

prof. A. Piip

Diplomitöö
392438

Rahuldus
17/11/938

E. V.
TARTU ÜLISKOOLI
BIBLIOTEKSKONT
7. and. 1938
№ 206
TARTU

Kirjanduse loetelu AB

§ 1 Sõjablokaadi mõiste 1

§ 2 Blokaadi olemus 7

§ 3 Ajaloolist blokaadist 10

§ 4 Blokaadi jurisdiktsioon 24

S Õ J A B L O K A A D

§ 5 Blokaadi õigustajad 35

8000

A. Materjalid selguseks 37

1. Efektivsus 37

2. Streeplatus 40

3. Blokaadi õigustajad 51

B. Formaalne esitus 52

1. Deklaratsioon 53

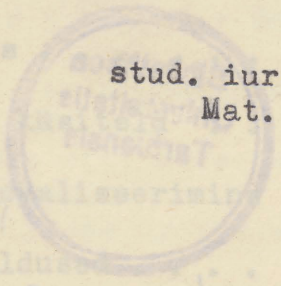
2. Notifikatsioon 57

a) Viimotifikatsioon 58

b) Scriptotifikatsioon 62

§ 6 Blokaadi kestvus 66

§ 7 Blokaadirikkumine 72



stud. iur Egon Wahl
Mat. Nr. 12594

Tegevus and 21. X 38. õigustajad

S I S U K O R D

Kirjanduse loetelu	II
§ 1 Sõjablokaadi mõiste	1
§ 2 Blokaadi olu	7
§ 3 Ajaloolist blokaadist	10
§ 4 Blokaadi juriidiline olemus	24
§ 5 Blokaadi õigustoimivus	35
A. Materjaalsed eeldused	37
1. Efektiivsus	37
2. Erapooletu käsitletu	44
3. Blokaadi lokaliseerimine	51
B. Formaalsed eeldused	52
1. Deklaratsioon	53
2. Notifikatsioon	57
a) Üldnotifikatsioon	58
b) Erinotifikatsioon	62
§ 6 Blokaadi kestvus	66
§ 7 Blokaadirikkumine	72
§ 8 Blokaadi õigustagajärjed	84

- K u h z, J.L.: Kriegrecht und Neutralitätsrecht. Wien 1935:
cit. Kunz
- K i r j a n d u s e l o e t e l u
- L i e z t, F.von: Das Völkerrecht. 11. trükk. Berlin 1918.: cit. Liezt
- F a u c h i l l e, Paul: Du blocus maritime. Paris 1882: cit. Fauchille
- F e r n e c k, A. Hold von: Die Reform des Seekriegsrechts durch die
Londoner Konferenz 1908/09. Handbuch des
Völkerrechts. Herausgegeben von Prof. Dr.
Fritz Stier-Somlo VI Band III Abteilung. Ber-
lin 1914 : cit. Ferneck
- H a t s c h e c k, J.: Völkerrecht, Leipzig 1923: cit. Hatscheck
- H a t s c h e c k, J. - S t r u p p, K.: Wörterbuch des Völkerrechts
und der Diplomatic I Band. Berlin, Leipzig
1924: cit. Hatscheck-Strupp
- H a u t e f e u i l l e, L.B.: Des droits et des devoirs des nations
neutres en temps de guerre maritime. 2. trükk
Paris 1858.: cit. Hautefeuille
- H e f f t e r, A.W. - G e f f k e n, A.: Das Europäische Völkerrecht
der Gegenwart. Berlin 1888.: cit. Heffter-
Geffken
- H o l t z e n d o r f f, F. von: Handbuch des Völkerrechts IV köide.
Hamburg 1889.: cit Holtzendorff
- K l e e n, Richard: Lois et usages de neutralite. Paris 1898.:
cit. Kleen
- K u l z e r, Wilhelm: Die Blokade im Krieg und im Frieden. Diss.
Erlangen München 1913: cit Kulzer

- K u n z, J.L.: Kriegsrecht und Neutralitätsrecht. Wien 1935:
 cit. Kunz
- L i s z t, F.von: Das Völkerrecht. II trükk. Berlin 1918.: cit. Liszt
- M a r t e n s, F. von: Völkerrecht. Deutsch von Carl Bergbohm. Berlin
 1886.: cit Martens
- P i i p, A.: Rahvusvaheline õigus. Tartu 1936.: cit. Piip
- P o h l, H.: Aus Völkerrecht und Politik. Gesammelte Aufsätze.
 Berlin 1913.: cit Pohl
- S a r t o r i u s, C.: Modernes Kriegsrecht. Sammlung von Staatsver-
 trägen über Land- und Seekriegsrecht. München
 1914.: cit Sartorius
- S t a u d a c h e r, H.: Die Friedensblockade. Leipzig 1909.: cit.
 Staudacher
- S ö d e r q u i s t, N.: Le blocus maritime. Diss. Upsala, Stockholm
 1908.: cit. Söderquist
- W a l d k i r c h, E.von und V a n s e l o w, E.: Neutralitätsrecht.
 Aus Handbuch des Völkerrechts von Prof. Dr.
 F.Stier-Somlo. VI köite viies osa "Kriegs- und
 Neutralitätsrecht". Stuttgart 1936.: cit. Wald-
 kirch-Vanselow
- W i e t h a u s, E.: Die Blockade. Diss. Würzburg, Danzig 1908.:
 cit. Wiethaus.

§ 1 SÕJABLOKAADI MÕISTE

Nagu nähtub juba pealkirjast, käesolevas töös tuleb käsitlemisele ainult sõjablokaad. See on sõja ajal rakendatav seisukord, kuna teist liiki blokaadi võidakse rakendada ka rahu ajal. Sõjablokaadi, mis mainitud blokaadivormidest on vanim ja algupäraselt ka ainuke blokaadimoodus, nimetatakse tavaliselt lihtsalt "blokaad". Tahame teda siingi käsitada selliselt¹⁾.

Blokaad on võimsaimaks sõjapidamise vahendiks meresõjas, rakendatav küll ainult tugevate poolt, ent vaatamata sõjaväelisele passiivsusele hävitava mõjuga, kuna ta mitte ainult ei takista täiel määral erapooletute kaubandust vaid võib tabada vaenlase majandust tema täies olemuses. Blokaadi otstarve on blokeeritava piirkonna täielik eraldamine välisilmast, sulgedes iga suguse läbikäimise, mis põrkab vastu blokeeriva võimu huve²⁾. Ta on sõjaline korraldusvõtte, suunatud vaenlase vastu, mis taotleb vastase eraldamist läbikäimisest merd kaudu ja mitte erapooletute kaubanduse kahjustamist. Prof. Piip iseloomustab blokaadi järgmiselt: - Blokaad ehk sulus on vaenlase sadama või teatava rannaosa vahi alla võtmine, sihiga katkestada blokeeritud sadama või

1) v. Staudacher lk 2

2) v. Pohl lk 208

rannaosa ühendusi muu maailmaga. Blokaad on juba vana sõjaabi-
 nõu, kuid nüüdisajal on üksikute sadamate blokeerimine sõja ajal
 vähema tähtsusega, seda enam, et praegune sõjalaevade seisukord
 lubab rannikut suuremas ulatuses tegeliku valve alla võtta. Nii
 võivad ameeriklaste arvamuste järgi, suurriikide laevad blokee-
 rida rannikuid kuni looo miili ulatuses. Sellepärast võib kõnel-
 da praegusel ajal tervete riikide blokeerimisest, nagu see juh-
 tuski maailmasõja ajal, kus liitlased ei lasknud ühtegi laeva
 Saksa sadamaisse, olgugi et nad Saksamaad vormiliselt blokeeri-
 tuks ei kuulutanud. Siiski on aga blokaad tõhusamaid vahendeid
 vaenlase majandusliku võimu vastu, kui teda tarvilikul määral
 suudetakse teostada³⁾. Eraldamine blokaadi abil haarab kogu lae-
 väühendust, ent pirdub ka sellega. Ta ei hõlma läbikäimist õhu-
 laevade ja lennukite abil, ega ka sädetelegraafi ja kirjatuvi-
 sid, kuigi blokeerija ka neid läbikäimise vahendeid püüab relva-
 de abil väljalülitada. Kuna blokaadi abil katkestatakse vaenlase
 varustamine merd kaudu, moodustab blokaad tõhusamaid relvi mere-
 sõjas, samaaegselt aga ka raske haarde erapooletu kaubanduse hu-
 vipiirkonda, kuigi pole otseselt suunatud erapooletute vastu.

Blokaadi tähtsus tõrjuti ilmasõjas suuresti tahaplaani-
 le, kuna asendus suurelt osalt sulgemisega miinide, torpeedopaa-
 tide ja allveelaevade abil. Sellised sulused on aga rahvusvaheli-
 selt õigusepäratud ega kuulu lähemale vaatlemisele. Ilmasõjast

3) v. Piip lk 307/08

4) v. Piip lk 311/22

on märgitavad siiski Montenegro, Albaania, Tsingtan j.t. blokaade, mis aga jäid tähtsuselt kõrvalisiks⁴⁾.

Blokaadi piiritlemine on põhjustanud palju põhjalikke arutlusi, millega on püütud kindlaks määrata reegleid blokaadiõiguse jaoks. Neist arvukaist arutlusist on senini ratifitseerimata Londoni "Seletus meresõja õigusest" 26.II.1909 olulisim, kuna siin blokaad on saanud tänaseni täpsaima normingu. Tahame käesolevaski töös käsitleda blokaadi võimalikult Londoni deklaratsiooni alusel.

Nagu nähtub juba 21 artiklist koosneva Londoni deklaratsiooni pealkirjast, käsitab see ainuüksi sõjablokaadi, mis on suunatud vaenlase vastu sõjalise korraldusvõttena ja mis hõlmab:

1. vaenlase sadamad ja rannikud. Siia kuuluvad ka vaenlasest olenevad piirkonnad, näit. asumaad. Võib juhtuda ka, et erapooletud riigid, kes esitavad õigusi mõnedele vaenlase piirkondadele, ei luba selliste piirkondade ranniku blokaadi. Sellistel juhtudel on siiski enam mängus poliitilised kui juriidilised kaalutlused. Mõnikord sõdivad pooled on takistatud blokaadi teostamises lepingute tõttu erapooletute riikidega. Need lepingud võivad olla erapooletuselepingud või lepingud, mis taotleavad sõjapiirkonna lokaliseerimist, nagu näit. Austria-Ungari leping Itaaliaga Albaania "status quo" säilitamise kohta.

2. vaenlase poolt okupeeritud rannikud. Siin võib olla tegemist

4) v. Liszt lk 321/22

- a) sõdija poole enda rannikualadega, või
- b) erapooletute riikide rannikualadega.

Enese ranniku blokeerimist Londoni akt ei näi lubavat, niikaua kui see pole okupeeritud vaenlase poolt. Juhul, kui aga on lähemal ajal oodata vaenlase okupatsiooni, näit. rannikualade elanikkonna varustades vaenlast sõjatarvetega, tuleb seda arva- ta üheväärseks juba toimunud okupatsiooniga ja pidada seepärast lubatavaks selle ranniku blokaadi. Punkt b suhtes ütleb artikkel l lühidalt ja reservatsioonideta, et blokaad võib hõlmata kõik vaenlase poolt okupeeritud sadamad ja rannikud, seega siis ka vaenlase poolt okupeeritud erapooletud sadamad ja rannikud. Kui aga suletakse erapooletud sadamad ja rannikud, ilma et nad olek- sid okupeeritud vaenlase poolt, siis ei saa muidugi olla tegu õiguspärase blokaadiga. Ent erapooletud rannikud ja sadamad ei tohi tulla vaenlase piirkondade blokeerimisel ka n.ö. k a a - s a blokeerimisele. Nii siis puudub korraldusvõtete suunamisel erapooletute aladele täiel määral blokaadi mõiste, olgu siis, et on tegu vaenlase poolt okupeeritud alaga, missugusel juhul on täidetud nõue, et korraldusvõtte oleks suunatud vaenlase vastu⁵⁾.

Mida tuleks mõista vaenlase poolt "okupeeritud" ran- niku all, selle kohta ei leidu Londoni deklaratsioonis miskisu- gust vihjet. Kindlasti ei saa siin olla tegu "occupatio bellica"ga", sest erapooletu riik ei tarvitse blokeerija vastaspoolega olla sugugi formaalselt sõjaseisukorras; piisab okupeerija suhtes

5) v. Ferneck lk 63

erapooletu ala okupeerimisest. Teisest küljest ei tohiks jällegi igasugune okupeerimise moodus õigustada blokaadi - näiteks okupeerimine erapooletuse säilitamise kaitseks. Peab aga ikka olema tegu tõelise okupeerimisega; ei piisa paljast sõjajõudude kohalviibimisest, kuigi see annaks silmapilgul kohalviibijale võimaluse valitseda piirkonda, milles ta parajasti asub. Siin ei saa esitada üldist reeglit küsimuse kohta, on ju okupeerimine teoküsimus, mille priisi kohus, juhul, kui tal tuleks tegu sellise küsimuse otsustamisega, peaks otsustama vastavalt olukorrale. Küsimusele, kas osa ulgumerestki on blokeeritav, annab Londoni deklaratsiooni 1 artikkel eitava vastuse. Samas peab siiski möönma, et eriolukorral osa ulgumerest võib kuuluda k a a s a blokeerimisele.

Küsimust, kas ka jõesuudmed alluvad blokaadile, Londonis üldse ei puudutatud. On kindel, et jõesuud ei saa blokeerida, kui ta asub mõne erapooletu riigi alal. Juhul, kui osa jõesuudmest kuulub sõdivale riigile, siis võib blokeerida vaid seda osa. Kui on tegu rahvusvahelise jõega, kus kõik jõe laevasõidukõlblikus osas asuvad riigid ei võta osa sõjast, siis ei saa Londoni deklaratsiooni artikkel 1. alusel blokeerida selle jõe suuet. Seejuures pole aga sõdijail keelatud juhtida oma sõjalaevu samasse jõkke ja blokeerida seal asuvad vaenlase jõesadamad. Siin on muidugi eelduseks, et kohalejõudmiseks pole vaja kasutada mõne erapooletu riigi vesikonda ja et üldse sõjalaevade liikumiseks

jõel oleks luba, samuti vaenulikuks tegevuseks samas. On maini-
 tav, et meresõja ala küsimus on seni lahendamata ja sõdival poo-
 lel, kelle jõesadamaid blokeeritakse - samuti erapooletul - jääb
 võimalus protesteerida sellise blokaadi, kui õigusvastase akti
 vastu⁶⁾.

Vaenlase mereõige arangut, mis on alati väliskirjalikult
 sama näht, nimelt: tuguvad mereväed kasutavad on ilmselgelt
 merel selleks, et eraldada vaenlase sadamaid ühendusest üldvõera-
 ga. Sest vaenlase eraldamine mere poolt on sama õigusklik sõjapii-
 rama vahend, kui koostarbendi vee takistamine. Erapooletult ko-
 huseks on tunnustada vee blokaadi, kui ta toimub õiguskõutule
 vastavalt, või taistatavalt võõrriigi vastu talitavalt tagajärgi.

Kuni uue ajaal mõte ei ole veel seltsi sõjapiirama tunagi
 iseseisva ettevõttega, vaid alati järele võõrriikidele raud,
 millede sihtide eraldatud piirkonnas vallutamise. Siis käsitledaval
 eraldamisel, blokaadil pole aga vähimatki tegu piiramisega ega vaj-
 lutamisega. Blokaad ja piiramine pole oma kohaldamisalaalt välti-
 matud vastandid. Blokaad võib kuidagi tõendada sõjapiirama rühmitust,
 n. ö. sulgeda ringi ja kinnistada väljufagist; viimane pole aga
 blokaadi siht loomult vallutamise. Seega tuleb arvata vääraks ka
 H a u t e f e u i l l e ' i teooria, mis põhineb blokaadipiiramisega
 rannikuvete vallutamisele; mainitud teooria tuleb seepärast veel
 käsitlemisele, siinkohal on vaid mainitav, et nõudes blokaadi rün-
 nakobjektiks on alaukski eraldatud piirkonnas kaubandus, seega

6) v. Ferneck lk 65

§ 2 BLOKAADI OLU

Vaadeldes meresõja arengut, näeme alati esilekerkivat sama nähet, nimelt: tugevad mereriigid kasutavad om üleolekut merel selleks, et eraldada vaenlase sadamaid ühendusest ulgumerega. Sest vaenlase eraldamine mere poolt on sama õiguslik sõjapiidamise vahend, kui konterbandi veo takistamine. Erapooletute kohuseks on tunnustada seda blokaadi, kui ta toimub õigusnõutele vastavalt, või teistsugusel suhtumisel kanda tulenevaid tagajärgi.

Kuni uue ajani meie ei leia sellist eraldamist kunagi iseseisva ettevõtte, vaid alati lülina korraldusvõtete reas, millede sihiks eraldatud piirkonna vallutamine. Siin käsitledaval eraldamisel, blokaadil, pole aga vähimatki tegu piiramise ega vallutamisega. Blokaad ja piiramine pole oma kohaldamislaadilt välistatud vastandid. Blokaad võib muidugi toetada maapoälset rünnakut, n. ö. sulgeda ringi ja kindlustada näljutamist; siiski pole aga blokaadi siht loomult vallutamine. Seega tuleb arvata vääras ka H a u t e f e u i l l e 'i teooria, mis põhjeneb blokaadiõiguse rannikuvete vallutamisele. Mainitud teooria tuleb eespool veel käsitlemisele, siinkohal on vaid mainitav, et moodsa blokaadi rünnakuobjektiks on ainuüksi eraldatud piirkonna kaubandus, seega

kaudselt ka terve vaenuliku riigi kaubandus. Tahetakse takistada vastast riiki kasutamast meretaguseid abiallikaid, röövida ~~ta~~ tööstuselt vajalikke tooraineid, sulgeda ta kaubanduslikud vahetusvõimalused, lühidalt, igapidi avaldada survet vastase majandusele, et sellega sundida teda järeleandmisele. Blokaad on niisiis sõjapidamise vahend, mis peab mõjuma kaudselt. Seega on tema tähtsus tõusnud oluliselt koos ülemerekaubanduse tähtsuse tõusuga ⁷⁾.

Iga sõdiv pool võib nõuda õigust blokaadi teostamiseks, kusjuures on endastmõistetav, et ta blokaadi ka võib piirata, arendades teda näit. ainult sissetulevatele laevadele, või võimaldades ligipääsu erapooletute riikide sõjalaevadele. Blokaad on siiski vaid sõdiva poole õigus, mille tunnustamisest ega tähelepanemisest ei tohi keelduda ükski erapooletu valitsus niikaua, kui see toimub reegipäraselt, sest erapooletu ei tohi vastast miskisugusel kombel abistada, ka mitte tema kaubanduse püsimist soodustades. Selle keelu tähelepanemist nõuab muidugi sõjategevusest osavõtja, kusjuures jääb kehtima erapooletu suhtes kohustus vastast mitte abistada. Oleks ka kindlasti erapooletuse mõistega täiel määral kooskõlastamatu, kui teiste riikide laevad veaksid blokeeritud piirkonnale toiduaineid ja muud varustust, andes temale seega võimalusi pikemaks vastupanuks. Iga sõjategevusest osavõtja hakkaks vastu sellisele tegelikule sõjaabile. Sama kindel on aga blokaadi tunnustamisel teatavate õiguslike tingimuste täitmine ⁸⁾.

7) v. Kulzer lk 1/2

8) v. Holtzendorff IV lk 745

Blokaadi mõistet märgib niisiis esmajoones ta maritiimne iseloom. Vanemaid teoretikuid kõneleb küll ka maablokaadist, mõistes selle all teatava ala piiramist ilma rünnakuta, või jälle piirisulgu. Mõlemal juhul pole nimetus hästi paikapidav. Sest kuigi sõna "b l o k a a d" pärineb algupäraselt (etümoloogiliselt) maasõjast, on blokaadi õiguslik mõiste arenenud spetsiifiliselt meresõja juurde kuuluvaks ja kõik põhjused, mis nõuavad meresõjaõiguse lahutamist sõjaõigusest, keelavad blokaadi mereõigusliku mõiste üleviimist maasõjale. Blokaad on eranditult meresõjaline vahend, mille sihiks teatava rannikuala sulgemine mere poolt kaubanduse takistamise otstarbel. Õeldust nähtub, et sõna "blokaad" maasõja mõistes ei kuulu meie aega, kuigi tuleb pidada võimalikuks lihtsat piirkonna sulgemist, rünnakuta piiramist⁹⁾.

Kuigi erapooletu, nagu eespool mainitud, on kohustatud tunnustama blokaadi, tuleb seda mõista vaid läbikäimise suhtes teatava alaga merd kaudu, mitte aga maad kaudu, missugune läbikäimine, peale konterbandi, jääb erapooletul blokeeritud alaga takistamatuks. Oleks aga tegemist ka maapoolse suluga, siis see vastaks läbikäimise keelule rahvusvahelise õiguse mõistes ka selles suunas.

Blokaad iseendast pole seotud sõjaseisukorraga, ta ei tulene sellest nagu näiteks konterbandi keeld. Ta kuulub eraldi selgitamisele igal üksikjuhul. Blokaad pole sõjatulemus vaid sõjategevus¹⁰⁾.

9) v. Standacher lk 4, Kleen I lk 555

10) v. Kulzer lk 2

§ 3 AJALOOLIST BLOKAADIST

Vana aeg ja varane keskaeg ei tunnud veel erapooletuse mõistet, mispärast neile pidi olema võõras ka meie moodne blokaad¹¹⁾. Kuigi mõte, takistada eraldamise kaudu vastast täiendamast oma jõutagavarasid, on lihtsamaid ja loomulikumaid, tungis blokaad alles hilja rahvusvahelisse õigusse ja tegelikku ellu¹²⁾. Samuti ei saadud koduneda mõttega, et mõni kolmas riik saaks säilitada sõbralikke suhteid mõlema sõdiva poolega. Kui seda siiski juhtus toiduainete, relvade ja muude kaupade saatmise näol, siis peeti seda toetamiseks ja vastava alaga tegeleja arvati vaenlaseks. Selliste transportide äravõtmist peeti täiesti endastmõistetavaks.

Asi muutus, kui 13 ja 14 sajandi vahetusel tekkis erapooletus uue tegurina sõjaolukorras. Kahjud, mida senine menetlus just nendel aegadel tekitas arenevale kaubandusele, viisid sõjast eemalseisjate reaktsioonini. Areng pole selgitatud. Igal juhul peab sel ajal erapooletute kaubitsemisvabadus olema olnud üsna üldiselt tunnustatud, nagu see nähtus siis Hispaanias tekkinud "Consolat del Mare'st", meresõjalise tavaõiguse kogust.

Sõdijad siiski ei tahtnud ega saanud loobuda vastase

11) v. W.Kulzer lk 2

12) v. E.Wiethaus lk 7

kahjustamisest tema kaubanduse takistamise teel. Esialgu püüti vastavaid tulemusi saavutada lepingute abil erapooletute riikidega, millistes need kohustusid keelama oma alamatele igasuguse kaubandusliku läbikäimise vastaspoolse vaenlasega. Esimene sedalaadi leping sõlmiti aastal 1303 Prantsusmaa ja Inglismaa vahel, kus viimane kohustus katkestama igasuguse kaubandusliku läbikäimise Flandriaga. See leping ka täideti¹³⁾. Veel palju hiljem, isegi 1610 leiame sellise lepingu Inglismaa ja Prantsusmaa vahel. Need lepingud siiski ruumiliselt ei näi olevat tunginud väljaspoole oma tekkimispiirkonda, s.o. Inglismaad, Prantsusmaad, Flandriat. On selge, et jõulise sõjategevuse nõuetele ei sobinud olukord, kus oma otsusis tuli olneda kolmandate riikide tahtest. Nii tuli, et samaaegselt tolle süsteemiga kodunes ka komme keelata ühepoolset erapooletutele riikidele kaubandus vaenlasega. Toetuti seejuures meelsasti põhimõttele, et erapooletu riik on kohustatud hoiduma igasugusest segamisest sõjalistesse ettevõtetesse, kusjuures selliseks arvati ka üldiselt kaubandust.

16 sajandil tekkis nendes keeldudes tähelepanev pööre, üleminek üldiselt kaubanduskeelult piiratud keelule. Senini oli kogu vaenlase kaubandus keelualuseks, nüüd tehti ruumilisi vahesid, piirates keeldusid eriti merikaubandusega teatavalt rannikualadel. Vanim selline keeld pärineb Madalmaailt aastast 1584 ja on põhjutanud väärarvamise, nagu peituksid siin uue blokaadi alged. Kulzeri järgi pole siin tegu blokaadi kui niisugusega

13) v. Söderquist lk 9,10, Hautefeuille lk 110, Kulzer lk 3

ega ka näilise blokaadiga, kuna, nagu ta väidab, sellistel kaubanduskeeldudel on moodsa blokaadi tekkimisega vaid niipalju ühist, et nendest vististi pärineb ka mõte vaenlast tema merekaubanduse takistamisega kahjustada. Sest algupärane blokaadi tekkimise põhjus tuleneb alalt, millel kaubandusega pole vähimatki ühist ja millest blokaadi tuleb mõisteliselt valjusti eraldada, nimelt piiramisest. Kulzeri arvamuse järgi peitub blokaadi tõeline lähtekoht sadamalinnade piiramises¹⁴⁾. Wiethaus arvab esimest blokaadi võivat leida hollandlaste keelumääruses aastast 1584 sõjas Hispaania vastu ja arvab selle, kuna oli tegu laialdaste rannikualade sulgemisega, nagu ka järgnevad Hollandi poolt teostatavad blokaadid Inglismaa vastu, koos asumaadega aastaist 1652 ja 1660, Prantsusmaa vastu aastast 1673 ainult nn. näilisteks blokaadideks¹⁵⁾.

Igatahes on 17 sajandi lõpul blokaadi mõiste ja sõna täiesti käsitatav ja ollakse üldiselt arvamisel, et esimeseks "blokaadiks" tuleb arvata Madalmaade poolt 1630 laevastikule tehtud selleilmelist korraldust. See blokaad oli suunatud Flandria sadamate vastu ja jäi jõusse kuni 1645 aastani. Selle korralduse seletus sisaldas ka juba t ö k e n d i ja j ä r e l t o i m e õiguse (droit de prévention, droit de suite) blokaadi murdmise puhuks. Sellele vaatamata pole blokaadi kestvuse ajal võõrandatud blokaadi murdmise pärast erapooletuid laevu, mis tabati

14) v. W. Kulzer lk 4

15) v. E. Wiethaus lk 7

sõidul Flandria sadamatesse. Nad vabastati peale konterbandi ära-
võtmise laadungist. Siit nähtub, et Hollandi ajuti, nimelt siis,
kui blokaadi alal ei asunud küllaldasel määral sõjajõude, nagu see
aastate jooksul vahest oli vältimatu, ei toetunud blokaadiõigusele.
On niisiis selge, et juba tol ajal oli blokaadi tõhusal toetamisel
otsustav tähtsus. Varsti sõdivad riigid leidsid siiski võimaluse
vaenlase mereliikumise takistamiseks võrdlemisi väheste pigutus-
tega. Nad piirdusid vaenlase sadamate blokeeritaks kuulutamise-
ga, ilma et seda vastava sõjajõuga kohapeal toetada. See algupärasest
blokaadi mõistest sootuks erinev kaubandusliku sõja vorm kandis
nimetust *f i k t i i v n e b l o k a a d* (paberblokaad). Seda-
laadi blokaadi praktiseeris peamiselt Hollandi. Nii kuulutati juba
1652 ja 1666 välja sellised oma sõjajõududega teostamatud blokaa-
did Suurbritannia ja tema dominioonide rannikualade kohta ning sa-
masugune Prantsusmaa vastu 1672/73. Tüüpilise näite fiktiivsest
blokaadist pakub veel Whitehall'i blokaadileping Hollandi ja Ing-
lismaa vahel 22. augustist 1689, millega mõlemad tahtsid sulgeda
prantsuse rannikualad erapooletutele lihtsa proklamatsiooniga.
Selle vastu protesteerisid ägedalt Rootsi ja Taani, mispeale Hol-
landi pidi 1693 järeleandma¹⁶⁾. Ka seitsmeaastase sõja ajal pani
Suurbritannia Prantsusmaa paberblokaadi alla. Selle kohta ütles
1780 James Mariot inglise admiraliteedikohunikuna: "Oma loomuli-
ku geograafilise asendi tõttu arvab Suurbritannia kõik Hispaania
ja Prantsusmaa sadamad blokeeritaks; seda nõudlust, mis põhineb

16) v. Waldkirch - Vanselav lk 157/161

merede valitsemisel on alati uuendatud. Suurbritannia on õigustatud kasutama oma asendit saatuse poolt temale osaks saanud kingituse-na." Selline asjaajamine ärritas muidugi ikka enam oma õigustes kahjustatud erapooletuid.

Vaatamata nendele paberblokaadidele tungis juba 1667 Hollandi ja Rootsi vahelises lepingus esile nõue blokaadi efektiivsuse järgi. Kuigi sõlmiti ka veel teisisellelaadseid lepinguid, jäid Hollandi ja hiljem eriti Inglismaa truuks oma paberblokaadi praksi-sele. 18 sajandi algusest peale on siis edendatud blokaadi efektiivsust ka mõningais riikidevahelises lepinguis, mis aga pole saavutanud kuigi valdavaid tagajärgi. Kui siin-seal isegi määrati kindlaks blokaadiks tarvilikkude sõjalaevade arv, siis jäid sellised määrused üldiselt kaunisväheväärtuslikuks, kuna sõdivad mereriigid ikka jälle langesid tagasi lihtsate paberblokaadide teele ja võõrandasid iga sellist deklareeritud blokaadi mittetunnustava laeva ühes laadungiga või teostasid viimase suhtes nn. müügiõigust¹⁷⁾.

Veel ühe lisandi blokaadi efektiivsusele annab Katariina II poolt 28.veebruari 1780 avaldatud deklaratsioon, milles ta astus välja merelaevanduse vabaduse kaitseks. See relvastatud erapooletuse deklaratsioon püstitas nõude, et sadamat tuleb pidada blokeerituks, kui sissekäik temasse on ühendatud silmnähtava hädaohuga selle riigi korralduste tõttu, kes sadamat blokeerib laevade abil, mis küllaldaselt ligidale asetatud ja seisavad seal

17) v. J.Hatschek - K.Strupp lk 143

ankrus¹⁸⁾. Selle deklaratsiooni tagajärjeks oli relvastatud erapooletuse liit, mis sai oma nimetuse mitme võimu kokkuleppest kaitsevahendite suhtes Inglismaa võimaliku rünnaku tagasitõrjumiseks¹⁹⁾. Sellesse liitu kuulus 8 mereriiki, nimelt: Vene, Taani, Rootsi, Ühendatud Madalmaad, Preisi, Austria, Portugal ja mõlemad Sitsiiliad. Prantsusmaa, Hispaania ja P-Ameerika tunnustasid neid nõudeid, kuna Inglismaa jäi taandavale seisukohale. Versailles'i rahuga 1783 lagunes aga relvastatud erapooletuse liit, olemata saavutanud erilisi püsivaid tulemusi²⁰⁾. Kui Inglismaa hakkas teostama Prantsusmaa süstemaatilist näljutamist, siis ta ei kõhelnud uuesti kasutada vaid "deklareeritud" blokaadi süsteemi, keelates 1794 erapooletuile ka igasuguse läbikäimise prantsuse asumaadega. Need tõigad põhjustasid Inglismaa vastu suunatud nn. teise relvastatud erapooletuse liidu, mis teones Vene keiser Paul I algatusel 18. detsembril 1800, ühendades Taani, Rootsi, Preisi ja Vene 1780 aasta relvastatud erapooletuse uuendamiseks ja laiendamiseks. Blokaadiõigusse see tõi nõude, et blokaadilaevastiku juhataja on kohustatud sadamasse sissesõita tahtvat erapooletut laeva informeerima blokaadiseisukorrast²¹⁾. Sellele liidulepingule vastas Inglismaa Kopenhageni pommitamisega keset rahuaega ja vallutas Taani laevastiku 2. aprillil 1801. Järgmisel päeval mõrvati keiser Paul I. Tema järglane, Aleksander I oli Inglismaa mõju all ja

18) v. A. Piip lk 308

19) v. E. Wiethaus lk 8

20) v. F. Liszt lk 15

21) v. J. Hatschek - K. Strupp lk 144

juba 17. juunil 1801 sõlmitud kokkuleppes Inglismaaga saab relvastatud erapooletuse lepingus antud blokaadi definitsioon oluliselt nõrgendatud. Kokkuleppes määrati kindlaks, et blokaadi efektiivsuse saavutamiseks pole tarvilik sadama sulgemine "küllalt lähedale toodud ja ankrustatud" laevadega nii, et sadamasse sissesõit võiks toimuda vaid silmnähtava hädaohuga; nüüdsest peale pidi piisama sellest kui blokaadilaevastiku laevad "seal seisavad või viibivad küllaldases läheduses." Selle kokkuleppega tunnustati lubatavaks blokaad ristlevate laevade abil, nn. ristlemisblokaad. 1801 pidi Taani ja 1802 Rootsi liituma selle kokkuleppega. Järgneval ajastul, eriti võitluses Napoleon I, pöördus Inglismaa uuesti näilisblokaadi juurde, deklareerides 18. mail 1806 kõik sadamad Brestist Elbeni blokaadi all olevaiks. Sellele korraldusvõttele Napoleon Berliini dekreediga 21. novembrist 1806 ja Mailandi dekreediga 17. detsembrist 1807 aetas vastu nn. kontinentaalsüsteemi. Selle Napoleoni poolse korraldusvõtte hindamisel ei tohi jätta silmapaari vahele, et see mandrisulg moodustas teataval määral endakaitse akti ja ainult järgis Inglismaa poolt tema näiliblokaadidega sajandeid praktiseeritud eeskujule. Napoleoni langusega kadus mandrisulu süsteem ja nii teoorias kui ka praktikas pääses mõjule nõue efektiivsuse järele²²⁾.

1814 aastaga lõpeb paber- ja ristlemisblokaadi põhimõttelik nõudlus. Kõik hiljem sõlmitud lepingud tunnustavad blokaadi efektiivsuse vajadust, määritledes seda vaid erinevalt;

22) v. E. Wiethaus lk 8/9 ja Hatschek - Strupp lk 144

ka teglikult peeti kinni sellest põhimõttest. Alžeeria ja (1827 - 1830), Mexiko (1838) ja Rio de la Plata (1838) blokaadid Prantsusmaa poolt olid eranditult efektiivsed. Ka Inglismaa tunnustas Krimmi sõjas iga blokaadi efektiivsuse vajadust²³⁾. Sama põhimõtet jälgis ka Pariisi mereõiguse deklaratsioon 16. aprillist 1856, esitades efektiivsuse nõude eeldusena seadusjõuse blokaadile ja muidu määrates sel alal kindlaks siduvaid reegleid.

Üldse oli blokaad 19 sajandil juba nii omaseks saanud, et nüüd igas sõjas võib leida mereriikide vahelisi blokaade. Sama on näidanud ka 20 sajandi sõjad. Nii blokeerisid lääneriigid Krimmi sõja ajal 1854/56 Vene sadamaid Musta- ja Läänemere ääres, Unioni põhjariigid 1861 föderatiivide käes olevaid rannikualasid, Prantsusmaa 1870 Saksa jõesuudmeid, P-Ameerika 1898 Kuuba sadamaid. Uusimast ajast on mainitavad blokaade Vene-Jaapani sõjas 1904, Tripolise sõjas 1911/12, Balkani sõjas 1912/13 ja viimasena Saksamaa blokeerimist Inglismaa poolt ilmasõjas, niipalju kui seda üldse saab võtta blokaadina²⁴⁾.

Ülalmainitud 1856 a. Pariisi meredeklaratsioon nõudis, et blokaadi kehtivuseks peab ta olema mõjuv, efektiivne ja küllaldase jõuga, ükskõik kas blokeerivad laevad seal ankrus seisavad või ristlevad²⁵⁾. Seega oli siis vastandina 1780 a. kokkuleppele, tunnustatud ka ristlevate laevade blokaadi, nn. ristlemisblokaadi²⁶⁾. Sadama sulgemine mere poolt miinide või kividega

23) v. F.Holtzendorff IV lk 742

24) v. W.Kulzer lk 6/7

25) v. A.Piip lk 308

26) v. F.Liszt lk 322

täidetud laevade põhjalaskmise abil, nn. kiviblokaad, pole seevastu Pariisi mereõiguse deklaratsiooni mõttes sugugi blokaad; nn. kiviblokaadi rikkumise katsele ei kaasu ka blokaadimurde tagajärjed. Siiski kõik mereriigid ei tunnustanud ülalmainitud määrusi, Ameerika, Hispaania ja Mexiko. Hispaania kuulutas 1865 kogu Čiili ranniku blokeerituks, vähendas selle korraldusvõtte küll Prantsusmaa nõudmisel kuuetele sadamale, ent nendegi jaoks polnud olemas tarvilisel määral vahendeid mõjuvaks blokaadiks. Samuti keeldusid Ühendriigid 17. augustil 1866 sama aasta 9. juulil Maximiliani poolt kõigi Põhja-Mexiko sadamate suhtes kehtimapanud blokaadi tunnustamast, kuna see polevat mõjuv²⁷⁾. Nagu nähtub nendest kahest juhust, ei tundnud Pariisi mereõiguse deklaratsiooniga mitteühinenud riigid ka miskisugust tarvet selle määruste tunnustamiseks ja kuulutasid välja blokaade, mis polnud kooskõlas Pariisi deklaratsiooni reeglitega. Kuigi mainitud riigid ei ühinenud deklaratsiooniga, on selle määrusi siiski tegelikult 19 sajandi jooksul üldiselt tunnustatud. Nii alistusid Ameerika ja Hispaania neile määrusile Ameerika sõjas ning võib neid seepärast arvata üldiselt kehtivaiks²⁸⁾. Samuti on nende normide määramisega loodud alus, millele võib rajada blokaadiküsimuse lõpulikku lahendamist. Ent ka muidu on 19 sajandil tehtud veel mõndagi blokaadi selgitamiseks ja piiritlemiseks. Paljudes lepingutes

27) v. F. Holtzendorff IV lk 744

28) v. F. Liszt lk 322

on tunnustatud notifikatsiooni vajadust ja ka üksikute riikide poolt on avaldatud rida määrusi, mis olulisimais punktides osutavad suurt kooskõla ²⁹⁾.

Tarve blokaadiõiguse kodifitseerimiseks esines peale 1856 a. korduvalt tunduval määral. Teine Haagi rahukonverents 1907, kelle ülesandeks oli vastavalt vene konverentsikavale käsitada muuseas ka üldiselt "meresõja erioperatsioon", üritas asjata blokaadi mõiste, teadaandmise ja blokaadiõiguse tagajärgede täpsamat piiritelu. Vast Londoni meresõja õiguste konverentsil 1908/09 õnnestus blokaadiõiguse täielik kodifitseerimine ³⁰⁾. Inglismaa kutsel tulid mereriikide esindajad 1908 Londonis kokku, et saavutada meresõjaõiguse arvukate puuduste ja ebatäpsuste suhtes pealausendite ühtlast kindlaksmääramist. Tulemuseks oli 1909 a. deklaratsioon, mis jällegi evib blokaadi suhtes 1856 a. deklaratsiooni kahepaiksust. Tema lausendid blokaadi suhtes pole seetõttu formaalselt kohustavad kõigile riikidele, küll aga sisuliselt, vaatamata sellele, kas nad on ratifitseeritud või mitte; sest ka siin kodifitseeritakse vaid olemasolevat, seega siis juba kehtivat õigust ³¹⁾. Kuigi Londoni deklaratsiooni artiklites 1 - 21 ülesseatudid blokaadireegleid pole ratifitseeritud, võis neid ilmasõja puhkemiseni pidada "oluliselt vastavaks üldiselt tunnustatud rahvusvahelise õiguse põhimõtetele". Kuna aga Londoni deklaratsi-

29) v. E. Wiethaus lk 10

30) v. J. Hatscheck - K. Strupp lk 145

31) v. W. Kulzer lk 8

oon ei jõustunud, siis tema sisu pole muutunud lepinguõigusena positiivseks õiguseks. Mõned Londoni deklaratsiooni normid ei esita kindlasti mitte lihtsat endise üldise rahvusvahelise õiguse kodifikatsiooni; niipalju kui nad seda teevad, tuleb Londoni deklaratsiooni norme arvata tavaõigusena positiivseks õiguseks.

Londoni deklaratsiooni blokaadireeglid puutuvad ainult sõjaaegset blokaadi ega tee vähimalgi määral tegemist nõndanime- tatud rahuaegse blokaadiga. Nad põhinevad absoluutse sõjalise üle- võimu põhimõttel blokaadipiirkonnas ja suhtuvad eriti tõsiselt blokaadi efektiivsuse küsimusse. See tähtsuse (mõjuvuse) ehk efek- tiivsusenõue on ka praegusel ajal blokaadi oluliseks eeltingimu- seks, nagu seda 1909 Londoni meredeklaratsioon kinnitas. Blokaadi efektiivsuse küsimus on fakti küsimus, see tähendab, et igakord asiolud näitavad, kas blokaadi võim on küllalt tugev, et takista- da juurdepääsu vaenlase blokeeritud sadamaile³²⁾. Kuigi Londoni 1909 a. deklaratsioon jäi ratifitseerimata, võeti temas avaldatud blokaaditingimused Itaalia poolt Itaalia-Türgi sõjas 1911/12 teos- tamisele. Seevastu ei jätnud liitlased ilmasõjas Londoni blokaa- diõigust mitte muutmata.

Ilmasõja alul tunnistati Londoni akt küll siduvaks na- gu nähtub Saksamaa ja Austria-Ungari vastusest Ameerika vastava- le küsimusele, kuna Prantsusmaa esitas viie punkti suhtes tingi- musi ja Inglismaa oma Order in Council'iga 11.VIII.1914 oli Lon- doni deklaratsiooni võtnud vastu tunduvate muudatustega blokaadi

32) v. A. Piip lk 308

ja konterbandi õiguse suhtes. Selline "vastuvõtmine" on aga vastolus Londoni deklaratsiooni 65 artikliga, mille järgi deklaratsiooni normid moodustavad "jagamatu terviku", ega või seepärast saada vastuvõetud tingimisi või muudatusega^t 33). Ent juba Briti Põhjamere sulgemise dekreet 2.XI.1914, kus on isegi hoolega väljendatud sõna "blokaad", osutas Inglismaa tagasipöördumist paberblokaadi juurde; aga ka Inglismaa sulustavaid korraldusvõtteid Saksamaa vastu ei saa teisiti iseloomustada. Kuigi Suurbritannia ajavahemikus 29.X.1914 - 30.III.1916 ei võtnud Londoni deklaratsiooni sõnastuses miskisuguseid muudatusi ette, tuleb tema sulustavaid korraldusvõtteid arvata Londoni blokaadiõigust tühistavaiks. Hiljem on siis mainitud tühistamine leidnud selgesõnalist väljendamist "Order in Council'is" 30.III.1916 ja 7.VII.1916. Esimene jõustas Londoni deklaratsiooni 19 artikli, kuna teiseaga Inglismaa täiesti ütles lahti Londoni deklaratsioonist. Hiljem järgis sellele eeskujule ka Prantsusmaa.

Inglismaa ise on katsunud õigustada Saksamaa suhtes kehtima pandud kaubandussulgu Ühendriikide ees seletusega, et olevat vaid kohaldatud vanu blokaadi põhimõtteid olukorrale vastavalt, vana blokaadiõigust olevat vaid "arendatud" vastavaks muutunud olukorrale³⁴⁾. Selline tõlgendus tuleb aga arvata ebaõigeks, kuna pole kahtlust, et meresulud iseenesest on õigusepäratud rahvusvahelise õiguse seisukohast. Sõdivail pooltel on õigus teostada

33) v. Kunz lk 136/137

34) v. J.Hatschek - K.Strupp lk 147

ulgumerel sõjalisi operatsioone ja priisiõigust, aga mitte terveid ulgumere osi kuulutada sõjapiirkonnana suletuks. Meresulg on erapooletute kui ka vastase suhtes tunnustamata vahendina vastukäiv rahvusvahelise õiguse mõistele. Ilmasõda pole ka sugugi loonud, kuigi ka seda väidetakse, mõnd "uut õigust". Seega ei mahu meresulg ka sugugi blokaadi raamidesse, ega ole ka mõni blokaadi "uus vorm" või "areng" vaid rahvusvahelise õiguse mõistetele vastukäiv korraldusvõte³⁵⁾. Näib siiski, et Inglismaa ^{poolt Saksamaa} suhtes väljakuulutatud meresulg, mis haaras ka erapooletuid naabreid, võetakse sellegipoolest uuema inglise rahvusvahelise õiguse poliitika poolt ühes üldiselt tunnustatud mereõiguse normide hulka. Lokaliseerimise asemel taotletakse blokaadi korraldusvõtete tunnustamist "at every distance", haarates nendega ka erapooletuid maid.

Peale selle on ilmasõjas väljakuulutatud ka normaalseid blokaade, kuigi vaid kõrvalistes sõjapiirkondades. Nii Austria-Ungari poolt Montenegro suhtes, Jaapani poolt Kiautschou suhtes, Suurbritannia poolt Saksa Ida-Aafrika suhtes ja teisi sarnaseid. Need blokaadid olid kooskõlas Londoni deklaratsiooniga ega põhjustanud erapooletute proteste, peale Inglise-Prantsuse blokaadi Saloniki suhtes 1916, Itaalia blokaadi 1915, mis peale Austria-Ungari rannikualade hõlmas ka kogu Itaalia ja erapooletu Albaania ranniku. Need blokaadid olid siiski kõrvalisema tähtsusega ja vaid vähestel juhtudel priisikohtu otsustamisobjektiks³⁶⁾. Uusim blokaa-

35) v. J. Kunz lk 147

36) v. J. Kunz lk 145

dijuhus pärineb Hispaania kodusõjast, kus kindral Franco kuulutas välja blokaadi Valencia valitsuse sadamate suhtes, et nii takistada toiduainete, relvade ja laskemoona juurdevedu. Blokaadi teostamisel tekkis ka proteste erapooletute poolt, kes tundsid ennast seadusvastaselt kitsendatuna laevanduses ja kinnitasid, et neil kunagi pole olnud kavatsust toetada Valencia valitsust relvadega, laskemoonaga või toiduainetaga. See blokaad lõpetati igatahes varsti, kuna ta tõenäoliselt ei osutunud küllalt mõjuvaks.

§ 4 BLOKAADI JURIIDILINE ISELOOM

Peale selle, kui blokaad oli omandanud omale koha rahvusvahelises õiguses, alustasid vastava ala kirjamehed uurimusi blokaadi õigusliku tunnustavuse suhtes, sest blokaad näis olevat teatavas vastolus erapooletute kaubanduse vabadusega ja tema ülevõtmine mereõiguse süsteemi näis mitteosavõtjailt võtvat teisel teel praegu vast vaevaga kättevõidetu³⁷⁾. See mitmesuguste kirjameeste ettevõtte oli seda arusaadavam, kui mõelda, et rahvusvahelise õiguse teaduses, eriti mereõiguse õpetuses puudusid enamikul juhtudel kindlad toetuspunktid, millel lähtudes võinuks leida juhiseid paljude tüliküsimuste lahendamiseks. See avaldus eriti mereõiguses, kus arvukaid lünke täideti kriitilistel silmapilkudel ülearu sageli merejõududega. Lühidalt, mereõiguse alal polnud õiguslik seisukoht veel kaugeltki suutnud väljatõrjuda võimuseisukohta. Ning kõigist mereõiguse küsimusist just blokaadiõigus vajab suurimal määral selgitamist³⁸⁾. On pikemata selge, sõja korral osavõtivate poolte suhtes tekib muudatusi, kuna erapooletute riikide suhted jäävad endiseks. Teiselt poolt tingib jällegi sõja iseloom ka mitteosavõtivate riikide kaaskannatamist, kuna mõjustab negatiivselt nende kaubanduslikke suhteid sõdivate maadega, takistades vanade lepingute täitmist ja uute tekkimist.

37) v. Kulzer lk 8

38) v. Pohl lk 165

See kõik on sõja endasmõistetavaid kaasnähteid, mis hõlmavad ka erapooletuid riike, kutsudes esile muudatusi nende kaubanduslikes ja muis suhetes sõdivate riikide vastu. See annab ennast tunda seda enam, mida enam on lähenenud riikidevahelised suhted liiklemisteede paranemise tõttu³⁹⁾.

Niipalju sõja mõjudest. Millised on aga blokaadi mõjud? Blokaadi puhul on tegu korraldusvõttega, mis tabab vahenditult erapooletuid riike, kuna peetakse kinni nende laevu ja takistatakse sissesõitu võõrastesse sadamatesse. On selge, et selline õigus, takistada erapooletute laevade kaubandust, ei saa toetuda lihtsale kaubitsemiskeelule, sest kaubanduse vabaduse üldise põhimõtte suhtes on ka osaline keeld õigustamata. Peale selle pole blokeerivale riigile antud miskisugust õiguslikku võimalust keelamiseks. Keda ta peaks keelama? Võib ju ometi anda käsk ja teha korraldusi ainult oma alamaile, missuguses seisukorras pole ei erapooletud ega vastased. On sobitamatu erapooletute ja vastase suveräänsusega anda blokaadile kaubanduskeelu iseloomu blokeeritud alade suhtes. Blokaad on niisiis vaid fakt, teatava koha sulgemine mere poolt. Et selle sulu kaudu ei tohiks toimuda läbikäimist, ei tuletu teostaja käsust, vaid on teostamisega seoses olev, vahenditult sõja tegevuslikust iseloomust tingitud meresõja õiguse tulemus. Blokaadil pole primäärselt üldse tegu erapooletutega, vaid ainult vastasega. Ta on ju ka sõjategevus vaenlase rannikuvetes või ulgumerel ja puudutab erapooletut vast siis, kui see tunneb

39) v. Wiethaus lk 11

oma õiguse seeläbi kitsendatuna. Erapooletuse põhireegliks on jällegi, et miskisugusel viisil ei segataks sõjategevusse. Katse sõjategevuse huvides teostatud sadamasulust läbi murda, tuleb arvata niisuguseks segamiseks. Seetõttu ei esita blokaadimurd mitte mõne üksikriikliku käsu mittetäitmist, vaid rahvusvahelise õiguse, kui niisuguse rikkumist⁴⁰⁾. Edasi on kindlakstehtav, et erapooletute otsesest kahjustamisest blokaadi abil võib olla kõnet vaid siis, kui blokaadi võiks käsitada vastavalt soovidele. Igatähel on praegu blokaadi kehtivus seotud teatavate eeldustega, mis varem polnud praktiseeritav samal määral, ja on ka endisega võrreldes piiratud tunduval määral ka tema rakendamiskiirkonda.

On veel üks küsimus uurida. Kas blokaad pole mitte korraldusvõtte, mis on suunaatud enam eraisikute, kui riigi vastu? Niisugust arvamust blokaadi suhtes on omal ajal korduvalt avaldatud. Siin ei saa jätta tähelepanemata, et riigi jõukus ja seega vastupanuvõime peitub tema kodanike jõukuses ja et see on vastase poolt enesealalhoiu aktiks, lõpetada kiiremini kõigil osavõtjail võrdse raskusega lasuvat sõda selle otstarbeka vahendiga. Nii pole praegusajal ka blokaadi enese suhtes pea sugugi kahtlusi, küll aga vaieldakse küsimuse üle, millest õieti järgneb blokaadi teostamise õigus⁴¹⁾. Sellepärast tuleb selgitada vaid õigust takistada teelikult kõigil laevadel ühenduse pidamist blokeeritud sadamaga. Küsimuse selgitamiseks on tarvilik anda ülevaadet mitmesuguste

40) v. Kulzer lk 9

41) v. Wiethaus lk 12

autorite arvamusest.

Eriseisukohal asuvad inglise autorid ja rootslased K l e e n ja S ö d e r q u i s t, pidades blokaadi õigusliku aluse küsimust üldse üleaaruseks. Enamik inglise teoreetikuid rahvusvahelise õiguse alal tundis senini kõigil aladel, kus võinuks tulla küsimusse nende maa ainelised huvid, vähe huvi mereõigusele kindlate teaduslike aluste loomiseks. Eriti tohiks see etteheide olla põhjendatud blokaadiõiguse suhtes, kui uskuda F a u c h i l l e'i, B o n f i l s'i ja C o m p i n'i teateid. Need annavad edasi G e s s n e r i otsuse: "Teadus ja kristliku tsivilisatsiooni suured huvid, niipalju kui nad puutuvad mereõigusse, on olnud inglise publitsistidele ikka veel kõrvalise tähtsusega; nende peamiseks mureks on olnud vaid oma kodumaa huvide kaitsmine sellel õiguslal. Isegi tuntumad nimed, nagu W i l d m a n, O k e M a n n i n g, J a m e s R e d d i k ja P h i l l m o r e viitavad blokaadiõiguse seletamiseks inglise priisikohtute otsustele⁴²⁾." Niipalju G e s s n e r i hinnangust inglaste üle. Rootslasist eitab R i c h a r d K l e e n üldse blokaadiõiguse juriidilist alust. Temale ei näi blokaadi sõjaline kasu mitte enam küllalt suurena, et tasakaalustada erapooletute õiguste rikkumist sellise sõjavahendi kohaldamisega. Talle on arusaamatu, kuidas võiks doktriin õigustada rünnakuva hendit, mis oma mõjult vaenlase vastu on sama kaheldav kui kaudne, tabades erapooletuid pea sama raskelt, kui mitte raskemalt

42) v. Gessner lk 147, Bonfils - Grah lk 800, Fauchille lk 21
Compin lk 6, Pohl lk 170

kui vaenlastki. H. P o h l ' i arvates on siin K l e e n ' i poolt tegu vahetamisega, nimelt selle, mis praegu õiguslik - segamine Kleeni arusaamise ja üldiste õiguse ja tulususe kaalutlustega, kui tuleviku üritatava õige õigusliku seisukohaga⁴³⁾. K l e e n ja S ö d e r q u i s t näevad blokaadi õigustust tema püsimises, riikide poolt talle osakssaanud tunnustamises. Neil oleks õigus, kui oleks tegu vaid küsimusega, kas blokaadi kohaldatakse õigusega või mitte, või kas ta on olemas õigusinsti- tuudina. Ent blokaadi seaduspõhjuse küsimus haarab kaugemale. Uurimise objektiks pole mitte blokaadi paljas olemasolu, vaid ka kuidas teda kehtivate rahvusvahelise õiguse reeglite raamides se- letada. Ja sellele ei anna paljas tõik blokaadi olemasolust su- gugi vastust⁴⁴⁾.

Vanemad autorid, kes on tegelenud mainitud küsimusega, on toetunud maasõja olukordadele. See on seletatav asjaoluga, et siis nüüdne maasõja ja meresõja reeglite terav lahutamine seisis vast oma arengu algastmel. Nii on ka mõistetav, et H a u t e - f e u i l l e ehitab terve blokaadi vallutamise mõttele. Osa merd okupeerinud laevastik teeb tema arvates sama, kui osa võõrast maad vallutanud sõjavägi. Nagu sõjavägi territooriumi, nii on laevastik vallutanud mere ja alistanud ta oma riikliku võimu suveräänsusele. Sellest tõigast tuletub laevastiku õigus käskida ja keelata sel- lel vallutatud merealal täiesti oma äranägemise järgi, seega siis

43)v. Kleen lk 551, Pohl lk 171

44)v. Söderquist lk 131, Kleen lk 550

keelata ka kaubandust oma valdusalal. Seda Hautefeuille'i teooriat peetakse tänapäeval vastuvõtmatuks rahvusvahelise õiguse põhimõtetele. Praegu üldiselt tunnustatud merede vabaduse mõiste ei eksisteeri Hautefeuille'i jaoks, kuna tema teoriani saab jõuda ainult seda mõistet kõrvaldades. Merd, s.t. ulgumerd ei saa vallutada ja seega puudub ka õigus takistada kaubalaevade läbisõitu mere osast, mida valitsetakse oma laevastikuga. Isegi jättes kõrvale ulgumere ja suunates teooriat vaid rannavetele, ei jõua jõuda rahuldava lahenduseni. On vististi üldine arvamus, et rannikuveed kuuluvad ranniku omaniku valdkonda. Seega on küsitav, kas rannikuveed omaette on vallutatavad, sest rannikuvete valdusõigus on lahutamalt seotud ranniku valdusõigusega. Sellepärast ei saa vallutada rannikuvesi, kunagi üksinda, vaid ainult koos rannikuga⁴⁵⁾.

Nagu mainitud teooria, nii ka Heffter'i ja Ortolaani poolt esitatav arvamus ainult okupatsioonist ei pea paika. Heffter ütleb: "Blokaad on ühe osa vaenlase veeala okupatsioon, ulgumerel aga teatav liik preventsiioni, mida hilisem tuleja ei tohi segada solvamiseta"⁴⁶⁾. Näib kaheldamatu, et see preventsiion ei saaks anda suveräniteediõigusi. Sarnane on ka Pohl'i teooria, mis põhjendab blokaadiõiguse blokeeriva riigi absoluutsele sõjalisele võimule blokaadipiirkonnas, ega vaja sarnasuse tõttu lähemat arutelu⁴⁷⁾.

45) v. Hautefeuille lk 195 je., Kulzer lk 10

46) v. Wiethaus lk 15

47) v. Pohl lk 34

Osa autoreid F a u c h i l l e'i juhatusel väljub selle küsimuse otsustamisel erapooletusekohustusest. Nad arvavad blokaadiõiguse erapooletuse õigusliku korra loomulikuks tulemuseks, mille järgi erapooletute kohustuseks on hoiduda igasugusest segamisest sõjategevusse. Samuti ütleb Bonfils: "Erapooletud, kes võtavad ette varustada blokeeritud ala toiduainete või muu kaubaga, segavad ja kahjustavad seega ilmselt blokeeriva poole ettevõtteid ja üritusi"⁴⁸). Esitatud faktide suhtes on neil autoreil õigus, ent nad ei vasta küsimusele mispärast on blokaad õigustatud, vaid ainult miks erapooletu on kohustatud tunnistama ja tähelepanema blokaadi. Kohustusest erapooletuile saab aga olla juttu vaid siis, kui sõdival riigil on õigus niisugusteks korraldusvõteteks, mis nõuavad tähelepanemist erapooletute poolt. Kui aga mõni tegevus pole õiguslikult põhjendatud, siis pole ta seda ka erapooletute jaoks ning nendepoolne segamine sõjategevusse mitte keelatud, seega ka mitte erapooletuse murd. Erapooletute kohustused pole niisugused õiguslikult teostatud blokaadi põhjuseks, vaid ainult selle järelduseks. Esitatust nähtub nendegi teooriate puudulikkus.

Edasise lisandi blokaadi õiguspärasusele annab peamiselt saksa autorite poolt esitatav arvamine, et blokaadi teostamise õigus põhjeneb sõjavajadusel. Seda seisukohta pooldab ka H o l t z e n d o r f f. Tema arvamise järgi põhineb blokaadiõigus sõjavajadusel ning võib iga sõdiv riik nõuda selle teostamist. Ent blokaadi teostamine pole ainuüksi sõdivate poolte õigus, seega kaasub

48) v. Bonfils - Grah lk 800, Kulzer lk 11

erapooletuile k o h u s t u s tunnustada ja tähelepanna õiguspäraselt teostatud blokaadi. Blokaadi õiguspärasel teostamisel ei saa ükski erapooletu loobuda sellest kohustusest, ega tohi seepärast ka vastast miskisugusel kombel abistada, ka mitte tema kaubanduse toetamisega. See on erapooletu kohustus⁴⁹⁾.

Mainitud teooriat ei poolda mitte ainult saksa publitsistid G e s s n e r'i, B l u n t s c h l i ja U l l m a n n 'iga eesotsas, vaid ka T w i s s, M a r t e n s, R i v i e r ja C o m p i n. Siin esitame vaid G e s s n e r'i, kui teooria peaesindaja. Ta põhjendab oma teooria, et blokaadi põhjuseks võib olla ainult sõjavajalikkus, järgmiselt: "Sõjavajalikkus peab üksikjuhul olema tõesti antud, et toetada õiguspärase blokaadi tunnustamist; mitte olemasoleva vajaduse paljast väitmisest ei piisa, see oleks meelevaldne ja kuritarvidus. Sest blokaad peab olema mõjuv; siis ta on aga ka tähtsaim abinõu, et meresõjas kindlustada edu ja kiirustada rahu ennistamist. Sellepärast on blokaad ka hädavajalik sõjapidamise vahend ja on seda vajadust, mis ühtlasi nõuab erapooletuilt kaubanduslike suhete lõpetamist blokeeritud sadamatega, kõik võimud alati tunnustanud, ega sellest küljest annud põhjust kaebusiks. " Seega on siis sõdivaile niisuguse õiguse mõistlemise vajadus küllaldaselt põhjendatud; sellest tõigast ühes ajaloolise sanktsiooniga, mis on säilitanud blokaadiõiguse, piisab blokaadile kindla aluse andmiseks⁵⁰⁾.

49) v. Holtzendorff IV lk 745

50) v Gessner lk 151, Pohl lk 175

Niipalju G e s s n e r'i teooriat. Puutuvalt sõjavajadusse blokaadi teostamise õiguspärasuse alusena tuleb ütelda, et sõjas põhimõtteliselt on lubatud iga abinõu vastase kahjustamiseks, ükskõik mis alal teda ka ei tabataks. Sest iga kahjustamisvõte viib rahule sammu lähemale. Sellele põhimõttele tuleb omistada erandeid vaid niipalju, kui sõjapidamise tavaõigus või uuemal ajal ka rahvusvahelised lepingud või kokkulepped keelavad teatavaid sõjapidamise vahendeid. Need aga on enamikus sellised, mis esitavad tarbetuid toorusi, vihkamise ülekaalu sõjastarbust. Pole kahtlust, et blokaadi teostamine moodustab kogu ni mõjuvat abinõu vaenlase kahjustamiseks ja iga kahjustamine viib lähemale rahule. Just sõjas peab seepärast tunduma kaubanduse takistamine kahekordselt suurena, eriti rahvaile, kes suuresti sõltuvad sisseveost. Sellega oleks antud juba blokaadi sõjavajalikkus⁵¹⁾. Selles osas võib küll olla päri teooriaga, mitte aga tema tagajärgede lühida vaatluse tulemustega. Kui nimelt mõistelda ühele riigile blokaadi teostamise õigust vaid põhjusel, et see osutub vajalikuks sõjaliste operatsioonide edukaks lõpuleviimiseks, siis antakse erapooletud n.ö. täiesti blokeeriva riigi kätte. Meelevallale avaneb piiramatuid perspektiive. Kuigi selle vastu esitada arvamist, et vajalikkus ei tähenda veel meelevalda, siis näib see vaid otsituna. Ei jää ju kellelgi muule võimalust vajalikkuse hindamiseks, kui vaid blokeerijale enesele. Ja seda õigusega, sest missugune riik võiks leppida sellega, et mõni teine

51) v. Kulzer lk 4

riik, või riikide grupp esitaks talle oma arvamisi, jättes hoopis kõrvale asjaolu, et tal üksiskjuhul vististi on parem ülevaade vajalikkusest, kuna see ometi sõltub suurel määral tema vahendite ja jõudude seisust. Ristlemis- ja paberblokaade tuleb siis ka järjekindlalt lubada, sest miks ei peaks nõrga merejõuga riik oma sõjaoperatsioonide sooritamiseks pidama vajalikuks tervete rannikualade sulgemist liiklusele⁵²⁾. Ent seegi teooria ei anna tagajärgede lähemal vaatlusel positiivseid tulemusi.

Kokkuvõttes on nende paljude teooriate kohta esitada järgmist: Blokaadi seaduspõhjus ei peitu võimalolekuga blokeeritud piirkonnas, nagu seda soovib v a l l u t a m i s t e o o - r i a , ega ka erapooletute kohustuses mitte segada yaenulikke sõjaettevõtteid - sest pole olemas sellist kohustust rahvusvahelises õiguses, nagu seda põhjendab e r a p o o l e t u s t e o o - r i a . Samuti tuleb taandada s õ j a v a j a l i k k u s e t e o o r i a t , sest on täiesti sõdivate poolte asi tunda vajalikkust ja teotseda sellele vastavalt, kuna see muule ühiskonnale, kuhu kuuluvad ka erapooletud, on täiesti ükskõik. Õeldust nähtub, et arvukaist blokaaditeooriaist, kaasaarvatud teooriat t ä i e l i - k u s õ j a l i s e v õ i m u kohta blokaadipiirkonnas - mis tahavad õigustada ulatuslikku haaret erapooletute kaubandusesse, ükski ei rahulda täiel määral.

Tänapäeval on tähtsust ainuüksi k o m p r o m i s s i - t e o o r i a l . Selle kohaselt moodustab blokaad sõdivate poolte

52) v. Wiethaus lk 15

ja erapooletute huvidekonflikti kompromissi. Sest kui blokaad, mis ometi on raske haare erapooletute õigustesse, peab olema lubatav, siis peavad ka sõdivad pooled tooma ohvreid ja see- läbi ka tõenduse, et neil on tõsi taga sõjalaevade ülalpidamise- ga ja positsioonile asetamisega teataval määral saavutatud õi- gusega korraldusvõtete teostamiseks. Sellest siis ka blokaadi efektiivsuse vajalikkus, nagu seda nõudis juba Pariisi mereõi- guse deklaratsioon 1856, tunnistades seega paberblokaadi õiguse- päratuks⁵³⁾.

53) v. Hatschek lk 349, Kunz lk 137

§ 5 BLOKAADI ÕIGUSTOIMIVUS

Tänapäeval kehtiv blokaadiõigus, mille laused tulevad absoluutselt sõjalisest võimust blokaadipiirkonnas, põhineb Pariisi 16. aprilli 1856 a. mereõiguse deklaratsiooni neljandal lausel: "Et olla õiguskohustuslikud, peavad blokaadid olema efektiivsed, s.o. teostatama sõjavõimu poolt, mis küllaladane tõeliselt takistama juurdepääsu vaenlase rannikule."

See lause, pika arengu tulemus, on teisejärgu mereriikide püsiva võitluse tulemus paiklikult piiramata ja seega vaba kaubandust ja liiklemist kõigil ilmameredel takistava ja halva vana blokaadiõiguse kõrvaldamiseks, mis lõpuks suundus iga suguse erapooletu kaubanduse keelamisele vaenlasega. Pariisi mereõiguse deklaratsioon moodustas nn. paberblokaadi lõpu; merel sõdiva poole sõjajõud peab olema kohapeal seevõrra kindlustatud, et sellest piisaks rannikule ligipääsu tõelikuks takistamiseks. Deklaratsioon määrab kindlaks blokaadi lokaliseerimise, blokaadiõiguse suhtumust teatavale merepiirkonnale, nn. b l o k a a d i - t s o o n i l e.

Teisel Haagi rahukonverentsil 1907 ei õnnestunud blo -

kaadiõiguse kodifitseerimine. Seevastu leidis õiguse mõiste senini ratifitseerimata Londoni "Seletuses meresõja õigusest" 26. veebruarist 1909 üksisajalikkude määritelu. Seega oli kaua-ihaldatud siht, saada tähtsaima meresõja vahendi kohta kindlaid reegleid, mis võimalikult väldiks valesti tõlgitsemist ja kuri-tarvitusi, kui mitte just täiesti saavutatud, siis ometi toodud käegakatsutavasse kaugusesse⁵⁴⁾. Londoni deklaratsioon lõi pea täieliku blokaadiõiguse koodeksi, mis aga ei jõustunud ja mille sisu ka lepinguõigusena pole saanud positiivseks õiguseks. Ent sellele vaatamata kehtivad Londoni deklaratsioonis määritud normid blokaadi õigustoimivuse kohta üldiselt tänapäevani, mis-pärast siingi käsitleme küsimust Londoni "Seletuse" alusel.

Õigusjõuse blokaadi õiguslikud eeldused on

A. materjaalsed ja

B. formaalsed.

Materjaalsed eeldused on -1. efektiivsus, 2. erapooletu käsitletu ja 3. blokaadi lokaliseerimine, formaalsed - 1. deklaratsioon ja 2. notifikatsioon⁵⁵⁾.

Londoni deklaratsioon seob artikkel 1. määrustele vastava blokaadi õigussunduslikkuse tava kohaselt kahe tingimusega, nimelt:

1. efektiivsusega (art.2) ja

2. deklaratsiooni ja notifikatsiooniga (art.8)

54) v. Pohl lk 208/09

55) v. Kunz lk 137/38

A. Materjaalsed eeldused

Alates materjaalsete eeldustega tuleb käsitleda efektiivsust kui esimest tingimust blokaadi õigustoimivusele.

1. Efektiivsus

"Et olla õigustoimiv, blokaadid peavad olema efektiivsed, s.o. ülalpeetama sõjajõu poolt, mis on küllaldane tõeliselt takistama ligipääsu vaenlase rannikule." See punkt Pariisi mereõiguse deklaratsioonist kuulub üldisse rahvusvahelisse õigusse ja on võetud sõna-sõnalt Londoni deklaratsiooni 2-se artiklisse. Kuna Pariisi deklaratsioon piirdus selle definitsiooniga, on Londoni deklaratsioonis lähemalt käsitletud efektiivsust, sest ammu juba oli tekkinud kahtlusi selle suhtes, mida mõista efektiivsuse all. Tõugati ju kogu efektiivsuseõpetus - seega kogu blokaadiõpetus - inglise ja sksa kirjanduse poolt vale radadele, tõlkides prantsuskeelset sõna "effectif", mis tähendab "tõeline", "tegelikult olemasolev" väljendiga "tegelikult mõjuv"⁵⁶⁾.

Kuigi Londoni akt sisaldab vaid mõned artiklid, mis on seoses selle praktiliselt ülitähtsa küsimusega ja 3.artiklis jätab priisikohtu hooleksotsustada tegeliku olukorra järgi, kas blokaad on efektiivne või mitte, annavad materjalid rea pidepunkte selleks., mida Londoni võimud soovivad näha mõistetuna efektiivsuse all. Esijoones tuleb siin arvesse üldaruande kommentaar 17. artikli juurde.

56) v.Waldkirch - Vanselow lk 163, Kunz lk 139

Üldaruande järgi on asjaolud, mis otsustavad blokaadi efektiivsuse, järgmised: "Ranniku kuju ja blokeeritud punktide geograafiline asend", "blokeerivate laevade arv" ja peale nende veel asiolu, kas rannik on varustatud "moodsate kaitsevahenditega". Ent need on vaid näited, kuna näib võimatu arvesse tulevate tegurite purgiv loetelu. Nii kahtlematult pole ainuüksi tähtis blokeerivate laevade arv, vaid ka nende iseloom. Selles mõttes esitas juba F a u c h i l l e kindlaid nõudeid blokaadilaevade kvaliteedi ja asetuse suhtes, et nii vähemalt teatud määrani kindlustada blokaadi efektiivsust. Fauchille'i arvates kuulus rakendamisele kahte liiki laevu: suuri ristlejaid, püsiva asukohaga kahekordses laskekauguses üksteisest; ja ülesandega ainult valvata ja blokaadirikkujaid pommitamisega korralekut-suda. Nende vahel aga kolm - neli väikest suure kiirusega sõidukit liikumas edasi-tagasi, ülesandega anda eriteateid ja kinnipüüda blokaadi rikkujaid. Niipalju F a u c h i l l e'i nõuetest, millede teostamisel vaevalt võib kahelda blokaadi efektiivsuses. Veel enam, seda tuleb pidada täiusliku blokaadi tüübiks; teaduse ülesandeks on aga vaid efektiivsuseks nõuetava miinimumi kindlaks-määramine ja selle ületab Fauchille'i ettepanek suurel määral.⁵⁷⁾

Ent peale laevade arvu ja liigi tuleb arvestada ka ranniku ligipääsetavusega ja sellega, kui palju seal sadamaid, asulaid ja kui suur seal liikumine. Üldaruande kommentaari järgi on efektiivsus siis saavutatud, kui piirkonnad, mida üksikutel

blokeerivatel laevadel tuleb valvata, liituvad lütkadeta. Valvatava piirkonna suurus oleneb muidugi vastava laeva relvastusest ja kiirusest. Piirkondade lütkadeta liitumisel on tõenäolik, et ei saa aset leida läbimurre.

Blokeerivate sõjajõudude suurus sõltub olulisel määral laevadega ranna lähedusse pääsemise võimalusest. Muidugi tuleb selles seoses arvesse ka rannajoone pikkus. Rannikuvete suure madaluse puhul, nii et suure süvisega laevad on sunnitud peatuma kaugel, on vajalik rakendada blokeerimisele suurt laevade arvu ka siis, kui rannajoon iseenesest polegi pikk. Olukord muutub muidugi, kui on kasutada väiksemaid laevu vähema süvisega, mis võivad paremini läheneda rannale. Üldiselt peab aga sõdiv pool efektiivsuse kindlustamiseks suurema blokeeritava rannajoone puhul rakendama ka vastavalt suurema arvu laevu. Ankrustamine pole sugugi vajalik, mistõttu näib lubatavana ka ristlemisblokaad, s.o. blokaadi teostamine valvatavas piirkonnas ristlevate laevade abil. See valvatav piirkond võib üksiku laeva kohta olla muidugi suurem, kui oleks haaratav paigalseisva laeva kahuritulega. Samaväärsete kahurite juures on suurema kiirusega laeval ka haardepiirkond vastavalt suurem. On vaid tarvilik, et laev täiel määral valitseks oma piirkonda, s.o. et tal oleks võimalus iga oma piirkonda sõita katsuvat laeva näha, peatada ja vangistada.

Pole arvuliselt määratav, kui kaugel blokeeritavast piirkonnast võivad asuda blokeerivad laevad. Sõdiv pool võib asu-

da küllalt kaugel, tingimuseks on vaid efektiivsuse nõude täitmine. Konverentsil ^{tehti} Ameerika poolt esildus määrata kauguse maksimumpiiriks, mida sõdiv pool kunagi ei tohiks ületada, looo miili. Konverents siiski ei leidnud põhjust niisuguse asja äramääramiseks deklaratsioonis. Näis tarbetuna fikseerida piiri arvuliselt, kuna ju parima tagatise blokaadi hoidmiseks ranniku lähedal moodustab efektiivsuse nõue ise. Teiselt poolt ei saa aga sõdival poolel, kes sulgeb üle looo miili ala, rakendada efektiivsuse kindlustamiseks vajalikku sõjajõudu, keelata oma huvide kaitsmist. Erapooletuil jääb muidugi vabadus teha antud juhul diplomaatlikke esildisi. Kui alguses öeldi blokeerivaid laevu moodustavat pideva joone, siis tuleb seda mõista nii, et laevastiku ülem võib moodustada ka mitu - tarbekorral teineteist täiendavat - joont. Efektiivsust võib niisii saavutada laevade ja nende valvepiirkondade asumisel ühel joonel, aga ka sel viisil, et moodustatakse mitu joont, kusjuures ühe joone valvepiirkonnad haaravad teise joone piirkondadesse. Läbirääkimisist nähtub ka, et paljude riikide sõjalaevastikud arvestasid võimalusega kujundada tarbekorral kahte või enamgi blokaadijoont. Nii kõneles Ameerika delegatsioon oma seletuses "ligne intérieure'st" ja "ligne extérieure'st", s.o. sisemisest, rannale lähemast ja välimisest, rannast eemal olevast joonest. Samuti kõneles inglise delegatsioon mitme blokaadijoone võimalikust tarvidusest. See on seletatav asjaoluga, et väljuti põhimõttest anda sõdivale poolele täit vabadust vaenlase ^{vi vaenlase} poolt oku-

peeritud ranniku blokeerimist teostada vastavalt oma tarvidustele ja tarbekorra l nihutada blokaadijooni kaugemale välja, kui seeläbi täidetakse vaid ühelt poolt efektiivsuse nõue ja teiselt poolt nõue, et ei suletaks ligipääsu erapooletule rannikule. See-ga on näidatud, et sõdival poolel pole keelatud tõmmata blokaadi kaasa ka osa ulgumerd.

Deklaratsioon eristab teravalt laevu, mis allutatud blokaadilaevastiku komanderile. See on olulise tähtsusega erapooletuile. Nagu nähtub artikkel 17., tuleb eristada, kas laeva ülesandeks on blokaadi efektiivsuse kindlustamine või mitte. Jaataval korral allub igalaeva valvele teatav piirkond, milles ta täidab oma ülesannet. Mainitud laevade kõrval vajab blokaadilaevastiku ülem veel sõidukeid mitmesuguste ülesannete täitmiseks, nagu teatelaevu või laevu toidutagavarade, laskemoona ja küttematerjali muretsemiseks. Sellised laevad ei tule blokaadi efektiivsuse küsimuses üldse arvesse. Sest efektiivsus peab püsima ka nendeta, kuna vastasel korral laeva eemaldades teenistuse huvides blokaad kaotaks efektiivsuse.

Niipea, kui blokaadi efektiivsus mõnelt poolt tunnistatakse vaieldavaks, peab priisikohus selgitama, kas blokeerimiseks rakendatud laevad kogusummas olid võimelised tagama ja säilitama blokaadi efektiivsust, peab aga ka kindlaks tegema, missuguste ja kui suure arvu laevade ülesandeks on tehtud efektiivsuse kindlustamine ja kui palju ning missuguseid laevu on raken-

datud muudele ülesannetele.

Teatavail korralduslikult on kerge otsustada blokaadi efektiivsuse või mitteefektiivsuse üle ja nimelt selle järgi, kas blokaad täitis oma otstarbe või mitte. Viimasel juhul, s.o. kui kaubanduslik läbikäimine jäi katkestamata, blokaad kahtlematult polnud efektiivne. Siinjuures muidugi ei tule mõista, et blokaadi efektiivsusetust võiks väita juba mõne üksiku laeva läbimurde õnnestumise puhul blokaadijoonest. Siin kindlaid piirjooni tõmmata on sagedasti väga raske, kuna küsimuse otsustamisel, kas blokaad, vaatamata üksikute laevade läbimurretele, tuleb arvata efektiivseks, on arvestatav ka asjaolu, kas laevad on läbimurdeks kasutanud pimedust või tormist merd, või olid nad võimelised arendama erakordselt suurt kiirust j.m.s. Londoni konverents pole tegelenud selle küsimusega ja jääb niisugusel korral rakendada 3. artiklit, mille järgi efektiivsus osutub täiel määral teoküsimuseks.

Londoni deklaratsiooni 4. artikli järgi tuleb efektiivsust arvata kestvaks ja blokaadi edasikehtivaks, kui blokeeritud jõud on eemaldunud ilma tõttu, selle kestvuse ajaks. Seda artiklit aga ei saa nii tõlgendada, nagu tahetaks siin vaid normata juhtumit, millega artikkel nimelt tegeleb. Siin tahetakse vaid väljendada, et halb ilm ka ainukesel juhul moodustab, millele sõdiv pool võib apelleerida, et vältida blokaadi lõpetamise õigustagajärgi. Kui aga blokeerivad sõjalaevad tõmbuvad tagasi

vaenlase rünnakust hoidumise otstarbel või avarii parandamiseks, või jälle toidu- ja kütteainete tagavarade täiendamiseks, siis blokaad tuleb vaidlematult arvata lõpetatuks ja võimaldub blokaadi uuendamine vaid vastavalt artikkel 12. antud normidele⁵⁸⁾.

Niipalju efektiivsuse küsimusest üldaruande seletuse põhjal 17. artikli juurde. Kokkuvõttes võib nentida, et efektiivsuse põhimõtte mõtteks on fiktiivse blokaadi keelamine, mis pole õiguslikust seisukohast blokaad, olgu ta kui mõjuv tahes. Efektiivsus eeldab nimelt sõjalaevade tegelikku kohalviibimist; seetõttu pole olemas blokaadi kivide või miinide abil; blokaad allveelaevade abil on vaid siis lubatav, kui need püsivalt liiguvad pealvee.

On nimelt tarvilik sõjajõu olemasolu, ja nimelt selline, millest piisab rannale ligipääsu tegelikuks takistamiseks, kusjuures küllaldase sõjajõu küsimus on 3. artikli kohaselt täiel määral teoküsimus. Seepärast on väärtuseta ka varemate lepingute katsed kindlaks määrata blokaadilaevastiku laevade arvu, kuna see oleb olukorrast. Samuti pole tähtis, et blokeerivad laevad püsiks paigal, nagu nõudis relvastatud erapooletus, vaid on õiguslikult lubatav ka blokaad ristlevate laevade abil. Ka on väärtuseta relvastatud erapooletuse nõue, sõjalaevade asumise kohta blokeeritava piirkonna läheduses. sest laevad võivad viibida ka suuremas kauguses, aga alati eeldades efektiivsust. Kuna on tähtis efektiivsus, mitte aga mõjuvus, siis ka mõni juhuslik blokaadi rikkumine ei kahjusta veel blokaadi efektiivsust s.t. efektiivset blokaadi.

⁵⁸⁾ V. Ferneck lk 70 jj.

Efektiivsus tähendab reaalselt kohalviibimist ja tema õigusmõjuvus ilmneb vaid blokaadipiirkonna piires, kusjuures efektiivsuse suhtes tulevad arvesse vaid selle efektiivsuse kindlustamiseks rakendatud sõjalaevad; just sellepärast tuleb blokaad hoida jõus. Ent siinkohal mainitagu veelkord ainsat Londoni deklaratsiooniga lubatavat erandit (art.4), et blokaadi ei arvata lõpetatuks, kui blokeerivad sõjajõud on halva ilma tõttu ajutiselt eemaldunud⁵⁹⁾.

Õigustoimiva blokaadi nõudeks on peale sõjaolukorra olemasolu, kompetentse võimu poolt teostamise ja äsja vaadeldud objektiivsuse veel erapooletu käsitletu ja blokaadi lokaliseerimine.

2. E r a p o o l e t u k ä s i t e l u

Erapooletu käsitletu mitmesuguste lippude suhtes puutub Londoni deklaratsiooni artikkel 5. järgi kõigi erapooletute riikide laevu, nagu ka blokeerija enese ja temaga liidus olevaid laevu. Eksimised selle normi vastu tühistavad blokaadi, nagu see ka juba esines "Franziska" puhul. "Franziska" juhtumil oli tegu järgmise olukorraga: Krimmi sõja ajal kuulutas (briti-prantsuse) Balti laevastiku britlasest ülemjuhataja 15.aprillil 1854 välja de facto blokaadi Kuramaa ranniku suhtes. Seejuures blokeeriti Riia sadam ainsa briti sõjalaeva abil, mis oli asetatud paigale umb. 120 miili kaugusele ja valvas ainsat kolme miili laiust ligipääsuteed

⁵⁹⁾ v. Kunz lk 140, Kulzer lk 17/18, Holtzendorff IV lk 749

sadamale. Briti balti laevastiku ülemjuhataja andis blokeerimise teate niisugusel kujul Briti esindajaile, kaasaarvatud Briti saadik Kopenhaagenis, üle, et tekkis mulje nagu oleks tegu kõigi Vene läänemeresadamate blokeerimisega. Varsti peale selle andsid Inglise ja Prantsuse valitsused Vene laevadele luba teatavate laadungite viimiseks blokeeritud sadamaist sihtkohta kuni 15. maini 1854. Sarnase loa andis Venemaa ka Briti ja Prantsuse laevadele. 22. mail 1854 Taani lipu all sõitev laev "Fränziska", mis oli 14. mail 1854 sõitnud Kopenhaagenist välja sihiga Riiga, peeti kinni Briti blokaadiristlejate poolt. Järgneval protsessil pooldas esimese instantsi otsus laeva äravõtmist põhjendusega, et blokaad olnuvat õigusjõune, kuna piisavat sellest, kui blokeeritavat piirkonda valvab sõjajõud, mis ohustab sisse- ja väljasõitu; ei saavat nõuda sadama hermeetilist sulgemist. Ka sõdivate poolte kaubalaevadele kuni 15. maini 1854 antud litsentsid ei saavat blokaadi õigusjõutustada; neist olevat võimalik vaid järeldada, et ka erapooletud laevad samal ajavahemikul võinuvat ^{nõuda} samu eesõigusi. Pealegi olnuvat "Franziska" teadlik blokaadist.

Teine kohtuinstants tunnistas aga Riia blokaadi õigusjõutuks. Sest sõdivate poolte kaubalaevadele antud litsentside järeldusel puudutatakse blokaad ainult erapooletut kaubandust. Isegi väites vastupidist tulevat arvestada sellega, et "Franziska" polnuvat teadlik blokaadist. Küll polevat erinotifikatsiooniga üksiku laeva suhtes ka de facto blokaadi puhul vajalik. (De fac-

to blokaadi all mõistetakse blokaadi, mis teoneb blokeeritud piirkonda tarvilikul määral sulgeva laevastiku palja kohalviibimesega, ilma et järgneks teadet erapooletutele valitsustele). Ent laev peab tingimata olema teadlik blokaadi tõelisest seisust. Antud juhul ei saanuvat olla sellest juttugi; Kopenhaagenis olduvat arvamisel, et blokaad olnuvat väljakuulutatud kõigi Vene Balti mere sadamate suhtes, mitte aga Kuramaa sadamate suhtes. Seepärast otsustati apellatsiooninstantsis laeva vabaks anda.

See otsus vastas nii erapooletu käsitlele kui ka efektiivsuse suhtes toleaeegsele ja ka praegusele korraldatud õiguslikule olukorrale (võrdle Londoni deklaratsiooni artikleid 3 ja 5). De facto blokaadi kohta on mainitav, et see praeguse õigusliku olukorra juures on võimatu, kuna praegusajal nõutakse alati blokaadi teastamist⁶⁰⁾. Eksimus selle normi vastu tühistas niisiis juba aastal 1854 blokaadi. Ent on olemas ka tunnustatud erandeid, nimelt

1. erapooletute sõjalaevade suhtes Londoni deklaratsiooni 6. artikli järgi,
2. erapooletute merehädas olevate suhtes sama deklaratsiooni 7. artikli järgi.

Ent mainitud laevad ei tohi blokeeritud piirkonnas laadida ega lossida.⁶¹⁾

Enne mõlema erandi võimaluse lähemat käsitlele on tarvilik selgitada blokaadi erapooletut käsitlele üldiselt. Siin arvesse-

⁶⁰⁾ v. Hatschek - Strupp lk 324

⁶¹⁾ v. Liszt lk 323

tuleva Londoni deklaratsiooni 5.artikli kohta annab üldaruanne järgmise seletuse: "Blokaadi, kui õiguslikku sõjalist operatsiooni tuleb erapoolettel tähelepanna niikaua, kui ta tõesti jääb sõjaliseks operatsiooniks, mille ülesandeks blokeeritud sadama kõigi kaubanduslike suhete katkestamine. Ta ei tohi olla sõdivatele pooltele vahendiks teatavate lippude eelistamisel, lubades neile vaba ligipääsu. See on 5.artikli mõte"⁶²⁾. See seletus näib igatahes piiravat normi tähtsust ja ulatust niisugusel määral, mis ei ühtu normi sõnastusega. Normi praktiliselt tähtsaimaks järelduseks on asjaolu, et blokeerijal pole õigust lubada läbipääsu erapooletutele laevadele oma valiku järgi. Ta ei tohi aga ka teisiti esineda erapoolikuna. Nii näiteks sadamais viibivaile erapooletuile laevadele antav väljumistähtaeg peab olema kõigile ühtlane. Kui mõned laevad ei pea kinni sellest tähtajast, siis järgnevad kõigile viivitajaile ühtlased õigus-tagajärjed, niipalju kui antud tähtajast mittekinnipidamise põhjused olid kõigil samad. Erapooletu suhtumine peab ilmne- ma peale erapooletute k a u b alaevade, üldse kõigi erapooletute e r a laevade suhtes. Deklaratsioon ei arvesta aga juhtumeid, kus blokeeriv võim erapooletutele laevadele erandlikult annab loa blokeeritud sadamasse sissesõiduks, nn. litsentsi. Seda on senini juhtunud alati.

Küsimust, kas blokeerija on kohustatud keelama oma lippu kandvail eralaevadel läbikäimist blokeeritud kohtadega, ei saa tingimusteta jaatada, kuna viimaste sõdade ajal on esinenud juhtu-

62) v. Ferneck lk 88

meid, et üks sõdiv pool on lubanud omadele kaubanduslikku läbikäimist vastasega. Niisugune juhus on võimalik siis, kui see läbi ei kannata blokaadi otstarve, näit. niisuguste kaupade müügiks, mida blokeeritud piirkonnad võivad kergesti hankida ka maad kaudu.

Teostatud erapoolikuse ^{õiguse} tagajärjed ei tuletu 5. artiklist. Need saab leida üldaruandest. Üldaruande järgi ei tarvitse erapoolitud teostatud erapoolikuse puhul enam respektierida blokaadi, s.o. erapoolikuse tagajärjel blokaad kaotab efektiivsuse. Selle vastu mainitagu, et niisugune järeldus ei vastaks blokaadi mõistele. On ju blokaad, 2. artikli kohaselt efektiivne, kui sõjajõud on küllalt tegelikult takistamiseks tugev ligipääsu suhtes vaenlase rannikule. Kui tegelikult rakendatud tarvilik sõjajõud on olemas, siis ei saa ometi teiselt poolt väita blokaadi efektiivsusetust. On kahtlematult ülekohus, kui sõdiv pool mõningaid laevu lubab rikkuda läbipääsukeeldu, ent see ei puuduta veel efektiivsust. Seepärast võib vististi oletada, et siin esitatud koht üldaruandest on mõistetav teisiti. Nimelt järgneb blokaadi erapoolikule käsitelule mitte ainult efektiivsusetus vaid üldse blokaadi tühisus. Ja need mõlemad mõisted on küllalt suure erinevusega. Efektiivsusetus ilmneb vast siis, kui mõned laevad on suutnud läbistada blokaadijoone, on aga parandatav hilisema efektiivsuse loomisel blokeerija poolt. Tühisus võib seevastu tekkida juba blokaadi väljakuulutamisel, näit. deklaratsiooni ebaõiguse või puudulikkuse tõttu, või jälle eri lipudele sadamast väljumiseks antud eriaegade tõttu. Tühisus pole

parandata, kuna blokaadi õigusjõustumiseks vajaneks uus välja- kuulutamine ja notifikatsioon.

Puutuvalt eelpoolmainitud kahte tunnustatud erandit, tuleb mainida, et blokaadi käsitlemisel merhädas olevate erapooletute kaubalaevade vastu on blokeerija juba humaansuse poolest, Londoni deklaratsiooni 7.artikli alusel, kohustatud võimaldama sissesõitu blokeeritud sadamasse. Kuritarvituste vältimiseks on koostatud kindlustusklauslid. Nii peab merehäda enne kindlaks tehtama ühe blokaadilaevastiku laevajuhi poolt. Kapteni teadet laeva merehäda kohta pole niisiis vaja uskuda, vaid sõdival poolel on õigus kontrollida teadet ja alles selle tõendumisel, s.o. kui laeval tõesti valitseb vee või toiduainete puudus või on avarii, on laeval õigus nõuda läbipääsu. Läbipääsu tohib siis keelata vaid niisugusel juhul, kui viga on kohapeal kõrvaldatav. On laev sadamasse sissesõitnud, siis on tal peale vea kõrvaldamise õigus vabalt lahkumiseks blokeeritud piirkonnast, ega tarvitse jääda sinna sugugi blokaadi lõpuni. Laeva peatumise ajal sadamas on sõdival poolel õigus veenduda selles, et ei teostataks kaubanduslikke operatsioone, s.o. ei lossitaks ega laaditaks, väljaarvatud muidugi aineid, mis vajalikud teekonna jätkamiseks ⁶³⁾. Juhul aga, kui laev on püüdnud petta blokeerijat, näit. esinenud merehädalisena ainult sadamasse sissepääsemise otstarbel, et siis soodustada vaenlast, või on katsunud pardale võetud keelatud laadungit varjata, on blokeerija ilmselt õigustatud kohtlema laeva samuti, kui toimunud blokaadi rikkumise

63) v. Pohl lk 210

puhul.

7.artikli määrused puutuvad aga ainult eralaevu ja mitte sõjalaevu.

Teine erand on tehtud erapooletute sõjalaevade suhtes. Londoni deklaratsiooni 6.artikli kohaselt võib blokeeriva sõjajõu ülemjuhataja anda sõjalaevadele luba sadamasse sissesõiduks ja sealt uuesti väljumiseks. Blokaad lubatud sõjaoperatsioonina on siduv erapoolet^tuile, mispärast nii erapooletud kauba- kui sõjalae- vad on kohustatud respekteerima blokaadi. Teiselt poolt on blokeerija kohustatud niihästi erapooletute kaubalaevade kui ka erapooletute sõjalaevade suhtes rakendama erapooletut käsitelu. Siin siiski on mõned erinevused. Blokaadi otstarve on ometi blokeeritud rannikuala eraldamine igasugusest läbikäimisest merd kaudu. Lastes nüüd sisse kas või ainsa kaubalaeva, blokeerija halvab mainitud otstarvet, olgu siis, et laev viibis merehädas. Sest kaubalaevade ülesandeks on ju isikute, kauba ja kirjavahetuse edasitoimetamine sadamast sadamasse. Sõjalaevad aga ei seisa läbikäimise teenistuses, vähemalt otseselt mitte, vaid teevad rahu ajal sõite harjutuse või esinduslikul otstarbel. Seega blokeerija ei kahjusta oma sihte, kui laseb erapooletuid sõjalaevu siseneda blokeeritud paika. 6.artikkel jätab igatahes niisuguse vabaduse. Mainitud artikli juurde lisab üldaruanne järgmise seletuse: "sellest, et blokeeriv pool 5 artikli järgi on kohustatud pidama erapooletust kõigi lippude suhtes, ei saa järeldada kohustust läbisõidu lubamiseks kõigile sõ-

jalaevadele, kui selline luba on antud mõnele. Sest ühelt poolt võib juba paljas mõne erapooletu võimu sõjalaeva ilmumine oma-
da poliitilist tähtsust, teiselt poolt võib blokeerija olla sõ-
jaliselt huvitatud ühe või enamiku riikide sõjalaevade eemalehoi-
dumisest blokeeritud paikadest. Läbipääsu lubamist sõjalaevadele
ei saa seega allutada mõnesugustele reeglitele, ent erapooletul
võimul, kellele on keelatud läbipääsu, jääb muidugi võimalus nõu-
da diplomaatilisel teel selgitust, kui ta enese kohtlemises arvab
leidvat põhjendamata eristamist⁶⁴⁾. Kolmandat ja viimast materjaal-
set nõuet õigusjõuseks blokaadiks, blokaadi lokaliseerimist puudu-
tavaid Londoni deklaratsiooni artikleid on käsitletud juba küllal-
dusel määral, mispärast piirdutagu siin vaid lühikese kokkuvõttega.

3. B l o k a a d i l o k a l i s e e r i m i n e

Blokaadi õigustoimivus on piiratud tema tegevusraadiuse-
ga. 1.artikli järgi blokaad on lubatav vaenlase või vaenlase poolt
okupeeritud oma või ka liitlaste sadamate ja rannikualade suhtes.
Oma rannikualasid, mis pole vaenlase poolt okupeeritud, on samuti
lubatud blokeerida. Kuigi Londoni deklaratsioon ei puuduta seda
küsimust, jaatatakse teda enamasti. Vaenlase poolt okupeeritud
erapooletute sadamate ja rannikualade suhtes on blokaad lubatav,
teiste erapooletute sadamate ja rannikualade suhtes mitte. Osa ul-
gumerest ei või blokeerida. Londoni deklaratsiooni 18.artikkel
esitab nõude, et blokaadi ei või käsitada ega teostada sellisel
kujul, et blokeerivad jõud sulgeks juurdepääsu erapooletuile ran-

64) v. Ferneck lk 90 jj.

nikutele ja sadamatele. Seni lahendamata on küsimus, kas kaanali-
te ja merekitsuste blokeerimine on lubatav. See oleneb nende ise-
loomust, kui ei kehti erilepinguid. Londoni deklaratsioon on jät-
nud lahtiseks ka küsimuse jõesuudmete blokeerimise lubatavusest.
Jõesuudme asudes erapooletul alal, pole blokeerimine lubatav, küll
aga vaenlase rahvulike jõesuudmete juures. Rahvusvaheliste jõgede
suudmete blokeerimine kuulub otsustamisele nende suhtes kehtiva
erajõiguse järgi. Jõesuudme ühe poole asudes erapooletul alal, kuu-
lub see igatahes blokaadi lubatavuse piirest väljapoole⁶⁵⁾.

B. F o r m a a l s e d e e l d u s e d

Formaalsed eeldused blokaadi õigustoimivuseks on dekla-
ratsioon ja notifikatsioon, s.o. blokaadi tuleb mitte ainult efek-
tiivselt osastada vaid ka, 8. artikli kohaselt, deklareerida (teas-
tada) ja notifitseerida. ^(kuulutada) Londoni deklaratsioon teeb esimesena vahet
blokaadi teastamise ja kuulutamise vahel, kuna varemad lepingud
puudutasid vaid mitmesuguseid kuulutamise viise.

Igasuguste kahtluste vältimiseks on üldaruandes definee-
ritud ka deklaratsiooni ja notifikatsiooni mõiste. Deklaratsioon
ehk teastus on vastava ametasutuse (valitsuse või laevastiku juhi)
akt, mis tuvastab blokaadi osastamist (toimunud või lähemal ajal
toimuvat) täpsalt määratavail tingimusil (ettenähtud 9. artiklis)⁶⁶⁾.
Sõna "teastus" evib aga Londoni deklaratsioonis teist tähendust

65) v. Kunz lk 140

66) v. Ferneck lk 72

kui tavalises õigusteaduslikus keeles. Siin ta tähendab otsust ja mitte selle teadaandmist välisilmale. Blokaadi teastamise mõiste võtmine deklaratsiooni trviliku eeldusena tähendab selget loobumist senisest inglise de facto blokaadi süsteemist: nii pole siis olemas blokaadi algust järelduslike toiminguteta, ega püsimist üldtuntuse alusel. Endastmõistetavalt ei tohi siin teastamist mõista abstraktse toiminguna, vaid tema seostes; sest praktiliselt teastamine ei esine abstraktsena, vaid on vältimatult seoses oma sisu teatamisega erapooletuile⁶⁷⁾.

Notifikatsiooni all tuleb üldaruande järgi mõista deklaratsiooni teatavaks tegemist erapooletuile võimudele või asutustele (näit. laevadele). Siinjuures "või" ei anna sõdivale poolele veel vaba valiku õigust. Sest blokaadi tuleb järjekindlalt notifitseerida nii erapooletuile võimudele kui ka teatavaile asutistele. Küsimusele, millal blokaadi tuleb deklareerida, millal notifitseerida, võib vastata: deklaratsioon ja notifikatsioon ei pea tingimata eelnema blokaadi osastamisele, küll aga - vähemalt eriteadaande kujul üksikutele laevadele - mõne laeva rekviireerimisele blokaadi rikkumise pärast.

1. Deklaratsioon

Londoni deklaratsiooni 9. artikkel ütleb: "Deklaratsioon avaldatakse blokeeriva võimu või tema nimel toimiva laevastiku juhatuse poolt"⁶⁸⁾. Valitsus võib jätta ka merejõudude juhatajale

67) v. Kulzer lk 25

68) v. Sartrius lk 88

vabaduse iseseisvaks blokaadi osastamiseks ja teastamiseks.

9. artikli järgi deklaratsioon peab sisaldama järgmisi teateid:

- a) blokaadi alguse daatumi
- b) blokeeritud ranniku geograafilised piirid
- c) erapooletuile laevadele sadamaist lahkumiseks antava tähtaja.

ad a). Daatumi all ei tule mõista kellaaega, piisab päeva nimetamisest, kuna blokaadi alguse moment pole sellise täpsusega ettemääratav.

ad b). Tavaliselt mainitakse pikkuse resp. laiuskraade blokeeritud rannikuala lõpppunktide tähistamiseks. Pole tarvilik märkida, millises kauguses rannast asuvad blokeerivad laevad, kuigi sel juhul, kui laevastik asub rannast kaugel, sellisel märkusel oleks erapooletu laevanduse suhtes teatav väärtus.

ad c). Lahkumistähtaja andmine - tavaliselt 15 päeva, ilma sõjas küll tuntavalt vähem - põhineb vanal taval, mis muudeti kohustuseks Londoni mereõiguse deklaratsiooni 9. artiklis p.3, kusjuures rõhk asetseb sõnadel "tuleb anda". Vastavat artiklit sõna-sõnalt võttes lasuks sõdival poolel kohustus, määrata erapooletutele laevadele antav tähtaeg juba kohe erapooletutele esitatavas deklaratsioonis. Sagedasti aga pole valitsusel võimalik määrata otsekohe tähtaega ja tuleb piirduda vaid teadaandega erapooletuile võimudele, et vastava tähtaja määramine on jäetud merejõudude juhatuse või blokeeriva laevastiku komanderi hooleks. Määruse kohaselt

tuleb erapooletuile laevadele võimaldada väljapääsu vaatamata sellele, kas neil on pardal laadungit või ballasti ja arvestamata seda, kas laadungi võtmine toimus enne või pärast blokaadi osastamist⁶⁹⁾.

Ent Londoni konverents ei piirdunud ainult määruste koostamisega blokaadi deklareerimiseks, vaid lisas neile ka mõjuva sanktsiooni. Seejuures on õigustagajärjed kujundatud erinevalt, nähes ette järgnevaid juhuseid:

- a). Deklaratsioonis puuduvad, või ta sisaldab ebaõigeid andmeid blokaadi alguse momendi suhtes
- b). Deklaratsioonis puuduvad, või ta sisaldab ebaõigeid andmeid blokeeritud paikkonna kohta
- c). Blokaadiläevastiku komander ei anna tähtaega erapooletute laevade lahkumiseks või pole antud tähtaeg mõistustlikult vastuvõetav (raisonnable).

Esimese kahe juhuga tegeleb 10.artikkel, öeldes: "Kui blokeeriv võim või tema nimel toimivad merejõudude juhtivad instantsid ei pea kinni andmeist, mis nad 9.artikli p. 1 ja 2 põhjal olid kohustatud võtma blokaaditeastusse, siis see teastus (deklaratsioon) on tühine ja on tarvilik blokaadi õigustoimivuse saavutamiseks uut teastust"⁷⁰⁾. Sellest määrusest tuleneb järgmist: Kui deklaratsioon sisaldab tõsioludele mittevastavaid andmeid, öeldes näiteks blokaadi olnuvat alanud teataval päeval, kuna see tegelikult algas

69) v. Holtzendorff lk 760, Ferneck lk 74

70) v. Sartorius lk 88

vast mitu päeva hiljem, või jälle on geograafilised piirid märgitud valesti, s.o. ulatuvad kaugemale, kui blokeeriva võimu poolt tegelikult operatsioonideks kasutatavad piirid, siis on esitatud näidete tagajärjeks deklaratsiooni tühisus ja nimelt nii et deklaratsioonil pole miskisugust mõju. Kui niisugusel juhul võetakse ära mõni erapooletu laev blokaadi rikkumise põhjendusel, siis ta võib deklaratsiooni tühisuse põhjal nõuda võetuse tühistamist.

Kui blokaadilaevastiku komandär jätab määramata tähtaja erapooletute laevade lahkumiseks, või annab neile mõistuslikult mittevastuvõetava tähtaja, siis sellele ei järgne deklaratsiooni jõutustus, vaid erapooletud laevad võivad lahkuda takistamatult vastavalt 16 artikli p.2 lõike määrusile. Ühe või teise erapooletu laeva mittelahkumisel määratud tähtaja jooksul olenevad tagajärjed sellest, kas laeva lahkumist takistas kõrgem võim või jäi ta kohale vabatahtlikult. Esimesel juhul tuleb tähtaega pikendada, olgu siis, et sõjalised kaalutlused seisavad selle vastu, sest antud tähtaeg on osutunud selle laeva suhtes mõistuslikult mittevastuvõetavaks. Teisel juhul tagajärjed olenevad sellest, kas blokeerija on huvitatud laeva lahkumisest või mitte. Eitaval korral jäetakse laev sadamasse, ega ole tal miskisugust õigust nõuda vabaks andmist blokaadi kestel. Teisel juhul on blokeerijal õigus kohustada laeva lahkuma, ja käsu mittetäitmisel kohelda erapooletuse rikkumise pärast vaenuliku laevana⁷¹⁾.

71) v. Ferneck lk 76/77

2. N o t i f i k a t s i o o n

Deklaratsioonist tuleb eraldada notifikatsiooni, millega kuulutatakse blokaadi teastamist. See kuulutus on blokaadi õigustoimivuse eelduseks. Varemattel aegadel ei tehtud teravat vahet deklaratsiooni ja notifikatsiooni vahel. Teatamine peab toimuma kahesuguselt, üldnotifikatsioon (notification générale) ilmub korralduse avaliku teatena, et erapooletud riigid saaksid teada, missugused vaenlase rannikualad on blokeeritud ja missuguses ulatuses, kuna eriteade ehk erinotifikatsioon (notification spéciale) seisab teate andmises kehtivast blokaadist igale lähenevale laevale, mille juht võiks olla teadmatutes blokaadi olemasolust⁷²⁾.

Üldnotifikatsioon oli enamasti kombeks ka varemattel aegadel, ei leidnud tunnustamist aga Briti - Ameerika - Jaapani praktikas blokaadi olulise eeldusena; blokaadirikkumise olemasoluks polnud oluline notifikatsioon vaid kuidaski omandatud või eeldatav teadmine blokaadist⁷³⁾. Samuti esindasid varem inglise ja ameerika juristid arvamust, et erinotifikatsioon vaid siis vajalikuks muutub, kui blokaad on osastatud nn. faktilisel, s.o. ettenägemata viisil sõjajõudude juhataja poolt; juhul, kui faktiline blokaad kestab juba pikemat aega, siis pole eriteadaanne üksikule laevale tarvilik, kuna erapooletutel olnuvat küllalt aega blokaadi olemasolu teadasaamiseks. Seda vaadet katsuti kohaldada just "Franziska" puhul, ent ta avab ukseid blokaadiõiguse väärkäsitlusele

72) v.Martens lk 530

73) v.Kunz lk 138

ja loob võimalusi erapooletute laevade arreteerimiseks niisuguse blokaadi rikkumise pärast, millest nad midagi ei teadnud⁷⁴⁾.

Teisel seisukohal asus mandri praktika, ent see oli lõhestunud. Prantsuse praktika, mida järgisid Itaalia, Hispaania, Hollandi, Rootsi, nõudis igal üksikjuhul erinotifikatsiooni, kuna üldnotifikatsioon polevat kohustus, vaid ainult rahvusvahelise viisakuse akt; teised mandririigid arvavad jällegi üldnotifikatsiooni õiguslikult oluliseks elemendiks, erinotifikatsiooni vaid erandiks. Sellel seisukohal asub ka Londoni deklaratsioon. Selle järgi on ka üldnotifikatsioon alati kohustuslik (art.11) ja nimelt blokeeriva võimu poolt erapooletutele võimudele, kui ka blokeeriva sõjajõu ülemjuhataja poolt vastavaile kohalikele võimudele. Erinotifikatsioon laevale enesele on Londoni deklaratsiooni järgi ettekirjutatud vaid erandjuhtudel (art.16/1)⁷⁵⁾.

a. Ü l d n o t i f i k a t s i o o n

Londoni deklaratsiooni 11 artikkel ütleb:

"Blokaaditeastusest kuulutatakse:

1. erapooletutele võimudele blokeeriva võimu poolt vastava teadaandega, mis suunatakse kas valitsuste eneste või nende akrediteeritud esindajate poole;
2. vastavaile kohalikele võimudele blokeerivate sõjajõudude ülemjuhataja poolt. Kohalikud võimud peavad võimalikult varsti informeerima võõrriikide konsuleid, kellede ameti-

74) v. Martens lk 531

75).v. Hatschek lk 350

piirkonnas asub blokeeritud sadam või rannikuala"76). Juhul, kui blokeerija ei oma diplomaatilist esindust mõne erapooletu riigi juures, siis tuleb notifikatsioon esitada vahenditult valitsusele, kusjuures see tavaliselt toimub telegraafiliselt. Kui erapooletu valitsus on saanud notifikatsiooni, siis on juba tema mure, et teade jõuaks tema ala kõikidesse paikadesse, eriti sadamatesse. Sest Londoni deklaratsiooni järgi pole blokeerija kohustatud igale blokaadijoonele lähenevale erapooletule laevale esitama erinotifikatsiooni blokaadi kohta, kuna seda toimingut nõutakse vaid erandjuhtudel ja üldiselt piisab üldnotifikatsioonist.

Määrust kahe notifikatsiooni esitamiseks, ühelt poolt erapooletutele võimudele, teiselt poolt blokeeritud rannikuala võimudele, pole võimalik pidada, niipea kui blokaad on osastatud merejõudude juhataja poolt omal initsiatiivil ja tal pole võimalusi teatada sellest oma valitsusele teadmiseksvõtmise ja erapooletute võimude informeerimise otstarbel. Juhul, kui blokeerija jätab erapooletutele võimudele blokaadi notifitseerimata, see tuleb arvata õigustoimetuks. Ent 8. artikkel nõuab mitte ainult blokaadi notifitseerimist, vaid annab ka lähemaid juhtnõure selle kohta k u i d a s tuleb toimetada notifikatsiooni, osutades artiklitele 11 ja 16. Niipea kui blokaad pole notifitseeritud mainitud artiklites nõuetaval kombel, on ta õigustoimetu.

Valitsus, kes määrab blokaadi, peab selle ka 11. artikli

76) v. Sartorius lk 89

järgi ilmselt notifitseerima kõigile erapooletuile võimudele, ka
 niisugustele, kelle lipp pole esitatud blokaadialuses vesikonnas
 ja isegi neile, kellel üldse pole merepiiri. Sest blokaadi vastu
 tunnevad huvi peale laevaomanike ka mereteed kasutavate kaupade
 omanikud. Tuleb küsida, missugused õigustagajärjed sel juhul teki-
 vad, kui blokeerija mõnele erapooletule riigile ei notifitseeri
 blokaadi, näit. kogemata, või arvates riigil puuduvat huvi niisu-
 guse teate vastu. Londoni akt ei anna miskisuguseid pidepunkte
 niisuguse juhtumi jaoks, et blokaad juba oleks õigustoimetu tööga
 tõttu, et blokeerija on jätnud blokaadi kuulutamata mõnele erapoo-
 letule võimule. Selle juhu käsitletu on kaheldav, ent võiks arvata,
 et blokaad nende riikide suhtes, kes on jäänud notifikatsioonita,
 pole kohustav ning blokeerija peaks nende riikide laevadele võimal-
 dama läbipääsu blokaadijoonest või vähemalt sissesõitu blokeeritud
 paika. Võidaks ehk nõuda, et nende riikide laevadele esitataks iga-
 kord erinotifikatsioon. Ei rahulda siiski ükski neist lahendusist,
 vaid oleneb - blokaadi notifitseerimata jätmisel mõnele erapooletu-
 le riigile - täiesti olukorrast, kas erapooletu riik seeläbi üld-
 se sai kahjustatud. Sest enamasti teade blokaadist jõuab temani
 juba teisel teel, eriti ajakirjanduse kaudu. Neil asjaoludel pole
 vististi võimalik arvata blokaadi õigustoimivust küsitavaks, kuigi
 blokeerija jätkaks teateta mõne erapooletu võimu⁷⁷⁾. Seevastu on
 minetamine tähtis niisugusel juhul, kui on tegu küsimusega, kas

77) v. Ferneck lk 82

mõni blokaadirikkumise pärast äravõetud laev oli teadlik blokaadist resp. kas seda teadlikkust võib oletada (art.14,15). Ent 16. artikkel ütleb, et juhul, kui blokeeriva laevastiku komander on jätnud blokaadi notifitseerimata blokeeritud alade kohalikele võimudele, peab ta võimaldama blokeeritud sadamast väljuda tahtvaile erapooletuile laevadele vaba läbipääsu. Sanktsioon on siin sama, kui lahusmistähtaja väljajätmisel deklaratsioonist. Blokeeriija ei saa aga oma minetamist heaksteha blokeeritud paikkonna võimudele esitatava üldnotifikatsiooni asendamisega erinotifikatsiooniga kõigile väljumist üritavatele laevadele. Tal pole sugugi valida üldja erinotifikatsiooni vahel⁷⁸⁾.

Kui aga notifikatsiooni ärajäämist ei saa panna süüks laevastiku juhatajale, siis on olukord sootuks teine. On komander omalt poolt teinud kõik võimaliku notifikatsiooni toimetulekuks, sai aga takistatud selles kohalike võimude pahal tahtel, siis ei saa komanderi kohustada väljudatahtvaile laevadele takistamata läbipääsu võimaldamiseks. Laevad asuvad olukorras, nagu see ettenähtud 16. artikli 1.lõikes ning tuleb neile esitada blokaadi kohta erinotifikatsioon.

Vaid möödaminnes on käsitletud küsimust, missugustele asutustele laevastiku komander peab esitama notifikatsiooni. On arvata, et laevastiku komander esijoones katsub luua ühendust blokeeritud paikkonna kõrgema ametliku funktsionääriga ja paluda

78) v. Kulzer lk 35, Pohl lk 211

teda selle eest eriti hoolt kanda, et blokaadi deklaratsioon antaks teada ka erapooletute võimude konsulitele ja laevadele.

b. E r i n o t i f i k a t s i o o n

Londoni deklaratsiooni 16.artikkel esitab erinotifikatsiooni jaoks järgmise normi: "Kui blokeeritud sadamale lähenev laev pole saanud teadet blokaadi olemasolust, ega või ka oletada teadlikkust blokaadist, siis peab kuulutamine (notifikatsioon) toimuma otse laevale mõne blokeerivale võimule kuuluva laeva ohvitseri kaudu. See kuulutamine (notifikatsioon) tuleb sisse kanda laeva päevaraamatusse, märkides ühtlasi päeva ja kellaaja kui ka laeva asukoha sel momendil⁷⁹⁾. Laev, millele blokaad sel kombel on notifitseeritud, on kohustatud katkestama edasisõitu blokeeritud sadamasse, kuna ei näi lubatav, et kaubalaev vaid seepärast, et ta ise polnud teadlik blokaadi olemasolust, nõuaks õigust tegelikult olemasoleva blokaadi ignoreerimiseks ja rikkumiseks. Kuigi võib ta kistada laeva ligipääsu, äravõtmist õigustab vast peale notifikatsiooni vastuvõtmise toimuv blokaadirikkumise katse. Nagu sellest nähtub, evib erinotifikatsioon üsna piiratud tähtsust, ega saa teda vahetada mõnede laevastikkude praktikas üldiselt nõutud erinotifikatsiooniga. Nii prantsuse süsteemiga, mis igal juhul nõudis teadaannet laevale. Ent Prantsusmaa loobus sellest tavast inglise süsteemi kasuks. Niisiis nähtub, et erinotifikatsioonile kuulub Londoni mereõiguse seltuse järgi vaid tõendlik tähtsus.

79) v. Waldkirch - Vanselow lk 267

Londoni deklaratsioon ei sisalda miskisugust määrust selle kohta, missugune õigustagajärg siis päevakorraale kerkib, kui notifikatsiooniülesandega ohvitser jätab erapooletu laeva paberitesse tegemata nõuetavad sissekanded. Mõnede riikide õiguse järgi oli sissekanne laevapaberitesse vältimatuks eelduseks erinotifikatsioonile ja selle õigusjõususele, näi. Prantsuse praktikas; Londoni akti materjalidest on aga näha, et sissekannet päevaraamatusse võib asendada ka mõne teistsugust liiki erinotifikatsiooniga, kui ohvitseril pole olnud võimalik astuda erapooletu laeva pardale.

Kui ohvitser jätab tegemata sissekande laevapäevaraamatusse, olgugi et tal erapooletu laeva pardal viibides jäi selleks küllalt võimalusi, siis selle tagajärjel ei saa aravata notifikatsiooni mitteasetleidnuks. Sest kapten on kahtlematult kohustatud tegema sissekande ise, kui ohvitser peaks jätma selle toimingu sooritamata, nii et toimunud notifikatsiooni tõendus igal juhul on saavutatav. Sõdijale poolele langeb aga vahest taamus, kui ka kapten jätab sissekande tegemata, või jätab olulisi seiku märkimata või märgib nad valesti ⁸⁰⁾.

Blokaadi deklaratsiooni ja notifikatsiooni norme tuleb Londoni deklaratsiooni 12. artikli järgi kohaldada mitte ainult blokaadi osatamisel vaid ka blokaadi laiendamisel peale kaadamist. Blokaadi laiendamisel üle algupäraste piiride on uue ala suhtes tegu ka uue blokaadiga, järelikult kuuluvad kohaldamisele ka deklaratsiooni ja notifikatsiooni kohta kehtivad reeglid. Sama kehtib

ka katkestatud blokaadi uuesti osastamise kohta. Niisugusel juhul on täiesti tähtsusetu, kas samale paikkonnale juba oli kord varem osastatud blokaad. Kuna blokaadi laiendamises tuleb näha uue blokaadi osastamist, siis niisugusel juhul, kui blokeerija jätab laiendamise deklareerimata ja notifitseerimata, tühistub küll blokaadi laiendamine, mitte aga algupäraselt osastatud blokaad.

Samal kombel tuleb teatada blokaadi vabatahtlikust lõpetamisest, kui ka igasugusest blokaadi piiramisest. Sel juhul tuleb Londoni deklaratsiooni 13. artikli alusel pidada kinni sama deklaratsiooni 11. artikli p. 1. ja 2. sisalduvaist notifikatsiooni reegleist. Nagu blokaadi osastamine, nii tuleb teha teatavaks ka blokaadi lõpetamine ja piiramine, kuna sellega ju lõpeb erapooletute takistamine blokaadi kaudu. Kui teatamist ei toimetata, siis blokeerijal tuleb arveta diplomaatlikke reklamatsioone rahvusvahelise õiguse järgi temale kuuluva kohustuse mittetäitmise pärast. Juhul aga kui blokeerija vaenlase läheneva sõjaväe poolt sunnitakse blokaadi lõpetama, pole enam tegu vabatahtliku lõpetamisega, mispärast langeb ära ka teatamise nõue.

13. artikli eeskirjad kehtivad ka blokaadi piiramise suhtes. Blokaadi lõpetamise asemel blokeerija võib teostada blokaadi piiramise, blokeerides näit. kahest sadamast vaid ühe. Piiramine peab samuti olema vabatahtlik, kuna vastasel korral ei tarvitse avaldada notifikatsiooni, olgugi et 13. artikkel nõuab i g a piiramise teatamist. Deklaratsioon pole seda juhust silmas

pidanud, arvates vist, et see vaevalt võib tekkida ja sellest oleneb ka määruse sõnastus⁸¹⁾.

§ 6 BLOKAADI KESTVUS

Blokaadi kestvuse küsimuse kohta Londoni deklaratsioon pole võtnud seisukohta. See on ka mõistlik, kuna blokaadi kestvus sõltub tavaliselt määratud blokaadaja tahtest blokaadi lõpetada. Kuna juures blokaad lõpeb, niigood ka ta teeb teatavaks selle tahte. Londoni akt puudutab vaid ajutist katkestamist haiva ilma pärast, mis aga blokaadi veel sugugi ei lõpeta. Kuni määrab deklaratsioon kindlaks, et blokaadaja tahe blokaadi lõpetamiseks tuleb sama korra järgi nagu osastaminegi, teha teatavaks erapeetõnidele võimudele ja osadama asutistele. Niipalju Londoni mereõiguse seletust, seega pole siin teada blokaadi lõpetamise selguske; ta peab küll alati toimima, ent on vaid s i n i s, mille a i n u s põhjus blokaadi lõpetamiseks. Tunde lõpetab blokaadi vastuvaidlusest, ilmselt et oleks vaja veel mõnd lisatoimingut. Blokaadivastavastik võib osaleda või ka taler ulatuses või osaliselt peigale jätta - blokaad on lõpetatud. Ent mis siis, kui blokaadivastavastik osaleda või väheneb ilma vastava teatasueta, mis ei ole järeleandmatu pole enam võimaline tagada blokaadi efektiivsust? Teiselt küljelt, kas efektiivne blokaadi kestvus on ka järeleandmatu? Teiselt küljelt, kas efektiivne blokaadi kestvus on ka järeleandmatu?

81) v. Pohl lk 211/212, Ferneck lk 87

§ 6 BLOKAADI KESTVUS

Blokaadi kestvuse küsimuse kohta Londoni deklaratsioon pole võtnud seisukohta. See on ka mõistetav, kuna blokaadi kestvus sõltub täiel määral blokeerija tahtest blokaadi lõpetada, kusjuures blokaad lõpeb, niipea kui ta teeb teatavaks selle tahte. Londoni akt puudutab vaid ajutist katkestamist halva ilma pärast, mis aga blokaadi veel sugugi ei lõpeta. Edasi määrab deklaratsioon kindlaks, et blokeerija tahe blokaadi lõpetamiseks tuleb sama korra järgi nagu osastaminegi, teha teatavaks erapooletuile võimudele ja sadama asutistele. Niipalju Londoni mereõiguse seletust. Seega pole siis teade blokaadi lõpetamise eelduseks; ta peab küll alati toimuma, ent on vaid üks, mitte ainus põhjus blokaadi lõpetamiseks. Teade lõpetab blokaadi vastuvaidlematult, ilma et oleks vaja veel mõnd lisatoimingut. Blokeeriv laevastik võib eemalduda või ka täies ulatuses või osaliselt paigale jääda - blokaad on lõpetatud. Ent mis siis, kui blokaadilaevastik eemaldub või väheneb ilma vastava teadaandeta, nii et ülejäänud osa pole enam võimeline tagama blokaadi efektiivsust? Teiste sõnadega, kas efektiivsus blokaadi osastamise, või kogu kestvuse eelduseks on?

Enamik autoreid tõstab küsimuse käsitamisel esile ühe erijuhu, nimelt blokeeriva laevastiku tagasitõrjumise vaenlase sõjajõudude poolt. Nagu juba eelmises peatükis võidi tähelepanna, lõpetab see juhused blokaadi pikemata. Olgu selline blokaadi katkestamine kui lühike, tema lõppedes blokaad arvatakse uuesti osastatuks ja peab ka uuesti deklareeritama. Blokaadlaevastiku lahkumisel vabatahtlikult, inglise doktriin haarab tagasi oma vahetegemisele de facto ja per notificationem blokaadi vahel. Esimesel juhul, kus blokaad tugineb vaid sulustamise tõigale, selle tööga äralangemine tingib blokaadi loomuliku lõpu. Teisel juhul on asi keerulisem. Küll peab riigivõim, niipea kui sõjajõud on lahkunud positsioonilt, notifitseerima blokaadi lõppu, selle toimumiseni arvatakse blokaad kestvaks vaatamata tegelikule mõjuvusele. Laevad, mis vastava paigaga peavad ühendust, arvatakse blokaadirikkujateks. See õpetus on aga algusest peale saanud terava vastuseisu osaliseks, eriti Hautefeuille'i ja tema pooldajate poolt, kes põhjendasid kogu blokaadiõiguse vesikonna vallutamisele. Ent ka kõik teised, kes ei lähtu samast põhimõttest, eitavad inglise doktriini, mis isegi uuemas inglise literatuuris on kaotanud poolehoidu. Neile teistele on kestev efektiivsus õigustoimiva blokaadi eelduseks ⁸²⁾.

Enamikule autoreist näib see põhimõte evivat paljuid erandeid juhuks, kui blokaadlaevastik täiesti või osaliselt lahkub ajutiselt positsioonilt, tahtmata blokaadi sellega lõpetada ja lühikeses

82) v. Kulzer lk 37

aja pärast asub uuesti kohale blokaadi teostama. Kui sellise eemaldumise otstarve on seoses blokaaditeenistusega, siis enamik autoreid jätab teatava vab^uduse lahkumiseks. Näit. blokaadlaeva jälitades mõnd blokaadirikkujat. Blokeeritud sadam ei jää sugugi valveta, teiselt poolt ei suuda aga seal asuvate laevade jõud enam tagada täit efektiivsust. Sellegipärast peab blokaadi arvama kestvaks ja läbisõitu, toimugugi ta täiesti takistamatult, blokaadirikkumiseks.

Eemaldunud laevad igal juhul pärast oma ülesande täitmist peavad kohe pöörduma tagasi. Seega tohib nende äraolek kesta vaid lühikest aega.

Enamik autoreid sallivad blokaadlaevastiku eemaldumist, arvamata seepärast sulust lõpetatuks, kui selle põhjuseks on kõrgem võim. Suurem osa mõistab selle all küll halba ilma ja näeb ainult selles küllaldast põhjust. Niisugusel juhul arvatakse blokaad püsivaks sulget^{een}umistust takistava tormi kestvuse lõpuni, kui laevad peale selle vaid kohe pöörduvad tagasi positsioonile. Seda tehes nad lihtsalt jätkavad endist blokaadi ja uus teatamine on liigne. Kui aga blokeerivad laevad niisugusel juhul muutuvad merikõlbmatuks, kaotav^d kompassi, moonu v.m.s., ega saa seetõttu viivitamatu pöörduda tagasi kohtadele, siis blokaadi loetakse lõppenuks laevade lahkumise silmapilgust alates. See õpetus on enamikule autoreist vastuvõetav ja ka Londoni deklaratsioon asub 4. artikliga seda pooldavale seisukohale⁸³⁾. Ent selles suhtes polda sugugi

83) v. Heffter - Geffken lk 345

ühel nõul, kas vahepeal on toimunud blokaadi katkestamine, seega tagasipöörduv laevastik asub jätkama vaid katkestatud blokaadi või arvatakse katkestamine mitteasetleidnuks. Esimesest seisukohast järgneb, et vaheajal sisenevad ja väljuvad laevad ei riku sellega blokaadi, sest sulus peab mõju saavutamiseks olema tegelik. Teisest küljest toimib selline laev omal riisikol, kuna ta, leides läbipääsu katsetel sadama uuesti suletuna, arvatakse blokaadirikkujaks ja kuulub võtustamisele (rekvireerimisele). Seda vaadet esindab peamiselt prantsuse erialaline kirjandus. Ent peale nende esindab terve rida autorid vaadet, et varem kestnud blokaadi õigustoimet tuleb lubada kogu ajaks ja arvata igasugust liiklemist sadamast ja sadamasse blokaadi rikkumiseks⁸⁴⁾.

Ent efektiivsus on ometi blokaadi tähtsaim moment. Selle ärajäämisel iga blokaad on lõpetatud, sest lünklik blokaad ei moodusta enam sõdiva poole poolt soovitud sõjategevust. Õiguslikult see oleks umbes sama, kui blokaadi teastamine igasuguse sulgemise ta, mispärast on ka ükskõik millisel põhjusel ja kui kauaks efektiivsus kaob. Efektiivsuse taastamisega algab tegelikult ja ka õiguslikult uus blokaad, mis vajab ka uut deklaratsiooni. Sellel reeglil on siiski üks erand. Valitseva õpetuse järgi arvatakse nimelt blokaad edasikestvaks ka siis, kui ilmastikolud mõneks ajaks katkestavad mõjuvust, kui takistava põhjuse ärajäämisel otsekohe asutakse jälle blokaadi teostamisele. See erand on ettenähtud ka

84) v. Martens lk 531, Heffter - Geffken lk 345

Londoni deklaratsioonis (art.4), kuigi niisugune määrus on õieti võõras blokaadi olemusele. Niisiis püsib tänapäevalgi teataval määral "fiktiivne blokaad", millist käsitatakse tema mõjuvuses kui efektiivset blokaadi. See korraldus võib vast praktikas anda mõningaid eemusi, ent toob blokaadiõiguse käsitamisse ka kindlustuse momendi, mida olnuks parem vältida. Kitsapiiriline ajatamine olnuks Londoni mereõiguse seletuse koostamisel olnud hästi omal kohal.⁸⁵⁾

Jääb käsitada veel küsimus, kas ebakorrapärasused blokaadi teostamisel avaldavad mõju tema kestvusele. Mõned autorid jaaavad seda ja väidavad järeldusena blokaadi tühisust, aga ainult siis kui vastavad eksimused on korduvad ega mitte erandlikud. See kehtib eriti siis, kui blokaadi käsitellakse erapoolikult. Väide on iseenesest õige, ent jääb kaheldavaks, millisest silmapilgust peale mainitud tühisus peab kehtima. Et ta põhimõttelikult ei saa kehtida "ex tunc", on päevaselge. Teatava aja kestel vast pole toimunud küll miskisugust eksimust. Ent sama vähe võib seda momenti teha kõikuvaks või olenevaks mõnest ebamäärasest selliste eksimuste arvust. Jääb küllalt vist erapooletute riikide asjaks protesteerida sellise blokaadi vastu, kuna neil on ju kontrollivõimalus blokaadi suhtes. See moment, millisel mõni riik esmakordselt on õigustatult teatanud blokeerivale riigile blokaadi kohustamatust, tuleb arvata kohusevastaselt teostatud blokaadi lõpp-punktiks.

85) v. Söderquist lk 177 jj., Bonfils - Grah lk 818, Fauchille lk 146
Kulzer lk 40

Siin esitatud ebakorrapärasuste alla langevad muidugi ka niisugused, mis ei põhine üksikute lippude eelistamisel.

Sõjablokaadi loomulikuks lõpuks on sõjaolukorra lõppemine, kuna ju blokaad sõjalise abinõuna pole mõeldav sõjata. Seevastu jääb vaherahu sõlmimine blokaadi kehtivuse suhtes mõjuta, sest vaherahu põhineb olemasoleva sõjaolukorra puutumatusel, ega või seepärast tingida ka loobumist kättevõidetud sõjalistest positsioonidest. Samal põhjusel on ka lubamatu uue blokaadi osastamine ja esineks vaherahu rikkumisena.

Edasi lõpeb blokaad ka seetõttu, et blokeerija saavutab suveräänsuse, või antud juhul samaväärse tegeliku võimu oma poolt blokeeritud ranniku üle. Sest blokaadi võib teostada vaid vaenlase võimu all olevate sadamate suhtes. Kui, vaatamata kõigi muude eelduste täitmisele, sulgu lihtsalt ei teostata, siis see määrab talle ka õigusliku lõpu⁸⁶⁾.

86) v. Kulzer lk 38 jj.

§ 7 BLOKAADI RIKKUMINE

Kui Londoni konverents alustas nõupidamisi blokaadi üle, siis tal oli tegu kahe oluliselt erineva seisukohaga blokaadi olemuse ja õigustagajärgede suhtes, nimelt anglosaksi ja mandri (kontinentaalse) arusaamisega. Neid seisukohti, mis ulatuvad tagasi üle sajandi, ei muutnud ka Pariisi 1856 a. deklaratsioon. Efektiivsuse nõude esitamisega Pariisi deklaratsioon tunnistas küll fiktiivsed blokaadid õigustoimetuks, kuidu aga jättis püsima vastolud.

Anglosaksi seisukoha järgi olid sõdivad pooled õigustatud keelama erapooletuile kaubandust vaenlasega. Blokaad piiras ühelt poolt ala, millises keeld pidi kehtima, teiselt poolt oli ka keelu õigustajaks: blokeerija tõi sõjalaevade asetamisega ranniku lähedusse teatava ohvri, mida ta oli õigustatud hüvitama mõne kasuteguriga, siin kaubanduskeeluga. Laevade arv pidi olema võimalikult väike, aga blokaadi mõjuvus võimalikult suur. Pidi kuuluma võtustamisele mitte ainult need laevad, mis katsusid läbi murda kaubandust, vaid ka need, mis moodustasid joonest, vaid kõik laevad, mis otse või kõrvalteid pidi olid teel blokeeritud sadamasse, toimides seega keeluvastaselt. Neid laevu võis võtustada kõigil meredel, kõigi

blokeeriva võimu lipu all sõitvate laevade poolt. Kontinentaalne arusaamine asus seisukohal, et erapooletud põhimõtteliselt on õigustatud kaubitsema sõdivate pooltega. Selle arusaamise kohaselt blokaad moodustas erapooletute poolt sellisena respektieritava sõjalise operatsiooni. Blokaadi rikkumise süüdistusel võis laevu seetõttu võtustada vaid blokaadjoonest läbimurdmise katsel, kusjuures võtustamine võis toimuda vaid blokaadlaevastiku laevade poolt⁸⁷⁾.

Teisel Haagi rahukonverentsil 1907 esitas Itaalia delegatsioon kavandi blokaadi reguleerimiseks, milles arendati kontinentaalset arusaamist. See kava ei tulnud vastuvõtmisele. Ühendriigid olid innukamaiks kava vastu võitlejaiks, esitades Briti delegatsiooni toetusel muutmissetepaneku, milles anglo-ameerika süsteem tuli teravalt esile. Ent blokaadiküsimuse võtmisega Londoni konverentsi kavasse osutas Inglise valitsus valmisolekut kokkuleppe saavutamiseks mandri võimudega, isegi kontinentaalse süsteemi täieliku omaksvõtmisega. Inglismaaga liitusid Ühendriigid ja Jaapan. Inglismaa oli jõudnud nimelt arusaamisele anglosaksi süsteemi vähesest praktilisest väärtusest, kuna sellest teoriast tuletatud tähtsamaid kõsekventse vaevalt mõnes sõjas on teostatud, teiselt poolt ei jäänud Inglismaal tähelepanemata tema ülisuurte kaubanduslikkude huvide parem seisukord erapooletuse korral kontinentaalse süsteemi rakendamisel.

87) v. Ferneck lk 95

Blokaadirikkumine on sihilik läbimurre õigustoimivast blokaadijoonest mõlemas suunas. Niisuguse definitsiooni blokaadirikkumisele esitab K u n z ⁸⁸⁾.

Blokaadirikkumise katse toob kehtiva rahvusvahelise õiguse järgi kaasa järeldusi, kui toimunud blokaadirikkuminegi. L i s z t ütleb: Blokaadirikkumiseks loetakse erapooletu laeva katse jõuda blokeeritud rannikule või sealt ulgumerele; katset rannikuga luua sädetelegraafi ühendust ei arvata blokaadirikkumiseks ⁸⁹⁾.

Blokaadirikkumise olemasolu suhtes kontinentaalse õigusemõiste - blokaad sõjaoperatsioonina, notifikatsiooni vajalikkus, efektiivsus, lokaliseerimine, ühtlase ^{re}õiguse doktriini eitamine - ja angloameerika õigusemõiste - blokaad kaubanduskeeluna erapooletute suhtes, de facto blokaad, fiktiivne blokaad, ühtlane reis - vahel püsis ka veel peale 1856 sügav vahe. Londoni deklaratsiooni blokaadiõigus, mis aga pole igas suhtes üldiselt kehtiv rahvusvaheline õigus, põhineb oluliselt kontinentaalsel õigusemõistel ⁹⁰⁾.

Londoni deklaratsiooni järgi peab olema täidetud kolm tingimust, et üldse võiks tulla kõne alla blokaadirikkumine:

1. Laeva sõidusiht peab olema määratud blokeeritud paika ja laev vahenditult teel sinna,
2. Laev peab olema teadlik blokaadist.
3. Laev peab asuma blokaadilaevastiku tegevuspiirkonnas.

88) v. Kunz lk 140

89) v. Liszt lk 324, Holtzendorff IV lk 762

90) v. Kunz lk 141

ad. 1. Laeva sõidusiht ei tarvitse just selguda laevapaberitest. Laevapaberite tõendava jõu suhtes kehtivad 32. ja 35. artikli eeskirjad, kuigi nad formaalselt suhtuvad konterbanti vedavatesse laevadesse. Seepärast tuleb laevapaberitele omistada niikaua tõendavat jõudu, kuni ei selgu tõsioludest, et laev - vastupidiselt paberitele - on tõeliselt määratud blokeeritud paika. Juhul aga, kui laev on paberite järgi küll määratud blokeeritud paika, ent kinnipidamise silmapilgul teel blokeerimata sadamasse, siis ei saa laeva 19. artikli järgi arestida blokaadirikkumise pärast. On laeval kaupu pardal, mis määratud blokeeritud paika, siis needki ei saa olla arestimise põhjuseks, olgu siis, et on mõningaid tõendusiselle kohta, et laev on otse teel blokeeritud sadamasse.

ad 2. 14. artikkel määrab ära, et laeva arestimine blokaadirikkumise pärast on tingitud tõelikust või eeldatavast teadlikkusest blokaadist. Et laevadele võimaldada vastavaid teadmisi, selleks on sõdiv pool kohustatud blokaadi notifitseerima. Ent võib siiski tekkida niisugune juhus, et erapooletu laev pole teadlik blokaadist, olgugi see nõuetele vastavalt notifitseeritud. Niisugune juhus võib asetleida, kui laev on viimasest sadamast väljunud niisugusel ajal, kus blokaad polnud seal veel teada, või jällegi siis, kui laev blokaadi osastamisest ^{peale} pole käinud üheski sadamas ega saanud ka reisu kestel miskisugusel kombel teadet blokaadist. Et võtta erapooletuil laevadel võimalust simuleerida teadmatust blokaadist, selleks on 15. artiklis esitatud presumptsioon sõdivate

poolte kasuks. Selle järgi oletatakse teadlikkust blokaadist kuni vastupidise tõendamiseni, kui laev on väljunud mõnest erapooletust sadamast teatava sündsuse aja jooksul peale notifikatsioonile sellele riigile, kellele vastav sadam kuulub. Selle aja "sündsuse" otustamisel tuleb arvestada ka sellega, et vastava erapooletu riigi valitsusel kulub teatav aeg oma sadamavõimude informeerimiseks blokaadist. Tuleb ka arvata, et viimased vajavad teatavat aega sadamas viibivate ja sissetulevate laevade informeerimiseks blokaadist. Kui mainitud oletus ei pea paika, või laeval õnnestub tõendada oma teadmatust blokaadist, olgugi tema väljumisel viimasest erapooletust sadamast juba möödunud sünnis aeg blokaadi notifitseerimisest, siis tuleb laevale notifitseerida blokaadi otse kohapeal⁹¹⁾.

15. artiklis märgitud oletus puudutab aga ainult neid laevu, mis peale notifikatsioonile avaldamise viibisid mõnes erapooletus sadamas, ent mitte neid, mis asusid sel momendil mõne sõdiva poole sadamas. Viimaste suhtes oletatakse vaid nende teadlikkust sõjaolukorrast, kuna blokaadi suhtes niisugune oletus ei saa tulla kõne alla, sest blokaad notifitseeritakse vaenlase kohalikele võimudele, aga mitte vaenlasele kui seesugusele. Erapooletu laeva jõutustades 15. artiklis esitatud oletust, jääb sõdivale poolele vabadus omapoolsete vastutõenduste esitamiseks.

ad 3. Erapooletute laevade arestimine blokaadirikkumise pärast võib 17. artikli järgi toimuda vaid blokaadi efektiivsuse tagami-

91) v. Liszt lk 324

se ülesannetes olevate laevade tegevusraadiuse piirides. Seega omandab praktilist tähtsust ka teatav vahetegmine blokaadlaevastiku komanderile allutatud laevade vahel. Kui mõni erapooletu laev satub mõne sõjalaeva tegevusraadiuse piirkonda, mille ülesandeks pole efektiivsust tagada, vaid mis teotseb teistes ülesannetes, nagu selgitamine või laskemoona ja toidumoona juurdevedu, siis seda laeva ei saa süüdistada blokaadirikkumises ega ole sõjalaev õigustatud teda blokaadirikkumise pärast kinni võtta.

Niisiis võib olla kõnet blokaadirikkumisest vaid mõnele blokaadilaevastiku laevale efektiivsuse kindlustamise otstarbel määratud valvepiirkonna piirides ja on ka vaid niisugusel laeval õigus erapooletut laeva blokaadirikkumise põhjendusel kinni võtta. Mõni selgitusülesannetega laev võib neutraalseid laevu küll peatada, läbiotsida ja kinnivõtta sõjakonterbandi või erapooletuse vastase toetustegevuse pärast, aga mitte blokaadirikkumise pärast⁹²⁾.

20. artikli järgi on 17. artikli määruse suhtes lubatav teha erandit sel juhul, kui erapooletul laeval on õnnestunud läbistada tegevusraadiust. Seda laeva võib jälitada mõni selleks määratud laev, ent jälitamine peab olema alustatud tegevusraadiuse piirides ja peab teostatama ühe blokaadilaevastikku kuuluva laeva poolt. Laeva pääsmisel võib jälitamist jätkata mõni teine efektiivsuse kindlustamise ülesannetes olev laev. Jälitamist ei saa alustada ega jätkata laev, mille ülesandeks selgitus, moona juurdevedu j.m.s.

92) v.Ferneck lk 99

Jälitamine peab teostatama in continenti, kuigi mitte ühe ja sama laeva poolt. Oleneb igakordsest olukorrast, millal arvata jälitamist lõpetatuks. Laeva pääsmisel mõnda erapooletusse sadamasse, ei tule jälitamist igatahes arvata lõpetatuks. Niisugusel juhul sõjalaev võib ära oodata laeva lahkumist erapooletuist vetest ja siis uuesti jätkata jälitamist. Jälitamisest ja kinnivõtmisest ei saa igatahes olla enam juttu sellest silmapilgust peale, kus blokaad lõpetati.

19. artiklist ei tohi aga järeldada, et laeva igal juhul võib kinni võtta blokaadirikkumise pärast, kui ta vaid on minekul mõnda blokeeritud sadamasse. Enne blokaadlaevastiku tegevuspiirkonda jõudmist ei saa kuidaski tulla kõnealla blokaadirikkumine.

Nende määrustega Londoni deklaratsioon ei hülga mitte ainult ühtlase reisu teooriat tema kohaldamisel blokaadile; jätab kõrvale ka angloameerika arusaamise, mille järgi blokaad on teatav erapooletuile esitatud kaubanduskeelu õigustamine ja mis seega on seoses ka fiktiivse blokaadi teooriaga⁹³⁾.

Õpetus ühtlasest reisist tekkis "rule of the war at 1756" puhul, laiendati hiljem konterbandikaubanduse takistamisele ja lõpuks ka blokaadile. Ta haarab hoopis erinevaid teokoostisi.

1. Nõndanimetatud "droit de prévention", h o i d u m i - s e õ i g u s ~~ehk õigus~~ ehk õigus blokaadirikkumist ennetada. Lähtesadamast väljumise silmapilgust alates, tõelises või arvatavas

93) v. Kulzer lk 56, Ferneck lk 102/103

teadmises blokaadist, lõppsihiga blokaadi piirkonnas, arvestamata vaheadamaid, allub laev arestimisele blokaadirikkumise pärast. Kauba suhtes kehtib laadimise aeg peale blokaadi teastamist. Niisiis võib laeva arestida blokaadirikkumise pärast kusagil merel, kaugel blokaadi tegevuspiirkonnast miskisugune sõjalaev, mitte ainult efektiivsuse kindlustamise ülesannetes olev blokaadlaevastiku sõjalaev. See blokaadi mõistmine erapooletutele esitatud kaubanduskeeluna näeb nii terves teekonnas "pidevat erapooletuse rikkumist". Mainitud "droit de prévention" oli korraldatud juba Hollandi 1630 a. dekreedis ja leidis kasustamist Inglise priisikohtute poolt. Ent delikt sõltub teadmatusest blokaadist. Seetõttu tuleb preventsiooniõigus arvesse ainult deklareeritud ja notifitseeritud blokaadi puhul. Nii otsustas lord Stowell sõnaselgelt "Neptuni" juhul 1799.

2. Preventsiooniõiguse paralleeliks on nn. "droit de suite", jälitamise õigus, samuti kindlaks määratud Hollandi 1630 a. dekreedis. Vastandina Londoni deklaratsiooni 20. artiklis ettenähtud piiratud jälitamise õigusele, allub laev, millel juba õnnestunud blokaadirikkumine seestpoolt, inglise-ameerika-jaapani praktikas arestimisele igalpool ulgumerel ja iga sõjalaeva poolt, niikaua kui ta pole lõpetanud oma teekonda, s.o. jõudnud sihtsadamasse, kodusadamasse⁹⁴⁾.

3. (Ühtlase reisi pärisdoktriin erineb aga sootuks neist mõlemast juhust. Siin on tegu laeva arestimisega, kuigi see pole)

94) v. Kunz lk 143

3. Ühtlase reisi pärisdoktriin erineb aga sootuks neist mõlemast juhust. Siin on tegu laeva arestimisega, kuigi see pole määratud mõnda blokeeritud sadamasse, sellel põhjendusel, et teekonna lõppsihiks on blokeeritud sadam ja laev teadlik blokaadist. Siinjuures tulevad arvesse järgmised juhud:

- a) laev on küll väljunud blokeerimata sadamast, aga võtnud kaupa blokeeritud sadamast.
- b) laev on küll määratud erapooletusse sadamasse, peab aga hiljem jätkama teekonda blokeeritud sadamani.
- c) laev on lõplikult määratud erapooletusse sadamasse, ent tema poolt veetav kaup peab teise laeva ümberlaaditult viidama blokeeritud sadamasse; siin pole üldse tegu laeva ühtlase reisiga, vaid pigemini tema poolt veetava ühtlase transpordiga.
- d) laev väljus blokeerimata sadamast, ent võttis peale temale maateed või siseveeteed kaudu toodud kaupa, mis pärit blokeeritud sadamast.
- e) laev on lõplikult määratud erapooletusse sadamasse, ent kaup peab viidama blokeeritud paika ja nimelt maateed või siseveeteed kaudu⁹⁴⁾.

Inglise poolt rakendati ühtlase reisi õpetust esmakordselt priisikohtunik lord Stowell'i poolt aastal 1798, Saksa laeva "Neptuni" puhul. Lord Stowell põhjendas oma süüdimõistva otsuse lausega:

94) v. Kunz lk 143

"Jatkub ettevõttest purjetada blokeeritud paika, et põhjendada blokaadirikkumise teokoost⁹⁵⁾." See õpetus valitses hiljem Ameerikas täiesti vaidlematult⁹⁵⁾. Nii on Ameerika praktikas Setsessioonisõja ajal - kuigi sageli ei tehtud kindlat vahet blokaadi ja konterbandiõiguse vahel - kohaldatud mainitud doktriini üsna selgesti blokaadile. Sellisele kohaldamisele ei leidunud Briti ja Ameerika varemas priisijudikatuuris ühtki pretsedenti.

Ka K u l z e r näeb selle õpetuse algust inglise parklaeva "Springbok'i" arestimises Ameerika Setsessioonisõjas 1863 a., kus esmakordselt leidis käsitelu põhimõtte, et laev, mis läheb merele kaubaga, mis lõpuks peab jõudma blokeeritud sadamani, tuleb sadamast väljumise momendist alates arvata blokaadimurdjaks ja võib saada ka siis kohe arestitud⁹⁶⁾. Samal arvamisel on ka M a r t e n s, kes ütleb selle kohta järgmist: "Ühendriikide poolt "Springbok'i" juhul väljamõeldud teooria 'pidevast reisisist' ei pea paika ühegi kriitika ees. "Springbok" oli Setsessioonisõja ajal vast ehk küll määratud mõnda lõunariigi sadamasse, pöördus aga esijoones, katsetamata enne blokaadirikkumist, Nassau sadamasse Kanadas. Sõidul sinna ta arestiti Ameerika ristlejate poolt ja hiljem tunnistati heaks priisiks põhjendusega, et iga laev, kuhu ta ka ei sõidaks, mille lõppsihiks on blokeeritud sadam, tuleb kogu teekonna kestel arvata kuritegelikult toimivaks⁹⁷⁾.

95) v. Kunz lk 143

96) v. Kulzer lk 55, Wiethaus lk 30

97) v. Martens lk 532, Holtzendorff IV lk 766

Igatahes oli Ameerika praktika uudiseks ja sai kirjanduses ägedate rünnakute osaliseks. Suurbritannia otsustas juba 1868 mitte teha vaideid, ega esitada hüvitusnõudeid Ameerika otsuste suhtes; kaugelenägelikult ta pole esitanud oma nõudeid erapoole- tuna, et siis sõdiva poolena säilitada vabu käsi; selle poliitika vilja ta võis lõigata juba Buuri sõjas, veel enam aga ilmasõjas.

Inglismaa ja Ameerika poolt esitatud ühtlase reisi teooria käib aga efektiivsuses peituva blokaadi lokaliseerimise vastu; mainitud efektiivsus on jällegi koosõlas Pariisi 1856 a. mereõiguse deklaratsiooniga, kui ka nõutud Londoni 1909 a. deklaratsioonis blokaadi sunduslikkusele. Londoni akt seetõttu hülgaski ühtlase reisi doktriini kohaldamise; ent ta pole jõustunud. Sellegipoolest anglosaksi võimud peavad kinni Pariisi mereõiguse deklaratsiooniga sobitamatus teoriast; ka Jaapan võttis selle teooria omaks. Ilmasõjas Inglismaa ütles enese "Order in Council'is" 30.märtsist 1916 sõnaselgelt lahti Londoni deklaratsiooni 19. artiklist, mis ülimal määral välistas õpetuse ühtlasest reisist. Londoni deklaratsiooni järgi laeva arestimine blokaadirikkumise pärast pidi olema lubatav vaid laeva olles otseteed minekul blokeeritud sadamasse. Laeva, mida kohatakse teel blokeerimata sadama poole, ei saa deklaratsiooni järgi võtustada, olgugu laev või laadung määratud hiljem mõnda blokeeritud sadamasse. Inglismaa võttis 30.märtsil 1916 seevastu uuesti blokaadiõiguse vastu õpetuse ühtlasest reisist ja on sellest ka siis kinni pidanud, kui ta 7. juulil 1916 ütles enese

hoopis lahti Londoni deklaratsioonist. Vastavas seltuses Inglismaa rõhutas punkt b-s sõnaselgelt, et "ühtlase reisi või viimase sät-tepaiga" põhimõtte võetakse kohaldamisele nii konterbandi kui ka blokaadi juhtudel.

Sellele anglosaksi arusaamisele käib risti vastu konti-nentaalne, mis nõuab tõesist kinnipidamist blokaadi efektiivsuse-nõudest ja mille innukamaks esindajaks tänaseni on Saksamaa; Prant-susmaa on oma liidulepingute tõttu loobunud oma vanast traditsioo-nist ja liitunud Inglismaa sammudega⁹⁸⁾.

98) V. Hatschek - Strupp lk 204

§ 8 BLOKAADIRIKKUMISE ÕIGUSETAGAJÄRJED

Vanimaist aegadest alates kuni uuema ajani ei arvatud blokaadirikkumist eriliseks süüteks, ega karistatud seda ka sellisena. Seetõttu käsitati süüdlaste suhtes ihunuhtlust või vähemalt sõjavangistust. Seejuures toetuti arvamusele, et sõdiv pool võib näha igäühes, kes tema ettevõtteid segab, oma vaenlast. Tänapäeva teooria ja praktika on võtnud omaks joone loobuda süüdlaste karistamisest. Seega pole blokaadirikkumise õigustagajärjed kehtiva rahvusvahelise õiguse järgi kunagi isiklikud. Blokaadirikkuja vastu teostatavad korraldusvõtted piirduvad laeva või laadungi, või ka mõlema arestimisega. Seda on alati arvatud blokeeriva võimu põhiliseks õiguseks kinnivõetud blokaadirikkuja suhtes ja kehtib see tänapäevani, kuigi viimasel ajal on kuulda üksikuid hääli ja arvamusi ka selle vastu. Arestimise ulatuse suhtes esineb kirjanduses arvukalt teineteisele vastkäivaid arvamusi.

Blokaadirikkumise normaalseks õigustagajärjeks on laeva konfiskeerimine. Selles on kõik ühel nõul. Ent laadungi saatuse suhtes on praktika mitmesugune.

Üks õpetus laseb aresti ulatuda kogu laadungile, arvesta-

mata selle kuuluvust ja seda, kas omanik oli nõus blokaadirikkumisega. See õpetus lähtub põhimõttest, et toiming võetakse ette nii laevuri kui laadungi kasuks; seega olevat tarvilikud vastukorraldusvõtted mõlema suhtes. Sellise menetluse lihtsuses ei saa aga kõrvaldada tema ebavoorusi⁹⁹⁾.

Briti-Ameerika praktika allutas laeva ja laadungi konfiskeerimisele, kui laevaomanik ühtlasi oli ka laadungiomanik, või kui laadungiomanik sellel ajal, kui laadung võeti blokeeritud sadama jaoks peale, oli teadlik blokaadi olemasolust. Ameerika praktika Setssioonisõjas, eriti mainitud "Springbok'i" juhtumil, andis laeva vabaks, konfiskeerides laadungi blokaadirikkumise pärast, mis endast tõendabki juba selle otsuse väärust; sest blokaadirikkumist teostab laev, aga mitte laadung¹⁰⁰⁾. Samast põhimõttest, et ainult süüdlane on karistatav, väljub suur osa teisi publitsiste, kes seejuures esitavad tegelikult mõjuvaid reegleid. Nad ütlevad, et laadungi omanik vaid siis selle võib kaotada, kui teda saab teha vastutavaks blokaadirikkumise suhtes. Laadungi omanik peab olema olnud siis teadlik mitte ainult blokaadis, vaid ka kavatsuses selle laevaga, millesse laaditi tema kaubad, püüda teostada blokaadirikkumist. Ka vaikiv nõusolek selle plaaniga, mis avaldub vastukäskude ärajätmises seal, kus need olnuks võimalikud, aitab süüd põhjendada. Tõenduse oma vastutamatusel kohta peab esitama laadungi omanik ise. Vastav tõend ulatub mitte ainult teadlikkusele, vaid

99) v. Kulzer lk 60

100) v. Holtzendorff IV lk 770, Kunz lk 145

ka hooletule teadmatusele. Sama ütleb ka Londoni deklaratsiooni 21.artikkel, mille järgi laev võtustatakse blokaadirikkumise puhul igal juhul, laadung vaid siis mitte, kui kauba saatjal õnnestub tõestada, et ta laadimise ajal polnud teadlik, ega võinudki olla, blokaadirikkumise kavatsusest - mitte blokaadi olemasolust¹⁰¹⁾. Vaid see seisukoht on lubatav, kuna ta takistab raskete kahjude tekitamist süütuile.

Mis puutub reisijate pagasit, siis see evib eriseisukoha, kuna jääb puutumatuks. Sest laadungi all on mõistetav vaid kaup, mis määratud müügiks sihtkohal. Ongi ja ka blokaadi põhjuseks kaubanduslikud huvid, mis ei hooli reisijate varast. Muidugi tuleb reisijate pagasi all mõista vaid esemeid, mida reisija veab kaasa isiklikkude tervete rahuldamiseks. Erapooletute sõjalaevade suhtes tunnustada erandeid, ega neid arestida blokaadirikkumise puhul, pole küllaldasi põhjusi. Sest kui blokaadlaevastik tohib väevõimuga takistada sissepääsu ja tarbekorral purustadagi võõraid laevu, siis ta vististi võib neid ka vallutada, arestida. Arestimine blokaadlaevastiku poolt on igatahes provisoorne. Igaljuhul peab asetleidma korralik menetlus priisikohtu ees. On õigus võtja poolt, siis otsusega kõik langeb tema omanduseks. See priisiprotsess leiab aset võtja riigi kohtus, tema menetlus, eriti instantsijärjekorra lubamisel, kuulub rahvuslikku õigusse. Süüdimõistetud laeva meeskonda võib kinnipidada

101) v. Pohl lk 213, Liszt lk 325, Hatschek lk 350/51, Martens lk 532/533

menetluse lõpuni, siis aga vabastada. Kui priisikohtu ees selgub arestimise õigustamatus, siis tuleb kõik arestitud tagastada, andes ühtlasi hüvitust.

Et kindlustada ühtlast õigusemõistmist kõigis priisiõiguse küsimusis, saavutati juba 1907 Haagis mereriikide vahel kokkulepe rahvusvahelise priisikohtu loomiseks. Sellesse pidid minema apellatsioonid rahvuslike priisikohtute otsuste peale. See Haagi konventsioon sisaldas üksikasjalikke norme rahvusvahelise priisikohtu organisatsiooni ja komplekteerimise menetluse, kompetentsi ja käsitatava õiguse suhtes. Ent Haagi konventsioon jäi ratifitseerimata, ega ole rahvusvaheline priisikohus saanud teoks tänaseni, olgugi et see üksi oleks võimeline lõpetama üksikute riikide omavoli¹⁰²⁾. Sest ettevõtted merel, nagu Balkani sõda 1912/13 ja ilmasõda on näidanud uuesti, et mõned riigid praktikas jätavad sama kergesti kõrvale rahvusvahelise õiguse reeglid, kui nad varem on näinud vaeva nende tunnustamiseks ja kindlaksmääramiseks. Sõltumatu rahvusvaheline kohus, kelle otsused võiksid takistada arvestamist oma kohtute parteilisust, võiks vähemalt piiratagi selliseid juhte¹⁰³⁾.

102) v. Kunz lk 190
103) v. Kulzer lk 63