

UDK: 341.24:341.225
izvorni znanstveni rad
primljen 20. 6. 2010.

Prof. dr. sc. Vesna KAZAZIĆ,
redovita profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Mostaru
Prof. dr. sc. Vesna BARIĆ PUNDA,
redovita profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu
Mr. sc. Zlatko BRKIĆ,
asistent Pravnog fakulteta Sveučilišta u Mostaru

PRAVO PROGONA S POSEBNIM OSVRTOM NA NACIONALNE PROPISE DRŽAVA

Progon stranog broda zapravo je nastavak ostvarivanja akta jurisdikcije započetog u granicama državnoga područja obalne države.

D. Rudolf, 1985.

Pravo progona stari je institut međunarodnoga prava mora kojim ovlašteni brodovi i zrakoplovi obalne države mogu progoniti strani neratni brod izvan granica njihove suverenosti, odnosno suverenih prava i jurisdikcije. Autori u ovome radu analiziraju nastanak prava progona, pozitivna pravila međunarodnoga prava mora, s naglaskom na Prvu i Treću Konferenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora na kojima je došlo do kodifikacije prava progona (*Konvencija o otvorenom moru*, 1958., *Konvenciju UN-a o pravu mora*, 1982.) te posebice pojedine odredbe o pravu progona u nacionalnim propisima pojedinih država.

Ključne riječi: pravo progona, strani brod, međunarodno pravo mora, nacionalni propisi

Uvod

More je prostor koji prekriva više od dvije trećine površine Zemlje i oduvijek je bilo područje različitih protupravnih aktivnosti koje su obalne države (manje ili više uspješno) pokušavale spriječiti ili sprječavale. Pri tome, pravo progona (engl. *the right of hot pursuit*, franc. *droit de poursuite*) kao općepriznati institut međunarodnoga prava mora ima središnje mjesto.¹ Nastao kroz dugogodišnju praksu obalnih država ovaj in-

1) Iako pravo progona predstavlja poznati institut međunarodnog prava mora kojim se regulira pravo progona stranog broda, ponekad se u teoriji, a posebice u praksi država, pokušava proširiti tradicionalna doktrina prava progona na otvorenome moru i na progon protivničkih skupina preko kopnenih granica, kao i u zračnom prostoru. Međutim, nedvojbeno je da je bilo koji progon u područjima koji se nalaze pod suverenosti neke druge države u suprotnosti s temeljnim načelom pozitivnog međunarodnog prava o suverenosti država i nepovredivosti njihove državne teritorije. Iscrpnije: B. MIJUŠKOVIĆ, *Pravo progona stranih brodova*, Beograd, 1986., str. 5-7.

stitut danas, uz promjene koje su bile neminovne usporedo s razvojem međunarodnoga prava mora, predstavlja jedan od osnovnih instrumenata u osiguranju pravnoga poretka na moru.² Umnožavanje i širenje pravnih režima na moru na kojima obalne države imaju suverenost, suverena prava, jurisdikciju kao i prava nadzora (što je karakteriziralo razvoj međunarodnog prava mora u XX. stoljeću) ostavilo je traga i na pravu progona koje se prilagođavalo nastalim promjenama. Pravo progona stranog broda zapravo predstavlja jedan od izuzetaka od pravila koje određuje da je obalna država ovlaštena vršiti jurisdikciju na otvorenom moru samo nad brodovima svoje državne pripadnosti.³ Ono se razvilo kao pomoćno pravo, logična posljedica dokazivanja jurisdikcije obalne države na teritorijalnom moru.⁴

Pojam prava progona i njegov povijesni razvoj

Ideja o pravu progona spominje se već u djelima pojedinih autora već u XVIII. stoljeću.⁵ Međutim, tek krajem XIX. i početkom XX. stoljeća, kako se postupno ustanovljavala vlast obalne države nad širim dijelovima mora uz obalu, koji će se kasnije nazvati teritorijalno more,⁶ pravo progona dobiva sve više svojih pristalica, obalnih država kroz njihovu praksu ali i pisaca kroz stajališta u njihovim djelima.⁷ Kako se postupno odustajalo od ideje vršenja vlasti obalne države na moru samo sa obale, izražene širinom teritorijalnog mora mjerenoj dometom topa s obale, pravo progona stranoga broda pokazalo se kao nužan instrument osiguranja vlasti obalne države nad svojim teritorijalnim morem. Uz prijemore oko širine teritorijalnoga mora, poseban problem je predstavljalo

2) Na temelju zamisli prema kojoj je ratni brod u akciji ovlašten izravno nastaviti progon neprijateljskoga broda i u tuđem teritorijalnom moru vjerojatno je i nastao institut prava progona. Vidi: D. RUDOLF, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 226., bilj. 1.

3) Pravo progona ustvari je jedan od malobrojnih izuzetaka od načela slobode otvorenog mora. Poblize: V. IBLER, *Pravo progona danas*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. III., Zagreb, 1953., str. 19.

4) D. W. BOWETT, *Self Defense in International Law*, New York, 1958., str. 82-83.

5) Drži se da je prvi ideju prava progona iznio Cornelius van Bynkershoek (1673-1743) u djelu *Quaestionum Iuris Publici* iz 1737. godine. Vidi: D. JURAS, *Progon stranog broda s osvrtnom na zakonodavstvo i praksu u Republici Hrvatskoj* (magistarski rad), Split, 1997., str. 3. Poulantzas vezuje porijeklo prava progona, do određenih granica, s analognim institutima u građanskom i *common law*-u koji se odnose na teoriju uzimanja divljih životinja i ribe nakon progona, koja se izvorno spominje već u bizantijskom pravu iz kojega je poslije preuzeta u *common law*. Također je poznata doktrina iz *common law*-a o tzv. svježem progonu koja ima više srodnosti s pravom progona. Vidi poblize: N. M. POULANTZA, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, 2nd Edition, The Hague, 2002., str. 4-5. Sam naziv za progon u engleskom jeziku, *hot pursuit*, predstavlja jasnu aluziju na prihvaćanje navedene teorije o svježem, tj. vrućem progonu iz *common law*-a.

6) U to su se vrijeme, pored dvojbene širine toga dijela mora koja se kretala od 3 do 6 morskih milja, pojavila i dva naziva za taj morski prostor uz obalu na kojemu je obalnim državama priznata vlast, a to su teritorijalno more i teritorijalne vode. Tek je nakon neuspjele kodifikacijske konferencije pod okriljem Lige naroda u Haagu 1930. godine općenito prihvaćen naziv teritorijalno more. V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava*, Zagreb, 1989., str. 61. Nazivu teritorijalne vode zamjeralo se nečinjenje jasne razlike u odnosu na unutarnje morske vode. Poblize: M. BARTOŠ, *Međunarodno javno pravo- II. knjiga*, Beograd, 1956., str. 183.

7) Vidi stajališta pojedinih autora: D. JURAS, *op. cit.*, str. 4-5. Tako Liszta u svome dijelu s početka XX. stoljeća navodi:

"1. Obalna država ima pravo potjere (*droit de poursuite*). Po tome pravnom pravilu može obalna država progoniti ča na otvorenom moru inostrane brodove, koji se u području njezine vlasti učiniše krivci nepravda, koje pada pod njezinu sudbenost. Pravo potjere prestaje, čim progonojeni brod prispje u drugo brijerno more." F. pl. LISZTA, *Međunarodno pravo*, prijevod, L. POLIĆ, Zagreb, 1904., str. 175.

različito i dosta široko određenje tzv. carinske granice unutar koje su obalne države za-
državale pravo suzbijanja krijumčarenja.⁸

Već od konca XIX. stoljeća države počinju zaključivati dvostrane i višestranne međunarodne ugovore koji su sadržavali odredbe o pravu progona stranoga broda izvan granica državnoga teritorija, tj. teritorijalnoga mora. Ovi ugovori odnosili su se prije svega na suzbijanje carinskih prekršaja pri čemu je propisana carinska granica bila veća od granica teritorijalnoga mora.⁹ U to vrijeme pitanjem prava progona stranoga broda bavile su se i međunarodne znanstvene udruge, Institut za međunarodno pravo (engl. *Institute of International Law - ILI*) i Društvo za međunarodno pravo (engl. *International Law Association - ILA*). Institut za međunarodno pravo je, baveći se pitanjem kodifikacije prava teritorijalnoga mora još od 1888., u nacrtu pravila o teritorijalnome moru, usvojenom rezolucijom 31. ožujka 1894. u Parizu, člankom. 8. propisao da, pored ostaloga, obalna država ima pravo nastaviti u otvorenome moru progon koji je započeo u teritorijalnome moru, zaustaviti i kazniti brod koji je počinio prekršaj u granicama njenih voda.¹⁰ Društvo za međunarodno pravo je 6. kolovoza 1926. u Beču, nakon više od trideset godina bavljenja tim pitanjem, usvojilo *Nacrt pravila o teritorijalnom moru* koji u čl. 10. određuje kako obalna država ima pravo nastaviti na otvorenome moru progon započeo u teritorijalnom moru, uzaptiti i kazniti svaki brod koji je prekršio propise u njenim vodama.¹¹

Iako je prva konferencija za kodifikaciju međunarodnoga prava, koja je pod okri-
ljem Lige naroda održana od 13. ožujka do 12. travnja 1930. godine u Haagu (sudjelovalo je 47 država) bila neuspješna jer nije došlo do usvajanje međunarodne konvencije niti o jednom od tri pitanja o kojima se raspravljalo, ipak je došlo do usvajanja *Završnog akta konferencije* koji je sadržavao i izvješća komisija koje su se bavile odnosnim pita-

8) Vidi iscrpnije: V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo*, Rijeka, 2000., str. 623.

9) Najpoznatiji dvostrani ugovori ove vrste bili su tzv. *Liquor Treaties (Rum Treaties)*, ukupno šesnaest njih, koje su Sjedinjene Američke Države (dalje: SAD) nakon prohibicije 1920. godine sklopile s tada glavnim pomorskim silama svijeta pokušavajući suzbiti krijumčarenje alkoholnih pića preko morskih prostora uz svoje teritorijalno more. Prvi takav ugovor SAD su sklopile, nakon dugih pregovora, s Velikom Britanijom 23. siječnja 1924. godine. Vidi pobliže: N. KATIČIĆ: *More i vlast obalne države*, Zagreb, 1953., str. 170-172. I obalne države Baltičkoga mora su 1925. godine u Helsinkiju sklopile višestranu ugovor o suzbijanju krijumčarenja alkoholnih pića kojim su dozvolile progon broda koji je zatečen u krijumčarenju u pojasu od 12 morskih milja. Pobliže: D. JURAS, *op. cit.*, str. 7. Primjeri dvostranih ugovora su: trgovački ugovor između Egipta i Njemačke (19. srpnja 1892.), zatim Egipta i Grčke (21. rujna 1985.), Egipta i Francuske (26. studenog 1902.). Vidi: B. MILOŠEVIĆ-PUJO, *Pravo progona u međunarodnim konvencijama i hrvatskom zakonodavstvu*, Naše more, god. 50, br. 3/4, Dubrovnik, 2003., str. 110.

10) U nacrtu pravila o teritorijalnome moru koje je Institut za međunarodno pravo usvojio 1928. godine u Stockholmu podrobnije se uređuje pravo progona. Člankom 13. navedenoga nacrta propisano je da obalna država ima pravo nastaviti progon stranoga broda na otvorenome moru ako je progon započeo od strane obalne države zbog kršenja njenih zakona i ostalih propisa u teritorijalnome moru, ali i u susjednom dodatnom pojasu u kojemu je ona ovlaštena poduzimati potrebne mjere za svoju sigurnost, za poštivanje njezine neutralnosti, za zdravstvo, carinsko i ribolovno redarstvo. Obalna država ima pravo progonjeni brod zaustaviti i osuditi. Progon broda mora prestati čim brod uplovi u teritorijalno more svoje ili neke treće države. Vidi tekstove obaju nacrta Instituta za međunarodno pravo u: KATIČIĆ, N., *op. cit.*, str. 239-242.

11) Pored toga, obalna država je dužna odmah obavijestiti državu zastavu broda o uzapćenju njihovog broda, dok se progon mora prekinuti ukoliko progonjeni brod uplovi u teritorijalno more druge države i ne može ponovno započeti nakon što je progonjeni brod uplovio u luku druge države. Vidi tekst nacrta Društva za međunarodno pravo u: *Ibid.*, str. 244-245.

njima, pa tako i izvješća Druge komisije pod točkom B.¹² U usvojenom izvješću članom 11. priznaje se obalnoj državi pravo progona izvan teritorijalnoga mora zbog kršenja zakona ili drugih propisa obalne države, ako je progon započet kada se strani brod nalazio u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnome moru i nije bio prekinut, ali čim progonjeni brod uđe u teritorijalno more svoje ili treće države pravo progona prestaje.¹³ Haška kodifikacijska konferencija iz 1930. je, pored spornih pitanja kao što je jedinstvena širina teritorijalnoga mora, pokazala opću suglasnost država sudionica glede propisa o pravnom režimu teritorijalnoga mora, uključujući i odredbe koje su odnose na pravo progona.¹⁴

Trebalo je proći gotovo trideset godine do uspješne kodifikacijske konferencije o međunarodnome pravu mora.¹⁵ Prva Konferencija Ujedinjenih naroda o pravu mora koja je trajala od 24. veljače do 27. travnja 1958. u Ženevi, uz sudjelovanje 86 država, rezultirala je usvajanjem četiri međunarodne konvencije, među kojima i Konvencije o otvorenome moru (dalje: *Konvencija iz 1958.*), koja je člankom 23. prvi put izričito priznala i kodificirala pravo progona stranoga broda koje se do tada razvijalo putem običaja.¹⁶ Konvencijom iz 1958. priznato je pravo progona obalnoj državi u slučaju kršenja njenih zakona i propisa u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru, ali i u vanjskom morskom pojasu, dok se progon broda može vršiti ne samo brodom već i zrakoplovom.

12) Tri su pitanja bila predmet konferencije: državljanstvo, teritorijalno more i odgovornosti države za štetu uzrokovanu na njezinom području strancima. Za rad o svakome od navedenih pitanja imenovana je posebna komisija. Pitanje teritorijalnog mora, u sklopu kojega je raspravljano i prava progona, povjereno je Drugoj komisiji. Već je rad Pripremnog odbora konferencije, koji je ustanovljen 28. rujna 1927. od strane Vijeća Lige naroda, razriješio neka pitanja glede prava progona. Šaljući vladama država popis pitanja od XV. točaka koje su se odnosile na teritorijalno more, na pitanje iz točke XIV. (prava progona) sve su države, osim Rumunjske, jasno odgovorile da je dozvoljeno nastaviti u otvorenome moru progon broda započet u teritorijalnome moru. Podijeljena su mišljenja bila glede pitanja da li se ulaskom progonjenog broda pravo progona utrnjuje ili samo prekida. O radu Pripremnog odbora konferencije vidi iscrpnije u: *Ibid.*, str. 261-272.

13) Članak 11. dalje propisuje da se progon može smatrati započetim ako su ispunjena dva uvjeta: a) ako se brod koji progoni uvjerio uzimanjem točke broda, mjerenjem kutova ili na drugi način, da se progonjeni brod ili jedan od njegovih čamaca nalazi u granicama teritorijalnoga mora, i b) ako je brod počeo progon daviši signal za zaustavljanje. Nalog za zaustavljanje mora se dati iz takve udaljenosti da ga brod kojemu je upućen može vidjeti ili čuti, a činjenica uzapćenja broda na otvorenome moru se mora notificirati bez odlaganja državi zastavi uzapćenoga broda. Vidi tekst Završnog akta konferencije u Haagu iz 1930. godine pod točkom B) koji se odnosi na teritorijalno more u: *Ibid.*, str. 300-304.

14) Skoro sva pravila iz usvojenoga nacrtu propisa o pravnom režimu teritorijalnoga mora kasnije su ugrađena u ženevsku kodifikaciju iz 1958. Vidi: V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava*, Zagreb, 1989., str. 63. Tijekom haške konferencije pravo progona je temeljito raspravljeno, a na inicijativu Danske posebice je raspravljeno pitanje gdje se mora nalaziti brod koji započinje progon. Druga komisija haške konferencije zauzela je stajalište da se brod koji započinje progon može nalaziti izvan teritorijalnoga mora. Vidi iscrpnije: M. ZORIČIĆ: *Teritorijalno more s osvrtom na otvoreno i unutarnje more, vanjski pojas i pitanje kontinentalne ravnine*, Zagreb, 1953., str. 206.

15) Nakon Drugoga svjetskog rata doktrina prava progona postaje sve više dvojben, naročito zbog njegove nejasne pozicije glede vanjskoga i ribarskog pojasa koji su proklamirale mnoge obalne države, a koji su smatrani dijelom otvorenog mora. Vidi: J. C. F. WANG, *Handbook on ocean politics & law*, New York, 1992., str. 79.

16) Konvencija iz 1958. stupila je na snagu 30. rujna 1962. i ima 63 države članke. Hrvatska je 3. kolovoza 1992. postala strankom Konvencije, a Bosna i Hercegovina temeljem sukcesije 1. rujna 1993. Posljednja je, temeljem sukcesije strankom postala Crna Gora 23. listopada 2006.

Vidi popis država stranaka Konvencije iz 1958. na:

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21&lang=en

Tekst Konvencije dostupan na:

http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf

Treća Konferencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, koja je trajala devet godina, završila je 10. prosinca 1982. svečanim zasjedanjem u Montego Bay (Jamajka) potpisivanjem Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora (dalje: *Konvencija iz 1982.*),¹⁷ koja je u članku 111. donijela manje izmjene prava progona u odnosu na odredbe članka 23. Konvencije iz 1958. Temeljna izmjena je proširenje prava progona na djela počinjena na novim područjima mora na kojima obalna država uživa jurisdikciju, tj. u arhipelaškim vodama, gospodarskome pojasu i epikontinentskome pojasu.¹⁸ Međutim, Bard s pravom ističe, da je pravo progona, iako kodificirano Konvencijom iz 1958., ostalo gotovo nepromijenjeno više od 50 godina, iako se okružje u kojemu se vrše pomorske operacije dramatično izmijenilo, posebice u kontekstu morskoga ribarstva.¹⁹

Pravo progona jedan je od najvažnijih instrumenata kojim obalne države održavaju pravni poredak u morskim prostorima pod njezinom jurisdikcijom. Dolaskom Novoga vijeka, usporedo sa širenjem dijelova mora uz obalu pod suverenosti obalne države, pojavio se problem kažnjavanja brodova koji prekrše propise obalne države u tim morskim prostorima, a uspijevaju umaći u otvoreno more, uploviti u teritorijalno more svoje ili neke treće države te tako izbjeći kažnjavanje za počinjeno protupravno djelo.

Otvoreno more predstavlja golema morska prostranstva na kojima niti jedna država svijeta ne uživa isključivu jurisdikciju osim na brodovima svoje državne pripadnosti, tj. na brodovima koji viju istu zastavu. Na tim morskim prostorima vlada načelo slobode mora i na brodove se u načelu primjenjuju samo propisi one države čiju zastavu brod vije. Osnovno pravilo koje vrijedi na otvorenome moru je da brod, dok se nalazi na otvorenome moru, potpada samo pod vlast vlastite države i njezinog pravnoga poretka, dok svako odstupanje od ovoga pravila mora biti izričito predviđeno međunarodnim pravom.²⁰ Konvencija iz 1958. je u čl. 6.(1) potvrdila ovo pravilo određujući da su brodovi na otvorenom moru podvrgnuti isključivo jurisdikciji države zastave broda, osim u izuzetnim slučajevima koji su izrijekom predviđeni u međunarodnim sporazumima ili u člancima odnosne konvencije.²¹

17) Konvencija iz 1982. stupila je na snagu 16. studenoga 1994. i ima 160 država stranaka. Hrvatska je 5. travnja 1995. postala strankom Konvencije, Bosna i Hercegovina temeljem sukcesije 12. siječnja 1994. Posljednji je strankom Konvencije postao Čad ratifikacijom 14. kolovoza 2009.

Vidi popis država stranaka Konvencije iz 1982 na: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?&src=TREATY&mtdsg_no=XXI~6&chapter=21&Temp=mtdsm3&lang=en#5

Tekst Konvencije dostupan je na:

<http://narodne-novine.nn.hr/clanci/međunarodni/328160.html>

18) Prema Konvenciji iz 1982. pravo progona je priznati *provedbeni alat* za obalne države čije će uživanje, posebice u ovim novim morskim prostorima, olakšati obalnoj državi primjenu njezine zakonske jurisdikcije, ali bi u budućnosti moglo također dovesti do povećanja sporova između država. Vidi pobliže: J. C. F. WANG, *op. cit.*, str. 80-81.

19) R. J. BAIRD, *Arrests in a Cold Climate (Part2) - Shaping hot pursuit through State practice*, Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers, 13, 2009., str. 1.
http://eprints.usq.edu.au/5604/2/Baird_ASOLP_2009_AV.pdf

20) V. IBLER, *Sloboda mora*, Zagreb, 1958., str. 58.

21) Identičnu odredbu sadrži i čl. 92(1). Konvencije iz 1982. Jedan od takvih izuzetaka je i pravo pregleda stranoga trgovačkoga broda na otvorenome moru. Prema čl. 22.(1) Konvencije iz 1958. ratni brod je ovlašten pregledati strani trgovački brod ako ima ozbiljnoga razloga sumnjati da se brod bavi piratstvom, trgovinom robljem ili da je, iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti svoju zastavu, u stvari brod iste državne pripadnosti kao i ratni brod. Navedenim izuzetcima Konvencija iz 1982. u čl. 110.(1) dodaje još dva razloga, da se brod bavi neovlaštenim emitiranjem, a država zastave ratnog broda ima sudbenost na temelju čl. 109. Konvencije iz 1982. i da je brod bez državne pripadnosti. U svim navedenim slučajevima ratni brod je na

Pravo progona predstavlja upravo jedan od tih izuzetnih slučajeva u primjeni općega pravila o isključivoj jurisdikciji države zastave broda na otvorenome moru.²² Dva glavna interesa značajna za politiku u pogledu prava progona su isključivi, ali zajednički, interes obalne države za učinkovitom primjenom njezina prava u susjednim vodama, i širi zajednički interes u nastavku slobodne i uspješne uporabe mora za transport.²³ U međunarodno priznatom ovlaštenju obalne države da zaštiti svoje nacionalne interese u granicama državnoga područja, ali i izvan tih granica kada je intervencija obalne države započela u morskim prostorima pod njezinom jurisdikcijom, leži pravna osnova prava progona.²⁴

Na temelju instituta prava progona obalne države su ovlaštene poduzeti progon stranoga neratnog broda izvan granica svoga teritorijalnoga mora u otvorenome moru, posebno ovlaštenim brodovima i zrakoplovima, u slučaju kršenja zakona i propisa obalne države u dijelovima mora u kojima obalna država uživa suverenost, odnosno suverena prava i jurisdikciju.²⁵ Cilj progona stranoga broda je njegovo zaustavljanje i privođenje u luku obalne države kako bi se kaznio radi kršenja zakon i propisa obalne države.²⁶

Pored instituta prava progona, kako je to uređen općim međunarodnim pravom odnosno Konvencijom iz 1958. i Konvencijom iz 1982., države mogu i posebnim me-

otvorenome moru ovlašten progoniti strani brod ukoliko se ne povinuje pravu pregleda. Pored toga, istom odredbom Konvencija iz 1982. proširuje pravo pregleda od strane ratnog broda u tim izuzetnim slučajevima na sve strane brodove koji ne uživaju imunitet sukladno čl. 95. i 96. Konvencije iz 1982. Člankom 110.(4)(5) Konvencije iz 1982. ovlaštenje za ostvarivanje prava pregleda prošireno je i na vojne zrakoplove i na sve druge propisano ovlaštene brodove ili zrakoplove koji nose vanjske oznake prema kojima se jasno raspoznaju da su u vladinoj službi. U svim navedenim slučajevima ratni brod je na otvorenome moru ovlašten progoniti strani brod ukoliko se ne povinuje pravu pregleda.

22) I Stalni sud međunarodne pravde (engl. *Permanent Court of International Justice - PCIJ*) je u presudi koji je donio 7. rujna 1927. godine u poznatom sporu *Lotus* naglasio:

“... Sigurno je tako da, osim u određenim specijalnim slučajevima koji su propisani međunarodnim pravom, brodovi na otvorenome moru ne podliježu vlasti osim onoj države čiju zastavu viju. Na temelju načela slobode mora, koje je tako reći, odsutnost bilo kakve teritorijalne suverenosti nad otvorenim morem, nijedna država ne može uživati bilo koji oblik jurisdikcije nad stranim brodovima izvan njih.” (naš prijevod - nap. a.)

The Case of the SS “*Lotus*” 1927.09.07: Judgment No. 9, *PCIJ*, Ser. A., No. 10, 1927., str. 25. http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus/.

Rudolf naglašava da pravo progona treba tumačiti restriktivno jer ono derogira opće pravilo koje zabranjuje bilo kakvo ometanje stranoga broda na otvorenome moru. Vidi: D. RUDOLF, *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Split, 1989., str. 325.

23) M. S. McDOUGAL, W. T. BURKE, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, New Haven, 1987., str. 894.

24) B. MIJUŠKOVIĆ, *op. cit.*, str. 11.

25) Strani ratni brodovi i brodovi u vlasništvu države ili kojima se ona koristi, a namijenjeni su samo za vladinu netrgovačku službu, prema odredbama čl. 8. i 9. Konvencije iz 1958., odnosno čl. 95. i 96. Konvencije iz 1982. uživaju na otvorenome moru potpuni imunitet od jurisdikcije svake druge države osim države zastave broda. Ovakvi strani brodovi, sukladno navedenim odredbama, ne mogu biti objekt progona obalne države. Jedini izuzetak od imuniteta ratnog broda ili državnog broda ili državnog zrakoplova na otvorenome moru postoji, sukladno čl. 16. Konvencije iz 1958. odnosno čl. 102. Konvencije iz 1982., u slučaju pobune njihove posade koja je preuzela vlast nad brodom i zrakoplovom i izvršila neko od piratskih djela. Hrvatska je izrijekom propisala da se odredbe članka 46.(6) Pomorskoga zakonika iz 2004. godine, koji se odnosi na pravo progona, ne odnose na strane ratne brodove ili javne brodove koji uživaju imunitet. - *Narodne novine*, br. 118/2004.

26) Kako se čl. 111. Konvencije iz 1982. uređuje samo progon broda, a ne osoba, za prekršaje počinjene od strane putnika na stranome brodu, pravo progona će biti na raspolaganju samo ako oni postupaju pod vlašću onih zaduženih za brod. Vidi publikacije: I. BANTEKAS, S. NASH, *International Criminal Law*, sec. edi., London/Sydney/Portland-Oregon, 2003., str. 106.

đunarodnim ugovorima priznati pravo progona sa različitim uvjetima i ovlaštenjima od onih koje propisuje opće međunarodno pravo.

Nastanak i otpočinjanje prava progona u međunarodnom pravu i nacionalnim propisima

Člankom 23.(1) Konvencije iz 1958. propisano je da se pravo progona u prostorima unutarnjih morskih voda, teritorijalnoga mora i vanjskoga pojasa može poduzeti kada obalna država ima ozbiljnih razloga vjerovati da je taj strani brod prekršio zakone i propise obalne države.²⁷ Slijedeći razvoj suvremenoga međunarodnoga prava mora Konvencija iz 1982. je čl. 111.(1)(2) pravo progona proširila na nove morske prostore u kojima obalna država uživa suverenost ili jurisdikciju, a to su arhipelaško more, gospodarski pojas i epikontinentski pojas.²⁸ Obalna država može poduzeti progon stranog broda samo ako ozbiljno sumnja u kršenja svojih zakona i propisa koje je ona ovlaštena donositi u pojedinim morskim prostorima sukladno pravilima međunarodnog prava.²⁹ Dok se progon stranoga broda u morskim prostorima u kojima obalna država uživa suverenost može započeti zbog kršenja svih njezinih zakona i propisa koji su počinjeni u tim dijelovima mora ili čak na kopnenom području, u gospodarskome pojasu, kao i nad epikontinentskim pojasom, progon stranog broda može se započeti samo zbog kršenja propisa u gospodarskom pojasu, odnosno nad epikontinentskim pojasom, koje je obalna država donijela sukladno odredbama međunarodnoga prava radi ostvarivanja svojih prava i jurisdikcije u navedenim morskim prostorima.³⁰

27) Za nastanak prava progona nije nužno da obalna država mora zateći brod ili neke od njegovih čamaca u izvršenju konkretnoga djela, ali moraju postojati čvrste indicije koje daju ozbiljne razloge postojanju sumnje da je došlo do povrede zakona i drugih propisa obalne države.

28) Članak 111.(2) Konvencije iz 1982. određuje da se pravo progona primjenjuje *mutatis mutandis* u gospodarskome pojasu i nad epikontinentskome pojasu, uključujući i sigurnosne zone oko uređaja na epikontinentskom pojasu, zbog kršenja zakona i drugih propisa obalne države koji se primjenjuju u skladu s Konvencijom iz 1982. u tim morskim prostorima, uključujući spomenute sigurnosne zone. Riječi *mutatis mutandis* podrazumijevaju da se pravo progona može poduzeti samo pod istim uvjetima kao i u st. 1. čl. 111, čime se isključuje pravo progona zbog prekršaja u teritorijalnome moru i vanjskom pojasu koji započinje kada se strani brod nalazi u gospodarskom pojasu ili nad epikontinentskim pojasom. Poblize: E. J. MOLENAAR, *Coastal state jurisdiction over vessel-source pollution*, The Hague, 1998., str. 252.

29) Degan ističe da pravo progona i pravo kažnjavanja u pojedinim morskim prostorima nastaje jedino ako strani brod u njima povrijedi propise obalne države koje ona u tim prostorima ima pravo provoditi. Vidi: V. Đ. DEGAN, *op. cit.*, str. 121. Ovdje mislimo prije svega na morske prostore u kojima obalna država uživa prava nadzora i jurisdikciju, a to su vanjski pojas, gospodarski pojas i epikontinentski pojas, gdje su ovlaštenja obalne države mnogo manja nego u morskim prostorima u kojima obalna država uživa suverenost, kao što su unutarnje morske vode, teritorijalno more i arhipelaško more.

30) Kako pravo progona predstavlja izuzetak od isključive jurisdikcije države zastave broda uvjeti za njegovu uporabu su od izravne važnosti za opseg slobode plovidbe u gospodarskome pojasu, odnosno nad epikontinentskim pojasom. Prema odredbama čl. 111.(1)(2) Konvencije iz 1982. dva su važna uvjeta za uporabu prava progona u navedenim morskim prostorima: 1) uvjerenje obalne države o kršenjima mora biti utemeljeno na činjenicama, 2) kršenje se mora odnositi na zakone i propise koje je donijela obalna država za gospodarski i epikontinentski pojas u skladu s Konvencijom iz 1982. Iscrpnije: B. KWIATKOWSKA, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the Law of the Sea*, Dordrecht, 1989., str. 221.

Pravo progona stranoga broda ne može otpočeti na otvorenom moru. Progon stranoga broda na otvorenome moru može biti samo nastavak već započetog progona u morskim prostorima u kojima obalna država uživa suverenost, odnosno suverena prava i jurisdikciju.

Vanjski pojas predstavlja specifičan morski prostor glede prava progona stranoga broda. Konvencija iz 1958. u čl. 23.(1) propisuje da se progon stranoga broda, ako se on nalazi u vanjskome pojasu, može poduzeti samo zbog kršenja prava za čiju je zaštitu taj pojas ustanovljen.³¹ Sukladno navedenim odredbama progon stranoga broda u vanjskome pojasu obalna država može započeti samo zbog kršenje njezinih carinskih, fiskalnih, useljeničkih i zdravstvenih propisa na njezinom kopnenom području, odnosno unutar-njim morskim vodama, teritorijalnome moru i arhipelaškom moru. Obalna država je ovlaštena započeti pravo progona stranoga broda u vanjskome pojasu zbog kršenja propisa u vanjskom pojasu jedino ako je došlo do neovlaštenog vađenja povijesnih i arheoloških predmeta bez njezina odobrenja.³²

Hrvatska u čl. 46.(1) Pomorskoga zakonika iz 2004. propisuje da će se progon stranoga plovnog objekta poduzeti ako nadležno tijelo osnovano sumnja da je strani plovni objekt ili njegov pripadak povrijedio odredbe Pomorskoga zakonika, druge hrvatske propise ili općeprihvaćena pravila međunarodnoga prava.³³

Kina je u zakonu o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1992. regulirala da će nadležna tijela ostvariti pravo progona kada imaju ozbiljne razloge vjerovati da je strani brod prekršio kineske zakone i propise. Uređujući pravo progona u vanjskome pojasu navodi se da se progon stranih brodova koji se nalaze u vanjskom pojasu može nastaviti jedino kada su prekršeni zakoni i propisi koji se odnose na sprečavanje ili kažnjavanje povrede sigurnosti, carina, fiskalnih, zdravstvenih zakona i propisa, ili ulazno-izlaznog nadzora u okviru kopnenoga teritorija, unutarnjih morskih voda ili teritorijalnoga mora.³⁴ Pored toga, u aktu o gospodarskom i epikontinentskom pojasu iz 1998. određuje se da se u slučaju kršenja zakona i propisa u gospodarskome pojasu ili epikontinentskom pojasu može ostvariti, pored ostaloga, i pravo progona.³⁵

Alžir primjerice, u zakonodavnoj uredbi iz 1994. koja se odnosi na ribarstvo, propisuje da se *ukrcavanje*, ako se progon stranoga ribarskog broda pokrene u vodama pod nacionalnom jurisdikcijom, može izvršiti i izvan tih voda.³⁶

Malta je u aktu o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1971. odredila da odgovarajući brod ili zrakoplov kada započne progon osumnjičenoga broda unutar unutar-

31) Identičnu odredbu sadrži i čl. 111.(1) Konvencije iz 1982. Članak 33. Konvencije iz 1982. određuje da obalna država u vanjskom pojasu obavlja nadzor potreban radi sprečavanja i kažnjavanja kršenja carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih propisa ali i drugih propisa počinjenih na njezinom području ili njezinom teritorijalnom moru.

32) Konvencija iz 1982. u čl. 303.(2) proširuje prava obalne države u vanjskome pojasu, priznajući pravo obalnoj državi sprečavanja vađenja predmeta arheološke i povijesne naravi bez njezina odobrenja u vanjskom pojasu.

33) *Narodne novine*, br. 118/2004.

34) Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992, čl. 14. par. 1,3., str. 3.
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf

35) Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act of 26 June 1998, čl. 12. par. 2., str. 3.
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf

36) Pod *ukrcavanjem* se ovdje misli na ukrcavanje ovlaštenih službenih osoba obalne države na progone strani ribarski brod. Legislative Decree No. 94-13 of 17 Dhu'l-hijjah 1414, corresponding to 28 May 1994, establishing the general rules relating to fisheries, 22 June 1994, čl. 87.(1), str. 16.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DZA_1994_Decree.pdf
Identičnu odredbu u svome aktu iz 1994. usvaja i Alžir. Legislative Decree No. 94-13 of 17 Dhu'l-hijjah 1414, corresponding to 28 May 1994, establishing the general rules relating to fisheries, 22 June 1994, čl. 87. par. 1, str. 16.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DZA_1994_Decree.pdf

njih ili teritorijalnih voda, ili vanjskoga morskog pojasa, može nastaviti progon u otvorenome moru.³⁷

Aktom o pravnom režimu u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1990. Rumunjska propisuje da se strani brod koji se koristi za trgovačke svrhe može progoniti izvan teritorijalnoga mora i zadržati, da bi se utvrdila njezina odgovornost, ako postoji ozbiljan razlog vjerovati da je brod prekršio njezine zakone i propise dok se nalazio u rumunjskim nacionalnim vodama, unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru ili vanjskom pojasu.³⁸

Bugarska, u aktu o morskim prostorima i lukama iz 2000. navodi da strani neratni brod može biti progonjen i zadržan da bi se utvrdila primjerena odgovornost ako postoji dovoljno razloga sumnjati da je brod: 1) prekršio bugarske zakone tijekom boravka u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru, 2) prekršio ili namjeravao prekršiti zakonske, carinske, imigracijske i sanitarne propise u vanjskome morskom pojasu, 3) prekršio propise o zaštiti morskoga okoliša od onečišćenja i režim kojim se regulira epikontinentski i gospodarski pojas, uključujući sigurnosne zone oko umjetnih otoka i drugih objekata.³⁹

U zakonskim odredbama Angole iz 1992. određuje se da ako njezine državne vlasti imaju valjano utemeljene razloge sumnjati u kršenje zakona koji se primjenjuju u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru ili gospodarskom pojasu, brodovi i zrakoplovi, propisano identificirani i označeni da su u državnoj službi, mogu progoniti strane brodove izvan granica teritorijalnoga mora ili gospodarskog pojasa prema uvjetima propisanim međunarodnim pravom.⁴⁰

Iran, u aktu o morskim prostorima u Perzijskom zaljevu i Omanskom moru iz 1993., propisuje da Vlada pridržava pravo progona kršitelja zakona i propisa koji se odnose na unutarnje morske vode, teritorijalno more, vanjski pojas, isključivi gospodarski pojas i epikontinentski pojas, u tim prostorima, i na otvorenome moru.⁴¹

37) Chapter 226 Territorial Waters and Contiguous Zone Act To extend the territorial waters of Malta and to make provision for a contiguous zone. 10th December, 1971 Act XXXII of 1971, as amended by Acts: XLVI of 1975, XXIV of 1978, XXVIII of 1981, I of 2002 and X of 2005., čl. 8.(2), str. 4-5.

U čl. 2. navedenoga akta pogledaj definiciju odgovarajućeg broda ili zrakoplova i osumnjičenog broda.
http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt226.pdf

U aktu koji se odnosi na epikontinentski pojas Malta potvrđuje da se odredbe čl. 8.(2-6) o pravu progona iz naprijed navedenoga akta primjenjuju *mutatis mutandis* na bilo koju opravdanu sumnju za prekršaj prema ovome aktu. Chapter 194 Continental Shelf Act To make provision as to the exploration and exploitation of the continental shelf and for matters connected with those purposes. 29th July, 1966 Act XXXV of 1966, as amended by Acts XIII of 1983 and I of 2002; and Legal Notice 410 of 2007, čl. 10., str. 3.

http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt194.pdf

38) Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 August 1990, čl. 26. par. 1., str. 6.

U čl. 27. navedenoga akta pravo progona prošireno je i na strane brodove koji se koriste u trgovačke svrhe ako prekrše rumunjske propise koji se odnose na njezin isključivi gospodarski pojas u Crnom moru, i on može započeti kada se strani brod ili jedan od njegovih brodova nalazi u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru ili gospodarskom pojasu Rumunjske.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf

39) Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria 28 January 2000(1), čl. 66., str. 15. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-.PDF

40) Law No. 21/92 of 28 August 1992, čl. 11., str. 3.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/AGO_1992_Law21.pdf

41) Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea, 1993, čl. 21., str. 6. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf

Malezija, u aktu iz 1984. koji se odnosi na njezin gospodarski pojas, usvaja neobično rješenje određujući da bilo koji ovlaštenik koji ima razloga vjerovati da je strani brod prekršio bilo koju odredbu navedenoga akta, ili bilo koji primjenjivi zakon, može poduzeti progon takvoga broda u cilju njegova zaustavljanja, uhićenja i dovođenja unutar gospodarskoga pojasa u skladu s međunarodnim pravom.⁴²

Sirija je 2003. donijela akt o unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru kojim je propisano da se progon bilo kojega stranoga broda može poduzeti od strane nadležnih vlasti kada imaju ozbiljnog razlog vjerovati da je brod prekršio njezine zakone i propise. Progon se može poduzeti i počevši od vanjskoga pojasa ako je bilo kršenje prava zbog čije je zaštite pojas i ustanovljen.⁴³

Pomorskim zakonikom RH iz 2004. regulirano je da se u gospodarskom pojasu ili nad epikontinentskim pojasom progon stranoga plovnog objekta može započeti samo ako su povrijeđeni propisi koji se primjenjuju u tim pojasevima.⁴⁴

Iako obalne države prema Konvenciji iz 1982. (i Konvenciji iz 1958.) načelno nisu ograničene glede liste propisa čije kršenje može biti predmetom prava progona (one to pitanje uređuju svojim unutarnjim pravom), neki pisci ipak drže da tu postoje dva ograničenja: s jedne strane, pravo progona se može ostvarivati u bilo kojem prostoru jurisdikcije obalne države na moru, uz osiguranje da je progon odgovor na prekršaje zaštite zbog koje je poseban morski pojas i ustanovljen, i s druge strane, izbjegavanjem prava progona glede beznačajnih prekršaja, iako su upravo manje ozbiljni prekršaji (kao što je ilegalan ribolov) u prošlosti davali povoda za legitiman progon.⁴⁵

Konvencija iz 1958. u čl. 23.(1), usvajajući teoriju tzv. *izvedene prisutnosti* broda (engl. *constructive presence*) određuje da progon stranoga broda mora otpočeti dok se strani brod ili jedan od njegovih čamaca nalazi u unutarnjim morskim vodama, u teritorijalnom moru ili vanjskom pojasu države koja progoni. Prema teoriji izvedene prisutnosti broda za početak progona dovoljno je da se jedan od čamaca stranoga broda nalazio u morskim prostorima obalne države, iz čega se izvlači zaključak o prisutnosti i samoga stranog broda.⁴⁶ Međutim, u st. 3. istoga članka Konvencije iz 1958., kojim se određuje trenutak kada se progon smatra započetim, usvaja se teorija *proširene izvedene prisutnosti broda* ovlašćujući obalnu državu na započinjanje progona ako se progonjeni brod ili jedan od njegovih čamaca ili drugih plovila, koja rade zajedno i služe se

42) Exclusive Economic Zone Act, 1984, Act No. 311 An Act pertaining to the exclusive economic zone and certain aspects of the continental shelf of Malaysia and to provide for the regulations of activities in the zone and on the continental shelf and for matters connected therewith, čl. 25.(1), str. 11.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MYS_1984_Act.pdf

43) Law No. 28 dated 19 November 2003 - Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic, čl. 40.(a), str. 8. Stavkom c. istoga akta pravo progona je prošireno na kršenja u gospodarskom pojasu ili nad epikontinentskim pojasom zakona i propisa na snazi glede tih područja.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr_2003e.pdf

44) Članak 46.(4) - *Narodne novine*, br. 118/2004.

45) Vidi pobliže: I. BANTEKAS, S. NASH, *op. cit.*, str. 105.

46) Budući se ovdje radi o pravnoj fikciji, prema kojima suvremeno pozitivno pravo općenito zauzima negativno stajalište, kao i da institut prava progona predstavlja probijanje načela slobode otvorenoga mora, institut izvedene prisutnosti se mora primjenjivati izričito restriktivno. Pobliže: V. IBLER, *Pravo progona danas*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. III., Zagreb, 1953., str. 24.

Presedani doktrine *izvedene prisutnosti broda* bili su slučajevi kanadskog broda *Araunah* (1888) i britanskog broda *Grace and Ruby* (1922). Vidi pobliže o tome: D. RUDOLF, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 226, bilj. 2.

progonjenim brodom kao maticom, nalazi unutar granica teritorijalnoga mora ili vanjskoga pojasa.

I Konvencija iz 1982. usvaja slično rješenje, propisujući u čl. 111.(1) da progon stranoga broda mora početi dok se on ili jedna od njegovih brodica nalazi u unutarnjim vodama, u arhipelaškim vodama, u teritorijalnome moru ili vanjskom pojasu obalne države, dok u st. 4. istoga članka, koji određujući trenutak kada se progon smatra započetim, ovlašćuje obalnu državu na započinjanje progona ako se progonjeni brod ili jedna od njegovih brodica, ili drugih plovila koja rade zajedno i služe se progonjenim brodom kao maticom, nalazi unutar granica teritorijalnoga mora ili, ovisno o slučaju, u vanjskom pojasu ili u gospodarskome pojasu ili iznad epikontinentskoga pojasa.⁴⁷

Obalne država u svojim nacionalnim propisima usvajaju teoriju *izvedene prisutnosti*.

Tako je Hrvatska u Pomorskom zakoniku propisala da se progon stranoga plovnog objekta može započeti samo ako se sumnjivi plovni objekt ili njegov pripadak nalazi u unutarnjim morskim vodama, u teritorijalnome moru, gospodarskom pojasu ili nad epikontinentskim pojasom.⁴⁸

I prema već spomenutom aktu iz 2000. Bugarska je također odredila da se progon može započeti ako se strani brod ili jedan od njegovih čamaca nalazi u unutarnjim vodama, teritorijalnome moru, vanjskom pojasu, gospodarskom pojasu ili nad epikontinentskim pojasom obalne države i krši točno utvrđene odredbe zakona.⁴⁹

Užu odredbu sadrži akt Rumunjske iz 1990., prema kojemu progon može započeti kada je strani brod ili jedan od njegovih čamaca u unutarnjim vodama, teritorijalnome moru i vanjskom pojasu.⁵⁰

Slovenija u Pomorskom zakonu iz 2001. usvaja rješenja iz čl. 111.(1) Konvencije iz 1982. određujući da će strani brod biti progonjen ako nadležna tijela imaju razloga sumnjati da je brod, njegov čamac ili čamac koji radi u sprezi s brodom, dok se nalazi u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnome moru, prekršio navedeni ili drugi slovenski zakon i propis, i nije se zaustavio nakon čujnog ili vidnog poziva za zaustavljanje koji je upućen sa udaljenosti koja omogućuje prijem.⁵¹

Kina je, usvajajući isto rješenje, u Zakonu o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1992. propisala da progon započinje kada su strani brod ili jedan od njegovih malih brodova, ili drugih plovila koji rade kao tim i koriste progonjeni brod kao maticu, u granicama njezinih unutarnjih voda, teritorijalnoga mora ili vanjskog pojasa.⁵²

47) Dok se kod izvedene prisutnosti u užem smislu uključuju plovila koja su pripadnost broda, kao što su brodske čamce i čamci pridruženi brodu, izvedena prisutnost u širem smislu odnosi se na sva plovila koja su povezana s brodom u funkciji ostvarenja djela, i danas je njezino prihvaćanje poželjno u svjetlu pojave novih zločina. Poblize: B. PAVIŠIĆ, S. KOS, B. ČALIĆ, *Progon plovnog objekta zbog kaznenog djela - kriminalistički, pravni i navigacijsko-tehnološki aspekti*, Policijska i sigurnost, god. 3, br. 1, Zagreb, 1994., str. 50-51.

48) Članak 46.(2) Pomorskog zakonika - *Narodne novine*, br. 118/2004.

49) Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria 28 January 2000(1), čl. 67.(1), str. 15.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-PDF

50) Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 August 1990, čl. 26. par. 2., str. 6.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf

51) Maritime Code (PZ), 23 March 2001, čl. 22. par. 1-2, str. 5.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SVN_2001_maritimecode.pdf

52) Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992, čl. 14. par. 2., str. 3.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf

Sirija prema zakonu iz 2003. određuje da se progon broda mora započeti kada je strani brod ili jedan od njegovih brodova ili lakih čamaca unutar unutarnjih morskih voda, teritorijalnoga mora ili vanjskog pojasa.⁵³

Naprijed navedenim konvencijskim odredbama (1958., 1982.) propisano je da će se progon smatrati započetim samo ako se brod progonitelj prikladnim sredstvima kojima raspolaže uvjerio da se progonjeni brod ili jedan od njegovih čamaca ili drugih plovila nalazi u navedenim morskim prostorima.⁵⁴

Prije početka progona stranoga broda nužno mu je dati vidni ili čujni znak za zaustavljanje, i to s udaljenosti s koje ga on može vidjeti ili čuti.⁵⁵ Ako u trenutku primanja naloga za zaustavljanje strani brod plovi u teritorijalnome moru ili vanjskom pojasu nije potrebno da brod koji daje nalog za zaustavljanje također bude u teritorijalnome moru ili vanjskom pojasu.⁵⁶ Ako se ispune naprijed navedeni uvjeti i ako se strani brod ogлуši na nalog za zaustavljanje i pokuša pobjeći progon broda može započeti.

U Pomorskom zakoniku Hrvatske precizirano je da progon stranoga plovnoг objekta može započeti ako se, pored ostalog, sumnjivi plovni objekt ili njegov pripadak ne zaustavi nakon vidljivog ili zvučnog poziva za zaustavljanje koji mu je upućen s udaljenosti koja omogućuje da se poziv vidi ili čuje.⁵⁷

Propisi Bugarske⁵⁸ i Rumunjske⁵⁹ sadrže jasnu odredbu: progon će započeti ako strani brod ne poštuje signal za zaustavljanje.

Slovenija, sukladno odredbama navedenih konvencija iz 1958. i 1982., određuje da nije nužno da brod ili zrakoplov koji provode progon budu u slovenskome teritorijalnom moru kako bi započeli progon stranoga broda.⁶⁰

Ukrajina, u zakonu o gospodarskom pojasu iz 1995. propisuje da će se pravo progona stranog broda, s namjerom zadržavanja plovila i utvrđivanja odgovornosti prekršitelja, primjenjivati na način utvrđen od strane Vlade kada postoje ozbiljni razlozi sumnjati da je strani brod prekršio odredbe zakona, ili drugih odgovarajućih zakonodavnih instrumenata, i pokušao pobjeći.⁶¹

53) Law No. 28 dated 19 November 2003 - "Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic", čl. 40.(a), str. 8.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr_2003e.pdf

54) Danas se kao najpouzdaniji navigacijski sustav za određivanje pozicije broda koristi diferencijalni GPS sustav satelitske navigacije dometa 100 km. Vidi iscrpnije: B. PAVIŠIĆ, S. KOS, B. ČALIĆ, *op. cit.*, str. 83-88.

55) Članak 23.(3) Konvencije iz 1958., članak 111.(4) Konvencije iz 1982. U ovome smislu davanje signala za zaustavljanje samo radio vezom ne smatra se dovoljnim. Vidi: S. K. VERMA, *An Introduction to Public International Law*, 2004., New Delhi, str. 322. Unatoč postojanju radara koji omogućuju motrenje bez potrebe za vidnom blizinom, sukladno navedenim odredbama o davanju vidnog ili zvučnog znaka za zaustavljanje, nužno je da brod progonitelj zadrži neki oblik vidnog nadzora nad stranim brodom. Poblize: I. BANTEKAS/S. NASH, *op. cit.*, str. 106-107.

56) Članak 23.(1) Konvencije iz 1958., članak 111.(1) Konvencije iz 1982.

57) Članak 46.(2) Pomorskoga zakonika RH - *Narodne novine*, br. 118/2004.

58) Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria 28 January 2000(1), čl. 67.(2), str. 15. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-PDF

59) Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 August 1990, čl. 26. par. 3., str. 6.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf

60) Maritime Code (PZ), 23 March 2001, čl. 22. par. 3, str. 5.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SVN_2001_maritimecode.pdf

61) Progon će započeti kada je brod povreditelj ili jedan od njegovih čamaca u granicama gospodarskog pojasa Ukrajine poslije danog signala za zaustavljanje i prestati čim brod uplovi u teritorijalno more svoje ili treće države. - Law of Ukraine on the exclusive (marine) economic zone of 16 May 1995, čl. 19., str. 6.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/UKR_1995_Law.pdf

3. Trajanje i prestanak prava progona u međunarodnom pravu i nacionalnim propisima

Pravo progona se u vrijeme nastanka odnosilo samo na progon brodovima, ali je tehnološki napredak u XX. stoljeću uvjetovao njegovo proširenje i na progon zrakoplovima. Tako prema čl. 23.(4) Konvencije iz 1958. ostvarenje prava progona imaju samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi u vladinoj službi i posebno ovlašteni u tu svrhu, dok Konvencija iz 1982. u čl. 111.(5) precizira da drugi brodovi i zrakoplovi koji mogu ostvarivati pravo progona moraju nositi vanjske oznake prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi.⁶²

Progon zrakoplovom je specifičan u odnosu na progon brodom zbog čega je članom 23.(5(a)) Konvencije iz 1958. propisano da se, kada progon obavlja zrakoplov, odredbe stavaka od 1.do 3. ovoga članka, koje se odnose na pravo poduzimanja, prekid i započinjanje prava progona, primjenjuju *mutatis mutandis*.⁶³ Pored toga čl. 23.(5(b)) Konvencije iz 1958. (identično kao i čl. 111.(6(b)) Konvencije iz 1982.), precizirajući uvjete progona zrakoplovom propisuje da zrakoplov koji daje nalog za zaustavljanje mora sam aktivno progoniti brod sve dok neki brod ili drugi zrakoplov obalne države, što ga prvi zrakoplov pozove, ne stigne nastaviti progon ako taj prvi zrakoplov sam nije u stanju uzaptiti brod.⁶⁴

U propisima Bugarske iz 2000. određuje se da pravo progona mogu vršiti brodovi ili zrakoplovi ministarstva unutarnjih poslova i ministarstva obrane ili drugi vladini brodovi ili zrakoplovi koji su ovlašteni za to i koji nose odgovarajuće oznake.⁶⁵

Slovenija je u Pomorskom zakonom propisala da se strani brodovi mogu progoniti samo brodovima i zrakoplovima tijela koja su ovlaštena za nadzor državne granice.⁶⁶

Ovlaštenje za vršenje prava progona prema odredbama kineskoga zakona o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (1992.) pripada ratnim brodovima ili vojnim zrakoplovima ili brodovima ili zrakoplovima ovlaštenim od strane kineske vlade za tu svrhu.⁶⁷

Hrvatska je Pomorskim zakonikom (2004.) propisala da progon mogu obavljati policijski, ratni brodovi ili vojni zrakoplovi ili drugi brodovi, odnosno zrakoplovi za to ovlašteni.⁶⁸

62) Pojam zrakoplova koji koriste Konvencija iz 1958. i Konvencija iz 1982. obuhvaća i hidroplane i helikoptere.

63) Identičnu odredbu sadrži i Konvencija iz 1982. koja u čl. 111.(6(a)) određujući da kada se progon obavlja zrakoplovom odredbe stavaka od 1. do 4. ovoga članka, koje se također odnose na pravo poduzimanja, prekid i započinjanje prava progona, primjenjuju *mutatis mutandis*.

64) Sukladno navedenim odredbama za opravdano uzapćenje stranoga broda izvan teritorijalnoga mora potrebno je, pored toga da ga je zrakoplov otkrio u izvršenju povrede ili kao sumnjivog za povredu, ujedno i pozivanje toga broda da stane i njegov progon ili od samog zrakoplova ili drugih zrakoplova ili brodova koji nastavljaju progon bez prekida.

65) Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria 28 January 2000(1), čl. 67.(3), str. 15.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-PDF

66) Maritime Code (PZ), 23 March 2001, čl. 22. par. 3, str. 5.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SVN_2001_maritimecode.pdf

67) Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992, čl. 14. par. 5., str. 3.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf

68) Članak 46.(4) Pomorskog zakonika RH.

Pravo progona može prestati: a) zaustavljanjem progonjenoga broda, b) bijegom progonjenoga broda, c) prekidom progona, i d) ako progonjeni brod uplovi u teritorijalno more svoje ili treće države.

Progon stranoga broda mora biti neprekinut. Prekid progona se najčešće događa u slučaju da progonjeni brod uspije pobjeći svojim progoniteljima.⁶⁹ Ukoliko dođe do prekida progona stranoga broda prestaje i pravo progona.⁷⁰ Prestankom prava progona uslijed njegova prekida prestalo je samo pravo obalne države nastaviti progon na otvorenom moru, odnosno tuđem vanjskom pojasu ili gospodarskom pojasu.⁷¹

Konvencija iz 1958. u čl. 23.(1), kao i Konvencija iz 1982. u čl. 111.(1), određuje da se progon stranoga broda može nastaviti izvan teritorijalnoga mora ili vanjskog pojasa samo pod uvjetom da nije bio prekinut.⁷²

Rumunjska je u aktu iz 1990. također propisala da progon stranoga broda mora biti neprekinut.⁷³

Odredbom koju sadrži kineski zakon o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1992. određeno je da se progon, sve dok nije prekinut, može nastaviti izvan teritorijalnoga mora ili vanjskog pojasa Kine.⁷⁴

Identičnu odredbu nalazimo i u sirijskom aktu iz 2003.⁷⁵

Trenutkom uplovljavanja progonjenog broda u teritorijalno more svoje ili treće države pravo progona prestaje.⁷⁶ Prestanak prava progona stranoga broda vezan je za njegovo uplovljavanje u morske prostore koji se nalaze pod suverenosti njegove ili neke treće države.⁷⁷

69) Iako pitanje uporabe radara nije riješeno u pozitivnim pravilima međunarodnog prava o pravu progona, drži se da do prekida progona ne dolazi ako je progonjeni brod izgubljen iz vidika, ali se održava radar-ski kontakt. Ovakav zaključak nameće se u skladu sa suvremenim razvojem elektronskih sredstava praćenja, ali i ostvarivanjem prava progona podmornica. Vidi pobliže: B. MIJUŠKOVIĆ, *op. cit.*, str. 158-159.

70) U progonu broda može sudjelovati, zajednički ili sukcesivno, više ovlaštenih brodova i zrakoplova. Osnovno pravilo je da tijekom takvoga progona ne dođe do njegova prekida.

71) Prekidom progona prestaje pravo progona obalne države ali ne prestaje i pravo obalne države na pokretanje postupka i primjenu svojih propisa. Ukoliko progonjeni brod, poslije prekida progona, ponovno uplovi u morske prostore pod suverenosti ili jurisdikcijom obalne države, bit će podložan postupcima i kažnjavanju sukladno propisima obalne države, uključujući i ponovno pravo progona, osim u slučaju ako je nastupila zastara. Poblize: D. RUDOLF, *op. cit.*, str. 227., bilj. 7.

72) Navedene konvencijske odredbe treba tumačiti u smislu da se progon može nastaviti izvan teritorijalnoga mora iako je došlo do prekida progona u teritorijalnome moru. Do prekida ne smije doći samo izvan teritorijalnoga mora. Iscrpnije: V. BARIĆ PUNDA, D. JURAS, *Pravo progona u propisima Republike Hrvatske i praksi Ministarstva unutarnjih poslova od 1990. do 2002. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 43, br. 158, 2004., str. 85-86, bilj. 3-4.

73) Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 August 1990, čl. 26. par. 3., str. 6.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf

74) Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992, čl. 14. par.4., str. 3.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf

75) Law No. 28 dated 19 November 2003 - "Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic", čl. 40.(a)., str. 8.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr_2003e.pdf

76) Članak 23.(2) Konvencije iz 1958., članak 111.(3) Konvencije iz 1982.

77) Pravo progona stranoga broda koji je uplovio u teritorijalno more svoje ili treće države neće prestati ako obalna država pristane na prisilnu akciju u svojim vodama ili ako je takva akcija odobrena primjenjivom rezolucijom Vijeća sigurnosti UN. Vidi o tome: C. H. ALLEN, *Limits on the Use of Force in Maritime Operations in Support of WMD Counter-Proliferation Initiatives*, Israel Yearbook on Human Rights, vol. 35, 2005., str. 170.

Većina država, kao što su primjerice Bugarska,⁷⁸ Rumunjska,⁷⁹ Kina⁸⁰ i Sirija,⁸¹ u svojim propisima ponavljaju konvencijske odredbe (1958., 1982.) o prekidu prava progona trenutkom uplovljenja progonjenoga broda u teritorijalno more svoje ili treće države.

Pomorskim zakonikom Hrvatske propisano je da se progon stranog plovnog objekta može nastaviti u otvorenome moru, u gospodarskom pojasu ili u vanjskom pojasu strane države dok se ne prekine, ili dok progonjeni brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili neke druge države.⁸²

Alžir je u propisu iz 1994. odredio da pravo progona prestaje kada progonjeni brod uplovi u vode pod jurisdikcijom svoje ili treće države.⁸³

Prema odredbama Pomorskog zakona Slovenije iz 2001., nakon pokretanja prava progona, progon stranoga broda može se nastaviti u skladu s opće priznatim pravilima međunarodnog prava, osim ako su ona suspendirana, sve dok brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili treće države.⁸⁴

Ukrajina je u propisima iz 1991. uređujući ovlaštenja svojih graničnih snaga u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru, dala ovlaštenje graničnim snagama i na progon i zadržavanje na otvorenome moru brodova koji su povrijedili državnu granicu Ukrajine, ili brodova koji su prekršili pravilnike ili pravila o plovidbi i boravku u vodama Ukrajine sve dok oni ne uplove u teritorijalno more svoje ili treće države, pod uvjetom da je progon započet u teritorijalnome moru ili unutarnjim morskim vodama Ukrajine i proveden bez prekida.⁸⁵

Akt o gospodarskom pojasu Malezija iz 1984. sadrži odredbu da pravo progona, osim ako je drugačije regulirano bilo kakvim regionalnim ili dvostranim sporazumima kojima je Malezija stranka, prestaje čim progonjeni brod uplovi u teritorijalno more ili gospodarski pojas svoje ili bilo koje treće države.⁸⁶

78) Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria 28 January 2000(1), čl. 67.(3), str. 15.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-PDF

79) Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 August 1990, čl. 26. par. 3., str. 6.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf

80) Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 25 February 1992, čl. 14. par.4., str. 3.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf

81) Law No. 28 dated 19 November 2003 - "Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic", čl. 40.(c), str. 8.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr_2003e.pdf

82) Članak 46(3) Pomorskog zakonika RH.

83) Legislative Decree No. 94-13 of 17 Dhu'l-hijjah 1414, corresponding to 28 May 1994, establishing the general rules relating to fisheries, 22 June 1994, čl. 87. par. 2., str. 16.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DZA_1994_Decree.pdf

84) Maritime Code (PZ), 23 March 2001, čl. 22. par. 3, str. 5.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SVN_2001_maritimecode.pdf

85) Statute of Ukraine concerning the State frontier, 4 November 1991, čl. 8.(6), str. 7.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/UKR_1991_Statute.pdf

86) Exclusive Economic Zone Act, 1984, Act No. 311 An Act pertaining to the exclusive economic zone and certain aspects of the continental shelf of Malaysia and to provide for the regulations of activities in the zone and on the continental shelf and for matters connected therewith, čl. 25.(3), str. 11.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MYS_1984_Act.pdf

Uplavljanje progonjenog broda u gospodarski pojas ili vanjski pojas svoje ili treće države ne dovodi do prestanka prava progona jer se ne radi o morskim prostorima na kojima obalna država uživa suverenost, već samo suverena prava i jurisdikciju. Zaustavljanjem progonjenog broda prestaje i pravo progona.

Članak 23.(6) Konvencije iz 1958. propisuje da ako je progonjeni brod uzapćen na mjestu podvrgnutom jurisdikciji neke države i praćen prema nekoj luci te države radi istrage pred nadležnim organima ne može se zahtijevati puštanje broda samo zato što je brod tijekom svog putovanja bio praćen kroz dio otvorenoga mora, ako je to bilo potrebno zbog određenih okolnosti.⁸⁷

Institut prava progona daje široka ovlaštenja obalnoj državi na morskim prostorima miljama udaljenim od njezinih obala. U cilju zaštite slobode plovidbe bilo je nužno pokušati spriječiti zlouporabu instituta prava progona. Zaštita od zlouporabe prava progona propisana obvezom da se pravo progona može poduzeti samo ako se ima ozbiljnoga razloga vjerovati da je strani brod prekršio zakone i propise obalne države nije bila dovoljna.⁸⁸ Zbog toga je člankom 23.(7) Konvencije iz 1958. određeno da se brodu koji bude zaustavljen ili uzapćen na otvorenome moru pod okolnostima koji ne opravdavaju ostvarivanje prava progona naknađuje svaki gubitak ili šteta koju je pretrpio.⁸⁹

Tako primjerice Bugarska u svojim propisima određuje da će se u slučaju neopravdanoga zadržavanja stranog nevojnog broda izvan teritorijalnoga mora nadoknaditi sva nastala šteta,⁹⁰ dok se u aktu Rumunjske ponavlja odredba čl. 111.(8) Konvencije iz 1982.⁹¹

Svi navedeni uvjeti prava progona propisani Konvencijom iz 1958., odnosno Konvencijom iz 1982., moraju biti kumulativno ispunjeni za njegovo pravovaljano ostvarivanje od strane obalne države.⁹²

Iako Konvencija iz 1958., kao i Konvencija iz 1982., ne sadrže odredbe o intenzitetu sile koja se primjenjuje tijekom progona broda i njegova uzapćenja, pravilo o uporabi *nužne i opravdane sile* čini se danas pravilom običajnog međunarodnog prava.⁹³

87) Članak 111.(7) Konvencije iz 1982. sadrži sličnu odredbu, naglašavajući da se praćenje broda tijekom putovanja, zato što su to okolnosti nalagale, odvijalo kroz dio gospodarskoga pojasa ili otvorenoga mora.

88) Pravo progona stranoga broda radi njegova uzapćenja nije ustvari izuzetak od načela slobode plovidbe već prije proširenje prava obalne države u slučaju kada ona ima ozbiljnoga razloga vjerovati da je brod prekršio njezine zakone i propise. Vidi: A. AUST, *Handbook of International Law*, sec. edi., Cambridge, 2010., str. 293.

89) Konvencija iz 1982. u čl. 111.(8) unosi malu izmjenu u odnosu na tekst čl. 23.(7) Konvencije iz 1958. navodeći da se zaustavljanje ili uzapćenje događa izvan teritorijalnoga mora.

90) Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria 28 January 2000(1), čl. 69., str. 15. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-.PDF

91) Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 August 1990, čl. 26. par. 5., str. 6.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf

92) I Međunarodni sud za pravo mora (engl. *International Tribunal for the Law of the Sea- ITLOS*) u presudi od 1. srpnja 1999. godine ustvrdio je sljedeće:

"... 146. *Tribunal podvlači da su uvjeti za izvršavanje prava progona prema čl. 111. Konvencije* (misli se na Konvenciju iz 1982.- nap. a.) *kumulativni; svaki od njih mora biti zadovoljen da bi progon bio pravovaljan prema Konvenciji...*" (naš prijevod - nap. a.) - *International Tribunal for the Law of the Sea*, July 1, 1999., THE M/V "SAIGA" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS Case No. 2), par. 146.

http://www.itlos.org/start2_en.html

93) Pravilo o uporabi *nužne i opravdane sile* tijekom progona postavljeno je u slučaju *I'm Alone* (1929), a potvrđeno u slučaju *Red Crusador* (1961). Poblize: S. K. VERMA, *An Introduction to Public International Law*, 2004., New Delhi, str. 322. Više o slučajevima *I'm Alone* i *Red Crusador* vidi: C. H. ALLEN, *op. cit.*, str. 140-145.

Međunarodni tribunal za pravo mora je u presudi od 1. srpnja 1999. jasno istaknuo:

“... Iako Konvencija (misli se na Konvenciju iz 1982. - nap. a.) ne sadrži izričite odredbe o uporabi sile pri zaustavljanju brodova, međunarodno pravo, koje je primjenjivo temeljem čl. 293. Konvencije, zahtijeva da uporaba sile mora biti izbjegnuta koliko je god to moguće i, gdje je sila neizbježna, ne smije ići izvan onoga što je opravdano i nužno u okolnostima. Obziri čovječnosti moraju se primijeniti u pravu mora, kao što se primjenjuju u drugim područjima međunarodnoga prava” (naš prijevod - nap. a.).⁹⁴

Namjerno potapanje progonjenoga stranog broda predstavlja prekoračenje ovlaštenja organa obalne države.⁹⁵

Države u svojim nacionalnim propisima, pridržavajući se navedenih ograničenja, postavljaju granice uporabi sile, posebice oružanoj, od strane ovlaštenih brodova i zrakoplova. Tako je primjerice u propisima Alžira propisano da ako se strani brod odbije zaustaviti ili pokuša pobjeći, ovlašteni brodovi će prvo ispaliti prazan pucanj upozorenja, a ako se strani brod odbije povinovati, i u slučaju apsolutne nužnosti, koristit će se bojevo streljivo uz sve mjere opreza da bi se izbjeglo ozljeđivanje osoba na brodu.⁹⁶

ZAKLJUČAK

Pravo progona predstavlja akt prinude obalne države koji se, iako pokrenut u morskim prostorima u kojima obalna država uživa jurisdikciju, može nastaviti ne samo u otvorenome moru, već i u tuđem vanjskom pojasu, odnosno gospodarskom pojasu i nad epikontinentskim pojasom. Nastao je dolaskom suvremenog doba kao poseban institut međunarodnoga prava mora koji je trebao omogućiti obalnim državama poštivanje njihovog pravnog poretka u morskim prostorima pod njihovom jurisdikcijom.

Usporedo sa širenjem morskih prostora pod jurisdikcijom obalne države dolazilo je do proširenja prava progona na nove morske prostore, kao što su arhipelaške vode, gospodarski pojas i morski prostor nad epikontinentskim pojasom. Uspješna kodifikacija prava progona ostvarena Konvencijom iz 1958., a kasnije potvrđena i Konvencijom iz 1982., nesporan je dokaz da navedena pravila o pravu progona čine dio međunarodnoga običajnog prava koji obvezuju sve države svijeta, neovisno od toga da li su one stranke navedenih konvencija.

Pravo progona daje obalnim državama ovlaštenje progona stranoga neratnog broda izvan granica svoga teritorijalnog mora u otvorenome moru (ovlaštenim brodovima i zrakoplovima) u slučaju kršenja zakona i propisa obalne države u dijelovima mora u kojima obalna država uživa suverenost, odnosno suverena prava i jurisdikciju, s ciljem da se strani brod zaustavi i privede u luku obalne države kako bi se kaznio radi kršenja zakon i propisa obalne države. Pravo progona kao jedan od izuzetaka u primjeni općega pravila o isključivoj jurisdikciji države zastave broda na otvorenome moru predstavlja opa-

94) International Tribunal for the Law of the Sea, July 1, 1999., THE M/V “SAIGA” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS Case No. 2), par. 155.

http://www.itlos.org/start2_en.html

95) J. ANDRASSY, *Međunarodno pravo*, Zagreb, 1978., str. 184., bilj. 76.

96) Legislative Decree No. 94-13 of 17 Dhu’l-hijjah 1414, corresponding to 28 May 1994, establishing the general rules relating to fisheries, 22 June 1994, čl. 88., str. 16.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DZA_1994_Decree.pdf

snost u ostvarivanju načela slobode plovidbe zbog čega su pravila međunarodnoga prava mora postavila jasne granice obalnim državama pri ostvarivanju prava progona stranoga broda. Obalna država može započeti pravo progona samo ako ima ozbiljnoga razloga vjerovati da je taj brod prekršio zakone i propise obalne države u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru, arhipelaškim vodama, vanjskom pojasu, gospodarskom pojasu i nad epikontinentskim pojasom, pod uvjetom da se radi o zakonima i propisima koje je obalna država ovlaštena donositi i provoditi u odnosnim morskim prostorima.

Prema usvojenoj teoriji tzv. *izvedene prisutnosti* broda progon stranoga broda mora otpočeti dok se strani brod, ili jedan od njegovih čamaca ili drugih plovila koja rade zajedno i služe se progonjenim brodom kao maticom, nalaze unutar granica unutarnjih morskih voda, arhipelaških voda, teritorijalnoga mora, vanjskog pojasu, gospodarskog pojasu ili epikontinentskog pojasu obalne države, o čemu se obalna država mora uvjeriti prikladnim sredstvima prije početka progona. Obalna država je pored toga dužna prije početka progona stranoga broda dati vidni ili zvučni znak za zaustavljanje sa udaljenosti s koje ga se može vidjeti ili čuti.

Progon stranoga broda imaju pravo vršiti samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi koji su ovlašteni za tu svrhu i koji nose vanjske oznake prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi. Progon stranoga broda ne smije biti prekinut. Pravo progona prestaje trenutkom uplovljavanja progonjenoga broda u teritorijalno more svoje ili treće države. Obalna država mora kumulativno ispuniti svaki od ovih uvjeta da bi primjena prava progona bila pravno valjana.

Analizirane odredbe o pravu progona u nacionalnim propisima pojedinih obalnih država, uz pojedinačna odstupanja i poneka originalna rješenja, pružaju jasnu sliku o nedvojbenom poštivanju pravila međunarodnoga prava o pravu progona i njihovom utjecaju na nacionalne propise države.

Pravo progona stranoga broda danas predstavlja jedan od osnovnih instrumenata kojim obalne države održavaju pravni poredak na moru.

RIGHT OF HOT PURSUIT WITH SPECIAL REVIEW ON THE NATIONAL REGULATIONS OF STATES

Summary

The right of hot pursuit is old International Law of the Sea's institute which give authorizes coastal state to pursuit foreign non-military ship outside of the borders of its sovereignty, sovereign rights and its jurisdiction. At the beginning of this paper, authors will give short description of this institute's development, specially emphasizing the impact of the First and the Third UN Conference on Law of the Sea, which managed to codify law of pursuit through the Convention on High Seas of 1958 and the UN Convention on the Law of the Sea of 1982. Analyzing the positive rules of international law of the sea about the right of hot pursuit, through a comparative review of certain provisions on the right of hot pursuit in the national legislation of some coastal states, author will try to present cross section's review of right of the hot pursuit current situation in international and national positive law.

Key words: right of hot pursuit, a foreign vessel, international law of the sea, national regulations.