie z niemi stosunków dyplomatycznych; dyplomaci wyjechali z portu neutralnego, mianowicie z Hawany na statku angielskim „Trent"; w drodze zostali w pobliżu Kuby zatrzymani przez okręt wojenny Stanów Północnych „San Jacinto" i jako jeńcy wojenni internowani w Północnych Stanach Zjednoczonych; Anglja energicznie zaprotestowała przeciwko temu, powołując się na fakt, że dyplomaci jechali na okręcie neutralnym pomiędzy dwoma portami neutralnymi; po długiej korespodencji dyplomatycznej między ministrami spraw zagranicznych Wielkiej Brytanji lordem Russell'em i Stanów Zjednoczonych Północnych mr. Seward'em, dyplomaci zostali zwolnieni [5]). W podobny sposób zatrzymali Japończycy w 1894 r. podczas ich wojny z Chinami okręt francuski „Sydney", wiozący inżynierów i funkcjonarjuszów zakontraktowanynh przez rząd

---

[1]) Paul Fauchille, „Traité de droit international public" t. II, 880.
[2]) Richard Kleen, op. cit. 233—234.
[3]) John Westlake, op. cit. 716.
[4]) § 6 Regulaminu — Annuaire de l'Institut de Droit International, t. XV, 1896a.
[5]) J. Westlake, op. cit. 716.

chiński, zaś Grecy w wojnie z Turcją w 1897 r. zabrali austrjacki okręt „Minerwę", wiozący tureckich celników[1]).

Natomiast podczas wojny boerskiej w 1900 r. Anglicy pozwolili prezydentowi Krügerewi udać się do Europy na okręcie holenderskim „Gelderland". Podczas wojny światowej Japończycy skonfiskowali w 1915 r. norweski okręt „Christian Bors" w drodze z Meksyku do Chin z powodu obecności na nim niemieckiego admirała von Hintze, który był posłem niemieckim w Meksyku i na rozkaz cesarza Wilhelma II udawał się na nową placówkę dyplomatyczną do Chin.[2]).

## B. TRANSPORT WOJSKA.

Również i tutaj różnica z kontrabandą właściwą jest widoczna, chodzi bowiem o przewóz ludzi, a nie towarów; mogą to być transporty oficerów, żołnierzy, marynarzy, rezerwistów, rekrutów i ochotników. Będzie to pomoc bezpośrednia i ciężki wypadek złamania neutralności, jeśli transportuje się osoby, należące do nieprzyjacielskiej armji lub całe jej grupy. Bardziej pośrednią będzie ta pomoc wówczas, gdy przewozi się osoby, należące do sił zbrojnych wroga, lecz podróżujące w ubraniach cywilnych; transport tego rodzaju jest bardzo ważny dla wojujących. Znaczenia jego nie można mierzyć, jakby się na pozór zdawało, liczbą transportowanych osób. Często jeden genjalny dowódca, który może kryć się pod postacią nieznanego pasażera, ma o wiele donioślejsze znaczenie od całego transportu wojska. Niewątpliwie, Niemcom w 1915 r. bez porównania więcej zależało na przeszkodzeniu podróży do Rosji lorda Kitchener'a, niż na wysłaniu przez Anglików do tego kraju materjałów wojennych lub nawet poszczególnych oddziałów wojskowych. Zarówno nauka, jak i praktyka potępia transporty wojska do nieprzyjaciela, jest to jednak sui generis wypadek pogwałcenia neutralności, cięższy od dostarczania właściwej kontrabandy, a porównywany z nią jedynie przez analogję. Rozpatrywane transporty zabronione są, zarówno pomiędzy portami nieprzyjaciela, jak również między jego portami, a portami neutralnymi. Niektórzy z autorów, jak np. Kleen[3]) żądają, ażeby osoby, znajdujące się na okręcie, były wcielone w danym momencie do sił zbrojnych nieprzyjaciela; Hautefeuille żąda, aby konfiskatę ograniczyć tylko do tych wypadków, gdzie właściciel okrętu wynajął go wyłącznie w celu transportu osób wojskowych[4]). Projekt regulaminu międzynarodowego z 1896 r. zabrania w § 7 transportów oddziałów wojskowych oraz agentów wojennych („agents de guerre", „Kriegs-

---

[1]) Fauchille, op. cit. 880.
[2]) tamże 936.
[3]) Kleen, op. cit. 240—241.
[4]) Hautefeuille, op. cit. oraz Calvo, op. cit. § 2519, 64.

agenten [1]) między portami neutralnymi, neutralnymi i nieprzyjacielskimi, między portami nieprzyjacielskimi oraz pomiędzy posiadłościami, armjami lub flotami wroga. [2]) Deklaracja Londyńska dla zastosowania konfiskaty transportu wojska wymaga (art. 45), aby osoby, transport stanowiące, były wcielone do sił zbrojnych nieprzyjaciela i, aby okręt był wynajęty specjalnie w celu tego transportu, względnie, aby jego kapitan lub właściciel ładunku wiedział, że okręt wiezie jedną lub więcej osób, należących do sił zbrojnych nieprzyjaciela. Okręt transportujący takie osoby konfiskuje się, a transportowani zostają wzięci do niewoli i internowani. Nie ma znaczenia, czy transportujący zgodził się na transport dobrowolnie, czy też został do tego zmuszony. Może on jednak zasłaniać się przymusem fizycznym, przymus moralny nie zwalnia go od odpowiedzialności. Szczególnie praktyka anglo-amerykańska nie zwraca uwagi na kwestję przymusu, pozwalając na konfiskatę okrętu niezależnie od tego, czy jego właściciel podjął się niedozwolonego transportu dobrowolnie, czy też został do tego zmuszony. Podczas wojny światowej, wojujący stosowali zakazy transportów wojskowych nie tylko do osób wcielonych do wojska, ale również powołanych do szeregów, a nawet do wszystkich przynależnych nieprzyjacielskich, będących w wieku poborowym. Tak np. Francuzi rozciągnęli ten zakaz na wszystkich mężczyzn, przynależnych Państw Centralnych w wieku od 18 — 50 lat; jednak w razie zatrzymania podobnego transportu, zatrzymanych często wypuszczano na wolność po złożeniu przez nich deklaracji na piśmie, że nie będą brali udziału w wojnie. Również Anglicy, Amerykanie i Włosi stosowali jako sprawdzian przeznaczenie do służby wojskowej osób przewożonych, nie zaś ich aktualne wcielenie do szeregów, Anglicy konfiskowali okręty, opierając się jedynie na podejrzeniu, że przynależni nieprzyjacielscy mogą być powołani do wojska [3]). Podobnie Niemcy uważali za transport zakazany każdy transport przynależnych państw koalicyjnych w wieku poborowym; nadto uważali

---

[1]) „Agentami wojennymi“ (Kriegsagenten) nazywa Liszt urzędników państwa wojującego, podróżujących w związku z wojną — F. von Liszt op. cit, 338.

[2]) Annuaire de l'Institut de Droit International, t. XV, 1896a, § 7.

[3]) Na początku wojny europejskiej w 1914 r. był zatrzymany obywatel niemiecki August Piepenbrink, hotelarz, odbywający podróż z Kilonji do New-Yorku na okręcie amerykańskim „Windber“; był on rezerwistą, lecz nie był wezwany do wojska; na protest Stanów Zjednoczonych, Francuzi i Anglicy zgodzili się w kwietniu 1915 r. zwolnić go; podobne zdarzenie miało miejsce w stosunku do grupy obywateli niemieckich, zatrzymanych na okręcie „Metapan“, płynącym z New-Yorku do Baranquila; zostali oni wypuszczeni za deklaracją niebrania udziału w wojnie — P. Fauchille „Traité de droit international public“. II, 935.

oni jako zabronione wszystkie transporty, odbywające się na okręcie, należącym do przynależnego kraju, którego większość floty handlowej oddawała Koalicji usługi lub zawarła z jednem z jej państw umowę w przedmiocie takich usług. Za transport poborowych skonfiskowano hiszpański parowiec „Federico", wiozący obywateli niemieckich i austro-węgierskich w wieku poborowym pomiędzy dwoma portami neutralnymi Barceloną i Genuą; był on zatrzymany zaraz na początku wojny przez francuski torpedowiec Nr. 360 na morzu Śródziemnem i odprowadzony do Tulonu. Trybunał morski w Paryżu konfiskatę zatwierdził 15 — 16 marca 1915 r., opierając się między innemi na tym argumencie, że skonfiskowany okręt nie utrzymywał przed wojną stałej komunikacji pasażerskiej na linji, na której został ujęty [1]).

Natomiast przykładem transportów osób, wchodzących już w skład nieprzyjacielskiej siły zbrojnej, może być grecki okręt „Olympia", zatrzymany u wybrzeża greckiego około wyspy Cerigoto 16 czerwca 1915 r. przez francuski torpedowiec „Mousqueton"; na pokładzie tego okrętu znajdowało się 7 oficerów tureckich, jadących w misji od swego rządu; okręt skonfiskowano, a jadących wzięto do niewoli; konfiskatę zatwierdził paryski trybunał morski dn. 7 października 1915 r. [2]).

## C. TRANSPORT WIADOMOŚCI (DEPESZ).

Transport ten jest najbardziej zbliżony do kontrabandy właściwej i tutaj bowiem przewozi się pewien przedmiot — list albo telegramę, jakkolwiek nie stanowi on towaru w znaczeniu handlowem. Korespodencja ma doniosłe znaczenie w dziejach każdej wojny, jakkolwiek znaczenie jej znakomicie zmniejszyło się od czasu wprowadzenia w użycie telegrafu bez drutu. Według zasad, przyjętych w teorji i praktyce, wojujący nie może zatrzymywać korespondencji pomiędzy swoim przeciwnikiem, a neutralnymi [3]); korespondencja taka jest wolna, choćby dotyczyła wojny; natomiast korespondencja pomiędzy władzami lub jakiemikolwiek dwoma punktami; znajdującymi się na terytorjum nieprzyjacielskiem, podlega konfiskacie, o ile dotyczy wojny. Tak np. nie wolno zatrzymać depeszy rządu nieprzyjacielskiego do jego posła lub konsula w kraju neutralnym, wolno natomiast zająć depeszę wroga, wysyłaną przez jeden organ jego władzy do drugiego na jego własnem terytorjum lub na jego wodach terytorjalnych. Aby się przekonać, czy telegrama dotyczy wojny, trzeba z reguły naruszyć tajemnicę korespondencji, t. j. otworzyć kopertę lub złamać pieczęć; o ile się okaże, iż dana korespondencja niema związku z wojną, winna być ona nie-

[1]) Paul Fauchille, „Jurisprudence française", p. 7, 19—21.
[2]) tamże, p. 40, 123 — 125.
[3]) według zasad XI-ej konwencji haskiej z 1907 r.

zwłocznie odesłana przez wojującego według jej adresu. Okręty pocztowe, stale kursujące na danej linji, są wyłączone z pod prawa zatrzymania i konfiskaty, przewożonej korespondencji [1]), jednakże praktyka angielska naogół nie uznaje tej zasady.

Zwolennikami powyżej wyłuszczonych poglądów, są: Calvo[2]), Kleen[3]), Westlake[4]) i inni; tak samo na omawiany rodzaj transportow zapatruje się w § 8 projekt regulaminu międzynarodowego z 1896 [5]). Deklaracja Londyńska mówi krótko, że okręt neutralny podlega konfiskacie, gdy odbywa podróż specjalnie w celu przewożenia wiadomości w interesie nieprzyjaciela (art. 45). W wojnie 1870—71 r. Francuzi uznawali wyraźnie i bez zastrzeżeń nietykalność korespondecji, przewożonej przez okręty pocztowe, do których także w innych wojnach stosowano naogół wyłączenia z pod konfiskat. Jednakże podczas wojny rosyjsko-japońskiej Rosja zabroniła neutralnym dostarczać do portów japońskich wszelkiego rodzaju korespondencji pod groźbą konfiskaty takowej razem z całym okrętem. Japończycy stosowali mniej surowe zakazy, gdyż zabraniali tylko przewożenia korespondencji pomiędzy portami rosyjskimi.

## D. TRANSPORT SZPIEGÓW.

Transport ten jest bardzo ciężkim wypadkiem złamania neutralności, będąc równocześnie trudnym do wykrycia, zazwyczaj bowiem szpieg podróżuje jako zwykły, nieróżniący się niczem od innych, pasażer. Za transport szpiegów okręt neutralny traktowany jest jako okręt nieprzyjacielski. Dobra lub zła wiara właściciela okrętu musi w przedmiocie jego odpowiedzialności odgrywać tutaj rolę. Nie można bowiem karać właściciela okrętu konfiskatą ostatniego, jeśli został on siłą fizyczną zmuszony do przyjęcia na okręt swój szpiega albo przyjął go, nic nie wiedząc i nie mogąc wiedzieć o jego prawdziwym charakterze. Transporty tego rodzaju są jednogłośnie potępione przez naukę, również surowo zwalczają je poszczególne państwa, wobec doniosłości usług, oddawanych przez szpiegów na wojnie. Projekt międzynarodowego regulaminu 1896 r., jak również oświadczenie londyńskie z 1909 r. nie wymieniają wyraźnie szpiegów pośród osób, których transporty są zakazane; należy jednak uważać, że w obydwóch wypadkach są oni objęci pojęciem transportów zakazanych—w pierwszym jako „agen-

[1]) Według art. 1 XI-ej konwencji haskiej z 1907 r. Poraz pierwszy okręty handlowe zostały wyłączone z pod konfiskaty w czasie wojny w konwencji, zawartej przez Anglję z Francją 14 czerwca 1833 r., ustanawiającej stałą linję pocztową pomiędzy Dover, a Calais co do tej linji. — Calvo, op. cit. 71, § 2530, por. takie Liszt, op cit., 338.

[2]) Calvo, op. cit. 68 — 71, § 2523 — § 2530.

[3]) Kleen, op. cit. 248.

[4]) Westlake, op. cit. 714 — 715 i 711 — 712.

[5]) Annuaire de l'Institut de Droit International, t. XV, 1896 a.

ci wojenni" („agents de guerre")[1]), w drugim jako „osoby, biorące udział w operacjach wojennych po stronie nieprzyjaciela"[2]).

## E. USŁUGI PILOTÓW.

Pilotom przynależnym do państw neutralnych nie wolno podczas wojny świadczyć morskim siłom zbrojnym wojujących żadnych usług. Tylko w wypadkach siły wyższej, jak np. podczas burzy, albo rozbicia się okrętu, piloci usług tych nie mogą wojującym odmówić. W nauce pod tym względem panuje zgoda poglądów. Podczas wojny 1870—71 r. Anglicy zakazali swoim pilotom świadczenia wszelkich usług zarówno Francuzom, jak Niemcom. Projekt regulaminu międzynarodowego w przedmiocie kontrabandy, ułożony przez Instytut Prawa Międzynarodowego w 1896 r., a także oświadczenie londyńskie z 1909 r. o usługach pilotów nic nie wspomina.

## F. INNE RODZAJE USŁUG ZABRONIONYCH.

Oprócz, wyżej wymienionych, mogą neutralni oddawać wojującym najrozmaitsze inne usługi, bądź to biorąc bezpośredni udział w operacjach wojennych na morzu, bądź to pozostając pod rozkazami albo kontrolą wojujących i niosąc im różnego rodzaju pomoc. Są to wszystko wypadki bardzo ciężkich naruszeń neutralności; wojujący, na którego szkodę naruszeń tych dokonano, ma prawo traktować winnych jako należących do sił zbrojnych nieprzyjaciela. Oświadczenie londyńskie zabrania „pomocy wrogowi" („l'assistance hostile"), dzieląc ją na dwa rodzaje: pomoc lżejszą (art. 45), pokrywającą się z transportami zabronionymi pociągającą za sobą traktowanie okrętu jako neutralnego okrętu, wiozącego kontrabandę oraz pomoc cięższą, konsekwencją której jest traktowanie winnego okrętu, jak prywatnego okrętu nieprzyjaciela; będzie to miało miejsce gdy okręt: 1) bierze udział bezpośredni w działaniach wojennych, 2) znajduje się pod rozkazami albo pod kontrolą nieprzyjacielskiego oficera lub agenta, („l'agent"), umieszczonego na pokładzie przez władzę nieprzyjacielską, 3) jest w całości zafrachtowany przez rząd nieprzyjacielski, albo 4) jest zafrachtowany przez ten rząd w celu transportu całych oddziałów wojskowych (choćby więc poza nimi wiózł i inny ładunek) lub wiadomości wojennych w interesie nieprzyjaciela (art. 46). W wojnie trypolitańskiej 1911 r. Włosi konfiskowali okręty neutralne za „pomoc nieprzyjacielowi", gdy one były w całości zafrachtowane przez władze tureckie lub pozostawały pod ich kontrolą. W wojnie światowej obie strony wojujące dzieliły w myśl przepisów

[1]) § 7 regulaminu międzynarodowego w przedmiocie kontrabandy wojennej, ułożonego przez Instytut Prawa Międzynarodowego w 1896 r. — Annuaire de l'Institut de Droit International, t. XV, 1896 a.

[2]) art. 45, p. 2 oświadczenia londyńskiego z 1909 r.

londyńskich akty pomocy zakazanej na lżejsze i cięższe; okręty, dopuszczające się pierwszych, były traktowane, jak okręty neutralne, przewożące kontrabandę wojenną; w drugim wypadku były one uważane za prywatne okręty nieprzyjacielskie.[1]).

## ROZDZIAŁ 3.

## DZIAŁANIE.

### § 1. Fakt kontrabandy wojennej.

Faktem kontrabandy wojennej jest dostarczanie towarów zakazanych do armji, floty, portów lub terytorjum nieprzyjacielskiego. Działanie to stanowi wypełnienie stanu faktycznego pojęcia zabronionej pomocy wojennej i pociąga ze strony tego, na czyją szkodę pomoc miała miejsce, reakcję w postaci zastosowania sankcyj prawa wojennego w stosunku do neutralnego, który zawinił. Ażeby zastosować powyższe sankcje, wojujący musi mieć dostateczne dowody, że, kontrabandę stanowiący towar, jest przeznaczony rzeczywiście dla nieprzyjaciela. Zazwyczaj decydującym sprawdzianem będzie jeśli towar przeznaczony jest do portu nieprzyjacielskiego. Jeśli jednak towar, przeznaczony do portu neutralnego przed przybyciem do niego musi przejść przez port nieprzyjacielski, albo okręt wiozący go musi na pełnem morzu spotkać się z flotą wojenną nieprzy-

[1]) Okręt norweski „Heina" został zajęty 13 września 1914 r. na morzu Północnem przez francuski okręt wojenny „Condé" i odprowadzony do Fort de France; został on skonfiskowany, gdyż miał za zadanie zaopatrywać w żywność i smary niemieckie siły morskie na Atlantyku i w okolicach Antylli, pod kontrolą oficera niemieckiego. Okrętowi temu władze francuskie pozwoliły odjechać swobodnie po złożeniu do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez trybunał morski kaucji w wysokości wartości okrętu i jego ładunku t. j. 675.000 franków. Trybunał morski w Paryżu konfiskatę zatwierdził 29 września 1915 r. i kaucja wobec tego została skonfiskowana na rzecz państwa (Paul Fauchille „Jurisprudence française", p. 39, 119—123).

Okręt grecki „Pontoporos" został w początkach wojny zajęty siłą przez Niemców w zatoce Bengalskiej; zaboru dokonał w początku września 1914 r. niemiecki okręt wojenny „Emden"; na pokładzie zajętego okrętu Niemcy umieścili swego kapitana, dwóch oficerów i 12 marynarzy; kapitana okrętu zajętego przeprowadzili na „Emden" razem z palaczem, którego również zastąpili palaczem niemieckim; tak zajęty okręt towarzyszył niemieckim okrętom wojennym „Emdenowi" i „Markomanji", zaopatrując je w węgiel i biorąc z nimi udział w operacjach wojennych, między innemi w zatopieniu angielskiego okrętu „Indus", jak również wielu innych okrętów aljanckich. Następnie okręt ten został odebrany przez angielski pancernik „Yarmouth" i odprowadzony do Penangu, skąd kanonjerka francuska odprowadziła go do Singapore. Okręt wraz z ładunkiem został zwrócony prawowitemu właścicielowi za pobraniem od niego na rzecz angielskiego okrętu wynagrodzenia za oswobodzenie. Trybunał morski w Singapore, wydając 17 marca 1915 r. powyższe orzeczenie, miał na względzie, że właściciel okrętu greckiego nie zawierał z Niemcami dobrowolnej umowy świadczenia im usług wojennych, lecz siłą fizyczną został przez nich do tego zmuszony (P. Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique", p. 38, 200—209).

jaciela, uważa się również, że towar posiada przeznaczenie nieprzyjacielskie (art. 31 oświadczenia londyńskiego z 1909 r.). Reguła ta była w częstem użyciu w ostatniej wojnie europejskiej[1]). Tak samo podlega konfiskacie towar, uznawany za kontrabandę warunkową, gdy miejscem jego przeznaczenia jest port ufortyfikowany lub punkt, stanowiący wojenną bazę operacyjną. W ten sposób w 1915 r. Anglicy zajęli amerykański okręt „Wilhelmina", zdążający z ładunkiem zboża z Ameryki Północnej do Hamburga; zboże było wysyłane dla osób i towarzystw prywatnych, jednak angielski trybunał morski konfiskatę tego zboża zatwierdził z uwagi na to, że Hamburg był portem ufortyfikowanym i cały import zboża został przez rząd niemiecki zmonopolizowany. Argumentem wojennego charakteru portu przeznaczenia chętnie posługiwali się także podczas wojny światowej Niemcy i ich sojusznicy. Trybunały niemieckie w drugim roku wojny zatwierdziły wiele konfiskat w podobnych wypadkach, np. w sprawie okrętu amerykańskiego „William P. Frye", płynącego do miejscowości ufortyfikowanych Queenstown, Falmouth i Plymouth oraz w sprawie holenderskiego okrętu „Marja", wiozącego żywność z Kalifornji do Belfastu.

Sprawa uznania danego transportu za podpadający pod pojęcie faktu kontrabandy wojennej, nie przedstawia poważniejszych trudności, gdy zarówno okręt, jak towar mają jednakowe przeznaczenie. Komplikuje się ona znacznie, gdy przeznaczenie towaru i okrętu są różne. W nauce i praktyce anglo-saskiej panuje opinja, że decydującem jest przeznaczenie towaru; na kontynencie przeważa pogląd, że decyduje przeznaczenie okrętu. Jeżeli towar, stanowiący kontrabandę, znajduje się na okręcie,

---

[1]) Okręt duński „Aleksandrja", płynący z ładunkiem wyrobów żelaznych z Kopenhagi do Bostonu, miał za mało węgla i w celu uzupełnienia swego zapasu, udał się w kierunku portu angielskiego New-Castle; w trakcie tego został 9 grudnia 1916 r. zajęty przez niemieckie siły wojenne i odprowadzony do portu Swinemünde. Konfiskata została zatwierdzona przez obie instancje trybunałów morskich (Orzeczenie trybunału kilońskiego z dnia 4 lipca 1917 r. i trybunału berlińskiego z 30 listopada 1917 r. Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande", p. 95, 326—329).

Okręt szwedzki „Brage", jadący również z ładunkiem żelaza, został zatrzymany przez Niemców 6 maja 1916 r. i odprowadzony do Swinemünde. Płynął on z Norrköping do Kopenhagi, a stąd żelazo miało być wysłane do Bostonu i Filadelfji. Trybunał kiloński konfiskatę zatwierdził, wychodząc w swem orzeczeniu z 22 sierpnia 1916 r. z założenia, że ładunek skonfiskowany mógł być zarekwirowany przez Anglików, gdyż jest notorycznie znanym faktem, że wszystkie okręty, płynące z Danji do Ameryki Północnej, zatrzymują się w portach angielskich. Natomiast Najwyższy Trybunał berliński konfiskatę uchylił 17 marca 1917 r., motywując swe orzeczenie tem, żo towar, uznany za kontrabandę, wtedy tylko podlega konfiskacie, gdy sam okręt, wiozący go ma przed przybyciem do portu neutralnego zawinąć do portu nieprzyjacielskiego—zaś w danym wypadku żelazo miało być z okrętu „Brage" w Kopenhadze przeładowane na inny okręt, na którym dopiero miało być wysłane do Ameryki Północnej. (Fauchille et de Fisscher „Jurisprudence allemande", p. 65, 202 - 206).

który przeznaczony jest do portu neutralnego, a po przybyciu do niego ma być przeładowany na inny okręt lub na inny środek transportowy i dopiero w ten sposób ma być dostarczony dla nieprzyjaciela, to według reguły nauki i praktyki kontynentalnej, towar ten nie podlega konfiskacie, zaś pogląd angielski każe go skonfiskować.

Ostatnia reguła jest znana w nauce pod nazwą teorji ciągłości podróży. Teorja ta powstała w sposób następujący: w czasach dawniejszych państwa kolonjalne uznawały handel ze swojemi kolonjami za własny monopol i rezerwowały go dla swoich poddanych; w czasie wojen celem uchronienia się przed przerwaniem tego handlu przez wroga, obmyślono wybieg, oddając ten handel neutralnym. Tak Francja podczas wojny 7-mio letniej odstąpiła swój monopol handlu z kolonjami Holendrom; ci ostątni przewozili towary z kolonij francuskich do swoich własnych portów, a dopiero stąd do Francji; jednakże Anglicy uznali taki sztuczny podział podróży za fikcyjny i konfiskowali towary, napotkane w drugiej części drogi, t. j. między portami holenderskimi (neutralnymi), a Francją. To samo zjawisko można było często obserwować podczas wojen rewolucyjnych i napoleońskich. Praktyka angielska uznawała, że podróż składa się z dwóch części, lecz stanowi jedną całość (ciągłość) — konfiskata jednak była dopuszczalna tylko w drugiej części podróży[1]). Dopiero dodczas wojny krymskiej zastosowano po raz pierwszy teorję ciągłości podróży także do pierwszego odcinka drogi. Mianowicie w 1854 r. Francuzi zajęli hannowerski okręt „Vrow Howina“ w drodze z Lizbony do Hamburga z ładunkiem ołowiu i saletry. Konfiskata tych towarów została w 1855 r. zatwierdzona przez paryski trybunał morski, który orzeczenie swoje oparł na motywach, iż towar (którego charakter ukryto, nazywając go w papierach okrętowych lakonicznie „towarem“) miał być w Hamburgu przeładowany na inny okręt i ten miał go zawieść do portów rosyjskich, a dalej, iż Hamburg jest właśnie tym portem, który Rosję zwykle zaopatruje w ołów i saletrę[2]). Po raz drugi stosowały teorję ciągłości podróży do pierwszego odcinka drogi trybunały Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej w 1863 r. w wojnie secesyjnej ze Stanami Południowemi; w ten sposób skonfiskowano wówczas „Springbok“ w drodze z Londynu do Nassau (oba porty neutralne), opierając się na podejrzeniu, że ostatni z tych portów nie jest ostatecznym celem przeznaczenia towaru, który miał być w tym porcie przeładowany na inny okręt i dostać się na nim do terytorjum nieprzyjaciela[3]).

---

[1]) John Westlake, op. cit. 705 i nast. — „reguła wojny 1756“ („rule of the War 1756“).

[2]) Paul Fauchille „Traité de droit international public“, t. II, 861, 862.

[3]) Tamże

Ani razu nie zastosowano teorji ciągłości podróży w wojnie amerykańsko-hiszpańskiej 1898 r. Wręcz przeciwnie, miała ona duże zastosowanie w wojnie południowo-afrykańskiej, podczas której Anglicy skonfiskowali wiele okrętów neutralnych, wiozących kontrabandę warunkową do neutralnych portów portugalskich w zatoce Delagoa[1]).

Autorowie kontynentalni są po większej części przeciwni teorji ciągłości podróży, chociaż np. Liszt za decydujące uznaje przeznaczenie rzeczywiste samego towaru, a nie okrętu, na którym w danej chwili towar się znajduje. Większość autorów, przeciwnych teorji ciągłości podróży, motywuje swoje stanowisko wielkiem niebezpieczeństwem, które stwarza ona dla neutralnych; do autorów tych w pierwszym rzędzie zaliczyć należy Calvo[2]), według którego o przeznaczeniu towaru decydować winno przeznaczenie okrętu, na jakim towar podróż odbywa; podobnie Despagnet jest stanowczym przeciwnikiem teorji ciągłości podróży, twierdząc, że kontrabanda wtedy tylko może być zabrana, gdy jest przeznaczona bezpośrednio do armji, floty lub kraju nieprzyjaciela[3]). Westlake i inni autorowie anglo-amerykańscy, usprawiedliwiając praktykę swoich krajów, są zwolennikami teorji ciągłości podróży[4]).

Uznawał ją także projekt międzynarodowego regulaminu w przedmiocie kontrabandy z 1896 r.[5]). Deklaracja londyńska z 1909 r. stosuje omawianą teorję do kontrabandy bezwarunkowej (art. 30); w stosunku zaś do kontrabandy warunkowej, podobnie jak w przedmiocie blokady, odrzuca ją (art. 35); zatrzymuje ją jednak i w ostatnim wypadku pod warunkiem, że kraj nieprzyjacielski, dokąd kontrabanda jest przeznaczona, nie graniczy z morzem (art. 36). Podobny wypadek miał miejsce podczas wojny włosko-abisyńskiej, gdy Włosi zajęli na morzu Czerwonem holenderski statek „Doelwyk", zdążający do portu francuskiego Djibuti z kontrabandą bezwzględną; krok ten motywowali Włosi tem, że Abissynja, jako kraj nieposiadający wybrzeża morskiego, posługiwała się w handlu zamorskim sąsiednim portem Djibuti[6]). Teorję ciągłości podróży stosowali tak-

---

[1]) W taki sposób flota angielska zajęła w 1900 r. niemieckie okręty „Bundesrath", „Marie", „Herzog" i „General" wiozące kontrabandę wojenną do portu portugalskiego Lorenco-Marques; ponieważ ani Transwaal, ani Oranja nie posiadały wybrzeża morskiego, trybunały angielskie uznały, że okręty te dostarczały kontrabandę dla Boerów, do których miała być ona przewieziona z portugalskiego wybrzeża koleją żelazną; „Bundesarth" i „Herzog" zostały następnie zwolnione, jako okręty pocztowe. — J. Makowski, op. cit., 590, por. także Westlake, op cit.. 706.

[2]) Calvo, op, cit. 30. § 2463.

[3]) Despagnet, op. cit., 1269—1270.

[4]) John Westlake, op. cit. 703, 707.

[5]) Annuaire de l'Intitut de Droit International, a. 1896, t. XV.

[6]) Paul Fauchille, op cit. II, 861—862.

że dość często Włosi w wojnie z Turcją w 1911 r.[1]). W wojnie światowej wojujący stosowali początkowo przepisy londyńskie z 1909 r., następnie Anglicy i Francuzi wprowadzili zmianę art. 34 deklaracji londyńskiej w tym duchu, że kontrabandę warunkową można było skonfiskować, gdy była ona przeznaczona dla kupca, zamieszkałego wprawdzie w kraju neutralnym, lecz będącego notorycznym dostawcą nieprzyjaciela[2]); od 1916 r. Anglja i Francja, a za niemi większość wojujących przestają obserwować różnicę między kontrabandą względną, a bezwzględną, wobec czego i teorja ciągłości podróży znajduje ogólne zastosowanie do wszystkich wypadków kontrabandy. Teorję ciągłości podróży stosowały kraje Entente'y w wielu wypadkach, jak np. do okrętów norweskich „Kim", „Alfred", „Nobel", „Bjorntiöme — Björnson" i szwedzkiego „Friedland" (orzeczenia angielskie), holenderskich „Insulinde i „Gorontalo" (orzeczenia francuskie), greckich „Evangelistria" i „Donatos" (orzeczenia włoskie)[3]). Morskie trybunały angielskie stosowały konfiskaty w licznych wypadkach transportów zboża i artykułów spożywczych, wysyłanych z Ameryki do Danji, opierając się na tej okoliczności, że Danja, jako kraj rolniczy, nie potrzebowała tych towarów na własny użytek, na co wskazywał poprzedni jej obrót wzmiankowanymi artykułami, że przeto była ona tylko etapem przeładunkowym w transporcie danych towarów do państw centralnych[4]).

Francuskie trybunały morskie stosowały teorję ciągłości podróży w sprawach zabrania okrętów greckich „Ateny" i „Angelike", wiozących kontrabandę bezwarunkową, której ostatecznem miejscem przeznaczenia były bazy wojenne niemieckich łodzi podwodnych[5]). Równie często stosowały teorję ciągłości podróży w orzeczeniach swoich podczas wojny światowej niemieckie trybunały morskie, np. w sprawach zaborów okrętów: „Modig", „Laila", „Elna", „Helikon", „Kijów", „Lupus" i wielu innych.[6]).

---

[1]) W 1911 r. Włosi zajęli okręt francuski „Carthage", wiozący do Tunisu aeroplan; konfiskata została zatwierdzona; trybunał włoski oparł się na argumencie, że aeroplan miał być przetransportowany z Tunisu do Trypolitanji, jednakże Francja założyła energiczny protest. Trybunał haski, do którego jako do arbitra strony się udały, orzekł w 1913 r., że konfiskata była dokonana bezprawnie, gdyż nie było dowodów na to, że aeroplan przeznaczony jest do Trypolitanji (Fauchille, op. cit. II, 910).

[2]) Według art. 34 Deklaracji Londyńskiej, towary, podpadające pod kategorję kontrabandy warunkowej, mogą być skonfiskowane, gdy są przeznaczone dla kupca — dostawcy nieprzyjaciela, zamieszkałego na terytorjum nieprzyjacielskiem.

[3]) P. Fauchille, op. cit., II, 911 — 915.

[4]) tamże.

[5]) tamże.

[6]) tamże.

Podróż morska może składać się nie tylko z dwóch, ale i z większej ilości odcinków, jeśli jest kilka przeładunków przewożonych towarów. Stosowanie teorji ciągłości podróży w dowolnym punkcie któregokolwiek z tych odcinków jest, zdaniem naszem, uzasadnione, bowiem chodzi o ostateczne przeznaczenie towaru; jednakże i tutaj należy uczynić zastrzeżenie, iż chodzi o kontrabandę w ścisłem znaczeniu, pokrywającą się z tradycyjnem pojęciem kontrabandy absolutnej; ostateczne przeznaczenie towaru musi być nadto dostatecznie udowodnione, a przynajmniej całkowicie musi być ono uprawdopodobnione. Stosowanie teorji ciągłości podróży do wszystkich towarów dwoistego użytku, stanowiących olbrzymią większość przedmiotów obrotu międzynarodowego, jest zawsze bardzo problematycznem w swej słuszności i pewności dowodów, będących do rozporządzenia; charakter przeznaczenia tych przedmiotów jest zawsze trudny albo wprost niemożliwy do ustalenia i, stosując do tej obszernej dziedziny obrotu międzynarodowego surową teorję ciągłości podróży, stwarza się wielkie niebezpieczeństwo dla tego obrotu, gdyż uzależnia się go całkowicie od mniej lub więcej silnych, lecz zawsze dość niepewnych poszlak i podejrzeń wojujących.

**§ 2. Miejsce i czas działania.**

Czy działanie, wypełniające stan faktyczny przepisów o kontrabandzie wojennej, odbywa się tylko na morzu, czy też jego miejscem może być ląd? Większość autorów opowiada się za zdaniem pierwszem. Jest to opinja całkowicie słuszna. Na terytorjum własnem wojującego albo w kraju, przez niego okupowanym, wszelki handel z nieprzyjacielem jest przerwany linją frontu bojowego; na terytorjum neutralnem, wojujący nie może sprawować żadnych aktów władzy, a więc również nie może kontrolować obrotu neutralnego z swoim przeciwnikiem. W praktyce niektóre państwa wydają rozporządzenia, zabraniające własnym przynależnym dostarczania kontrabandy wojennej państwom prowadzącem ze sobą wojnę; zakazy takie spotkać można już to w ogólnych rozporządzeniach lub ustawach, wydanych przez władzę danego państwa podczas pokoju, jak np. ogólny zakaz kontrabandy wojennej w statucie państwa Kongo z 26 lutego 1885 r.[1]), już to w rozporządzeniach szczegółowych, wydanych przez państwo neutralne z okazji toczącej się wojny pomiędzy dwoma lub większą ilością innych państw, jak np. angielskie „Foreign Enlistment Acts“[2]). Państwa neutralne mają prawo ale nie mają obowiązku zabronić swoim obywatelom dostarczania wojującym kontrabandy wojennej; wynika to wyraźnie z zasad XIII-ej Konferencji Haskiej z 19.X 1907 roku w przedmiocie praw i obowiązków państw neutralnych w woj-

[1]) F. Liszt, op. cit., 335 — 336.
[2]) F. Despagnet, op. cit., 1206 p. 690.

nie na morzu; państwa neutralne, korzystając z tego, pozostawiają zwykle całkowicie wolną rękę swoim przynależnym w zaopatrywaniu wojujących w materjały niezbędne do prowadzenia wojny; tak Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, dokąd były neutralnymi w wojnie światowej, nie broniły swojem towarzystwom handlowem zaopatrywać państwa koalicji w rozmaite materjały wojenne [1]). Podobnie, jak na lądowem terytorjum neutralnem, wojujący nie ma prawa ścigać kontrabandy wojennej na wodach neutralnych, a więc na wodach własnych państwa neutralnego, na jego rzekach, morzu przybrzeżnem i w jego portach, jak również w zneutralizowanych częściach morza pełnego; pozatem może wojujący przeciwdziałać kontrabandzie wojennej wszędzie tam, gdzie jest to dla jego siły zbrojnej dostępne, a więc na pełnem morzu, na wodach własnych i na wodach własnych nieprzyjaciela. Czasami wojujący dobrowolnie ogranicza swoje prawo do ścigania kontrabandy wojennej na pełnem morzu do pewnych tylko i ściśle ograniczonych jego obszarów, np. Anglicy w wojnie południowo-afrykańskiej naskutek licznych zatargów z państwami neutralnemi, oznaczyli na oceanie Indyjskim linję na wysokości portu Adenu, zobowiązując się, niezatrzymywać okrętów neutralnych na północ od tej linji [2]); jednakże ograniczenia tego rodzaju spotkać można naogół bardzo rzadko, gdyż wojujący nie chcą zbytnio krępować swobody swoich ruchów.

W wojnie europejskiej 1914 r. liczba zaborów okrętów na wodach neutralnych była bardzo wielka i wiele zatargów powstawało stąd pomiędzy wojującymi a neutralnymi. Szczególnie dużą ilość okrętów handlowych niemieckich i neutralnych skonfiskowali Anglicy latem 1917 r. na wodach holenderskich; to samo praktykowali Niemcy w stosunku do okrętów koalicyjnych i neutralnych na morzu przybrzeżnem szwedzkiem, a jeszcze w większej mierze na wodach duńskich i chińskich [3]).

---

[1]) K. Strupp, op. cit., II 603, 604.

[2]) John Westlake, op. cit., 701.

[3]) Okręt duński „Guldborg", wiozący kontrabandę bezwarunkową i warunkową, został zatrzymany przez Niemców w maju 1916 r. na morzu Bałtyckiem, poczem został przez nich zatopiony; właściciel zażądał odszkodowania za zniszczony okręt i jego ładunek, twierdząc, że okręt zatopiono w pasie przybrzeżnego morza szwedzkiego; trybunał kiloński odszkodowania odmówił, motywując swoje orzeczenie z dnia 22 sierpnia 1916 r. rozbieżnością zeznań zbadanych przed trybunałem świadków co do miejsca zatopienia okrętu; jedni z nich mianowicie określali je na odległość większą, inni na mniejszą od 3 mil morskich od brzegow Szwecji (szerokość pasa morza nadbrzeżnego); orzeczenie to zostało zaskarżone przez właściciela okrętu neutralnego, lecz apelacyjny trybunał berliński zatwierdził je orzeczeniem z dnia 29 marca 1917 r., wychodząc z identycznych założeń, co trybunał pierwszej instancji (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande", p. 69, 215 — 219).

Okręt Szwedzki „Ynez", wiozący z Helsingborgu do Westhartlepool drzewo, został w sierpniu 1916 r. zatrzymany i skonfiskowany przez Niem-

Jak widzieliśmy z powyższych rozważań, kontrabanda wojenna jest zjawiskiem specyficznem morskiego prawa wojennego. Jednakże z rozwojem środków komunikacyjnych, przybył jeszcze jeden, za pomocą którego, podobnie, jak okrętami na morzu, przedmioty, kontrabandę wojenną stanowiące, mogą przedostać się do wojujących. Środkiem tym jest awjacja. Balonami lub aeroplanami równie dobrze, a nawet lepiej niż okrętami, może być towar albo transport zakazany wysłany do wojującego; wobec zaś specyficznych właściwości żeglugi powietrznej i faktycznej możności przelatywania nad każdem terytorjum, jest ona niebezpieczniejszym od żeglugi morskiej środkiem transportowym o ile chodzi o kontrabandę.

Władza państwa sięga również w przestrzeni powietrznej ponad jego terytorjum do granic, dla jej wykonywania dostępnych. Państwo neutralne ma tedy prawo, sprzeciwić się przelotowi nad jego terytorjum samolotów, o ile, rzecz naturalna, wysokość, na której samoloty te podróż swoją odbywają, pozwoli na uskutecznienie w praktyce ze strony neutralnego państwa jego sprzeciwu. Wojujący nie ma zatem prawa pościgu za kontrabandą, przewożoną samolotami lub balonami ponad terytorjum neutralnem i państwo neutralne może temu sprzeciwić się wszelkimi rozporządzalnymi środkami. Rzecz oczywista, że w powietrzu jest o wiele trudniej niż na morzu określić, czy dany fakt miał miejsce nad terytorjum własnem, neutralnem lub nieprzyjacielskiem. Wojujący może wykonywać akty władzy w związku ze ściganiem kontrabandy wojennej w powietrzu w obszarach powietrznych unoszących się nad temi terytorjami, na których, w myśl powyższych rozważań, wolno mu ścigać kontrabandę, to jest nad terytorjum własnem i nieprzyjacielskiem, nad terytorjum okupowanem, nad wodami własnemi obydwóch stron wojujących tudzież nad pełnem morzem.

Aeronautyka jest środkiem komunikacji stosunkowo bardzo nowym i dlatego w związku z nią wyłania się cały szereg kwestyj i wątpliwości, jakie przepisy prawa międzynarodowego należy do niej stosować; wiele z tych kwestyj jest dotąd nieuregulowanych przez praktykę. Zachodzi np. pytanie, czy do awjacji stosować należy przepisy wojennego prawa lądowego, czy morskiego. Od odpowiedzi na to pytanie zależy wiele ważnych kwestyj. Jak wiadomo np., własność prywatna nieprzyjaciela jest nietykalna w wojnie na lądzie, podczas gdy na

---

ców; właściciel żądał zwrotu okrętu razem z ładunkiem, utrzymując, że zajęcie miało miejsce na szwedzkiem morzu nadbrzeżnem; trybunał kiloński dn. 8 listopada 1916 r. i następnie berliński trybunał apelacyjny dn. 16 marca 1917 r. konfiskatę zatwierdził, wychodząc z założenia nieustalenia dokładnego miejsca zajęcia okrętu (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande", p. 64, 201 — 202); zob. także Fauchille „Traité de droit international public", t. II. 546.

morzu podlega zabraniu przez wojującego. Nie wiadomo, jak należy traktować nieprzyjacielską własność prywatną w powietrzu.

W maju 1910 r. na zaproszenie rządu francuskiego zebrała się w Paryżu międzynarodowa konferencja aeronautyczna, która ułożyła projekt regulaminu dla lotnictwa prywatnego i publicznego lecz tylko w czasie pokoju, nie zajmowano się natomiast kwestją regulaminu, obowiązującego w czasie wojny [1]).

Podczas wojny światowej wszystkie aeroplany i balony były wojennymi, bowiem prywatne były zajęte przez wojujących na wyłączny użytek wojny. Również i przy dzisiejszym rozwoju aeronautyki sprawa zastosowania jej do kontrabandy wojennej jest w praktyce niezbyt wielkiego znaczenia; co najwyżej można byłoby mówić o stosowaniu awjacji do zakazanych transportów, np. w przewożeniu osób lub wiadomości; sprawa szerszego zastosowania awjacji do interesującego nas zagadnienia może stać się dopiero wówczas w pełni aktualną, gdy balony i aeroplany miały by większe niż dzisiaj zastosowanie w transporcie towarów, jest to więc sprawa przyszłości [2]).

Teraz zastanowimy się nad czasem, w jakim odbywa się działanie, stanowiące fakt kontrabandy wojennej. Jak z samego określenia wynika, fakt ten może zachodzić tylko w czasie wojny; rozważamy zagadnienie kontrabandy w znaczeniu międzynarodowem i kontrabanda wewnętrzna, np. zabroniona przepisami celnymi danego państwa, nie wchodzi w zakres naszych rozważań. W tem miejscu niezbędnem jest poświęcić słów kilka samemu zagadnieniu wojny. Istnieje wiele określeń pojęcia wojny. W najogólniejszem znaczeniu używa się tego słowa na oznaczenie przeciwieństwa pokoju. Często używa się go w znaczeniu walki orężnej [3]); określenie to jest od pierwszego dokładniejsze, tem nie mniej jest niewystarczające, nie zawsze bowiem wojna pokrywa się z walką orężną; nie pokrywają się one w wojnie jednostronnej, jak np. w wojnie Rumunji z Bułgarją w 1913 r., w której ostatnia zachowywała się biernie, lub w czasie pomiędzy wypowiedzeniem wojny, a faktycznem rozpoczęciem kroków nieprzyjacielskich. Niektórzy uważają wojnę za proces prawny pomiędzy stronami wojującemi; pogląd ten jest niesłuszny — każdy spór prawny

---

[1]) F. Despagnet, op. cit., 1314, 1315 p. 721.

[2]) Umowa Paryska o lotnictwie z 13 października 1919 r. unormowała żeglugę powietrzną; według jej przepisów pasażerskie statki powietrzne mają prawo nieszkodliwego przelotu (passage inoffensive) nad terytorjum kontrahentów; wojskowe—tylko za szczególną zgodą zainteresowanego rządu; konwencja ta jednak dotąd nie weszła w życie.

[3]) Strupp nazywa wojnę „walką z orężem w ręku“ („c'est une lutte à main armeé“) i jako warunek konieczny uważa „wolę wojowania“ („la volenté de guerre“), przynajmniej ze strony jednego z wojujących — zob. K. Strupp, op. cit. II § 32, 504.

mieści się ramach, zakreślonych mu przez właściwą procedurę, przebiegając podług prawideł tej procedury, tymczasem podczas wojny niema super-arbitra, któryby strzegł, aby postępowanie stron było zgodnem z powyższemi normami; trafnie określa Strupp wojnę jako zjawisko poza-prawne, faktyczne, pociągające jedynie w konsekwencjach swoich skutki prawne dla stron, biorących w niej udział i dla państw, powstrzymujących się od takiego udziału [1]).

Najdokładniejszem określeniem wojny jest określenie, przyjęte przez prof. Cybichowskiego, według którego wojna jest sumą aktów wojennych, jak: walka orężna, konfiskata okrętów wroga, zanurzenie min przed jego portami, zatrzymanie jego popisowych lub wydalenie innych jego przynależnych, stosowanie wobec niego różnorodnych środków walki ekonomicznej i wiele innych [2]); wojna jest przeto według powyższego określenia stanem, w którym państwom wolno wojować, to jest, w którym mogą one podejmować akty wrogie.

Stan ten rozpoczyna się od wypowiedzenia wojny lub w braku ostatniego od faktycznego rozpoczęcia kroków nieprzyjacielskich. Na drugiej konferencji haskiej w 1907 r. podpisana została III-a umowa, w której państwa konferencyjne zobowiązały się nie rozpoczynać wojny bez wyraźnego jej wypowiedzenia, bądźto w formie wypowiedzenia bezwarunkowego i uzasadnionego, t. j. z przytoczeniem powodów (oczywiście istotnych przyczyn wojny państwo niema obowiązku wyjawiać), bądźto w formie wypowiedzenia warunkowego, znanego pod nazwą ultimatum, stawiającego stronie przeciwnej pewne warunki i oznaczającego, że w razie ich niespełnienia w pewnym terminie, stawiający warunki rozpocznie wojnę; delegacja holenderska postawiła dalej idący wniosek, aby wojujący mogli rozpoczynać kroki wojenne dopiero po upływie 24 godzin od chwili wypowiedzenia wojny, wniosek ten jednakże upadł [3]). Pomimo tego, że obowiązek wypowiedzenia wojny był oddawna uznawany przez prawo zwyczajowe, a od 1907 r. obowiązuje uczestników konferencji haskiej, którzy podpisali omawianą umowę, jako wyraźne prawo umowne, zdarzają się często wypadki, kiedy strony wojujące rozpoczynają wojnę bez jej wypowiedzenia; tak w okresie, poprzedzającym drugą konferencję haską z 1907 r., w wojnie rosyjsko-japońskiej rozpoczęli Japończycy kroki nieprzyjacielskie, atakując w 1904 r. flotę rosyjską w Porcie-Artura bez wypowiedzenia wojny, a tylko po zerwaniu z Rosją stosunków dyplomatycznych; nietylko bez wypo-

---

[1]) K. Strupp, op. cit. II § 32, 506.

[2]) Z. Cybichowski „Prawo Międzynarodowe" (1928 r.) 304—305.

[3]) tegoż autora „Międzynarodowe Prawo Wojenne" (1914 r.) 25, 26.

wiedzenia wojny lecz nawet i bez zerwania stosunków dyplomatycznych rozpoczęli kroki nieprzyjacielskie wobec Rosji Turcy w listopadzie 1914 r., ostrzeliwując z morza rosyjskie porty czarnomorskie Symferopol, Teodozję i Noworossyjsk.

Od chwili zatem wypowiedzenia wojny albo w razie braku tego ostatniego od chwili faktycznego rozpoczęcia kroków nieprzyjacielskich rozpoczyna się stan wojny, w którym państwa wojujące mogą zwalczać kontrabandę wojenną. Od tej chwili nieprzyjacielskie okręty handlowe, jak również neutralne okręty handlowe, na których znajduje się kontrabanda wojenna, mogą być zatrzymane jeśli przebywają w portach wojującego (t. zw. embargo); dawniej wojujący zatrzymywał często obce okręty, znajdujące się w jego portach, w celu przeciwdziałania rozpowszechnieniu pewnej wiadomości (t. zw. arrêt de prince); dzisiaj, wobec udoskonalonych środków komunikowania wszelkich wiadomości, sposób ten stał się zupełnie zbytecznym i wyszedł z użycia[1]).

Okrętom handlowym nieprzyjaciela, poczynając od wojny krymskiej, udzielają wojujący pewnego terminu dla swobodnego odjazdu z ich portów, gdzie wojna okręty te zastała; zwyczaj powyższy znany jest pod nazwą prawa indultu (délai de faveur, days of grace); w wojnie krymskiej był on 6-cio tygodniowy, podobnie w wojnie austrjacko-francuskiej w 1859 r. i austrjacko-pruskiej w 1866 r.; w 1870 r. wyznaczyli Francuzi okrętom niemieckim miesięczny termin odjazdu; w 1877 r. Turcy okrętom rosyjskim dwutygodniowy; w wojnie hiszpańsko-amerykańskiej w 1898 r. Hiszpanie dali amerykańskim okrętom 5-cio dniowy termin do odjazdu, zaś Stany Zjednoczone okrętom hiszpańskim termin jedno-miesięczny; w wojnie rosyjsko-japońskiej 1904—1905 r. — Rosjanie postawili okrętom japońskim 48-o godzinny termin odjazdu[2]). Jeśli okręt handlowy nieprzyjacielski lub neutralny okręt, wiozący kontrabandę wojenną, wpływa do portu państwa wojującego, nie wiedząc o rozpoczęciu wojny, wojujący powinien dozwolić mu skorzystać z prawa indultu, tak samo, jakby okręt ten znajdował się w porcie w chwili rozpoczęcia wojny. Na drugiej konferencji haskiej w 1907 r. stwierdzono powyższą zasadę odnośnie okrętów handlowych nieprzyjaciela w art. 3 VI-ej konwencji; tem samem, zdaniem naszem, należy powyższe prawo zwyczajowe stosować do okrętów neutralnych, wiozących towar, który z chwilą rozpoczęcia wojny stał się kontrabandą wojenną; za powyższem rozwiązaniem przemawia wzgląd, że towar w chwili jego wysłania nie był jeszcze zabronionym; Niemcy i Rosja nie przyjęły powyższych przepisów VI-ej konwencji haskiej z

[1]) Z. Cybichowski „Międzynarodowe Prawo Wojenne" (1914 r.), 135.
[2]) P. Fauchille, op. cit., II 547, 548.

1907 r.[1]). Deklaracja Londyńska 1909 r. zezwala zabrać kontrabandę, znajdującą się na okręcie, którego kapitan, wyjeżdżając z portu odjazdu, nie wiedział o rozpoczęciu wojny lub o zaliczeniu przez jednego z wojujących danego towaru do kontrabandy wojennej, nakłada jednak na wojującego obowiązek słusznego wynagrodzenia właściciela zabranego towaru (art. 43); ten sam przepis stosuje się do wypadku, kiedy kapitan dowiedział się w drodze o rozpoczęciu wojny lub o zaliczeniu danego towaru do kontrabandy wojennej, lecz nie miał dość czasu na wyładowanie przewożonego towaru. W tym samym duchu wypowiada się nauka[2]).

Jednakże pamiętać należy, że prawo indultu nie jest obowiązkiem państw wojujących, które mogą, lecz nie muszą stosować się do niego. Tak np. Włosi nie pozwolili okrętom tureckim, znajdującym się w portach włoskich w chwili wybuchu wojny trypolitańskiej w 1911 r., na wolny odjazd, konfiskując je bez wyjątku; to samo uczynili Turcy względem znajdujących się w ich portach okrętów włoskich w drodze retorsji; tak samo postąpili Włosi w 1915 r. z okrętami austro-węgierskimi i Amerykanie w 1917 r. ze wszystkimi okrętami Państw Centralnych, znajdującymi się w portach i na wodach amerykańskich; niektórzy wojujący zezwolili w wojnie światowej na odjazd okrętów nieprzyjacielskich ze swych portów, np. Belgja i Niemcy dały wzajemnie swoim okrętom handlowym 3 dniowy termin odjazdu, zaś Japonja i Niemcy — dwutygodniowy; niektóre państwa udzieliły prawa indultu handlowym okrętom nieprzyjaciela w 1914 r. z pewnemi ograniczeniami lub warunkami, np. Francja zezwoliła okrętom Państw Centralnych opuścić jej porty w terminie 7-io dniowym, wyłączając jednak z pod tego przywileju okręty, mogące być przerobionymi na okręty wojenne albo pomocnicze, Niemcy zaś zatrzymały w swoich portach,

---

[1]) Wskutek tego były skonfiskowane na początku wojny 1914 r. okręty niemieckie „Porto“ i „Frieda Mahn“; „Porto“ był okrętem handlowym, wiozącym ładunek różnych surowców, przeznaczonych dla fabryk niemieckich i został zajęty na pełnem morzu przez francuski okręt wojenny „Pluton“ oraz kilka innych lekkich jednostek wojennych 5 sierpnia 1914 r.; trybunał morski w Bordeaux zatwierdził konfiskatę tego okrętu wraz z całym jego ładunkiem orzeczeniem z 10 listopada 1914 r., motywując je tą okolicznością, że, jakkolwiek kapitan okrętu, opuściwszy ostatni port, nie wiedział o wybuchu wojny, jednakże Niemcy, podpisując VI konwencję haską z 1907 r., wyłączyły z niej art. 3, a tem samem obywatele ich nie mogą korzystać z dobrodziejstwa jego przepisów; orzeczenie to zatwierdził 21 sierpnia 1915 r. trybunał odwoławczy. (Fauchille „Jurisprudence française“ p. 44, 137—139, p. 62, 183 — 186).

Niemiecki okręt handlowy „Frieda Mahn“ zajęty był przy podobnych okolicznościach przez francuski kontrtorpedowiec „Rapière“ na pełnem morzu 8 sierpnia 1914 r. i okręt ten z tych samych motywów, co w powyższym wypadku, został skonfiskowany. (Fauchille „Jurisprudence française“ p. 3, 6—7).

[2]) R. Kleen, op. cit., 270.

wszystkie okręty francuskie, angielskie i rosyjskie, oświadczając, że zwolnią je pod warunkiem zapewnienia przez ich kraje w ciągu 48-iu godzin całkowitej wzajemności w stosunku do okrętów niemieckich.

Podczas wojny zdarza się, że wojujący zajmują obce okręty handlowe celem używania ich do wojny lub handlu, jest to t. zw. ius angariae, które Strupp nazywa rekwizycją morską („réquisition maritime“[1]). Było ono stosowane przez Niemców w wojnie z Francją w 1870 — 1871 r. oraz przez prawie wszystkich wojujących w wojnie światowej.

Przepisy, dotyczące kontrabandy wojennej znajdują się w morskiem prawie wojennem. Według Strupp'a, prawo wojenne w znaczeniu ścisłem, to zbiór różnych (umownych lub zwyczajowych) norm, obowiązujących w konflikcie zbrojnym pomiędzy, biorącymi udział w tym konflikcie stronami; w znaczeniu szerszem, jest to zbiór norm, obowiązujących w stosunkach pomiędzy stronami, biorącemi udział w wojnie, a państwami, udziału tego nie biorącemi[2]); przepisy o kontrabandzie wojennej mieszczą się w ostatniej kategorji norm.

Ścigać można fakt kontrabandy wojennej tylko w chwili jego popełnienia, jest on bowiem sui generis deliktem prawa wojennego, a nie prawa karnego, nakazującego ściganie przestępstwa i po jego fakcie. Opinja przeciwna jest znana w nauce pod nazwą teorji pościgu. Prawo anglo-amerykańskie stosuje ją do tych wypadków, kiedy w zachowaniu się kapitana okrętu, wiozącego kontrabandę wojenną, stwierdzono perfidję, a więc gdy, np. okręt posiada sfałszowane dokumenty i papiery okrętowe, samowolnie zboczył z wytkniętej drogi bez słusznych ku temu przyczyn i t. p.[3]); jest to pewnego rodzaju obostrzenie zwykłej odpowiedzialności. Przeciwko teorji pościgu opowiada się większość autorów kontynentalnych, z pośród francuskich — Calvo[4]), z pośród niemieckich — Liszt[5]) i zdanie to podzielają nawet niektórzy z pośród autorów angielskich, jak Westlake[6]). W wojnie światowej wojujący często stosowali teorję ciągłości podróży i teorję pościgu, za przykładem praktyki angielskiej.

Przepisy o kontrabandzie wojennej gasną z zakończeniem wojny; wojna może zakończyć się w trojaki sposób: 1) faktycznem zaprzestaniem działań wojennych, jak np. w wojnach, które Hiszpanja prowadziła na początku ubiegłego stulecia z jej dawnemi kolonjami w Ameryce Południowej, taki jednak

---

[1]) Strupp, op. cit., II, § 53, 601.
[2]) tamże § 32, 507.
[3]) Westlake, op. cit.. 700.
[4]) Calvo, op. cit., 32.
[5]) Liszt, op. cit , 336.
[6]) Westlake, op. cit., 700.

sposób zakończenia wojny w nowożytnych czasach zdarza się bardzo rzadko); 2) zupełnem zniszczeniem politycznem przeciwnika i podbiciem całego jego kraju (t. zw. debellatio), jak w wojnie Anglji z Republikami Południowo — Afrykańskiemi w 1902 r. (ten sposób zakończenia wojny również dość rzadko się zdarza) i wreszcie 3) zawarciem traktatu pokoju, który-to sposób zdarza się w praktyce najczęściej i poprzedza go zwykle (chociaż niezawsze, jak np. w wojnie trypolitańskiej Włoch z Turcją 1911 — 1912 r.) rozejm (po francusku armistice, po niemiecku Waffenstillstand); ostatni z kolei rzeczy należy odróżniać od zawieszenia broni (po francusku suspension d'armes, po niemiecku Waffenruhe), które jest krótką przerwą działań wojennych na pewnym odcinku frontu, w celu naprzykład zebrania rannych i pochowania zabitych lub wysłania parlamentarzy[1]).

Zachodzi pytanie, czy wojna ustaje z chwilą faktycznego zaprzestania kroków nieprzyjacielskich, gdy np. strony walczące zawarły rozejm, czy decydującym jest dopiero moment zawarcia pokoju, którym jest data jego ratyfikacji przez kompetentne władze krajowe i wymiana dokumentów ratyfikacyjnych. Naszem zdaniem, druga odpowiedź jest właściwa, bowiem stan wojny, jako stan, w którym wojujący mogą podejmować różne akty nieprzyjacielskie, kończy dopiero traktat pokoju, rozejm zabrania zwykle tylko niektórych i wyraźnie wymienionych zpośród tych aktów, jak walki orężnej, przegrupowania wojsk i t. d.

Traktat pokoju często poprzedza t. zw. preliminarz pokoju (préliminaires de paix), są to układy tymczasowe, które zawierają główne zasady przyszłego traktatu pokoju; często się zdarza, że sam preliminarz postanawia expressis verbis, iż jego przepisy wchodzą w życie niezwłocznie. Zasadniczo więc, zwalczanie kontrabandy wojennej ustaje dopiero z chwilą wejścia w życie traktatu pokoju, kończącego stan wojny, chyba, że sam traktat, traktat o rozejmie lub traktat preliminaryjny stanowią wyraźnie inaczej.

Zarówno o chwili rozpoczęcia wojny, jak o jej zakończeniu winni wojujący zawiadomić niezwłocznie i dokładnie wszystkie swoje morskie jednostki wojenne, które obowiązane są ściśle przestrzegać w działaniach swoich, podanych im dat.

## ROZDZIAŁ 4.

## SANKCJA.

Sankcją, stanowiącą reakcję wojujących na fakt kontrabandy wojennej, jest zwykle konfiskata zakazanego towaru, względnie i okrętu, który go przewozi. Nie opiera się ona na

---

[1]) Cybichowski „Międzynarodowe Prawo Wojenne" (1914 r.) 83, 84 oraz „Prawo Międzynarodowe" (1928 r.) 355 — 256.

odpowiedzialności cywilnej ani karnej, lecz jest to sui generis odpowiedzialność wojenna, stanowiąca pośredni rodzaj pomiędzy dwoma, wyżej wymienionymi; Cauchy porównuje ją do rzymskich „actiones noxales“ [1]).

Podstawami tej odpowiedzialności są dwie zasady: po pierwsze, konfiskując kontrabandę wojenną, wojujący działa w swej własnej obronie — défense legitime, jak ją nazywa Despagnet[2]), za pomocą której pozbawia swego nieprzyjaciela pewnej ilości środków wojennych; powtóre, w zabraniu kontrabandy mieści się pierwiastek swojego rodzaju sankcji względem neutralnego dostawcy, który zostaje pozbawiony towaru i zysku płynącego dla niego z dokonywanej transakcji handlowej [3]).

W czasach dawnych obok tej kary o charakterze majątkowym wojujący stosowali względem neutralnych również surowsze kary, jak karę na osobie dostawcy, ewentualnie całej załogi okrętu, wtrącając ich do więzienia, a nawet, karząc śmiercią. Z biegiem czasu powyższe formy kary odpadły i dzisiaj pozostała ona w formie sankcji o charakterze wyłącznie majątkowym. W wypadkach transportów zakazanych, np. przewozu wojskowych, dyplomatów lub urzędników nieprzyjaciela, osoby te, jako należące do siły zbrojnej lub aparatu rządowego wroga, podlegają internowaniu, lecz jest to tylko środek zapobiegawczy ze strony wojującego, obojętny zupełnie dla neutralnego przewoźnika, dla którego sankcją jest tylko zabranie okrętu, ewentualnie razem z resztą jego ładunku.

Konfiskata jest oddawna przyjętą i najszerzej w praktyce stosowaną formą sankcyj przeciwko kontrabandzie wojennej. Jednym z najdawniejszych traktatów, próbujących zastąpić konfiskatę innym środkiem, jest traktat Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej z Prusami z 1785 r., poddający kontrabandę wojenną sekwestrowi na czas wojny i nakazujący zwrócić ją po wojnie właścicielowi. Zwolennikiem zastąpienia konfiskaty kontrabandy wojennej czasowym sekwestrem jest w nauce Despagnet[4]).

Zamiast konfiskaty praktyka angielska stosuje szeroko prawo odkupu lub pierwokupu, według którego wojujący zabiera na własność towar, stanowiący kontrabandę, lecz właścicielowi jego zwraca wartość towaru oraz pewne odszkodowanie w stosunku 10% do zasadniczej wartości; prawo to stosują przepisy angielskie tylko do kontrabandy warunkowej, kontrabanda bezwarunkowa podlega konfiskacie. O ile prawo sekwestru jest

---

[1]) Cauchy, op. cit., II 205, 206.
[2]) Despagnet, op. cit. 2273 p. 715.
[3]) Według Strupp'a, przynależni państwa neutralnego, popełniając akt zabronionej im pomocy wojującemu, tracą wobec drugiego wojującego swoje przywileje przynależnych neutralnych — por. K. Strupp, op. cit. II 599.
[4]) Despagnet, op. cit., 1237 p. 715.

częstokroć środkiem niepraktycznym ze względu na utratę wartości towarów lub jej części, jeśli są one przez dłuższy czas przechowywane w składach, to prawo odkupu wydaje się nam sankcją słuszną i trafną w pomyśle w stosunku do kontrabandy warunkowej.

Co do rozciągłości sankcji przeciwko kontrabandzie wojennej istnieją dwa systemy: kontynentalny i anglo-amerykańsko-japoński; według pierwszego — konfiskuje się tylko samą kontrabandę wojenną, zaś okręt i resztę jego ładunku skonfiskować można w zależności od stosunku, w jakim kontrabanda pozostaje do całości ładunku (według pojemności, wagi lub wartości); według drugiego — zabiera się samą kontrabandę lub razem z okrętem i resztą ładunku w zależności od tego, czy okręt i reszta ładunku stanowią własność tej samej osoby, która jest właścicielem kontrabandy[1]).

Teorja, rozciągająca sankcję stosowaną przeciwko kontrabandzie wojennej na całość ładunku, a nawet i okręt, wychodzi z pewnego fikcyjnego założenia, że charakter kontrabandy udziela się niejako otaczającym ją towarom i dlatego pogląd ten nazywa się „teorją zarażenia“ (theory of infection, système de l'infection hostile).

Stosowanie tej teorji nie wydaje się być słusznem; sankcja przeciwko kontrabandzie wojennej winna być wprost proporcjonalna do jej faktu; czem większy jest transport towarów zabronionych, tem strata, poniesiona przez neutralnego w razie ich zabrania, winna być większa; tymczasem, stojąc na gruncie teorji zarażenia, otrzymujemy sankcję odwrotnie proporcjonalną do faktu kontrabandy (rzecz prosta w wypadku, gdy na okręcie jest zarówno kontrabanda, jak towary wolne), odpowiedzialność bowiem dostawcy będzie dla niego najuciążliwszą, gdy z powodu obecności na jego okręcie nieznacznej ilości kontrabandy straci on cały ładunek, a w tej liczbie i jego większość, składającą się z towarów, w handlu międzynarodowym bynajmniej niezakazanych; sytuacja staje się wówczas paradoksalną, gdyż właściciel okrętu karany jest tem więcej, im mniej zawinił wobec wojującego i tem mniej, im zawinił wobec niego więcej.

W nauce kontynentalnej większość autorów wypowiada pogląd, że sankcja, stosowana względem kontrabandy wojennej, winna być ściśle ograniczona do tych tylko towarów, które kontrabandę stanowią; takiego zdania są Calvo[2]), Despagnet[3]), Liszt[4]), Kleen[5]) i wielu innych.

---

[1]) Strupp, op. cit., II 611.
[2]) Calvo, op. cit., 50—53, §§ 2496—2498.
[3]) Despagnet, op. cit., 1273, 1274, 1292.
[4]) Liszt, op. cit., 337.
[5]) Kleen, op. cit., 206 i nast.

Według praktyki i nauki anglo-amerykańskiej sankcję przeciwko kontrabandzie wojennej można rozszerzyć na okręt i resztę ładunku, gdy te należą do właściciela kontrabandy wojennej, a oprócz tego, gdy właściciel lub kapitan ukrył przynależność państwową okrętu, cel podróży, przeznaczenie towaru, gdy papiery okrętowe są sfałszowane oraz, gdy przewożący stale trudni się przewozem kontrabandy wojennej [1]); jest to zaostrzenie sankcji zwykłej, stosowane w wypadkach skonstatowania różnych form podstępu ze strony przewoźnika. We Francji konfiskowano dawniej kontrabandę (przed konferencją w Londynie 1909 r.) razem z okrętem i resztą ładunku, gdy przewyższała ona $^3/_4$ całego ładunku; we wszystkich innych wypadkach konfiskata ograniczała się zawsze do samej tylko kontrabandy.

Prusy i Danja zezwalają na konfiskatę okrętu, gdy kontrabanda stanowi całość jego ładunku. Praktyka włoska nie pozwala konfiskować towarów wolnych pod pozorem, że są one pomieszane z zakazanymi, natomiast według włoskiego Kodeksu Marynarki Handlowej, można skonfiskować okręt, gdy jakakolwiek część jego ładunku stanowi kontrabandę wojenną. Austro-Węgry pozwalały na konfiskatę okrętu wówczas tylko, gdy kontrabanda stanowiła większość ładunku. Rosja konfiskowała okręty, gdy całość ładunku była kontrabandą (według regulaminu z 1895 r.). Instytut Prawa Międzynarodowego wypowiadał się także niejednokrotnie za ograniczeniem konfiskaty do samej tylko kontrabandy wojennej; podobną tendencję znajdujemy także w nowszych źródłach prawa obowiązującego na morzu. Deklaracja Londyńska, która poraz pierwszy unormowała powszechnie omawianą kwestję, pozwala w art. 40 na konfiskatę okrętu, gdy kontrabanda stanowi więcej niż połowę całego ładunku według swej wagi, pojemności, wartości lub przewoźnego. Podczas wojny europejskiej 1914 — 1918 Anglja i Francja konfiskowały, zarówno kontrabandę, jak inne towary, należące do jej właściciela według poglądu angielskiego i przepisów londyńskich z 1909 r.; okręty były konfiskowane wtedy, gdy kontrabanda przewyższała połowę całego ładunku według wagi, pojemności, wartości lub przewoźnego, także w myśl przepisów londyńskich. Praktyka angielska była wzorem dla Niemiec, Stanów Zjednoczonych i Włoch.

Portugalja wydała 14 sierpnia 1916 r. dekret, zezwalający konfiskować wszystkie okręty, które „zwykle“ zajmują się dostawą kontrabandy nieprzyjacielowi, bez względu na ilość, w jakiej kontrabanda w danej chwili faktycznie znajduje się na okręcie; przepisy te w wielu wypadkach naśladowała praktyka angielska. [2]).

---

[1]) Westlake, op. cit., 699.
[2]) Fauchille „Traité de droit intern. publ.“ II, 930 i nast.

Konfiskata towarów zabronionych nie powinna dotyczyć tej ich liczby, która niezbędną jest na użytek własny lub dla własnego bezpieczeństwa okrętu, jego załogi i pasażerów, jak np. węgiel, broń, żywność i t. p. Art. 29 Deklaracji Londyńskiej wyłącza z pod zajęcia lekarstwa i urządzenia sanitarne. [1]). Wyłączone są również z pod konfiskaty całe okręty szpitalne (według konwencyj haskich z 1899 r. i 1907 r., rozciągających na wojnę morską reguły konwencji genewskiej z 1864 r. o polepszeniu losu rannych i chorych uczestników wojny). Tak samo nie podlegają zajęciu statki rybackie i drobne statki, zajmujące się stale żeglugą przybrzeżną (tak zwany „petit cabotage"); często jednak trudnem jest rozgraniczenie okrętów tego rodzaju od okrętów zwykłych. [2]).

Podobne stanowisko do szpitalnych, mają neutralne okręty o celach filantropijnych lub humanitarnych i tak samo nie ulegają konfiskacie. [3]).

W czasie ostatniej wielkiej wojny utworzyła się komisja międzynarodowa amerykańsko-hiszpańska, celem której było niesienie pomocy okupowanym terenom Belgji i północno-wschodniej Francji przez zaopatrywanie ludności tych terytorjów w żywność, odzież i inne artykuły pierwszej potrzeby; komisja ta posiadała charakter neutralny; gdy Stany Zjednoczone wzięły udział w wojnie, ich miejsce w komisji zajęła Holandja; siedzibą komisji był Londyn i rozporządzała ona własnymi okrętami, za pomocą których prowadziła swą humanitarną akcję; Niemcy zgodzili się na zaopatrywanie przez nią ludności obszarów

---

[1]) Według art. 30 przepisów londyńskich, jest dopuszczalny jeden tylko wyjątek, kiedy lekarstwa i inne przybory sanitarne mogą być zabrane: gdy wojujący potrzebuje ich sam w danej chwili na własny użytek, a są one przeznaczone dla nieprzyjaciela; wówczas wojujący winien jednak wypłacić wynagrodzenie właścicielom przedmiotów zabranych według rzeczywistej wartości tych przedmiotów.

[2]) Okręt turecki „Marja" pojemności 27 tonn był zajęty i skonfiskowany na początku wojny przez okręty angielskie; właściciel zażądał zwrotu okrętu lub odszkodowania, dowodząc, że okręt zajmował się tylko żeglugą przybrzeżną oraz przybrzeżnym połowem ryb; trybunał morski w Egipcie (Aleksandrja) dnia 17 marca 1915 r. konfiskatę zatwierdził, wychodząc z założenia, że w danym wypadku chodzi o nieprzyjacielski statek handlowy, służący nieprzyjacielskiemu krajowi do regularnego handlu, a bynajmniej nie zajmujący się wyłącznie żeglugą przybrzeżną lub rybołóstwem, jako jedynymi środkami utrzymania jego właściciela (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique", p. 37, 199 — 201).

[3]) Okręt niemiecki „Paktat", wiozący po rozpoczęciu w 1914 r. wojny uchodźców — kobiety i dzieci z blokowanego obszaru, który stanowił bazę operacyjną floty niemieckiej na wodach chińskich, został zatrzymany przez angielski pancernik „Yarmouth" i odprowadzony do Hong-Kong; konfiskata tego okrętu została przez trybunał w Hong-Kong'u zatwierdzona dnia 15 kwietnia 1915 r., ponieważ okręt płynął z Tsing Tan — miejscowości blokowanej i nie był okrętem o przeznaczeniu wyłącznie filantropijnem, a zwykłym okrętem handlowym (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique" p. 43,229,331).

okupowanych i zobowiązali się nieatakować okrętów komisji pod warunkiem, że będą one miały stałą oznakę; pomimo to wiele z tych okrętów zostało zatopionych (np. „Storstad“, „Haelen“, „Tunetania“ i wiele innych) pod pretekstem, że zboczyły z wytkniętej drogi, że nieposiadały przepisanych znaków rozpoznawczych albo wreszcie, że ich zachowanie uprawniało do podejrzewania podstępu [1]).

CZĘŚĆ IV.

# POSTĘPOWANIE.

## ROZDZIAŁ I.

## ZAJĘCIE OKRĘTÓW.

### § 1. Prawo zatrzymania (droit d'arrêt).

Kontrolę żeglugi międzynarodowej na pełnem morzu w celu przeciwdziałania faktom kontrabandy wojennej przeprowadzają wojujący: 1) zatrzymując dany okręt (prawo zatrzymania), 2) sprawdzając stan papierów okrętowych (prawo zwiedzenia) i 3) przeszukując okręt celem wykrycia kontrabandy wojennej lub innego zabronionego transportu (prawo przeszukania). Są to prawa wtórne w stosunku do praw blokady i kontrabandy wojennej, ograniczających w czasie wojny wolność mórz. Prawa te, składające się na całość prawa kontroli żeglugi morskiej, były znane już tak zwanemu „Konsulatowi Morskiemu“ (Consolato del Mare), zbiorowi praw, obowiązujących w średniowieczu na morzu Śródziemnem. Znają je również najstarsze regulaminy morskie francuskie i angielskie, spotykamy je także w niektórych konwencjach międzynarodowych, zawartych w XV wieku [2]). Wszystkie te jednak prawa (zatrzymania, zwiedzenia i przeszukania) zostały ustalone i należycie sprecyzowane dopiero w ciągu dwóch ostatnich wieków w ścisłym związku z pogłębieniem teorji neutralności i związanej z nią teorji kontrabandy wojennej.

Ażeby módz wykonywać prawo kontroli żeglugi neutralnej na pełnem morzu, musi wojujący przedewszystkiem zatrzymać okręt, który chce poddać swej kontroli. W tym celu okręt wojenny zbliża się do okrętu neutralnego na odległość strzału armatniego; odległość ta została ustalona przez przepisy traktatu Pirenejskiego z 7 listopada 1659 r. Po zbliżeniu się na taką odległość, okręt wojenny daje sygnał ślepym wystrzałem armatnim (t. zw. coup de semonce lub coup d'assurance po

[1]) Fauchille, „Traité de droit intern. publ.“, II, 937; por. także raport p. Louis Marin do Izby Deputowanych w kwestji zakupów artykułów spożywczych dla departamentów okupowanych — Journal Officiel, documents parlementaires, Chambre 1919 a.

[2]) Calvo, op. cit., 196, § 2709.

francusku, affirming gun po angielsku); sygnał ten oznacza wezwanie napotkanego okrętu do zatrzymania się; jednocześnie winien wojenny okręt podnieść swoją banderę, nad którą w nocy należy umieścić latarnię dla wyraźnego jej uwidocznienia; okręt wezwany w ten sposób, winien się zatrzymać i również podnieść swoją banderę. Co do wyżej wspomnianej odległości, nie ma ona dzisiaj znaczenia praktycznego wobec wielkiego rozwoju artylerji; gdyby okręty chciały stosować się ściśle do powyższego zwyczaju, musiałyby oddalić się na tak wielką odległość, że wogóle straciłyby się z oczu; odległość, która powinna być zachowana pomiędzy okrętami, nie może być dzisiaj ściśle ustalona i reguluje się ją w miarę potrzeby względami natury praktycznej. Gdy okręt wezwany do zatrzymania się stanie, okręt wojenny wysyła do niego szalupę z jednym ze swych oficerów wraz z kilkoma marynarzami. Jeżeli okręt wezwany wezwania nie usłucha, wzywający może dać za nim strzał ostrym ładunkiem, kierując go w górne reje, gdy i to nie skutkuje, może otworzyć w jego stronę regularny ogień swej artylerji [1]). Za wszelkie uszkodzenia wojujący wówczas nie odpowiada. Za usiłowanie ucieczki prawo angielskie karze konfiskatą okrętu wraz z ładunkiem, prawo francuskie i niemieckie pozwala użyć siły w zatrzymaniu uciekającego okrętu, lecz zabrania konfiskaty jako kary za ucieczkę [2]).

W nauce panuje rozbieżność zdań w przedmiocie prawa zatrzymania okrętów neutralnych. Już Hugo de Groot, Bynkershoek i Vattel uznawali wyraźnie powyższe prawo, słusznie podkreślając, że bez niego wojujący niemogliby wogóle wykonywać kontroli obrotu międzynarodowego [3]).

Z nowożytnych autorów powyższe prawo uznają: Wheaton, de Martens, Lampredi, Azuni, Ortolan, Woolsey, Calvo [4]), Despagnet [5]), Strupp [6]) i wielu innych.

Przeciwnikami jego są: Hautefeuille, Bornemann i Meno-Pöhls [7]); Hautefeuille odmawia prawu zatrzymania charakteru prawa, dopatrując się w niem jedynie aktu wojennego.

Zachodzi jeden wyjątek, kiedy wojujący nie ma prawa zatrzymywać dla kontroli okrętu neutralnego, mianowicie, gdy ostatni jest konwojowany przez rodzimy okręt wojenny, jest to t. zw. prawo konwoju (convoi—konwój). Jeżeli okrętowi neutralnemu towarzyszy okręt wojenny własnej jego flagi, wojujący musi poprzestać na deklaracji ustnej lub na piśmie, wydanej przez kapitana neutralnego okrętu wojennego i stwier-

---

[1]) Makowski, op. cit., 607.
[2]) Despagnet, op. cit., 1307 p. 719.
[3]) Calvo, op. cit., 201, 202, §§ 2715, 2717.
[4]) tamże 195, 196, 205, 206, §§ 2707, 2723, 2724.
[5]) Despagnet, op. cit., 1305, p. 718.
[6]) Strupp, op. cit., II, 616.
[7]) Calvo, op. cit., 204, § 2722.

dzającej, że konwojowany okręt nie wiezie kontrabandy wojennej. Wojujący nie ma prawa sprawdzać faktycznego stanu rzeczy, gdyż byłoby to obrazą dla czci państwa neutralnego, w imieniu którego komendant jego okrętu wojennego daje słowo honoru, że okręt, znajdujący się pod jego konwojem nie zawiera kontrabandy ani innego zabronionego transportu.

W razie wątpliwości, komendant okrętu wojennego państwa wojującego komunikuje o nich komendantowi neutralnego okrętu wojennego, który może (lecz nie ma obowiązku) sam zwiedzić i przeszukać konwojowany okręt, przyczem może dopuścić przedstawiciela wojującego do asystowania przy tych czynnościach; w razie wykrycia kontrabandy, neutralny okręt wojenny wyłącza okręt, na którym kontrabandę ujawniono, z pod swojej ochrony (według art. 62 przepisów londyńskich z 1909 r.); w stosunku do takiego okrętu wojującemu przysługują wszystkie prawa, podobnie jak do okrętu, co do którego dowódca wojennego okrętu neutralnego nie oświadczy, iż takowy konwojuje; wojujący może także żądać od dowódcy wojennego okrętu neutralnego okazania mu upoważnienia właściwej władzy państwa neutralnego na piśmie do konwojowania danego okrętu.

Prawo konwoju mogą sprawować tylko okręty wojenne państwa, pod którego flagą płynie okręt konwojowany, bowiem państwo trzecie nie może gwarantować za obcy okręt i taka gwarancja nie mogłaby zadowolnić wojującego. Na powyżej przytoczonych zasadach opierają się przepisy londyńskie z 1909 r.

Początków prawa konwoju szukać należy w prawach miasta Wisby, położonego na wyspie Gotlandji i w praktyce miast Hanzy w XIII wieku, kiedyto okręty handlowe zbierały się w większej ilości i odbywały podróż pod ochroną ojczystych okrętów wojennych, które chroniły je, zarówno przed wrogiem, jak piratami. W 1653 r. królowa szwedzka Krystyna rozkazała swoim okrętom wojennym sprzeciwiać się siłą wszelkim próbom rewidowania konwojowanych przez nich statków handlowych; było to w czasie wojny anglo-duńskiej, która jednak niebawem zakończyła się i w praktyce jej nie zaszedł żaden wypadek podobny; powyższą zasadę podjęła admiralicja niderlandzka w latach 1656 i 1781[1]).

Przeciwko uznaniu prawa konwoju długi czas opierała się Anglja, popadając z tego powodu często w ostre konflikty z neutralnymi, jak np. z Niderlandami z powodu zaatakowania przez flotę angielską okrętów handlowych, konwojowanych przez niderlandzkiego admirała Bylanda, który oparł się 31.XII-1779 r. przeszukaniu przez Anglików konwojowanych okrętów[2]), lub

[1]) Fauchille, op. cit., II, 1004, § 1664.
[2]) Despagnet, op. cit., 1310.

z Danją w 1800 r. w sprawie fregaty „Freya", siłą zabranej wraz z konwojowanymi przez nią okrętami handlowymi przez angielską eskadrę wojenną[1]).

Anglicy długi czas nie chcieli uznawać prawa konwoju i stanowisko to zmienili dopiero po konferencji morskiej w Londynie w 1909 r.[2]).

Francuzi oddawna uznawali to prawo; podobnie regulaminy rosyjskie z 1869 i 1895 r., rozporządzenie niemieckie z 1909—1914 r., reguły włoskie z 1917 r. oraz przepisy amerykańskie, japońskie i chińskie; identyczne stanowisko zajmuje Instytut Prawa Międzynarodowego w swych projektach międzynarodowego regulaminu w przedmiocie zaborów morskich z 1882 i z 1887 r.[3]); Niemcy i Francja zawarły w ciągu XIX wieku z rozmaitemi państwami cały szereg traktatów w których wyraźnie uznają prawo konwoju[4]).

W nauce z wyjątkiem autorów anglo-amerykańskich, większość uznaje całkowicie prawo konwoju. Niektórzy z autorów rozpatrują wypadek konwojowania neutralnego okrętu handlowego przez wojenny okręt nieprzyjacielski; jest to jednak wypadek teoretyczny; żadnego prawa konwoju tutaj nie będzie, obydwa spotykające się okręty wojenne stoczą przedewszystkiem ze sobą walkę, wynik której będzie decydującym dla losów okrętu neutralnego; ten ostatni, jak słusznie twierdzi Gessner, nie tylko nie może korzystać z przywilejów okrętów konwojowanych, ale, wręcz przeciwnie, jest w szczególniejszy sposób podejrzany w oczach wojującego wobec konwojowania go przez wojenny okręt nieprzyjacielski[5]); morskie instrukcje francuskie z 1912 i 1916 r. oraz amerykańskie z 1917 r. nakazują wszystkie bez wyjątku okręty neutralne, któreby korzystały z konwoju nieprzyjacielskich okrętów wojennych, konfiskować wraz z całym ładunkiem i bez żadnego odszkodowania[6]).

Prawo konwoju posiadało większe znaczenie w wiekach ubiegłych; dzisiaj wobec rozwoju żeglugi, państwa neutralne nie mają dość okrętów wojennych, aby konwojować wszystkie swoje okręty handlowe; z drugiej strony, wszelkie nadużycia wojujących, które były kiedyś przyczyną konwoju, mogą za pomocą telegrafu i radjo-telegrafu bardzo szybko dojść do wiadomości zainteresowanych państw neutralnych, które upomną się o prawa swoich przynależnych[7]).

W wojnie światowej wojujący nie uznawali naogół prawa konwoju. W kwietniu 1918 r. zwróciła się Holandja do Anglji

---

[1]) Despagnet, op. cit. 1310.
[2]) tamże, 1313.
[3]) Fauchille, op. cit., II 2005, 2006, § 1668 — 1668[1].
[4]) Liszt, op. cit., 337.
[5]) Gessner „Le droit des neutres sur mer", 230.
[6]) Fauchille, op. cit.,1006, § 1671.
[7]) Cybichowski „Prawo Międzynarodowe" (1928) 355.

o udzielenie jej zezwolenia na wyprawienie do Indyj Holenderskich pewnej ilości okrętów handlowych pod strażą własnych okrętów wojennych; Anglja początkowo odmówiła swej zgody, dopiero w czerwcu 1918 r. zgodziła się wyłączyć omawiane okręty z pod swojej kontroli pod warunkiem jednak, że Holandja poda władzom angielskiem dokładny spis okrętów, udających się w podróż, że udzieli równie dokładnego spisu przewożonych towarów, że da zapewnienie, iż wśród tych ostatnich niema kontrabandy wojennej i wreszcie, że nie będzie to precedensem na przyszłość [1]); jak przeto widzimy, wojujący zasadniczo odmawiali neutralnym prawa konwoju, zgadzając się na nie w drodze wyjątku i pod warunkami szczególnymi.

## § 2. Prawo zwiedzenia (droit de visite).

Prawo zwiedzenia nie jest aktem wrogim, a tylko aktem obrony uprawnionej i koniecznej ostrożności ze strony wojującego [2]). W celu wykonania kontroli zatrzymanego okrętu neutralnego z okrętu wojennego, który go zatrzymał, udaje się na pokład oficer z kilkoma marynarzami; dowódca okrętu wojennego może także zawezwać kapitana okrętu zatrzymanego lub jednego z upoważnionych przez tego ostatniego oficerów na swój pokład razem z papierami okrętowymi; według przepisów francuskich, rosyjskich, włoskich i japońskich, nie można jednak kapitana okrętu neutralnego zmuszać do udania się wraz z dokumentami na pokład cudzego okrętu wojennego; pozwalają natomiast na to przepisy niemieckie, austrjackie i duńskie. [3])

Gdy zwiedzający przybędzie na pokład okrętu neutralnego, kapitan ostatniego okazuje mu wszystkie papiery okrętowe, do których należą: dowody pochodzenia okrętu i ładunku, dowody osobiste załogi, certyfikat kapitana, listy przewozowe (frachty) na towary znajdujące się na okręcie, konosementy i dziennik okrętowy.

Praktyka angielska i wzorująca się na niej amerykańska wymaga obecności na okręcie wszystkich jego papierów; praktyka kontynentalna pozwala na brak pewnych z nich pod warunkiem, aby pozostałe były w całkowitym porządku [4]),

Zwiedzający przegląda w obecności kapitana okrętu zwiedzanego wszystkie papiery okrętowe; czynności jego mają na celu przedewszystkiem ustalenie przynależności okrętu zwiedzanego (jest to t. zw. po francusku „vérification" lub „enquête du pavillon", po angielsku „right of approach"; od powyższego

[1]) Zob. noty angielskie z 26 kwietnia 1918 r. i z 7 czerwca 1918 r.— Fauchille, op. cit., II, 1009, § 1671[4].
[2]) Despagnet, op. cit. 1292 i nast.
[3]) tamże, 1306.
[4]) Calvo, op. cit. 209, § 2727.

ustalenia zależy traktowanie okrętu jako nieprzyjacielskiego albo jako neutralnego[1]); gdy okaże się, że okręt jest nieprzyjacielski, podlega zabraniu jako prywatna własność nieprzyjaciela na morzu; gdy okaże się, że jest on neutralny, zwiedzający przystępuje do dalszych czynności, które mają na celu ustalić na podstawie papierów okrętowych, czy na okręcie nie znajduje się kontrabanda wojenna lub inny transport zakazany; w tym celu bada zwiedzający charakter i rodzaj ładunku, miejsce przeznaczenia ładunku i okrętu; według praktyki kontynentalnej o charakterze towaru decyduje przynależność państwowa jego właściciela, według anglo-amerykańskiej miejsce jego zamieszkania.

Jeżeli na podstawie przejrzenia papierów okrętowych, zwiedzający dochodzi do wniosku, że okręt niezawiera kontrabandy, wpisuje do dziennika okrętowego, kto dokonał zwiedzenia, kiedy, z jakim rezultatem i opatruje powyższe potwierdzenie swoim podpisem; jeśli po zbadaniu papierów zwiedzający dochodzi do wniosku, że na okręcie znajduje się kontrabanda lub inny transport zabroniony, żąda wydania, a w razie nieuwzględnienia tego żądania przystępuje do następnej czynności kontroli, którą jest przeszukanie okrętu; jeśli obecność kontrabandy nie da się wykazać na podstawie papierów okrętowych, a mimo to zwiedzający ma podejrzenie, że znajduje się ona na okręcie, musi być ono dostatecznie uzasadnione, aby można było przystąpić do przeszukania okrętu[2]). Jeżeliby

---

[1]) Przejście okrętu od flagi państwa wojującego do flagi państwa neutralnego jest dopuszczalne według przepisów francuskich, niemieckich i rosyjskich tylko do czasu rozpoczęcia wojny; według przepisów angielskich, amerykańskich i japońskich, zmiana dozwolona jest także podczas wojny z wyjątkami, gdy dokonana została w porcie blokowanym, z klauzulą powrotu okrętu do poprzedniej przynależności lub gdy wśród papierów okrętowych niema aktu cesji własności okrętu; według przepisów londyńskich z 1909 r., zmiana flagi po rozpoczęciu wojny jest w zasadzie nieważna, chyba, że właściciel okrętu udowodni, iż nie była ona dokonana dla uniknięcia konfiskaty; zamiana, dokonana nawet przed wojną jest nieważna, gdy wojujący udowodni, że dokonano jej celem obejścia jego praw i uniknięcia konfiskaty; jest presumpcja nieważności zmiany flagi, gdy dokonano jej na krócej niż na 60 dni przed rozpoczęciem wojny lub, gdy akt cesji własności okrętu nie znajduje się na okręcie o zmienionej fladze; zmiana flagi dokonana w porcie blokowanym lub z klauzulą powrotu do dawnej flagi jest zawsze nieważna. — Zob. Strupp, op. cit., II, 587, 588.

[2]) Grecki okręt handlowy „Nicolos“ wiozący stare żelaztwo z Patmos do Palermo został w tymże porcie zatrzymany przez Włochów 14 grudnia 1917 r. i skonfiskowany, gdyż zachodziło podejrzenie, iż przed przybyciem do Palermo część ładunku żelaza dostarczył on nieprzyjacielowi; podejrzenie to opierało się na okoliczności, że w papierach okrętowych figurowało 700 tonn żelaza, a okręt przywiózł do Palermo tylko 592 tonny. Konfiskata jednak została przez komisję morską w Rzymie uchylona i okręt zwrócony właścicielowi, gdyż komisja uznała, iż 700 tonn, wykazanych w papierach okrętowych, okręt zatrzymany wogóle nie mógł wziąć na swój pokład bez poważnego narażenia się na niebezpieczeństwo zatonięcia (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence italienne“ p. 64, 234 — 236).

załoga okrętu lub jego kapitan stawiali opór przeciwko zwiedzeniu, okręt wraz z całym ładunkiem ulega konfiskacie, jedynie własność osób trzecich, które nie brały udziału w stawianym oporze, winna być uszanowana (orzecznictwo angielskie — sir William Schott)[1]). Wzorami dla ogólnie przyjętych prawideł, regulujących prawo zwiedzenia, znanego już zbiorowi „Consolato del Mare", jest traktat Pirenejski i traktat włosko-amerykański z 1871 r. Prawo zwiedzenia, podobnie jak prawo zatrzymania, uznają w nauce prawie wszyscy autorzy jak: Grotius, Bynkershoek, Vattel, Cobbet, Galiani, Geffcken, Gesner, Hautefeuille, Häffter, Oppenheim, Ortolan, Perels, Phillimore, Rayneval, Wheaton, Fauchille, Despagnet, Strupp i wielu innych[2]).

Prawo zwiedzenia przysługuje tylko okrętom wojennym wojujących i może mieć miejsce na pełnem morzu lub na wodach terytorjalnych wojujących, tam, gdzie okręt neutralny został przez wojującego spotkany i zatrzymany. Jeżeli zwiedzenie nie mogło się odbyć zaraz po zatrzymaniu z powodu np. burzy lub innych niesprzyjających warunków pogody, z powodu uszkodzenia okrętu wojennego lub innych temu podobnych przyczyn, okręt zatrzymany powinien towarzyszyć okrętowi wojennemu, aż ten ostatni będzie w możności dokonać zwiedzenia.

Podczas wojny włosko-tureckiej Włosi zaczęli w r. 1912 odprowadzać prawie wszystkie zatrzymane okręty do swoich portów i tam dopiero przeprowadzali ich zwiedzenie i przeszukanie; tak było w styczniu 1912 r. z francuskim okrętem „Carthage", odprowadzonym do portu Cagliari; sprawa tego okrętu byta rozpatrywana przez trybunał haski jako arbitra, który uznał postępowanie Włochów za nieprawidłowe; jednakże w dalszym ciągu stosowali oni podobną praktykę w stosunku do okrętów francuskich „Manouba" i „Tavignano"[3]). W wojnie światowej postępowanie takie stało się regułą. Okręty wojenne stron wojujących nie dokonywały czynności kontroli na pełnem morzu, lecz odprowadzały zatrzymane okręty do swoich portów i dopiero tam dokonywały czynności kontroli.

Postępowanie to podyktowane było względami natury praktycznej; nie ulega wątpliwości, że zwiedzenia i przeszukania okrętu daleko łatwiej i dokładniej można dokonać w spokoju, we własnym porcie niż na pełnem morzu, gdzie często przeszkadzają warunki atmosferyczne i stan morza, nie mówiąc już o niebezpieczeństwie zbliżenia się każdej chwili floty nieprzy-

[1]) Calvo, op. cit. 115, § 2737.
[2]) Despagnet, op. cit., 1305 § 718; Strupp, op. cit., II, 616.
[3]) Fauchille „Traité de droit international public", II, 1002 — 1003, § 1662[3].

jacielskiej. W praktyce wojny światowej Anglicy powoływali się na precedensy z secesyjnej wojny amerykańskiej, włosko-tureckiej z 1911 r. i bałkańskiej z 1912 r. Istotnie, podczas wymienionych wojen można było spotkać wypadki odprowadzania zatrzymanych okrętów do portów państw zatrzymujących, należy jednak zaznaczyć, że były to wypadki sporadyczne i regułą powszechnie stosowaną, stały się dopiero w wojnie światowej. Drugim argumentem, którym chętnie posługiwali się Anglicy, były zmienione warunki wojny morskiej wskutek stosowania na szeroką skalę łodzi podwodnych; nie można wymagać dokonywania czynności kontroli żeglugi neutralnej na pełnem morzu, gdzie zarówno kontrolujący, jak kontrolowany narażali się w każdej chwili na zatopienie ze strony niewidzialnych wrogów—łodzi podwodnych. Trybunały morskie uznawały za całkowicie prawidłowe konfiskaty, które były zarządzone po zwiedzeniu i przeszukaniu, dokonanem w porcie wojującego, dokąd zatrzymany okręt neutralny był odprowadzony; dla przykładu można przytoczyć orzeczenia w sprawach okrętów neutralnych: „Zamora", skonfiskowanego przez Anglików w 1916 r., „Federico", skonfiskowanego przez Francuzów w 1915 r. i „Bertha Elizabeth", skonfiskowanego przez Niemców w 1915 r.[1]). Rozporządzenie niemieckie z 1909 — 1914 r. oraz regulamin włoski z 1917 r. wyraźnie uznają prawo odprowadzenia okrętu zatrzymanego do portu państwa wojującego celem dokonania tam zwiedzenia i przeszukania. W Anglji i we Francji postępowanie takie oparte zostało na zwyczaju. W maju 1917 roku zdarzył się na tle nowej praktyki interesujący wypadek; angielski pancernik zatrzymał dwa handlowe okręty holenderskie „Elve" i „Bernisse", które w celu dokonania zwiedzenia i przeszukania prowadził do jednego z portów angielskich, po drodze natknął się na niemiecką łódź podwodną, która storpedowała obydwa statki holenderskie; ich właściciele upomnieli się od Anglików o całkowite odszkodowanie wraz z wynagrodzeniem szkód i strat, wywodząc, że z rozporządzenia pancernika angielskiego okręty ich płynęły w kierunku wybrzeży Anglji i w trakcie tego zostały zatopione; jednakże trybunał angielski odszkodowania nie przyznał, ponieważ statek wojenny miał dostateczne podstawy przypuszczać, że zatrzymane okręty holenderskie wiozły kontrabandę, a prawidłowe i dokładne sprawdzenie tego przypuszczenia mogło się odbyć tylko po odprowadzeniu okrętów do jednego z najbliższych portów angielskich, wobec czego angielski okręt wojenny nie mógł ponosić konsekwencji zatopienia po drodze prowadzonych przez niego okrętów holenderskich.

Projekt regulaminu neutralności na morzu, ułożony przez Amerykański Instytut Prawa Międzynarodowego w 1917 roku

---

[1]) Fauchille, op. cit. II, 563—564.

w art. 9 znosił prawo zwiedzenia; według jego przepisów, władze krajowe miałyby udzielać swoim okrętom wiz, zapewniających, że dany okręt nie wiezie kontrabandy wojennej i wojujący mógłby jedynie sprawdzić powyższą wizę; zwiedzenie byłoby dopuszczalne tylko wówczas, gdy okręt nie byłby wogóle zaopatrzony w wizę.

Kiedy gaśnie prawo zwiedzenia? Większość autorów odpowiada, że po definitywnem zawarciu pokoju, zaś podczas rozejmu prawo to ma trwać nadal, gdyż nie jest ono aktem nieprzyjacielskim, a pewnego rodzaju aktem przygotowawczym. Z przeciwnego założenia wychodził tak zwany Zbiór Oxfordzki z 1913 r. (Manuel d'Oxford 1913) ułożony przez Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Oxfordzie oraz traktat o zawieszeniu broni z 11 listopada 1918 r. w art. 26, który zaliczył prawo zwiedzenia do zabronionych z chwilą rozejmu aktów wojennych; takie samo stanowisko zajął francuski trybunał morski pierwszej instancji w dn. 4 marca 1920 r. w sprawie okrętu „Almanzor", opierając się na art. 2 XIII-ej konwencji haskiej z 1907 r.[1]). Są to jednakże wypadki wyjątkowe, zachodzące tylko wtedy, jeśli sam traktat o rozejmie wyraźnie zabronił wojującym dalszego stosowania prawa kontrolowania żeglugi międzynarodowej.

Zasadniczo przecież, w myśl naszych powyższych wywodów, chwilą wygaśnięcia prawa zwiedzenia powinna być chwila ustania stanu wojny, chyba, że w traktacie o rozejmie wyraźnie uczyniono wyjątek, tak jak w 1918 r., zaliczając prawo zwiedzenia do zabronionych z chwilą zawieszenia broni aktów wojennych.

## § 3. Prawo przeszukania (droit de recherche).

Jeżeli na podstawie zwiedzenia zwiedzający skonstatuje, że na okręcie znajduje się kontrabanda wojenna lub inny transport zabroniony zażąda jej wydania i postąpi z wydaną kontrabandą w myśl przepisów, o których mówimy poniżej.

Jeżeli jednak na podstawie papierów okrętowych obecności kontrabandy nie da się dokładnie stwierdzić, a mimo to zwiedzający ma uzasadnione podejrzenie, że kontrabanda znajduje się na okręcie, przystępuje on do przeszukania tego ostatniego, t. j. do faktycznej rewizji; podejrzenia zwiedzającego muszą być dostatecznie uzasadnione, oparte np. na niedokładności lub brakach w papierach okrętowych, podejrzanem zachowaniu się załogi lub tem podobnych danych. Przeszukanie winno odbywać się w obecności kapitana okrętu neutralnego, który ma obowiązek okazywać przeszukującym niezbędną w ich czynnościach pomoc oraz udzielać im wszelkich wskazówek

[1]) Fauchille op. cit., II, 999 -1000, 1660[1].

i informacyj. Przeszukujący rewiduje wszystkie pomieszczenia okrętu, otwiera skrzynie, paki, kufry, schowki i wszelkie zamknięcia, zważając przytem, aby niczego niepotrzebnie nie uszkodzić przy swoich czynnościach. Celem przeszukania jest porównanie stanu faktycznego okrętu ze stanem formalnym, uwidocznionym w jego papierach. Odnaleziona podczas przeszukania kontrabanda winna być w miarę możności odrazu wyłączona z pośród innych towarów. O rezultatach przeszukania sporządza się protokuł, z wyszczególnieniem, kto dokonał przeszukania, kiedy i gdzie odbyło się ono, jakie towary zabronione zostały odnalezione, w jaki sposób z nimi postąpiono oraz wszelkie inne uwagi przeszukujących i asystujących przy przeszukiwaniu przedstawicieli okrętu neutralnego; protokuł podpisują wszyscy obecni przy przeszukaniu i zabiera go przeszukujący, który jednak na żądanie kapitana okrętu neutralnego powinien pozostawić w jego rękach uwierzytelniony odpis omawianego protokułu.

Prawo przeszukania, będące konsekwencją prawa zatrzymania i zwiedzenia, jest podobnie, jak i tamte powszechnie uznanem w doktrynie prawa wojennego. Tylko Hautefeuille i Rayneval odmawiają wojującym tego prawa [1]), twierdząc, że powinni oni poprzestać na zwiedzeniu; z podobnem stanowiskiem trudno jest się zgodzić, gdyż wówczas samo zatrzymanie i zwiedzenie staje się bezcelowem, jeśli istniejącej kontrabandy nie można unieszkodliwić; słusznie utrzymuje Despagnet, iż bez prawa zatrzymania, zwiedzenia i przeszukania, cała kontrola wojujących nad żeglugą międzynarodową byłaby niemożliwa [2]).

Czy okręt neutralny ma prawo sprzeciwić się zatrzymaniu, zwiedzeniu i przeszukaniu, jeśli akty te uważa za nielegalne? Niewątpliwie prawo to neutralny posiada, bowiem według art. 63 Deklaracji Londyńskiej, okręt podlega razem z ładunkiem konfiskacie za sprzeciwienie się siłą legalnemu zatrzymaniu, zwiedzeniu i przeszukaniu. A contrario, można czynnościom tym sprzeciwić się, jeśli one same są bezprawnemi. Rzecz jasna, że o legalności zarządzeń kontrolującego decyduje sam neutralny, od którego ostatecznie zależy poddać się tem zarządzeniom lub nie; rzecz również jasna, że kapitan okrętu neutralnego, sprzeciwiając się zarządzeniom wojującego, czyni to na własną odpowiedzialność i ponosi ryzyko zastosowania do niego przez wojującego tych środków, które z kolei rzeczy ostatniemu wydadzą się słusznymi i właściwymi w danym wypadku; są to wszystko kwestje faktów, o których na miejscu rozstrzygają same zainteresowane strony; kwestję legalności dokonanych czynności i płynących stąd

---

[1]) Fauchille op. cit. II, 1000 i nast.
[2]) Despagnet, op. cit., 1305, p. 718.

konsekwencyj prawnych rozstrzyga dopiero morski trybunał, rozpatrujący te czynności i zatwierdzający je w razie ich legalności, a uchylający w razie ich niezgodności z przepisami prawa.

W wojnie światowej państwa Entente'y oraz Stany Zjednoczone uzbrajały swoje okręty handlowe w celu samoobrony; Niemcy w regulaminach swoich w odpowiedzi na to nakazywały komendantom swoich okrętów wojennych siłą łamać wszelki opór, stawiany przez uzbrojone okręty handlowe, a ich załogę traktować jako jeńców wojennych; później zaostrzyły jeszcze te instrukcje, nakazując atakować wszystkie okręty uzbrojone. Co należy rozumieć pod nazwą okrętu handlowego, nie jest w teorji i praktyce ustalonem; według definicji niemieckiej, okrętem handlowym jest każdy okręt, który nie należy do państwa; według definicji anglo-francuskiej, okrętem handlowym jest ten okręt, który ma cel handlowy, nie wchodzą więc naprzykład do tej kategorji jachty lub okręty pasażerskie.[1]).

## § 4. Traktowanie kontrabandy wojennej, okrętu i reszty ładunku.

Po dokonaniu przeszukania okrętu i po odnalezieniu kontrabandy wojennej, wojujący ma następujące obowiązki: 1) uporządkować i wydzielić potrzebne do rozprawy przed trybunałem morskim papiery okrętowe i opieczętować je w obecności kapitana okrętu neutralnego, 2) opieczętować wydzielone towary, stanowiące kontrabandę, 3) spisać inwentarz okrętu z wyszczególnieniem, jakie towary zostały zajęte, jakie pozostały i co uczyniono z towarami zajętymi, 4) spisać przedmioty, stanowiące prywatną własność kapitana, załogi i pasażerów okrętu neutralnego, 5) przeprowadzić tak zwany proces ustny zajęcia („procès verbal"), 6) zabrać skonfiskowane towary na pokład okrętu wojennego, albo, jeśli konfiskuje się cały okręt neutralny, odprowadzić go do najbliższego własnego portu i pozostawić tam aż do czasu rozpoznania sprawy przez właściwy trybunał morski. Zachodzi pytanie, co należy przedsięwziąć, gdy port wojującego jest zbyt oddalony od miejsca zajęcia okrętu, ażeby ostatni mógł być do niego bez szkody dla wojującego odprowadzony; często zdarza się, że okręt wojenny nie może oddalić się od danego miejsca, bowiem utrzymuje tam wraz z innemi jednostkami morskiemi swej floty blokadę, jest w toku działań wojennych, lub wreszcie mógłby narazić się sam na niebezpieczeństwo spotkania po drodze eskadry nieprzyjacielskiej.

Dlatego państwa, które nie mają dość dużo portów we wszystkich częściach świata, stosują zasadę, że okręt zajęty wolno w podobnym wypadku zatopić pod warunkiem zabrania jego załogi i pasażerów na pokład okrętu wojennego. Praktykę

[1]) Strupp, op. cit., II, 565—567.

powyższą stosują Niemcy, Francja, Rosja. Italja, Stany Zjednoczone, Japonja i Chiny, jak również większość mniejszych państw morskich. Przeciwniczką tej praktyki jest Anglja. Według praktyki angielskiej w każdym razie skonfiskowania okrętu neutralnego należy go odprowadzić do portu państwa, które dokonało konfiskaty, jeśli zaś nie można tego z jakichkolwiek względów uskutecznić, należy okręt puścić wolno.

Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa osobistego załodze i pasażerom okrętów, które wojujący niszczy, uznany jest wyraźnie w konwencji waszyngtońskiej z 6 lutego 1922 r., zawartej pomiędzy Stanami Zjednoczonymi, Anglją, Francją, Italją i Japonją; obowiązek powyższy mają wszystkie okrety wojenne, nie wyłączając łodzi podwodnych; jeśli okręt wojenny nie jest w możności zapewnić bezpieczeństwa załodze i pasażerom okrętu, który podlega zniszczeniu, winien okręt ten puścić wolno. Zasady te przyjmuje także londyńska konwencja morska z 22 kwietnia 1930 r.[1]).

Jeżeli cały okręt nie podlega konfiskacie, a tylko część jego ładunku, wojujący winien część tę zabrać na swój okręt, zaznaczając o tem w papierach okrętowych neutralnego; kapitan okrętu neutralnego powinien na żądanie komendanta okrętu wojennego, który dokonał przeszukania, dać poświadczone odpisy wszystkich tych papierów okrętowych, które zdaniem wojującego mogą mieć znaczenie w procesie przed trybunałem morskim. W wypadku gdy wojujący niszczy okręt neutralny, winien on zabrać na pokład swojego okrętu nietylko załogę i pasażerów, ale wszystkie jego papiery, potrzebne w przyszłym procesie przed trybunałem morskim, jak również w miarę możności osobistą własność pasażerów i załogi. Wojujący może zniszczyć, wydaną mu część ładunku, stanowiącą kontrabandę wojenną i podlegającą konfiskacie, gdy zachodzą warunki, usprawiedliwiające zniszczenie całego okrętu. Kwestja dopuszczalności zniszczenia skonfiskowanych okrętów jest trudna do rozwiązania; na stanowisko, zajmowane wobec niej przez poszczególne państwa wpływa ich własny interes, będący z kolei rzeczy wynikiem geograficznego ich położenia, liczebności floty wojennej i portów kolonjalnych. Anglja np. ma na całym świecie liczne porty i dlatego też energicznie broni stanowiska, że każdy okręt skonfiskowany winien być odprowadzony do portu państwa zajmującego; przeciwnie inne państwa o charakterze bardziej kontynentalnym, nie posiadające tylu portów i tak licznej floty, dążą do utrzymania zasady, pozwalającej ich okrętom wojennym zniszczyć okręt zatrzymany, jeśli za tem przemawiają ważne względy praktyczne.

Omawiana kwestja była żywo dyskutowana na drugiej konferencji haskiej w 1907 r. Wówczas Anglja i Stany Zjedno-

---

[1]) K. Strupp, op. cit. II, 581, 582.

czone opowiedziały się za stanowczem zabronieniem niszczenia skonfiskowanych okrętów. Wobec oporu innych państw, konferencja nie doszła do pozytywnych rezultatów w powyższej materji.

Dopiero konferencja londyńska w 1908—1909 r. zajęła się szczegółowem uregulowaniem omawianej sprawy. Zasadą przepisów londyńskich jest obowiązek wojujących odprowadzania skonfiskowanych okrętów do jednego z portów własnych. O tym obowiązku mówi art. 48 Deklaracji. Jednakże dalsze przepisy dopuszczają wyjątki od powyższej zasady.

Mianowicie, gdy okręt zajęty może być odprowadzony do portu państwa wojującego jedynie z narażeniem jego okrętu na niebezpieczeństwo lub z przeszkodzeniem jego aktualnem operacjom wojennem. Wówczas według art. 49 Deklaracji wolno okręt skonfiskowany zniszczyć; wojujący według art. 50 Deklaracji ma jednak zawsze obowiązek zabrać przed zniszczeniem okrętu na swój pokład całą załogę i wszystkich jego pasażerów, a także papiery okrętowe.

Jeśli okręt zawiera kontrabandę w ilości, nie powodującej konfiskaty całego okrętu, według przepisów londyńskich, nie może być zniszczony; niewolno zatem zniszczyć okrętu, który wiezie kontrabandę, nie przekraczającą $^1/_2$ całego ładunku; wojujący może jedynie zażądać wydania samej kontrabandy, która podlega zniszczeniu w omówionych powyżej warunkach; dowódca okrętu wojennego zapisuje w swoim dzienniku, jakie przedmioty zabrał; kapitan okrętu zatrzymanego obowiązany jest na żądanie kapitana okrętu wojennego udzielić mu poświadczonych odpisów papierów okrętowych, odnoszących się do zniszczonych towarów. Jeżeli zatrzymany okręt nie chce wydać kontrabandy, nieskutkującej wobec jej stosunku do całości ładunku, konfiskaty całego okrętu, wojujący może zabrać ją siłą, a w razie niemożności takiego postąpienia, winien zatrzymany okręt puścić wolno.

W dawniejszych czasach wojujący stosowali często wobec okrętów neutralnych, wiozących kontrabandę, tak zwany okup (la rançon, the ranson, Brandschatz); prawo okupu polegało na tem, że wojujący wypuszczał zatrzymany okręt po otrzymaniu od jego kapitana t. zw. „listu okupowego"; był on sporządzany w dwóch egzemplarzach, pierwszy otrzymywał kapitan okrętu wojennego jako dowód, że kapitan okrętu neutralnego zobowiązał się zapłacić pewną sumę pieniężną, drugi egzemplarz pozostawał w rękach kapitana okrętu neutralnego i służył mu jako list glejtowy w dalszej podróży[1]). Prawo okupu było stosowane najczęściej przez korsarzy i zanikło razem ze zniesieniem korsarstwa.

---

[1]) J. Makowski, op. cit., 617—618.

W praktyce wojennej prawo zniszczenia zajętych okrętów bywa często stosowane; często np. stosowali je w wojnie rosyjsko-japońskiej 1904—1905 r. Rosjanie do różnych okrętów neutralnych, podlegających ze względu na przewóz kontrabandy wojennej konfiskacie, a których to okrętów nie mogli odprowadzić do Władywostoku; powstawały stąd liczne zatargi z państwami neutralnemi, jak z Anglją, Stanami Zjednoczonemi, Niemcami i Danją, które energicznie protestowały przeciwko niszczeniu ich okrętów[1]); należy przyznać, że Rosjanie we wszystkich wypadkach zatopienia zatrzymanych okrętów, zabezpieczali pasażerów i załogę, zabierając ich na pokład swoich okrętów wojennych[2]).

Niestety, nie można tego powiedzieć o praktyce wojny światowej. O ile Francja i Anglja rzadko uciekały się do niszczenia zajętych okrętów, Państwa Centralne czyniły to bardzo często, używając w tym celu bądź okrętów wojennych (wypadki z okrętami „Frye" i „Marja"), bądź łodzi podwodnych. Ten ostatni środek walki, nieznany dotychczasowej praktyce wojennej, upowszechnił się w drugiej połowie wojny światowej z początkiem r. 1917, wyrządzając międzynarodowemu obrotowi morskiemu ogromne szkody i powodując liczne ofiary w ludziach; w ten sposób zostało zatopione całe mnóstwo neutralnych okrętów handlowych, pasażerskich i nawet rybackich[3]).

---

[1]) Sprawy okrętów „Thea", „Hipsang", „Ikona", „St. Kilda", „Knigt-Commander" i innych; najgłośniejszą była sprawa ostatniego z wymienionych okrętów; był to okręt angielski, wiozący z New-Yorku do Jokohamy i Kobe maszyny oraz tabor kolejowy; 24 lipca 1904 r. napotkał on w pobliżu półwyspu Idzu eskadrę rosyjską i po sprawdzeniu przez jej dowódcę, że więcej niż połowa ładunku stanowi kontrabandę wojenną, został zatopiony przyczem załodze dali Rosjanie 10 minut czasu do przejścia na pokład jednego z ich krążowników; postępowanie swoje dowódca eskadry rosyjskiej usprawiedliwiał bliskością nieprzyjacielskiego portu Jokohamy, brakiem węgla na okręcie zatrzymanym i niemożnością dostarczenia go z krążowników rosyjskich wobec burzliwego stanu morza oraz charakterem wyprawy eskadry, która w interesie własnego bezpieczeństwa, nie miała ani chwili do stracenia; trybunał we Władywostoku i trybunał II instancji w Petersburgu uznał postępowanie komendanta eskadry rosyjskiej za prawidłowe (J. Makowski, op. cit., 614, 615).

[2]) Fauchille, op. cit., II, 1022, § 1691.

[3]) Turecki okręt handlowy „Mahrousseh" został zajęty na morzu Śródziemnem w 1915 r. przez francuski pancernik „Jeanne d'Arc" i zniszczony, ponieważ pancernik francuski był w trakcie operacyj wojennych, które musiały być przerwane, gdyby chciał on odprowadzić okręt turecki do najbliższego portu francuskiego; cała załoga została zabrana na pancernik; trybunał paryski zatwierdził konfiskatę 8 listopada 1915 r., aprobując postąpienie pancernika (Fauchille „Jurisprudence française" p. 48, 147—148).

Prywatny żaglowiec „Leone" został uszkodzony przez Włochów przy bombardowaniu przez ich flotę zatoki Drino na morzu Adrjatyckiem dnia 9 czerwca 1915 r.; właściciel okrętu Hassan-Bekteschi ze Skutari zażądał odszkodowania w wysokości nie mniejszej od 3.000 złotych napoleonów; włoska komisja morska nie wydała żadnego orzeczenia w tej sprawie, zawieszając ją wobec niezłożenia przez dochodzącego swych praw wymaganych

W całym szeregu wypadków niemieckie trybunały zajęły stanowisko, że w wymienionych sprawach zbędnem jest nawet przeprowadzenie jakiegokolwiek postępowania, gdyż okręty były zniszczone w t. zw. Seesperre, instytucji nieznanej dotychczasowej praktyce wojny morskiej, a temsamem nie podlegającej żadnym przepisom międzynarodowego prawa wojennego[1]).

Kwestja słuszności zatapiania okrętów winnych przewozu kontrabandy wojennej, których wojujący nie może odprowadzić do swojego własnego portu, jest bardzo trudną do rozwiązania. Niewątpliwie, jest to bardzo niepożądany sposób reakcji na fakt kontrabandy wojennej.

Niszcząc okręt lub ładunek, nie podlegający razem z kontrabandą konfiskacie, stwarza się zawsze skomplikowane zagadnienia prawne, które powstają później przed trybunałami morskimi, w szczególności, jeśli konfiskata zostaje uchylona; zniszczenie okrętu wraz z jego ładunkiem wyłącza z obiegu pewną ilość dóbr ekonomicznych bez pożytku, zarówno dla neutralnego ich właściciela, jak dla wojującego, który je zniszczył i który osiągnął jeden tylko cel negatywny, iż przedmioty zniszczone niedoszły do rąk jego nieprzyjaciela; jednakże ten sam cel, lecz w formie pozytywnej łatwo osiągnąć, konfiskując zatrzymany towar, który wówczas będzie można obrócić na własny użytek; wreszcie nie można zapominać i o tem, że przy zniszczeniu okrętu zawsze naraża się na wielkie niebezpieczeństwo życie ludzkie, przytem bardzo często giną ludzie, nic wspólnego nie mający z przewożoną kontrabandą wojenną. Dla tych wszystkich względów, zatapianie okrętów, wiozących kontrabandę wo-

---

przez prawo włoskie dokumentów (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence italienne" p. 153. 410—411).

Holenderski okręt rybacki „Gertruida" został zatopiony przez niemiecką łódź podwodną na morzu Północnem 5 lipca 1916 r., załoga została uratowana; właściciel zażądał zwrotu wartości okrętu oraz szkód i strat; trybunał hamburski i apelacyjny berliński żądania te odrzuciły, uznając postępowanie łodzi podwodnej za całkowicie prawidłowe, wobec tego, że działała ona w obronie własnej, będąc w przekonaniu o uzbrojeniu zatopionego okrętu w działo i o jego zamiarze zaatakowania łodzi, gdyż na jej sygnały nie dawał on odpowiedzi (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande" p. 73, 228 - 230).

Norweski okręt „Arena" zatopiony został przez niemiecką łódź podwodną 3 kwietnia 1916 r. na morzu Północnem; między innymi zażądał odszkodowania za znajdujący się na tym okręcie ładunek papieru pewien kupiec norweski, który wysyłał papier do portu angielskiego Hull, trybunał hamburski odszkodowania odmówił, wychodząc z założenia, że w chwili zatopienia okrętu własność papieru przeszła już na nabywcę angielskiego; trybunał apelacyjny uchylił jednak to orzeczenie, uznając za właściciela papieru kupca norweskiego i przyznając mu zwrot wartości zniszczonego papieru, jak również zwrot szkód i strat (Fauchille et de Visscher „Jurisprudence allemande", p. 81, 258—261).

[1]) Zob. sprawy okrętów „Eempland" i „Gaasterland" — J. Makowski op. cit., 592.

jenną, powinno być z reguły zabronione. Na tem stanowisku stoi konwencja waszyngtońska z 6 lutego 1922 r. i londyńska z 22 kwietnia 1930 r., które zabraniają atakować okrętów handlowych, dopuszczając tylko dwa wyjątki: gdy okręt sprzeciwia się zatrzymaniu, zwiedzeniu i przeszukaniu oraz gdy, będąc zajętym przez okręt wojenny, usiłuje uciec.

Przepisów walki z kontrabandą wojenną w powietrzu dotąd brak i można do niej stosować reguły wojny na morzu. Zachodzą jednak pewne odchylenia. Przedewszystkiem, podobnie, jak to weszło w zwyczaj podczas wojny światowej w stosunku do okrętów, zwiedzenie i przeszukanie nie mogą odbywać się na miejscu zatrzymania, w powietrzu, lecz po sprowadzeniu zatrzymanego statku napowietrznego do punktu stałego i pewnego na terytorjum wojującego. Rola samolotów wojennych ogranicza się w ten sposób do towarzyszenia samolotowi neutralnemu w nakazanym kierunku, aby po wylądowaniu na własnem terytorjum przeprowadzić kontrolę. Prawa zniszczenia niepowinni wojujący stosować w awjacji pod żadnym pozorem, bowiem dopiero po wylądowaniu i przeszukaniu aparatu można się przekonać, czy ulega on zajęciu, a wówczas zniszczenie samego aparatu byłoby bezcelowem; ponadto, zniszczenie samolotu w powietrzu powoduje z reguły śmierć załogi i pasażerów.

## ROZDZIAŁ 2.

## PRAWODAWSTWO I SĄDY MORSKIE.

### § 1. Prawodawstwo poszczególnych krajów.

Poczynając od końca XVII wieku państwa morskie wydają na wypadek wojny dekrety, w których wyliczają przedmioty, uznawane przez dany kraj za kontrabandę wojenną, wydają również instrukcje i regulaminy dla swoich morskich sił zbrojnych o zwalczaniu kontrabandy.

Francja pierwsze swoje prawo o kontrabandzie wojennej wydała w 1681 r. w formie rozporządzenia królewskiego („Ordonnance de la Marine“)[2]). Rozporządzenie to jest podstawą dla wszystkich późniejszych list kontrabandy wojennej oraz instrukcyj morskich. Ważniejsze listy opublikowano podczas wojen w 1854, 1859, 1870 i 1885, wreszcie podczas ostatniej wojny; opierają się one na zasadzie ograniczenia kontrabandy wojennej do przedmiotów o ściśle wojennem przeznaczeniu, do t. zw. przez naukę kontynentalną „kontrabandy we właściwem znaczeniu“. Oprócz list kontrabandy wojennej wydaje Francja instrukcje dla swojej floty wojennej w przedmiocie stosowania

[1]) K. Strupp, op. cit. II 581, 582.
[2]) Cauchy, op. cit. II, 195.



Biblioteka Głó... Nr ewid.____ ...wskiego

w wojnie morskiej przepisów prawa międzynarodowego, takiemi są instrukcje dla floty z dnia 31 marca 1854 r., z 25 lipca 1870 r., z 12 grudnia 1912 r. i z 30 stycznia 1916 r.[1]).

Anglja reguluje prawo, stosowane do kontrabandy wojennej, dekretami królewskimi publikowanymi zwykle na początku każdej wojny; są to tak zwane „orders in council", wydawane zarówno w tych wypadkach, gdy Wielka-Brytanja bierze udział w wojnie, jak również wtedy, kiedy pozostaje neutralną. Dekrety te unikają naogół ścisłych wyliczeń; ważniejsze z nich datują się z lat: 1864, 1894 i 1914[2]). Anglja kieruje się w nich przedewszystkiem interesem własnej polityki, stąd granice, w których zawiera się pojęcie kontrabandy, są tutaj bardzo zmienne i mogą być w miarę potrzeby dowolnie rozszerzane lub zwężane; według praw angielskich za kontrabandę wojenną uważane są wszystkie przedmioty wyłącznie wojennego przeznaczenia, a nadto i te wszystkie, które mogą w jakiejkolwiek formie służyć wojnie, z zastrzeżeniem jednak, iż do ostatniego rodzaju stosuje się prawo odkupu, nie zaś konfiskaty; zbiór praw, opublikowany przez Admiralicję w 1888 r. ujednostajnia praktykę angielską.[3]).

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej opierają się na prawodawstwie angielskiem i wydają podczas wojen rozporządzenia, które regulują każdorazowo normy, stosowane do kontrabandy wojennej. Rozporządzenia takie wyszły np. w 1862 r., 1865 r. i 1898 r. Prawodawstwo amerykańskie przestrzega w nich podziału kontrabandy na bezwarunkową i warunkową. Przepisy o kontrabandzie wojennej weszły do Kodeksu Morskiego z 1900 r., który obowiązywał do 1904 r. Podczas wojny 1917—1918 r. wydały Stany Zjednoczone regulamin dla swej floty o prawach wojny na morzu.[4]).

Niemcy wydają rozporządzenia o kontrabandzie wojennej, które ukazały się w 1870 r., 30 września 1903 r. i 3 sierpnia 1914 r.; już pruskie „Allgemaines Landrecht" z 1 czerwca 1794 r. zawierało listy kontrabandy wojennej i przepisy, stosowane przy jej ściganiu; prawo ogólno-niemieckie, wydano w tej dziedzinie

---

[1]) Fauchille, Traité de dr. int. publ." II, 543.

[2]) tamże.

[3]) Wymieniony zbiór, zwany „Mannual of Naval Prize Law", uznaje w art. 82 za kontrabandę bezwzględną przedmioty wyłącznie wojennego użytku oraz takie, które, nie posiadając podobnej wyłączności, mogą jednak oddać wojującym specjalne usługi podczas wojny. Konsekwencją dostawy nieprzyjacielowi takich przedmiotów jest ich konfiskata, jak również konfiskata wszystkich innych towarów, należących do właściciela kontrabandy; w art. 84 jest mowa o towarach, stanowiących kontrabandę warunkową, których liczba jest nieokreślona i może być dowolnie powiększana lub zmniejszana, stosownie do potrzeby, lecz do przedmiotów tych nie stosuje się jako sankcji konfiskaty, a tylko prawo odkupu (zob. John Westlake, op. cit. 689—690 i nast.).

[4]) Fauchille, op. cit. II, 542.

3 maja 1884 r.; przedtem obowiązywał pruski regulamin zaborów morskich z 20 czerwca 1864 r.; dalej został opublikowany regulamin zaborów morskich, znany pod nazwą „Priesengerichtsordnung“ w dniu 15 kwietnia 1911 roku, zmieniony następnie 3 sierpnia 1914 r. i 26 marca 1915 r.[1]). Przepisy niemieckie opierają się na rozróżnianiu dwóch rodzajów kontrabandy: absolutnej i warunkowej.

Italja jest krajem, posiadającym zbiór praw morskich w postaci Kodeksu Marynarki Handlowej z 1877 r.; znajdujemy w nim także przepisy o kontrabandzie wojennej, którą kodeks ogranicza ściśle do przedmiotów wyłącznie wojennego użytku, lub takich, które bez żadnych transformacyj mogą bezpośrednio służyć wojnie (art. 216); włoski minister marynarki opublikował 7 marca 1908 r. „Norme di diritto internationale marittimo in tempo di guerra“; nowe reguły zaborów morskich wydano 25 marca 1917 r.

Rosja posiadała regulamin zaborów morskich, opublikowany w 1869 r., następny regulamin ukazał się 27 marca 1895 r. i na początku wojny europejskiej w 1914 r.; rosyjskie listy kontrabandy wojennej ogłaszane bywały na początku każdej wojny w postaci ukazów cesarskich, jak ukazy z 1877, 1904 i 1914 r. Rozróżniając dwa rodzaje kontrabandy, nie traktowała Rosja w swych prawach zbyt rozszerzająco kontrabandy warunkowej.[3])

Japonja wydała 21 sierpnia 1894 r. bardzo dokładny regulamin, dotyczący postępowania z kontrabandą wojenną i z innymi łupami morskimi; powtórzeniem tego regulaminu była publikacja z 1904 r.; w obydwóch wypadkach ogłoszone były listy kontrabandy wojennej, utrzymane naogół w duchu liberalnym dla handlu neutralnego.[4]).

Austro-Węgry wydały rozporządzenie o łupach morskich 3 i 21 marca 1864 r. oraz 13 maja i 9 lipca 1866 r., opierając się w nich na zasadach I-ej Ligi Neutralności Zbrojnej. Lista kontrabandy, ogłoszona w 1870 r., wzoruje się na prawodawstwie angielskiem.[5]).

Danja posiada w przedmiocie kontrabandy wojennej prawo z 13 lutego 1864 r. i regulamin morski z 16 lutego tegoż roku; opiera się, podobnie, jak i Austrja, na zasadach, ustalonych przez I-szą Ligę Neutralności Zbrojnej. Identycznie ujmuje zagadnienie kontrabandy nowsze prawo duńskie z 1904 r.[6]).

Holandja również opiera się na zasadach powyższych, posiadając prawodawstwo w przedmiocie kontrabandy wojennej bardzo liberalne dla neutralnych.

---

[1]) Fauchille, op. cit. II, 543.
[2]) tamże.
[3]) tamże II, 542.
[4]) tamże II, 543.
[5]) tamże.
[6]) tamże.

Szwecja tak samo opiera się na podobnych zasadach; w tym duchu wydaje listy kontrabandy wojennej w 1854 r., 1870 r. i 1904 r.

Norwegja ściśle naśladuje poprzednią w jej prawodawstwie morskiem.

Hiszpanja wzoruje się na systemie francuskim; posiada rozporządzenia o kontrabandzie wojennej z 1748 r., 1801 r. i 1867 r., regulamin morski z 1864 r., instrukcje dla floty wojennej z 1898 r. oraz listę kontrabandy wojennej z tegoż roku, bardzo liberalną dla neutralnych[1]).

Chiny ogłosiły 30 października 1917 r. swój regulamin morski, w którym zawarte są przepisy, odnoszące się do kontrabandy wojennej[2]).

Instytut Prawa Międzynarodowego na sesjach, odbytych w 1882 r. w Turynie, 1883 r. w Monachjum i 1887 r. w Hajdelbergu zajmował się opracowaniem międzynarodowego regulaminu wojny morskiej, któryby obejmował swymi przepisami także reguły, odnoszące się do konfiskowania kontrabandy wojennej; projekty tego regulaminu były rozsyłane przez Instytut Prawa Międzynarodowego poszczególnym państwom, regulamin jednak nie uzyskał mocy obowiązującej[3]). Na sesji w Wenecji w 1896 r. tenże instytut uchwalił międzynarodowy regulamin w przedmiocie wyłącznie samej kontrabandy wojennej. Przepisy tego regulaminu rozpatrywaliśmy powyżej, w części historycznej. Projekt ten również mocy obowiązującej nie otrzymał, jakkolwiek wywarł doniosły wpływ na praktykę wojenną końca XIX i początku XX stulecia.

Podobnie rzecz się ma z tak zwanym zbiorem Oxfordskim (Manuel d'Oxford) ułożonym przez Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Oxfordzie w 1913 r.; opiera się on na zasadach oświadczenia londyńskiego z 1909 r. i zawiera zbiór reguł wojny morskiej, obowiązujących neutralnych oraz wojujących w ich stosunkach wzajemnych.

## § 2. Trybunały morskie.

Należy odróżniać sekwestr (zajęcie) okrętu od jego konfiskaty (zabrania); pierwsze następuje przez zaaresztowanie okrętu na pełnem morzu i umieszczenie na jego pokładzie jednego z oficerów państwa wojującego, który nazywa się „officier de prises" i który obejmuje władzę na zaaresztowanym okręcie. Konfiska okrętu następuje dopiero po rozpoznaniu sprawy przez właściwy trybunał morski. Zachodzi pytanie, który z wymienionych powyżej aktów przenosi tytuł własności okrętu, względnie jego ładunku na państwo wojujące. Zdaniem naszem,

---

[1]) Fauchille, op. cit. II, 543.
[2]) tamże.
[3]) Por. tomy VI, VII i IX Annuaire de l'Institut de Droit International z pow. lat.

prawo własności do nich przechodzi na wojującego dopiero z chwilą orzeczenia trybunału morskiego; zajęcie okrętu lub towaru jest tylko prostem objęciem w posiadanie bez nabycia w stosunku do niego prawa własności; dowodem tego jest, że w razie odbicia (reprise) łupu przed rozpoznaniem sprawy jego ważności przez trybunał morski, własność odbitego okrętu lub towaru nie przechodzi na odbijającego, lecz wraca do właściciela pierwotnego; jeśli natomiast odbicie nastąpi już po orzeczeniu konfiskaty przez sąd morski, stanowi ono nowe zajęcie, nakładając na zajmującego obowiązek przeprowadzenia nowej rozprawy przed własnym trybunałem morskim[1]); że momentem przeniesienia prawa własności w stosunku do łupu jest dopiero chwila orzeczenia trybunału morskiego, dowodzi również ta okoliczność, iż wojującemu aż do tego momentu nie wolno używać na własne cele zajętego okrętu, wolno go jedynie przechowywać w swym porcie, jest więc to sekwestr, lecz jeszcze nie konfiskata, zajęcie, lecz nie zabranie na rzecz własną; praktyka przeciwna, dozwalająca na korzystanie z zajętych okrętów jeszcze przed rozpoznaniem sprawy przez trybunały morskie opiera się na t. zw. „ius angariae", stosowanem przez niektóre państwa kontynentalne, a zwalczanem przez Anglików; nawet i wówczas, gdy wojujący używa zajętego okrętu, ma on obowiązek wynagrodzić dotychczasowego jego właściciela; gdyby prawo własności nabywał on już z chwilą samego zawładnięcia okrętem, obowiązek taki nie istniałby, podobnie, jak nie istnieje po orzeczeniu trybunału morskiego zatwierdzającem konfiskatę; jeżeli używa sie wyrażenia, że trybunał morski „zatwierdza" konfiskatę lub ją „uchyla", jest to jedynie techniczny sposób wyrażenia, nie oznaczający bynajmniej, że kontiskata w znaczeniu przejścia prawa własności skonfiskowanych dóbr istniała już w chwili zajęcia tych dóbr; ściśle mówiąc, konfiskatę zajętych okrętów lub towarów orzeka (a nie zatwierdza) trybunał morski państwa wojującego, którego organ dokonał zajęcia; nie przeszkadza powyższemu, że orzeczenie trybunału morskiego posiada moc wsteczną i w razie skonfiskowania okrętu lub towaru uważa się, że był on skonfiskowany już od chwili jego zajęcia, w razie zwolnienia, uważa się go, jak gdyby nigdy nie był zajęty.

W nauce zdania są podzielone co do tego, którą z czynności wojującego należy uznać za przenoszącą prawo własności zabranych dóbr. Zdaniem naszem, ma słuszność Despagnet[2]), który wypowiada zasadę, że tytuł własności przenosi

---

[1]) Zob. sprawy okrętów „Midsland", „Gelderland" i „Brussels" (Fauchille, op. cit. II, 573).

[2]) Despagnet, op. sit., p. 682, 1156.

orzeczenie trybunału morskiego. Również Strupp podziela całkowicie powyższą opinję [1]).

Jeżeli chodzi o praktykę poszczególnych państw, w tych, w których obowiązuje Kodeks Napoleona, przeważa zdanie, że zajęty okręt staje się własnością zajmującego już w chwili zajęcia stosownie do zasady „possession vaut titre [2]); odwrotnie rzecz się ma w praktyce anglo-amerykańskiej, która za moment jedynie miarodajny w przedmiocie przeniesienia prawa własności uważa wyrok trybunału morskiego; pod wpływem tej praktyki podobne stanowisko zajął Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Oxfordzie w 1913 r.

Jaki trybunał jest właściwy w sprawach konfiskat kontrabandy wojennej? Praktyka odpowiada jednogłośnie, że trybunał morski państwa wojującego, które dokonało zajęcia. W doktrynie natomiast panuje całkowita rozbieżność zdań w tym przedmiocie. Większość autorów kontynentu krytykuje żywo stan rzeczy, wytworzony przez praktykę. Podnoszą oni, że wojujący, będąc sam zainteresowaną stroną, nie może być równocześnie sędzią.

Rozpatrywana kwestja jest bardzo trudna do rozstrzygnięcia. Bez wątpienia, sąd wojującego jest zawsze do pewnego stopnia zainteresowanym w sprawie konfiskaty i, oddając w jego ręce jurysdykcję, łatwo można naruszyć podstawową zasadę każdego procesu — zasadę równości stron. Jeżeli jednak oddać jurysdykcję w ręce neutralnych, powyżej przytoczona zasada, w równej mierze będzie narażona na niebezpieczeństwo, bowiem, jak wojujący zawsze zainteresowanym będzie w utrzymaniu konfiskaty, tak znowu neutralny będzie dążył do jej uchylenia; w obydwóch wypadkach jurysdykcja będzie spoczywała w rękach stron zainteresowanych w procesie.

Pozostało by trzecie wyjście — oddanie jurysdykcji trybunałom międzynarodowym czy też komisjom mieszanem. Niewątpliwie, teoretycznie rzecz biorąc, byłoby to rozwiązanie najsłuszniejszem; jest ono jednak bardzo trudne, jeśli nawet wogóle możliwe do przeprowadzenia w praktyce. Należy bowiem pamiętać, że w dzisiejszem położeniu, żadne instytucje międzynarodowe niemają przymusowej jurysdykcji w stosunku do suwerennych państw, w szczególności podczas wojny. W razie utworzenia podobnego rodzaju sądownictwa, oprócz trudności w przedmiocie składu trybunałów nasunęłyby się pytania, jakie sankcje stosować należy do państw wojujących, które zajęły kontrabandę wojenną, mają takową w swojem posiadaniu, a nie chcą

[1]) K. Strupp za moment przenoszący tytuł własności okrętu lub towaru uznaje orzeczenie trybunału morskiego, które orzeka konfiskatę (confiscation; zajęcie (capture) jest, według niego, prostem objęciem w posiadanie bez uzyskania prawa własności — Strupp, op. cit., II § 59, 618.

[2]) J. Makowski, op. cit. 624.

uznać orzeczenia instytucji międzynarodowej; również nastręczałoby się pytanie w związku z poprzedniem, kto, powyżej wspomniane sankcje, ma wykonywać; nadto w razie dorywczego tworzenia komisyj mieszanych na wypadek każdej wojny, wytwarzałaby się wielka niejednostajność praktyki, przerastająca o wiele dzisiejszą, bądź co bądź ustaloną w każdym kraju.

Zdaniem naszem, w dzisiejszej sytuacji międzynarodowej byłoby najracjonalniejszem wprowadzenie międzynarodowego trybunału morskiego jako instancji drugiej, apelacyjnej, rozpatrującej odwołania od orzeczeń poszczególnych trybunałów krajowych. Po tej linji poszła druga konferencja haska w 1907 r., przyjmując w XIII-ej konwencji z dnia 18 października 1907 r. projekt utworzenia międzynarodowego trybunału łupów morskich; nie ograniczałby on jurysdykcji trybunałów krajowych, a miałby jedynie rozpatrywać odwołania w sprawach, które przeszły przez wszystkie instancje morskie sądów krajowych; projekt opierał się na dwóch zasadach: w celu skrócenia procedury, ograniczał ilość instancyj trybunałów krajowych do dwóch; w celu dania stronom możności odwołania się od orzeczeń trybunałów krajowych do trybunału międzynarodowego, tworzył taki trybunał z siedzibą w Hadze jako instytucję odwoławczą, do którego można apelować w dwóch wypadkach: w pierwszym od ostatecznego, orzeczenia trybunału krajowego w ciągu 120 dni od daty tegoż orzeczenia, w drugim można udać się wprost do powyższego trybunału jako do pierwszej instancji, jeżeli od chwili zajęcia okrętu lub towarów upłynęło dwa lata i trybunał krajowy, właściwy dla rozpatrzenia sprawy, żadnego orzeczenia nie wydał; w tym wypadku stronom przysługiwałoby prawo przedłożenia sprawy międzynarodowemu trybunałowi w ciągu 30 dni przed upływem, powyżej wymienionego, dwuletniego okresu.

Na konferencji londyńskiej w 1908—1909 r. Stany Zjednoczone zaproponowały, aby projektowanemu trybunałowi międzynarodowemu nadać charakter sądu arbitrażowego, jednak konferencja żadnej rezolucji w tym przedmiocie nie powzięła.

Podczas wojny światowej była w Anglji w 1915 r. podjęta przez profesora Uniwersytetu Londyńskiego sir John'a Macdonell'a myśl utworzenia mieszanego trybunału morskiego anglo-amerykańskiego dla rozstrzygania sporów, ktore w związku z wojną na morzu mogą powstawać pomiędzy temi dwoma państwami anglo-saskiemi.

W większości krajów sądownictwo morskie jest dwustopniowe; pierwsza instancja bada legalność formalną i prawidłowość zajęcia, orzekając konfiskatę lub uznając zajęcie za nieważne; druga instancja rozpatruje sprawy naskutek odwołania się stron, zatwierdzając, uchylając lub zmieniając zaskarżone orzeczenie pierwszej instancji.

We Francji za czasów monarchji rozpatrywali sprawy łupów morskich oficerowie admiralicji królewskiej; apelacje można było wnosić przed trybunał paryski, t. zw. „table de marbre", sądzący również przy udziale przedstawicieli admiralicji; wnoszono również apelacje przed parlament [1]), podczas rewolucji utworzono po raz pierwszy specjalne trybunały morskie, zwane „conseils des prises" w Paryżu i we wszystkich większych portach Francji. Od tego czasu powoływano je na czas trwania każdej wojny; dekret z 28 listopada 1861 r. utworzył trybunał stały, który jednak funkcjonował tylko podczas wojny, jak podczas wojny francusko-niemieckiej od 27 października 1870 r. do 26 lutego 1871 r., podczas wojny francusko-chińskiej w 1885 r. i podczas wojny europejskiej 1914—1918 r.; siedzibą jego jest Paryż, skąd w razie zagrożenia stolicy przenosi się do Bordeaux, jak w 1871, 1914 i 1918 r. Składa się on z przewodniczącego i 6 członków, którymi są przedstawiciele ministerjów Sprawiedliwości, Marynarki i Spraw Zagranicznych, a nadto z przedstawiciela Skarbu Republiki. Instancją apelacyjną jest Sekcja Legislatywy, Sprawiedliwości i Spraw Zagranicznych Rady Stanu; składa ona raport z rozprawy prezydentowi Republiki wraz ze swojem orzeczeniem, które prezydent podpisuje i ogłasza w formie swego dekretu [2]). Trybunały morskie są we Francji instytucjami całkowicie administracyjnemi. Na systemie francuskim wzoruje się Hiszpanja.

Przeciwny system panuje w Anglji; angielskie trybunały morskie są instytucjami całkowicie sądowemi. Ustrój sądownictwa morskiego opiera się tutaj na prawach, zawartych w „Naval Prize Act" z 1864 r., „Prize Courts Act" z 1894 r. i „Prize Court Rules" z 1914 r., jak również w wielkiej mierze na prawie zwyczajowem. Trybunałów pierwszej instancji istnieje duża ilość i są one rozmieszczone po całym terytorjum imperjum; należą do nich: Probate and Admiralty Division w Londynie (obejmuje właściwą Wielką-Brytanję), trybunał handlowy na Malcie, trybunał w Hong-Kong, trybunał na Bermudach, trybunał w Singapore, trybunał w Aleksandrji i t. d. Wszystkie trybunały te składają się z jednego sędziego; obie strony, nie wyłączając państwa, reprezentują adwokaci. Drugą instancją, rozpatrującą apelacje, od wyżej opisanych trybunałów jest Komitet Prawny Królewskiej Rady Prywatnej (Tajnej); składa się on z pięciu członków, z których jeden przewodniczy; strony, podobnie jak przed trybunałami pierwszej instancji, reprezentowane są przez adwokatów; orzeczenie swoje przedstawia Komitet w formie swego zdania do podpisu królowi [3]). Trybunały są stałe, lecz funkcjonują tylko podczas wojny. Dzisiejsza organizacja an-

[1]) Calvo, op. cit. 286, 287 § 2857.
[2]) Fauchille, op. cit,, II, 578.
[3]) tamże.

gielskiego sądownictwa morskiego jest bardzo dawna, datuje bowiem od 1740 r.[1]).

Podobnie jak w Anglji, są trybunały morskie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej instytucjami o charakterze czysto sądowym; co więcej, nie spotykamy tutaj oddzielnych trybunałów, lecz sprawy konfiskat morskich rozpatrują oddziały sądów powszechnych[2]).

W Niemczech istnieje większa liczba trybunałów morskich pierwszej instancji. Przedewszystkiem należy wymienić trybunały w Hamburgu, Kilonji i Berlinie. Morskie sądownictwo niemieckie nieposiada charakteru wyłącznie sądowego, jak w Anglji i Stanach Zjednoczonych, ani też niestanowi instytucji o charakterze administracyjnym, jak we Francji i Hiszpanji; stanowi ono rodzaj mieszany sądowo-administracyjny; trybunały morskie, składają się tutaj z sędziów, oficerów marynarki, przedstawicieli towarzystw żeglugi i t. d.[3]).

W pozostałych krajach, jak w Belgji, Danji, Grecji, b. Anstro-Węgrzech, Rosji, Japonji; Chinach i t. d., trybunały morskie są podobnie jak w Niemczech instytucjami o charakterze mieszanym, stanowiąc rozmaite kombinacje czynników sądowych i administracyjnych[4]).

Trzeciem państwem, w którem obok Anglji i Stanów Zjednoczonych, trybunały morskie są instytucjami nawskroś sądowemi, jest Holandja. Posiada ona od dawna specjalny trybunał morski przy admiralicji w Hadze[5]). Widzimy więc z powyższego przeglądu ustroju sądownictwa morskiego w poszczególnych krajach, że każdy kraj poddaje konfiskaty kontrabandy wojennej oraz innych łupów morskich, dokonane przez jego flotę wojenną, rozpoznaniu własnych trybunałów. Zachodzi pytanie, jaki trybunał będzie kompetentny w wypadku, gdy zajęcia i konfiskaty dokonało wspólnie kilka okrętów wojennych różnej przynależności państwowej? Kwestja ta znalazła rozwiązanie podczas wojny europejskiej w konwencji anglo-francuskiej zawartej 9 listopada 1914 r.; według zasad powyższej konwencji, właściwym jest trybunał państwa, którego okręt wojenny dokonał faktycznie zajęcia, w razie zaś dokonania tegoż równocześnie przez kilka okrętów różnych państw, o kompetencji trybunału morskiego rozstrzyga przynależność oficera dowodzącego wspólną akcją[6]). Do konwencji tej przystąpiła Rosja 5 marca 1915 r. oraz Italja 15 stycznia 1917 r. Wyjątki od powyższych reguł dopuszczalne były, według konwencji, za zgodą zainteresowanych państw.

---

[1]) Calvo, op. cit. 286, § 2856.
[2]) tamże 288, 289 § 2862.
[3]) Strupp, op. cit., II, § 59, 617.
[4]) Fauchille, op. cit., II, 579.
[5]) Calvo, op. cit., 288 § 2859.
[6]) Fauchille, op. cit. II, 575.

## § 3. Procedura i jurysprudencja trybunałów morskich.

Gdy okręt z zajętą przez wojującego kontrabandą zostanie odprowadzony do portu państwa zajmującego i tutaj przekazany władzom portowem, następuje część przygotowawcza do procesu przed trybunałem morskim — postępowanie przedwstępne. Niema ono charakteru kontradyktoryjnego i jest rodzajem śledztwa wstępnego. Celem jego jest przygotowanie, sprawdzenie i uporządkowanie materjału dla rozprawy głównej przed trybunałem. Przeprowadza je specjalna komisja, delegowana przez trybunał morski, jeden z jego członków w tym celu delegowany lub wreszcie jeden z funkcjonarjuszów marynarki wojennej. Po ukończeniu tego stadjum sprawa przechodzi przed trybunał morski[1]). Rozprawa przed nim jest całkowicie kontradyktoryjna. Powodem, wszczynającym proces, jest właściciel towarów, uznanych za kontrabandę, pozwanym przedstawiciel rządu. Istnieje domniemanie, że zajęcie dokonane zostało legalnie i prawidłowo; przeciwny stan rzeczy musi być udowodniony przez powoda. Obie strony mają równą możność składania dowodów, wyjaśnień i wszelkich wniosków. Niektóre prawodawstwa dopuszczają wyłącznie dowody z dokumentów okrętowych, większość jednak zezwala na składanie wszelkiego rodzaju dowodów, jak wszelkie dokumenty na piśmie, zeznania świadków, zdania biegłych i t. d. Sprawę wszczyna się z reguły na skutek żądania właściciela zajętych towarów, konsula kraju, do którego właściciel ten należy, lub innej osoby zainteresowanej[2]). Ażeby wszyscy zainteresowani wiedzieli o dokonanych zajęciach na morzu, których niesłuszności mogliby dochodzić przed trybunałami morskimi, władze państwowe ogłaszają o wszystkich, zaborach morskich. W Anglji np. ogłoszenia takie wywieszane są na giełdzie.

Orzeczenie trybunału morskiego następuje po przeprowadzeniu postępowania dowodowego i wysłuchaniu głosów stron. Państwo wojujące przyznaje zwykle część sumy, stanowiącej wartość skonfiskowanych przedmiotów, kapitanowi i załodze okrętu, który dokonał zajęcia, jest to pewien rodzaj premji lub wynagrodzenia za dokonane zajęcie; również pewna część wartości powyższych przedmiotów przelewana bywa na rzecz funduszu pomocy dla inwalidów marynarki wojennej; proporcję podziału ustanawiają poszczególne rozporządzenia krajowe, jak

---

[1]) Makowski nazywa sądy morskie „trybunałami kaperskimi", nie jest to jednak szczęśliwie obrana nazwa, gdyż z jej brzmienia wygląda tak, jakgdyby trybunały morskie były instytucjami mającymi coś wspólnego z korsarstwem (korsarstwo — po niemiecku Kaperei) — Juljan Makowski, op. cit, 620 i nast.

[2]) Według Liszta kontrabanda wojenna jest traktowana jak własność prywatna nieprzyjacielska na okręcie pod flagą nieprzyjacielską—reklamujący musi przed trybunałem morskim przeprowadzić dowód negatywny, ustalający, że zajęty towar nie jest kontrabandą wojenną—F. Liszt, op. cit., 337.

np. dekret francuski z 16 marca 1916 r. lub konwencje międzynarodowe, jak, wspomniana już umowa Anglji z Francją z 9 listopada 1914 r. w przedmiocie podziału zdobyczy morskich, dokonanych wspólnemi siłami.

W tajnej naradzie trybunału morskiego, która następuje po zamknięciu przewodu sądowego i wywodach stron biorą udział członkowie trybunału z wyjątkiem przedstawiciela interesu państwa, jak również rzecznika, poszukującego swych praw właściciela okrętu albo towarów; sentencja orzeczenia zapada większością głosów, a następnie jest ogłaszaną w formie orzeczenia umotywowanego. Obydwie strony mają prawo odwołać się do instancji apelacyjnej; terminy odwołania są różne w poszczególnych krajach i wahają się od 3 dni do 3 miesięcy, licząc od daty ogłoszenia orzeczenia przez pierwszą instancję; wniesienie apelacji nie posiada skutku zawieszającego w stosunku do orzeczenia pierwszej instancji. W drugiej instancji powtarza się na nowo cały przewód sądowy, przyczem trybunał w orzeczeniu swojem bądź zatwierdza w całości orzeczenie pierwszej instancji, bądź całkowicie je uchyla, bądź wreszcie zmienia je częściowo, wydając nowe orzeczenie.

Jakie prawo stosują trybunały morskie? Autorowie anglo-amerykańscy, jak Travers-Twiss, Phillimore, Kent, Wildmann, Wheaton i inni utrzymują, że trybunały te winny stosować prawo krajowe, posiadające charakter prawa międzynarodowego, a nadto zasady, wypływające z precedensów. W Anglji uważa się sądy morskie za instytucje międzynarodowe, wprawdzie nie według ich składu, ale według przedmiotu i prawa, które stosują[1]). Praktyka francuska, przyjęta przez większość państw kontynentalnych, wymaga wyłącznego stosowania zasad prawa międzynarodowego.

Podczas wojny światowej trybunały francuskie orzekały w licznych swych decyzjach, że należy stosować przepisy prawa międzynarodowego lub krajowego w zależności od tego, które z nich są bardziej sprzyjające dla neutralnych.

Często się zdarza, że sprawy o zatwierdzenie konfiskat są rozpoznawane już po ukończeniu wojny, która zmieniła warunki posiadające decydujące znaczenie w sprawie, np. pewien obszar, dokąd towar był dostarczany, lub właściciel, do którego okręt należał, zmienił swoją przynależność państwową, przechodząc z pod panowania jednego kraju do innego[2]).

---

[1]) Sir W. Scott w następujący sposób mówi o trybunałach morskich: „Nie należy zapominać, że są to trybunały międzynarodowe chociaż sądzą w imieniu Króla Wielkiej Brytanji. Są one przeznaczone na użytek, tak naszych obywateli, jak obcych, którzy mogą wymagać stosowania prawa narodów zamiast naszego prawa krajowego, do którego mają zawsze wielką nieufność“ (Calvo, op. cit, 291-292, § 2867).

[2]) W ostatnich latach wojny światowej Chińczycy zajęli austrjacki okręt handlowy „Silesia“, stanowiący własność trjesteńskiego Lloyd'u. Try-

Trybunały morskie krajów wojujących konstytuują się, albo, jeśli są już utworzone, rozpoczynają swoją działalność z chwilą rozpoczęcia wojny. Podobne zjawisko widzieliśmy we wszystkich krajach, biorących udział w wojnie europejskiej 1914—1918 r. z wyjątkiem Belgji, w której specjalny trybunał morski utworzony został dopiero po wojnie 1 września 1919 roku; jednakże dodać należy, że w kraju tym z początku wojny sprawami konfiskat morskich zajmował się jeden z wydziałów trybunału sądownictwa powszechnego w Antwerpji. Kiedy ustaje działalność trybunałów morskich, czy z chwilą zawarcia pokoju, czy też dopiero z chwilą rozpoznania wszystkich konfiskat, dokonanych podczas wojny? Spotykamy trzy różne systemy postępowania. Według pierwszego z nich, najbardziej rozpowszechnionego, trybunały morskie wówczas dopiero kończą swoje urzędowanie, gdy rozpoznały wszystkie konfiskaty, dokonane podczas wojny; system ten ustalił się w XIX wieku i był również stosowany po wojnie europejskiej 1914—1918 r. [1]); powyższa praktyka, jest, zdaniem naszem, słuszna, po ukończeniu wojny nie wolno dokonywać nowych konfiskat, lecz rozstrzygnięcie spraw zaborów już dokonanych jest nie tylko prawem, ale i obowiązkiem państwa, które prowadziło wojnę. Drugi system, uważając orzeczenia trybunałów mor-

---

bunał morski w Szanghaju konfiskatę zatwierdził 21 czerwca 1918 r. i potwierdził ją trybunał drugiej instancji w Pekinie 6 listopada 1918 r. Okręt został przemianowany na „Hwa-Yich" i został przeznaczony dla pewnego towarzystwa handlowego, które podjęło się dostawy różnych towarów dla Czechosłowacji. Gdy okręt ten zawinął w końcu 1919 r. do portu w Trieście, władze włoskie zajęły go i obłożyły sekwestrem, opierając się na tem, że Triest, do którego okręt poprzednio należał, jest obecnie portem włoskim; przeciwko takiemu rozstrzygnięciu sprawy Chiny zaprotestowały i Włosi uznali wkońcu punkt widzenia władz chińskich 11 maja 1920 roku, zwracając zajęty okręt (Fauchille, op. cit. II, 557—558).

Okręty handlowe austrjackie „Salvore", „San-Marco". „San-Giorgio", „Timavo" i „Grado", należące do linji Triest—Istrja, a zatrzymane podczas rozpoczęcia wojny w portach włoskich, zostały zwrócone towarzystwu, do którego należały, na tej zasadzie, że większość akcjonarjuszów tego towarzystwa składała się z Włochów, znanych ze swojego patrjotyzmu — decyzja włoskiej komisji morskiej w Rzymie z dnia 31 lipca 1919 r. (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence italienne" p. 157, 416—420).

Handlowy okręt „Zwir", należący do węgiersko-kroackiego towarzystwa akcyjnego w Fiume, zatrzymano na początku wojny w jednym z portów włoskich; konfiskatę zatwierdzono 28 października 1919 r. ze względu na to, że za decydujący moment uznano narodowość administratorów towarzystwa, prawie zawsze identyczną z narodowością większości akcjonarjuszów, zaś miejsce funkcjonowania towarzystwa i język urzędowy, według orzeczenia komisji, niema znaczenia. (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence italienne" p. 167, 450—453a).

[1]) Traktat o zawieszeniu broni, jako termin, w którym ustaje funkcjonowanie trybunałów morskich, wymieniał datę ratyfikowania preliminaryjnego traktatu pokojowego; na podobnem stanowisku stał traktat grecko-turecki z 1913 r. (data wymiany dokumentów ratyfikacyjnych traktatu pokoju) i traktat brzeski Państw Centralnych z Rosją Sowiecką z 1918 r. (data podpisu traktatu pokoju).

skich za konkluzje aktów wrogich, jakimi są według niego konfiskaty okrętów, nakazuje przerwać postępowanie sądowe z chwilą zawarcia pokoju; okręty i towary zatrzymane winny być z tą chwilą, zwolnione, choćby sprawy ich zaborów nie zostały rozpatrzone przez właściwe trybunały morskie; ten system spotykamy w niektórych traktatach pokojowych, wyrażony expressis verbis np. w traktacie austrjacko-francuskim z 1859 r., prusko-duńskim z 1864 r. i francusko-niemieckim z 1871 r. [1]). Trzeci system, pośredni, zastosowany był przez Włochów do holenderskiego okrętu „Doelvyk", zajętego w 1896 r. podczas wojny Włoch z Abissynją; konfiskaty tego okrętu nie rozpoznano podczas wojny, a już po zawieszeniu broni; Włosi stanęli na stanowisku, że ich władze morskie mają prawo rozstrzygnąć sprawę, lecz tylko teoretycznie, bez wykonania, orzeczonej konfiskaty, co też uskutecznili, zatwierdzając zajęcie, lecz mimo to zwracając okręt jego właścicielom [2]).

W niektórych traktatach pokojowych spotykamy nadto potwierdzenie konfiskat, dokonanych przez kontrahentów podczas wojny.

Jurysprudencja anglo-amerykańska kieruje się zasadami polityki oraz interesów własnego kraju. Dlatego też można tu obserwować bardzo rozciągłe i surowsze niż gdzieindziej stosowanie przepisów o kontrabandzie wojennej [3]). Zato posiada tam bardzo szerokie zastosowanie prawo odkupu lub pierwokupu. Prawo to zaczęli Aglicy stosować od 1793 r. do wszystkich produktów spożywczych, wysyłanych do Francji. Z biegiem czasu prawo pierwokupu rozciągnięto na wszystkie rodzaje towarów, zaliczanych zwykle do kontrabandy warunkowej (res usus ancipitis). Towary takie wojujący zabiera za zwrotem neutralnemu właścicielowi ich wartości oraz pewnej premji, zazwyczaj w stosunku 10 : 100.

Jurysprudencja kontynentalna idzie po innej linji, stosując prawo odkupu w nielicznych tylko i wyjątkowych wypadkach, a normalnie, poddaje zabrane towary konfiskacie. W jurysprudencji

---

[1]) Liszt jest zdania, że traktowanie kontrabandy wojennej ustaje z ustaniem stanu wojny; nowe zabory nie mogą być po ustaniu tego stanu dokonane, lecz sprawy, będące w toku postępowania trybunałów morskich, winny być ukończone i rozstrzygnięte — F. Liszt, op. cit., 337 — 338.

[2]) Fauchille „Traité de droit intern. publ." t. II, 591.

[3]) Grecki okręt handlowy „Anastassios Koroneos", wiozący ładunek towarów, przeznaczonych do Turcji, był podczas wojny 1914 zatrzymany na morzu Śródziemnem przez Anglików. Po odprowadzeniu okrętu na Maltę i wyładowaniu tam towarów okazało się, że towary te były przeładowane na okręt grecki z okrętu niemieckiego i były wysyłane do portów tureckich; towary zostały skonfiskowane i angielski trybunał morski na Malcie 26 kwietnia 1915 r. konfiskatę zatwierdził, wychodząc z założenia, że z chwilą wyładowania towarów nieprzyjacielskich z okrętu nieutralnego, choćby one same przez się nie były kontrabandą, ustaje działanie zasady o kryciu ich przez flagę neutralną i towary takie podlegają konfiskacie (Fauchille et Basdevant „Jurisprudence britannique" p. 47, 238 — 239).

dencji państw kontynentalnych nie spotykamy natomiast tendencji do rozciągłego stosowania przepisów o kontrabandzie. Orzecznictwo trybunałów krajów kontynentalnych utrzymuje naogół ściśle pojęcie kontrabandy wojennej w tych granicach, jakie zakreślają mu, wydane aktualnie przez dane państwa listy. Z drugiej jednak strony same granice tych list są bardzo zmienne; wojujący nie wahają się dodawać na nie nowych artykułów, których dodanie wskazuje ich aktualny interes wojenny, jak to miało miejsce z ryżem w wojnie francusko-chińskiej 1885 r. lub z węglem w wojnie rosyjsko-japońskiej 1904 — 1905 r.

CZĘŚĆ V.

# POJĘCIE KONTRABANDY WOJENNEJ, A LIGA NARODÓW.

## ROZDZIAŁ I.

## POJĘCIE PRAWNE NEUTRALNOŚCI, A KONTRABANDA WOJENNA.

Według określenia profesora Cybichowskiego, przez pojęcie neutralności należy rozumieć niebranie udziału w wojnie[1]). Liszt rozumie pod tą nazwą stosunek prawny, który łączy wojujących z powstrzymującymi się od wojny[2]). Strupp nazywa neutralnością sytuację państwa, które dobrowolnie (volontaire-ment) powstrzymuje się od brania udziału w wojnie, jaka wybucha pomiędzy dwoma lub większą ilością innych państw[3]).

Neutralność, jako stan taktyczny, jest instytucją równie starą jak sama wojna. Jest ona przecież pojęciem stosunkowo nowem jeśli idzie o prawo państw do niebrania udziału w wojnie. Jak już mówiliśmy powyżej, starożytność i średniowiecze nie znały pojęcia prawnego neutralności. Zrodziła je i ukształtowała era nowożytna. Jak już wspominaliśmy w części historycznej, dwie były po temu przyczyny: wzrost obrotu międzynarodowego, spowodowany wielkiemi odkryciami geograficznemi i rozwój suwerenności poszczególnych państw. Pierwsza z tych przyczyn, ekonomiczna, nakazywała państwom strzedz pilnie, aby ogólny, ciągle wzmagający się obrót międzynarodowy, nie był paraliżowany lub chociażby narażany na niedomagania z powodu wojen, prowadzonych przez niektóre tylko z ogółu państw. Druga przyczyna, polityczna, nie pozwalała na żadną ingerencję z zewnątrz do życia suwerennego państwa, pozostawiając wyłącznie w jego ręku całkowitą decyzję takiego, czy innego zachowania się w razie konfliktu państw

[1]) Z. Cybichowski „Prawo Międzynarodowe“ (1928 r.) 347—348.
[2]) F. Liszt, op. cit., § 42, 328.
[3]) K. Strupp, op. cit., II, § 50, 594.

trzecich. Przyczyny te spowodowały, że państwa te uznały z biegiem czasu reguły prawne, normujące wzajemny stosunek wojujących i neutralnych, innemi słowy, państwa uznały, że neutralność stwarza stosunki prawne pomiędzy biorącymi udział w wojnie i tymi którzy udziału takiego nie biorą[1]).

Pojęcie neutralności posiada dwie strony: pozytywną i negatywną; pierwsza polega na całkowicie równem i bezstronnem ustosunkowaniu się neutralnego do obydwóch stron wojujących, druga na powstrzymaniu się od wszelkiego rodzaju współudziału w wojnie, zabrania zatem udziału bądź czynnego, jak bezpośredni udział w walce orężnej, bądź biernego, jak użyczenie własnego terytorjum na przemarsz wojsk, bądź wreszcie pośredniej pomocy wojującym, jak np. werbunek ochotników, uzbrajanie okrętów wojennych, dostawy środków wojennych itd.[2]).

Widzimy przeto, że dostawa kontrabandy wojennej jest jedną z pośrednich form zakazanej neutralnym pomocy wojennej. Jeżeli dostawcą kontrabandy jest samo państwo neutralne lub instytucja, za którą to ostatnie ponosi odpowiedzialność, dopuszcza się ono ciężkiego i bezpośredniego pogwałcenia swego obowiązku, wypływającego z negatywnej strony prawa neutralności. Jeżeli natomiast dostawcami kontrabandy są poszczególni przynależni państwa neutralnego, wojujący nie ma żadnych danych, aby reagować względem państwa neutralnego, ma zaś prawo reakcji względem tych, którzy zawinili w stosunku do niego, to jest względem przynależnych neutralnego. Kleen jest zdania, że państwo neutralne nie tylko ma obowiązek samo powstrzymywać się od dostarczania wojującym kontrabandy wojennej, ale powinno w imię solidarności międzynarodowej zakazać podobnego postępowania swoim przynależnym, a następnie pilnować, aby jego zakazy, zaopatrzone w moc praw krajowych, były przez własnych obywateli szanowane[3]). Przeciwnego zdania są Despagnet[4]), Liszt[5]) i Strupp[6]), według których nie można wymagać od państw neutralnych, aby one same zwalczały kontrbandę, dostarczaną wojującym przez ich przynależnych; podziela to ostatnie zdanie Westlake[7]).

Według zasad konwencji haskiej z 19 października 1907 r. w przedmiocie praw i obowiązków państw neutralnych w wojnie na morzu, państwa te nie mają obowiązku przeszkadzania eksportowi lub tranzytowi do jednego albo do obydwóch wojujących broni, amunicji, przyborów wojennych lub innych towarów, uznawanych przez wojujących za kontrabandę wojenną;

---

[1]) K. Strupp, op. cit. II, 596.
[2]) Z. Cybichowski, op. cit., 279, 280.
[3]) R. Kleen, op. cit., 43, 44.
[4]) F. Despagnet, op. cit., 1206 p. 690.
[5]) F. Liszt, op. cit., 330.
[6]) K. Strupp, op. cit., II, 603, 604.
[7]) J. Westlake, op. cit,, 592.

praktyka państw kontynentalnych idzie po tej samej linji. Państwa neutralne nie zabraniają swoim przynależnym dostarczania wojującym towarów zakazanych, pozostawiając reakcję przeciwko tego rodzaju handlowi samym zainteresowanym, t. j. wojującym. Praktyka angielska jest inna, gdyż tu podczas wojen, w których Anglja jest neutralną „Foreign Enlistment Acts“ zabraniają własnym przynależnym handlu z wojującymi tymi towarami, które są uznane przez drugiego wojującego za kontrabandę[1]).

Pojęcie neutralności pozwala neutralnym handlować z wojującymi, zabrania im tylko niesienia wojującym drogą handlu wyraźnej pomocy w wojnie. Pojęcie kontrabandy wojennej jest pewnego rodzaju wypadkową powyższych dwóch czynników: uprawnienia i zakazu w odniesieniu do neutralnych

Wojujący wobec niechronienia jego praw przez władzę państwa neutralnego w stosunku do przynależnych tegoż państwa, sam nadaje sobie uprawnienie chronienia swoich praw przez eliminowanie z międzynarodowego obrotu handlowego wszystkiego tego, co na polu walki będzie mogło zwrócić się przeciwko niemu. Niema natomiast wojujący prawa przerwać handlu w całości, bowiem słusznie mówi Kleen, że prawo neutralności jest uzgodnione (coordonné), ale nie poddane (subordonné) w stosunku do prawa wojny[2]).

Prawa, odnoszące się do kontrabandy wojennej, należą do kategoryj tych reguł, które normują wzajemne stosunki wojujących z neutralnymi, są one przeto do pomyślenia tylko przy podziale wszystkich państw na wojujące i neutralne; pojęcie neutralności jest fundamentem, na którym opiera się z natury rzeczy pojęcie kontrabandy wojennej; bez istnienia pierwszego, drugie byłoby niemożliwem i zbędnem, bowiem wszelka własność prywatna, nie należąca do przynależnych wojującego albo jego sprzymierzeńców, musiałaby traktowana być jako własność prywatna nieprzyjacielska, podlegająca na morzu prawom łupu bez względu na stanowiący ją przedmiot i cel jego przeznaczenia. Pojęcie kontrabandy wojennej jest tylko tam, gdzie istnieją wojujący i neutralni, utrzymujący ze sobą wzajemne stosunki handlowe w drodze obrotu morskiego.

## ROZDZIAŁ 2.

## LIGA NARODÓW, A POJĘCIE NEUTRALNOŚCI.

Pojęcie prawne neutralności, wytworzone w wiekach nowożytnych, doszło do największego rozkwitu w ubiegłym wieku i w początkach wieku naszego.

Zostało ono zachwiane przez wojnę europejską 1914—1918 r. i przez zmiany, jakie ten kataklizm dziejowy spowodował w swych konsekwencjach na wszystkich polach współżycia narodów.

---

[1]) F. Despagnet, op. cit., 1206 p. 690.
[2]) R. Kleen, op. cit. 49.

Jak mówiliśmy wyżej, jedną z zasadniczych przyczyn powstania pojęcia prawnego neutralności, było wzmożenie i ożywienie międzynarodowego obrotu handlowego, które nastąpiło po odkryciu Ameryki. Państwa dążyły do ugruntowania tego pojęcia, nie chcąc cierpieć ekonomicznie z powodu cudzych wojen. Dalszy rozwój obrotu międzynarodowego pod wpływem wynalazków i ulepszeń technicznych doszedł w ostatnich czasach do potężnych rozmiarów, stając się przytem coraz bardziej skomplikowanym i łącząc wszystkie kraje oraz poszczególne dziedziny ich produkcji w misternej, wzajemnej zależności. Wojna światowa zniszczyła tą skomplikowaną i precyzyjną budowę. Kraje neutralne, jeśli nawet neutralność ich nie została bezpośrednio pogwałcona, cierpiały bardzo z powodu spustoszeń, wyrządzonych przez wojnę w obrocie międzynarodowym, a wielkość tych spustoszeń rosła w miarę, jak wojna zataczała coraz większe kręgi w przestrzeni i czasie.

W wojnach lokalnych, większość państw pozostaje neutralnemi; neutralni ci z powodu swej liczebności z natury rzeczy mają silną wobec wojujących pozycję i ostatni muszą się z nimi liczyć. Przeciwnie jest w wojnie o tak wielkich rozmiarach, jak wojna 1914—1918 r.

Brały w niej udział wszystkie wielkie mocarstwa europejskie i wiele krajów mniejszych, w drugiej połowie rozszerzyła się ona na większość państw całego świata.

Neutralni byli w mniejszości, a nadto z chwilą wzięcia udziału w wojnie przez Stany Zjednoczone, nie było w liczbie neutralnych ani jednego wielkiego mocarstwa, gdyż wszystkie one wojowały. Wojujący zmuszali nielicznych neutralnych do zaniechania wszelkich stosunków ze swymi wrogami, a często nawet wymuszali na nich najrozmaitsze świadczenia na własną korzyść.

Liga Narodów, ten wzniosły i szlachetny pomysł Prezydenta Wilsona, zrodzony wówczas, kiedy jeszcze z licznych frontów wojennych dochodziły ponure grzmoty armat, zmieniła po wojnie pod rozmaitymi względami światowe stosunki międzynarodowe. Pośród wielu innych zmian, widzimy także zmiany w stosunku do interesującego nas pojęcia neutralności.

Liga Narodów jest pomyślana jako związek uniwersalny. Jeśli nie jest nim w czasach dzisiejszych z powodu tego, że nie wszystkie państwa do niej należą, z natury swej dąży ona do powyższego celu; zresztą nawet w dzisiejszym stanie rzeczy, większość państw świata wchodzi w obręb jej organizacji. Celem Ligi Narodów jest pacyfikacja świata oraz regulowanie i organizowanie stosunków międzynarodowych w rozmaitych ich dziedzinach.

Dotychczas każdy z członków społeczności międzynarodowej mógł na wypadek wojny innych państw postąpić tak, jak to uważał za stosowne, o ile oczywiście nie był z którem z po-

śród tych państw związany specjalnymi węzłami, jak przymierzem lub porozumieniem. Mógł on stanąć do walki po tej lub tamtej stronie, mógł powstrzymać się od niej całkowicie, zachowując neutralność.

Liga Narodów na miejsce zasady neutralności wprowadziła zasadę interwencji.

Jeżeli jeden z członków Związku rozpocznie wojnę wbrew zobowiązaniom, które statut na niego nakłada, występuje on przeciwko całemu Związkowi, bowiem członkowie ostatniego przestali być luźnemi państwami, nie związanemi ze sobą żadnymi węzłami wzajemności, a stali się członkami jednej organizacji międzynarodowej.

Sankcje, jakie ta organizacja może zastosować wobec łamiącego jej prawa, są według art. 16 Paktu Ligi trojakie: ekonomiczne, militarne i organizacyjne. Pierwsze polegają na zerwaniu przez członków Ligi wszelkich stosunków handlowych, finansowych i nawet osobistych, jakie łączą powyższe państwa oraz ich przynależnych z państwem, łamiącem prawo związkowe i z jego przynależnymi. Drugie polegają na wypowiedzeniu wojny państwu winnemu i prowadzeniu jej wspólnemi siłami wraz z innymi członkami Ligi. Trzeci rodzaj sankcyj jest dla pojęcia neutralności obojętny, polega on bowiem na wykluczeniu państwa winnego z ram organizacji Ligi; pierwsze dwa rodzaje sankcyj mają w stosunku do zagadnienia neutralności doniosłe i zupełnie nowe znaczenie.

Liga Narodów, ujmując niezorganizowaną dotychczas społeczność międzynarodową w ramy organizacji, dąży z natury rzeczy do tego, aby jej zarządzenia były przez zorganizowanych członków wykonywane. Tendencja uniwersalności Ligi widoczna jest wyraźnie w art. 17 Paktu; rozciąga on reguły Statutu również na nie-członków Związku, którzy będą wezwanymi przez organy związkowe do poddania swych sporów przepisom i urządzeniom Związku.

W razie zastosowania przez Ligę Narodów do państwa, winnego pogwałcenia jej praw, sankcyj ekonomicznych, winien ustać cały obrót międzynarodowy pomiędzy tem państwem, a państwami, które stosują sankcje. Będą one wówczas stosowały względem państwa winnego pewne akty nieprzyjacielskie, składające się wraz z innymi na stan wojny; aktami tymi są blokada oraz bojkot handlowy i finansowy. Ponieważ instytucja bojkotu ekonomicznego, jest instytucją w prawie narodów, zupełnie nową, powstają pytania, jaki stosunek prawny zaistnieje pomiędzy państwami, egzekwującemi, a państwem, wyłamującem się z pod praw Ligi. Z powodu nowości przedmiotu trudno dać dzisiaj na to pytanie odpowiedź. Sądzić należy, że będzie to pewnego rodzaju przymusowa egzekucja zorganizowana i zawierająca w sobie niektóre z tych aktów wrogich, jakie wraz z innymi, składają się na stan wojny.

Jeżeli Liga Narodów oprócz sankcyj ekonomicznych, zarządzi nadto sankcje militarne, stan wojny zaistnieje w całej pełni pomiędzy państwem, przeciwko któremu sankcje są stosowane, a członkami Ligi, którzy takowe winni stosować,

Zachodzi zasadnicze pytanie, czy członkowie Ligi. będąc wezwanymi do takiej lub innej egzekucji względem państwa winnego, muszą, czy tylko mogą do wezwania tego zastosować się. Według tekstu art. 16 Paktu Ligi, zdawałoby się, że jej kompetencja w sprawie stosowania sankcyj jest obowiązkowa w stosunku do poszczególnych państw. Jednak państwa obawiały się wielce narzucenia im decyzyj, które ograniczały by w najwyższym stopniu ich suwerenność i pociągały za sobą ciężkie konsekwencje do wojny włącznie. Dla skonkretyzowania zagadnienia sankcyj, wypływających z art. 16 Paktu, Liga Narodów powołała w grudniu 1920 r. Międzynarodową Komisję Blokady, która opracowała cały szereg rezolucyj w kwestji interpretacji art. 16 Paktu. Rezolucje te, po uzgodnieniu ich w Komisji Rozbrojenia, zostały przyjęte przez Zgromadzenie Ligi Narodów w formie uchwał, a następnie Komisja Prawnicza opracowała na ich podstawie projekty poprawek do art. 16 Paktu. Poprawki te zostały uchwalone przez Zgromadzenie w 1921 r.; wprawdzie nie weszły one w życie wobec nieratyfikowania ich przez wymaganą w przepisach Ligi ilość państw, tem niemniej w dzisiejszem położeniu międzynarodowem, należy je uważać w myśl wyraźnego zalecenia samej Ligi za autentyczne wskazówki, po jakiej linji ma iść interpretacja tekstu art. 16 Paktu. Wyżej omawianych rezolucyj jest 19, zaś opracowanych na ich podstawie poprawek 6 [1]).

Poprawki powyższe zmieniają pierwotną treść art. 16 Paktu w tym duchu, że jednostronne działanie państwa winnego nie może samo przez się stworzyć stanu wojny; że uprawnia ono jedynie innych członków Ligi do uciekania się do działań wojennych lub do oświadczenia, iż są w stanie wojny z państwem, łamiącem Pakt; że zadaniem Rady, względnie Zgromadzenia Ligi Narodów jest wydanie opinji, czy w danym wypadku ma miejsce złamanie Paktu; że wreszcie zbiorową egzekucję wojskową zastąpiono bojkotem gospodarczym.

W świetle, powyżej omówionej interpretacji autentycznej, widzimy, że orzeczenia organów Ligi Narodów w przedmiocie pogwałcenia jej praw oraz sankcyj, które mają być z tego tytułu zastosowane, noszą charakter wyłącznie opinij lub zaleceń Ligi. Nie są one decyzjami lub nakazami, obowiązującymi poszczególne państwa. Inaczej nie może być przy dzisiejszej strukturze prawnej Ligi Narodów, która w stosunku do swych członków, niejest nad-państwem, wyposażonem wobec nich

---

[1]) Por. teksty powyższych rezolucyj — Władysław Grzankowski „Zagadnienie Sankcyj Międzynarodowych Ligi Narodów" (1930 r.), 45—56.

w zwierzchnią władzę i środki przymusowej egzekutywy. Poszczególne państwa, tworząc związek międzynarodowy, zachowały w całości swoją suwerenność, a co za tem idzie wolność ostatecznych decyzyj co do ich zachowania się w razie wybuchu wojny.

## § 3. Pojęcie kontrabandy wojennej w warunkach obecnych.

Jak widzieliśmy powyżej, pojęcie neutralności, aczkolwiek w znacznem stopniu przez Ligę Narodów ograniczone, nie zostało zniesionem od czasu powstania wymienionej organizacji międzynarodowej.

Decyzja prowadzenia wojny pozostała w rękach poszczególnych państw. Co więcej, Liga Narodów nie potępia każdej wojny. W pewnych wypadkach pozostaje ona nadal legalnym środkiem załatwiania konfliktów międzynarodowych. Przedewszystkiem tedy w razie niejednomyślności Rady Ligi, strony zachowują całkowitą swobodę działania z tem jeno zastrzeżeniem, że niewolno im wojować przed upływem trzech miesięcy od daty wydania przez Radę jej zalecenia. Dalej, gdy spór dotyczy sprawy, uznanej przez prawo międzynarodowe za podlegającą wyłącznej kompetencji zainteresowanego państwa, które powyższą okoliczność podniesie, zaś Rada Ligi uzna jego stanowisko za słuszne, strony również odzyskują całkowitą wolność w wyborze środków, za pomocą których mogą spór rozstrzygnąć.

W tych przeto wypadkach wojna pozostaje nadal zupełnie dozwolonym sposobem rozwiązywania konfliktów międzynarodowych, pozostaje ona tą „ultima ratio", którą jedynie zawsze i bezwarunkowo winno poprzedzić rozpatrzenie sporu przez powołane organy Ligi Narodów [1]).

Pozatem w Pakcie Ligi Narodów jest wiele niejasności, nie wyjaśnionych dotychczas przez żadną, urzędowo obowiązującą interpretację. I tak np., jeżeli do jednomyślnej rezolucji Rady jedna ze stron zastosuje się, wojna przeciwko niej jest niedozwolona; nie znajdujemy atoli w przepisach Paktu Ligi żadnej wskazówki, co ma nastąpić, jeśli obie strony nie zastosują się do jednomyślnej rezolucji Rady i chwycą za broń; w wynikłej stąd wojnie pozostałe państwa, członkowie Ligi Narodów mogą i mają prawo nie wziąć udziału, tłumacząc się, że żaden wyraźny przepis Paktu nie zobowiązuje ich do takiego kroku, a będąc ostatecznymi sędziami swego postępowania, pozostaną neutralnymi.

Tembardziej państwa nienależące do Ligi Narodów, mogą nie zechcieć stosować się do przepisów praw związkowych, powołując się, że takowe ich nie obowiązują; państwa te mogą nie brać udziału w sankcjach, nakazanych przez organy Ligi i

---

[1]) Por. Bronisław Bouffał „Układy w Locarno, a bezpieczeństwo Polski" (1926 r.), 51.

pozostać neutralnemi w konflikcie pomiędzy Ligą Narodów, a państwem, prawa jej łamiącem.

Może wreszcie zajść wypadek, że Rada Ligi pewnym członkom Związku wogóle nie zaleci stosowania jakichkolwiek sankcyj i wówczas ci ostatni pozostaną w konflikcie neutralnymi.

Wobec powyższych rozważań, dochodzimy do konkluzji, że w ramach Ligi Narodów, organizującej społeczność międzynarodową, nie zawsze cała jej organizacja musi brać udział w konflikcie, jaki wyniknąć może w razie pogwałcenia przez dane państwo praw związkowych lub praw innego państwa; łatwo można przewidzieć cały szereg takich wypadków, gdzie w wynikłym konflikcie międzynarodowym będą, jak dotychczas, biorący w nim udział i neutralni, a co za tem idzie pozostanie pojęcie kontrabandy wojennej [1]).

Rada Ligi Narodów na sesji XIII-ej, odbytej w Genewie w 1921 r., utworzyła Międzynarodową Komisję Blokady, w skład której weszli przedstawiciele 8 członków Ligi: Anglji, Francji, Italji, Hiszpanji, Szwecji, Norwegji, Szwajcarji i Kuby. Komisja ta zaproponowała utworzenie stałej listy kontrabandy wojennej, którąby obowiązywała wszystkie państwa, stowarzyszone w Lidze i te, które poddadzą się jej prawom. Byłaby to lista powszechna i niezmienna, obejmująca wszystkie towary, które mają szczególne znaczenie w wojnie, a od czasu do czasu podlegałaby rewizji. Dotychczas lista taka nie została opublikowana. W razie jej ogłoszenia odgrywałaby ona rolę, zarówno w wypadku stosowania przez członków Ligi sankcyj ekonomicznych, jak wojennych. W wypadku pierwszym ustalałaby, jakie towary mają państwa, gotowe do zastosowania sankcyj, wyłączyć z obiegu międzynarodowego z państwem bojkotowanem, uważając jednocześnie dostawę wszystkich tych artykułów państwu bojkotowanemu przez innych pozostających neutralnymi za kontrabandę; w wypadku drugim wymieniona lista spełniałaby jeszcze dokładniej swą rolę, ustalając w sensie międzynarodowym pojęcie kontrabandy wojennej.

Należy jeszcze poświęcić słów kilka znaczeniu, jakie posiadają dla interesujących nas zagadnień, inne poza Paktem Ligi traktaty, gwarantujące bezpieczeństwo międzynarodowe, które zostały zawarte w czasach ostatnich. Dalej niż Pakt Ligi w obowiązkowości stosowania sankcyj międzynarodowych szły dwa projekty traktatów, które nie uzyskały jednak mocy obowiązującej; były to Traktat Wzajemnej Pomocy z 1923 r. i Protokół Genewski z 1924 r.; tendencją ich było nadanie Lidze Narodów charakteru nad-państwa, co w konsekwencji musiałoby znieść

---

[1]) Według K. Strupp'a pojęcie prawne neutralności pozostaje nienaruszone w ramach systemu Ligi Narodów, układów w Locarno i paktu Kellogg'a w tych wypadkach, kiedy wojna jest dozwolona (licite) zgodnie z przepisami, wymienionych traktatów (Strupp, op. cit., II, 595 § 50):

całkowicie prawne pojęcie neutralności poszczególnych jej członków; obydwa projekty pozostały tylko projektami wskutek stanowczego oporu państw, przeciwko próbom ograniczenia albo nawet stopniowego skasowania ich suwerenności.

Układy, zawarte w 1925 r. w Locarno, jako traktaty regjonalne, posiadają charakter wielostronnych przymierzy i nie mają wpływu na rozpatrywany przez nas problem. Przy ich istnieniu wojna jest dopuszczalnym środkiem załatwiania zatargów międzynarodowych, a traktaty powołane regulują ustosunkowanie się państw sygnatarnych do wojny w razie jej wybuchu, w ściśle ograniczonych obszarach kontynentu europejskiego.

Również niema znaczenia w rozpatrywanem zagadnieniu, zawarty w 1928 r. w Paryżu Traktat Przeciwwojenny, znany pod nazwą Paktu Kellogg'a. Jest to jedynie uroczysta deklaracja państw podpisujących, które potępiają stosowanie wojny „jako środka polityki narodowej". Pakt ten pozbawiony jest wszelkich sankcyj materjalnych, posiadając wyłącznie znaczenie moralne i opierając się na opinji publicznej, jako na jedynej sankcji. Pozatem i przy istnienieniu Paktu Kellogg'a wojna pozostaje uprawnionym środkiem państw w razie obrony koniecznej, państwo zaś zwykle w każdym wypadku wojny twierdzi, że prowadzi ją jako wojnę obronną, a nie napastniczą, we wszystkich przeto podobnych wypadkach mogą być w konflikcie międzynarodowym zarówno wojujący jak neutralni, a co za tem idzie zagadnienie kontrabandy wojennej pozostaje w zupełności aktualnem.

## CZĘŚĆ VI.

# ZAKOŃCZENIE.

Jak z powyższych rozważań wynika, pojęcie kontrabandy wojennej jest pojęciem prawnem, lecz z zastrzeżeniem ograniczenia go do kontrabandy we właściwem znaczeniu, to jest do tych tylko przedmiotów, które są przeznaczone wyłącznie do wojny.

Wychodząc przeto z teoretycznego stanowiska, nic więcej poza, wyżej wymienionemi rodzajami przedmiotow, nie będzie kontrabandą wojenną.

W praktyce jednak granice ostatniej są rozszerzane daleko poza te, które jej zakreśle teorja. Dlatego też, ujmując problem kontrabandy tak, jak go ujmuje praktyka wojenna Prawa Narodów, powiemy, że przestaje on być problemem prawnym, a staje się zagadnieniem nawskroś politycznem, uzależnionem ściśle od zmiennych każdorazowo interesów państw wojujących. Ten praktyczny charakter, rozpatrywanego przez nas zagadnienia, uzależniony ściśle od polityki wojujących, występuje w całej pełni w stosunku do przedmiotów dwoistego użytku,

podciąganych pod kategorję kontrabandy względnej lub warunkowej.

Z uwagi na użytek, niema kontrabandy bezwarunkowej, bowiem nawet z przedmiotów o ściśle wojennem przeznaczeniu, można robić użytek najzupełnjej pokojowy.

Powyżej wykazaliśmy, że sprawdzianem, decydującym nie będzie użytek, a przeznaczanie przedmiotów. Jeżeli natomiast chodzi o tak zwane przedmioty dwoistego użytkowania nie można znaleźć dla nich żadnego konkretnego i stałego sprawdzianu, któryby mógł być wskaźnikiem w zaliczaniu pewnych z pośród nich do kontrabandy wojennej. Wszystkie powyższe przedmioty, nie posiadając wyłącznie jednego przeznaczenia, mogą służyć celom tak dobrze pokojowym, jak również wojennym i niema żadnej rzeczy, któraby nie mogła być użytą lub wykorzystaną na wojnie, oddając nieraz wojującym pierwszorzędne i niezastąpione usługi. Co więcej, stopień użyteczności wojennej poszczególnych towarów, stanowiących kontrabandę warunkową, jest uzależniony od zmiennych warunków miejsca, czasu oraz położenia stron wojujących. Artykuł niegdyś zupełnie dla wojny obojętny, z postępem techniki wojennej staje się dla jej prowadzenia niezbędnym i jest wskutek tego uważany przez wojujących za kontrabandę. Towary, mające w pewnych miejscowościach doniosłe dla wojujących znaczenie, w innych są najzupełniej tego znaczenia pozbawione. Ze względu na brak danych towarów, nabywają one specjalnego znaczenia i nasuwają przypuszczenie, że będą przez wojującego użyte na własny jego cel.

Wszystkie te względy są przyczyną zmian, jakie obserwujemy w stanowisku poszczególnych państw w stosunku do zagadnienia kontrabandy warunkowej; często ten sam nawet artykuł uważany jest przez dane państwo, raz za kontrabandę, innym razem za towar, w handlu międzynarodowym dozwolony. Względy powyższe są również przyczyną zmieniania się granic poszczególnych list kontrabandy, na które w ciągu jednej wojny państwo nierzadko dodaje nowe towary, bądźto przenosząc je z jednej listy na drugą, bądźto zaliczając do artykułów zabronionych przedmioty, dotychczas wolne.

Dochodzimy tedy na zasadzie rozważań naszych do konkluzji, że pojęcie kontrabandy wojennej tam tylko może znaleźć zupełne zastosowanie, gdzie międzynarodowa pozycja neutralnych jest dostatecznie po temu silna, ażeby zapewnić swobodę dla ich obrotu z wojującymi w granicach, przez współczesne prawo narodów dozwolonych.

W wypadkach zaś, gdy powyższy stosunek sił odwraca się i wojujący ze względu na liczbę oraz potęgę, mogą narzucić swoją wolęneutralnym,p ojęcie kontrabandy zanika, wojujący bowiem, nie zadawalniając się wyłączeniem pewnej kategorji towarów z obrotu międzynarodowego, przerywają cały obrót ze

swoim nieprzyjacielem. Dlatego też pojęcie kontrabandy wojennej osiągnęło zenit swojego rozkwitu w wieku ubiegłym i na początku obecnego, t.j. w epoce stabilizacji stosunków międzynarodowych i wojen lokalnych; gdy tylko równowaga, utrzymywana w wieku XIX-ym i na początku XX-go, została naruszona przez światowy konflikt 1914—1918 r., pojęcie kontrabandy zatraciło swoją właściwą istotę, obejmując swymi zakazami cały obrót międzynarodowy; podobną zresztą sytuację można było obserwować podczas wojen napoleońskich i podobną będzie ona zawsze podczas wojny, w której bierze udział większość państw społeczności międzynarodowej.

Zagadnienie kontrabandy wojennej, podobnie zresztą jak wszystkie problemy prawne, posiada dwie strony: teoretyczną i praktyczną. Rozpatrywane z pierwszej strony, da się ono zdefinjować, odgraniczyć od innych, podobnych pojęć, scharakteryzować i określić w swych częściach składowych. Z tej strony badając je, odnajdujemy w niem pojęcie prawne. Rozpatrywane z drugiej strony, nie da się ono ująć w żadne formuły i prawidła stałe, stając się narzędziem polityki wojujących. Miejsce, czas i inne najrozmaitsze czynniki, wpływające na zmienność każdej polityki, wpływają także na charakter badanego przez nas pojęcia oraz na zakres i sposób jego zastosowania w praktyce.

Teraz zastanowimy się pokrótce, jakie reformy w dziedzinie przepisów prawnych o kontrabandzie wojennej należałoby i możnaby w dzisiejszym stanie rzeczy przeprowadzić. Zagadnienie tych reform będzie się obracało około 3 ch zasadniczych celów: ujednostajnienia prawodawstwa, dotyczącego kontrabandy wojennej, zapewnienia wymiarowi sprawiedliwości, dokonywanemu przez trybunały morskie, możliwie największej niezależności i bezstronności, oraz reformy postępowania, polegającej, na jego ujednostajnieniu i osiągnięciu maximum szybkości.

Jeżeli chodzi o ujednostajnienie przepisów, dotyczących kontrabandy wojennej, reforma taka posiadałaby nader doniosłe znaczenie; jest ona atoli bardzo trudna, jeżeli wogóle możliwa do zrealizowania. Byłoby rzeczą zasadniczej wagi, gdyby zamiast poszczególnych, bardzo różniących się wzajemnie list krajowych, została przyjęta przez wszystkie państwa jedna lista powszechna względnie kompleks list międzynarodowych, ustalających, jakie towary są kontrabandą wojenną, a jakie nią nie są. Podobne zadanie miały spełniać 3 listy oświadczenia londyńskiego z 1909 r., jak również projektowana w 1921 r. przez Komisję Blokady międzynarodowa lista kontrabandy na użytek Ligi Narodów. Tego rodzaju ujednostajnienie list kontrabandy wojennej byłoby nadzwyczaj pożytecznem, równocześnie jednak jest ono bardzo trudnem do przeprowadzenia ze względów praktycznych i różnic zdań poszczególnych państw. Praktyczna bowiem strona zagadnienia kontrabandy, czyniąca z niego,

jak powyżej mówiliśmy, narzędzie polityki wojennej, nie pozwoliłaby z pewnością państwom wyrzec się możności swobodnego regulowania granic list kontrabandy całkowicie zależnego od ich aktualnych interesów, nie pozwoliłaby zastąpić tych list jedną listą stałą, choćby co jakiś czas poddawaną rewizji z udziałem państw zainteresowanych.

Jeżeli chodzi o trybunały morskie, również od dawna była podnoszona myśl ich umiędzynarodowienia. Zdaniem naszem całkowite umiędzynarodowienie trybunałów morskich nie dałoby się przeprowadzić z przyczyn identycznych, jak umiędzynarodowienie list kontrabandy; być może, że przyczyny te występowałyby tutaj o wiele nawet silniej, niż w wypadku powyższym. Byłoby ono również trudnem ze względu na zakorzenienie się w poszczególnych krajach rozmaitych systemów sądownictwa morskiego, a także ze względu na trudność znalezienia właściwego sposobu tworzenia licznych trybunałów międzynarodowych. Rzeczą natomiast o wiele łatwiejszą do przeprowadzenia w praktyce byłoby częściowe umiędzynarodowienie trybunałów morskich przez utworzenie sądów morskich międzynarodowych jako drugiej instancji, o charakterze apelacyjnym, bądź kasacyjnem, do których zainteresowani mogliby się odwoływać od orzeczeń morskich sądów krajowych. Wyższe trybunały międzynarodowe, jako nieznoszące bynajmniej w całości jurysdykcji morskiej poszczególnych państw, byłyby łatwiej przez nie przyjęte i ze względu na ich mniejszą stosunkowo liczbę mogłyby łatwiej być zorganizowane. Trybunały te, pozostawiając prawodawstwo krajowe, równocześnie wpływałyby dodatnio na uzgodnienie praktyki poszczególnych krajów.

Wreszcie jeszcze jedną, możliwą w stosunkach dzisiejszych reformą, byłoby ujednostajnienie procedury, stosowanej przez poszczególne trybunały morskie. Wpływałoby to bardzo dodatnio na pewność ich orzecznictwa i szybkość postępowania, stanowiąc kardynalną zasadę każdego wymiaru sprawiedliwości.

Powyższe reformy mogą i powinny być przeprowadzone z powodzeniem przez Ligę Narodów i w ramach jej organizacji, stanowiąc jedno z wielu wdzięcznych pól jej działania.

65170



Biblio... Głó... Nr ewid. ... lm. gen. bro...

346/1178
39-

# SPROSTOWANIE.

| Str. | Wiersz | Wydrukowano | Winno być |
|---|---|---|---|
| 29. | 1 od dołu (załączn.) | 1806 | 1896 |
| 42. | 8 „ | konsekwancji | konsekwencji |
| 50. | 11 od góry | 1857 | 1856 |
| 71. | 11 od dołu | zawieść | zawieźć |
| 72. | 8 „ (załączn.) | Bundesarth | Bundesrath |
| 74. | 2 „ | konferencji | konwencji |
| 82. | 1 „ (załączn.) | 355 — 256 | 355 — 356 |
| 93. | 5 od góry | Schott | Scott |
| „ | 15 od dołu | byta | była |
| 117. | 9 „ | hanlować | handlować |
| 126. | 4 od dołu | stanowiąc | stanowiącą |

BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
46629

Drukarnia „PRZEŁOM" — Lublin, ul. Kościuszki 2.