

HRVATSKI TJESNACI IZMEĐU BOSNE I HERCEGOVINE I OTVORENOGA MORA

Doc. dr. sc. DAVORIN RUDOLF, ml.
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

UDK 341.221.26 (497.5 : 497.6)
Pregledni članak
Primljeno: 13.03.2007.
Prihvaćeno za tisak: 16.05.2007.

Hrvatska namjerava graditi most kopno – Pelješac i njime povezati svoj krajnji jugoistok s ostalim dijelom zemlje. Most bi se nalazio iznad morskoga puta u unutrašnje morske vode i teritorijalno more Bosne i Hercegovine. Hrvatski je početni prijedlog za visinu mosta bio 35 m. Bosna i Hercegovina se s tom visinom mosta nije složila, jer bi takav most praktički onemogućio ostvarivanje prava neškodljivoga prolaska bosanskohercegovačkih i stranih brodova u i iz otvorenoga mora u more pod suverenitetom Bosne i Hercegovine.

Budući da međunarodno pravo (Konvencija UN o pravu mora iz 1982.) jamči neškodljivi prolazak tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi - a u tu skupinu spadaju hrvatski tjesnaci u kojima je plovni put iz i u otvoreno more iz bosanskohercegovačke luke Neum - dvije su države započele pregovore o visini mosta. Stručnjaci iz obje države složili su se da visina mosta od 55 m omogućava prolazak brodova kojih se plovidba spomenutim tjesnacima razborito može očekivati u budućnosti. Hrvatska Vlada se složila s tom visinom. Još se očekuje privola Vlade Bosne i Hercegovine.

Ključne riječi: tjesnaci, most, neškodljivi prolazak, pregovori.

O TJESNACIMA OPĆENITO

Tjesnaci su prirodni morski prolazi između dva dijela kopna.¹ Neki tjesnaci razdvajaju obale dvaju ili više država, a neki su okruženi obalama samo jedne države. Pravni režim u tjesnacima ovisi o njihovoj širini, geografskom položaju i važnosti u međunarodnim odnosima. Dijelimo ih na tjesnace koji su na ulazu u unutrašnje morske vode² i na one koji služe međunarodnoj plovidbi³.

¹ Def. prema: D. Rudolf, *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Književni krug, Split, 1989., str. 400. Za razliku od tjesnaca, prokopi ili kanali su umjetni morski prolazi između dva dijela kopna. - *ibid.*, str. 400.

² To su ulazi u zaljeve ili unutrašnja mora, koji su u cjelini *unutrašnje morske vode* jedne države. Ti su tjesnaci pod režimom unutrašnjih morskih voda: obalna država može sprječavati prolazak brodova.

³ Prirodan su prolaz između dvaju dijelova otvorenoga mora ili gospodarskoga pojasa, ili u jednom slučaju

Tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi dijelimo na:

1. tjesnace šire od 24 morske milje⁴
2. tjesnace pod režimom neškodljivoga prolaska⁵
3. tjesnace pod režimom tranzitnoga prolaska⁶
4. tjesnace pod posebnim ugovornim⁷ režimom.⁸

Prema ženevskoj Konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. “ne može se obustaviti prolazak stranih brodova kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora i drugoga dijela otvorenog mora ili teritorijalnog mora strane države”.⁹

Određbe o tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi su u Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. u dijelu III, člancima 34. – 45. U tome dijelu je Odsjek 2. o režimu tranzitnoga prolaska, i Odsjek 3. o neškodljivom prolasku. Režim neškodljivoga prolaska je u tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi ali nisu pod režimom tranzitnoga prolaska¹⁰, ili je u tjesnacima koji su između jednog dijela otvorenoga mora ili isključivog gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države.¹¹ U tjesnacima u kojima je takav režim, neškodljivi prolazak se ne smije obustaviti.¹²

otvorenoga mora i teritorijalnoga mora druge države.

⁴ U tim tjesnacima obalne države nemaju pravo zabrane prolaska brodova, jer u tim tjesnacima postoji pojas otvorenoga mora, odnosno gospodarskoga ili vanjskog pojasa.

⁵ To su dvije vrste tjesnaca: oni između otoka obalne države i njezina kontinentanskog područja (ako pored njih postoji alternativni put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom) i tjesnaci između dijela otvorenoga mora ili gospodarskog pojasa i teritorijalnog mora strane države.

⁶ Između su dvaju dijelova otvorenoga mora ili gospodarskog pojasa. Širina im je manja od 24 morske milje, pa se u njima teritorijalno more dvaju obala preklapa. Prolazak tim tjesnacima se ne smije obustaviti, također i prelet zrakoplova iznad njih, a podmornice mogu prolaziti ispod površine (zaronjene). Tranzit mora biti neprekinut i brz.

⁷ Prolazak je uređen međunarodnim konvencijama, primjerice tjesnacima Bosporom i Dardanelima.

⁸ Prema: V. Đ. Degan, *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 102.-112.

⁹ Čl. 16. st. 4. Konvencije.

¹⁰ Kako je opisano u čl. 38. st. 1. Konvencije UN: “U tjesnacima iz članka 37. (koji određuje domašaj odsjeka o tranzitnom prolasku – taj se odsjek primjenjuje na tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi između jednog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa – op. D.R.) svi brodovi i zrakoplovi uživaju pravo tranzitnog prolaska, koje se ne smije ometati, osim što se u tjesnacu između otoka obalne države na tjesnacu i njezina kontinentanskog područja tranzitni prolazak neće primjenjivati ako postoji put otvorenim morem ili isključivim gospodarskim pojasom i to od otoka u smjeru otvorenog mora koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine”. U takvim tjesnacima će se primjenjivati neškodljiv prolazak.

¹¹ Članak 45. st. 1. Konvencije UN.

¹² Članak 45. st. 2. Konvencije UN.

Razlike između pravnoga režima neškodljivoga prolaska u međunarodnim tjesnacima i onoga u teritorijalnom moru su u tome što u tjesnacima obalna država:

(a) ne smije obustaviti prolazak stranih brodova¹³

(b) ne smije uvjetovati prolazak stranih ratnih brodova prethodnim davanjem odobrenja za prolazak

(c) ispitivanje “neškodljivosti” prolaska tjesnacem ograničeno je na strogo objektivne analize; svako zadiranje obalne države u prolazak mora se obrazložiti i za to navesti jasne razloge.¹⁴

BOSNA I HERCEGOVINA – OBALNA DRŽAVA

Bosna i Hercegovina jedna je od obalnih država u Jadranskome moru. Ona svojim državnim područjem presijeca hrvatski kopneni teritorij¹⁵ i izlazi na more u području između Neuma i Kleka. Ima obalu dugu oko 12 km.¹⁶

Bosanskohercegovački izlaz na more vuče korijene iz 1718., kada je Dubrovačka Republika ustupila Turskoj grad Neum, s nakanom da stvori *tampon zonu* prema Mletačkoj Republici. Na sličan način Turska je izbila na more u Bokokotorskom zaljevu, u Sutorini. Tako je Bosna i Hercegovina, turski posjed, na dva mjesta dobila izlaz na more, a Dubrovnik je bio razdvojen od Mletačke Republike.¹⁷ Izlazak Turske na Jadransko more bio je ugovoren isključivo za kopneno područje. Turci na temelju zaključenih ugovora nisu imali nikakvih prava na moru u zaljevu.¹⁸

¹³ U teritorijalnom moru može privremeno obustavljati neškodljiv prolazak stranih brodova (trgovačkih, ratnih, javnih) radi zaštite vlastite sigurnosti.

¹⁴ Prema: D. Rudolf, *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985, str. 112.

¹⁵ Državno kopneno područje Republike Hrvatske je na taj način razdvojeno. Na sličan način je Aljaska odvojena od ostalog područja Sjedinjenih Američkih Država, nakon što su taj sjeverozapadni poluotok Sjeverne Amerike SAD 1867. kupile od Rusije (odlukom američkog Kongresa Aljaska je 1959. postala četrdeset i deveta država SAD).

¹⁶ Položaj obale nije povoljan za značajnije iskorištavanje mora i razvoj gospodarstva vezanog uz more. Nepovoljan je i za gradnju luka, a nema ni dobrih prometnica sa zaleđem. Morski plovni put do obale, i od nje, prema otvorenom moru, vodi kroz teritorijalno more i unutrašnje morske vode Republike Hrvatske.

¹⁷ Potanje o tome: Ćosić, Kapetanić, Ljubić, Vekarić, *Hrvatska granica na Kleku*, Dubrovnik 1999.

¹⁸ Smisao postojanja koridora nije nikada bio da se Osmanlijama omogući izlaz na more. Stoga su “Osmanlije imali suverenitet samo do morske obale bez ikakvog prava na more i u zaljevu”. – Ćosić, Kapetanić, Ljubić, Vekarić, o.c., str. 22-23. Nastajanjem Bosne i Hercegovine kao međunarodnopravnog subjekta, nakon raspada SFRJ, neupitno je da, bez obzira na povijesne okolnosti, toj državi, kao i svakoj drugoj obalnoj, pripada i pojas mora (stječe se *ipso iure*). More je pripadak kopna, tako je naučavao još Pufendorf, i nedvojbeno je potvrđeno pozitivnim međunarodnim pravom. Nema obale bez pripadajućega morskog pojasa.

Tzv. “turski koridori” ostali su kao međudržavna granica do austro-ugarske okupacije Bosne i Hercegovine 1878., ili do 1908., do austro-ugarske aneksije. Potpuno su nestali stvaranjem banovina u Kraljevini Jugoslaviji 1929. i 1931.¹⁹, te Banovine Hrvatske (1939).²⁰

U razdoblju od 1941. do 1945. bosansko-hercegovačko područje je gotovo u cijelosti bilo inkorporirano u područje Nezavisne Države Hrvatske (u ratu stvorene tvorevine u režiji osovinskih sila Njemačke i Italije), uključujući izlaz na more kod Neuma.²¹

Nakon Drugoga svjetskog rata u FNR Jugoslaviji je između federalnih jedinica Hrvatske i Bosne i Hercegovine povučena stara, povijesna granica, pa je i obalno područje Klek - Neum ostalo u Bosni i Hercegovini (bosansko-hercegovački izlaz na more u Sutorini, u Bokokotorskom zaljevu, pripojen je federalnoj jedinici Crnoj Gori).

Nakon raspada bivše Jugoslavije, na osnovi načela *uti possidetis* samostalna država Bosna i Hercegovina suverena je u kopnenome pojasu kojim izbija na more u području Neum – Klek i, rekli smo, jedna je od obalnih država u Jadranskome moru.²²

Budući da granice na moru između nekadašnjih jugoslavenskih republika nisu bile jasno, na državnoj razini, utvrđene (postojale su granice dosega pojedinih organa vlasti, primjerice lučkih kapetanija, policije pojedinih federalnih jedinica, inspekcijskih službi, oružanih snaga i sl.), valjalo je utvrditi morsku granicu između Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Specifičnost je te granice u tomu što unutrašnje morske vode i teritorijalno more BiH graniče s unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske. Kako u konvencijama koje vezuju obje države (ženevskoj o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu i Konvenciji UN o pravu mora) nema pravila o razgraničenju unutrašnjih morskih voda i teritorijalnoga mora između država, prilikom razgraničenja je primijenjena odredba o razgraničenju teritorijalnih mora primjenom načela crte sredine.

Ugovor o državnoj granici između Hrvatske i Bosne i Hercegovine, kojim su razgraničeni i morski prostori dviju država, potpisan je u Sarajevu 30. srpnja 1999.

¹⁹ Obalno područje od Pelješca (uključujući poluotok Pelješac) do granice s Albanijom bilo je uključeno u Zetsku banovinu, a sjeverozapadno je bila Primorska banovina.

²⁰ Čitavo obalno područje ondašnje Jugoslavije osim crnogorskog primorja (Zetske banovine), od granice s Italijom na sjeveru do Bokokotorskog zaljeva, pripalo je Banovini Hrvatskoj.

²¹ Nezavisna Država Hrvatska je načelno obuhvaćala prostor nekadašnje (1918.) Kraljevine Hrvatske i Slavonije, dijelova Kraljevine Dalmacije i Bosne i Hercegovine. Kreatori NDH su smatrali da su muslimani Hrvati koji su svojedobno, za Turaka, prešli na islam. Tako je, prema mišljenju tih kreatora, na temeljima povijesnog i etničkog načela stvorena NDH. – N. Engelsfeld, *Povijest hrvatske države i prava, razdoblje od 18. do 20. stoljeća*, Zagreb, 1999., str. 445.

²² Ibler: “...Svakako najvažnije (je) jasno utvrditi i istaknuti da je postojanje i poštivanje “koridora”, tj. izlaska Bosne i Hercegovine na morsku obalu, u skladu s pozitivnim općim međunarodnim pravom i s nedvojbenim međunarodnopravnim obvezama i pravima Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Stoga se postojeće stanje mora braniti od svakog eventualno mogućeg kršenja i vrijeđanja.” – *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Barbat, Zagreb, 2001., str. 189.

Hrvatski sabor ga još nije ratificirao (Skupština BiH jest), pa nije na snazi. Primjenjuje se privremeno od dana potpisivanja.²³

Morska granica između Hrvatske i Bosne i Hercegovine u neratificiranom sporazumu iz 1999. je rijetkost: razgraničene su unutrašnje morske vode Hrvatske s teritorijalnim morem BiH, te unutrašnje morske vode dviju država.²⁴ Takvo razgraničenje, dakako, nije protupravno.

TJESNACI REPUBLIKE HRVATSKE IZMEĐU BOSNE I HERCEGOVINE I OTVORENOG MORA

Neretvanski i Korčulanski kanal su tjesnaci koji su pod režimom unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske. Između su teritorijalnog mora i unutrašnjih morskih voda Bosne i Hercegovine, te otvorenog mora.

Da bi brod koji bi plovio iz bosanskohercegovačkoga teritorijalnog mora (unutrašnjih morskih voda) došao do otvorenog mora, izlaskom iz tih tjesnaca još uvijek bi se nalazio u unutrašnjim morskim vodama Republike Hrvatske, zatim bi bio u njezinome teritorijalnom moru, pa u gospodarskom pojasu (zaštićenom ekološko-ribolovnome pojasu). Bosanskohercegovački akvatorij je daleko od otvorenoga mora.

Kako je Bosna i Hercegovina obalna država, Neretvanski i Korčulanski kanal su tjesnaci koji služe međunarodnoj plovidbi. U njima vlada režim neškodljivoga prolaska tjesnacima.

Bosna i Hercegovina je, po mjerilima Konvencije UN o pravu mora, država u nepovoljnom geografskom položaju.

Posljednjih godina hrvatske su vlasti objavile namjeru gradnje mosta kopno – poluotok Pelješac. Most bi povezao dvije točke na hrvatskim obalama, a nalazio bi se između tzv. Malog Mora (produžetka Neretvanskog kanala jugoistočno od luke Ploče) i Kanala Malog Stona (nalazi se još jugoistočnije od luke Ploče). Most bi bio (prema prvotnom hrvatskom prijedlogu) dugačak 2300 m, visine 35 metara (iznad plovnooga puta kod središnjeg raspona mosta).²⁵ Svrha gradnje jest povezivanje brze ceste Ploče – Pelješac, čime bi se prometno bolje povezali poluotok Pelješac i okolni otoci (Korčula, Mljet) s ostalim dijelom Hrvatske.

²³ V. engleski tekst ugovora u: *International Maritime Boundaries*, ed. By J. I. Charney & R. W. Smith, vol. IV, American Society of International Law, 2002, str. 2891-2900.

²⁴ O nejasnom statusu mora pod suverenosti BiH v. *ibidem*, str. 2887-2889.

²⁵ Svako povisivanje mosta ili drugačije konstrukcijsko rješenje znatno povisuje troškove gradnje, pa je razumljiv interes Hrvatskoj graditi što niži most.

Razmatrane su različite moguće varijante konstrukcije mosta (visina, raspon središnjeg otvora i sl.), jer su vrlo nepovoljni uvjeti gradnje temelja, a područje je i seizmološki aktivno.

Bosanskohercegovačke vlasti tvrde da se gradnjom mosta visine 35 m ograničava pravo neškodljivoga prolaska od otvorenoga mora do teritorijalnoga mora i unutrašnjih morskih voda te države (područja Neum – Klek) i obratno.

Stajališta Hrvatske

Hrvatska je krajem 2005. godine uputila Bosni i Hercegovini Informaciju o mostu, Idejni projekt mosta, Studiju o utjecaju na okoliš i Ocjenu navigacijskih uvjeta i uvjeta sigurnosti plovidbe u području Neumskog zaljeva.

S pravnoga gledišta, u spomenutim dokumentima je kazano da most *neće* ometati neškodljiv prolazak u unutrašnje morske vode i teritorijalno more Bosne i Hercegovine. Pravo neškodljivog prolaska se vezuje uz pojam “razumne predvidive veličine brodova” (“*reasonably foreseeable ships*”), ovisno o veličini morskoga područja, dubini mora, postojećim lukama, okolišu, klimatskim uvjetima i sl. Taj izraz je upotrijebio Međunarodni sud pravde u Haagu u sporu između Finske i Danske iz 1991. godine. Spor je bio o gradnji mosta visokog 65 m kojim je Danska namjeravala spojiti dvije obale pod vlastitim suverenitetom iznad Velikoga Belta. Finska se usprotivila tvrdeći da će most takve visine ometati neškodljivi prolazak platformi s tornjevima za istraživanje i crpljenje nafte iz podmorja koji se grade u Finskoj. Sud je uputio dvije zemlje da se “izravno i prijateljski” dogovore o visini mosta. Danska i Finska su tako i postupile pa je Sud spor skinuo s Glavnog popisa.²⁶

Hrvatska strana je tvrdila da pelješki most neće ograničavati prolazak brodova čija se veličina može razumno predvidjeti. Za ilustraciju, visina najvećih hrvatskih putničkih brodova je 27 metara (“Marco Polo”, “Dubrovnik”, “Zadar”), a “Petra Hektorovića” 25,6 metara. Očekivana visina teretnih brodova rijetko doseže 35 m, a i jedrilice preko 30 m visine su rijetke. Veliki putnički brodovi na kružnim putovanjima “cruiseri”, čija visina može premašiti 30 m ne mogu manevrirati u malom prostoru zaljeva, pa bi se ionako sidrili izvan zaljeva, u moru ispred mosta.

Prema hrvatskim predviđanjima izgradnju teretne luke u Neumu nije realno očekivati, zbog turističkog razvoja toga dijela obale.

U hrvatskoj Ocjeni navigacijskih uvjeta i uvjeta sigurnosti plovidbe kazano je da boravak, sidrenje i plovidba brodova Neretvanskim kanalom do područja neposredno

²⁶ V. I.C.J., Case concerning passage through the Great Belt, Finland v. Denmark, Order, 10 September 1992.

ispred luke Ploče nisu ugroženi (“nema povećane opasnosti”), pa za to područje nema ograničenja u pogledu veličine ili vrste brodova.

Hrvatske analize kazuju da su za Malo more (područje zapadno od mjesta namjeravane gradnje mosta) sigurnost i uvjeti plovidbe zadovoljavajući za brodove do dužine od 200 metara, a za veće treba uvesti dodatne mjere opreza.

Istaknuto je i to da bi u suradnji s Bosnom i Hercegovinom trebalo u području Maloga mora zabraniti ili ograničiti pristup brodovima koji prevoze opasne ili štetne tvari, te onima s količinama goriva koje bi trajno promijenile postojeći ekološki sustav u slučaju nezgode. U akvatoriju Maloga mora nikada, povijesno gledano, nije bilo jačega pomorskog prometa, niti se planira.²⁷

Moguć utjecaj plovidbe i boravka brodova te posebice posljedice eventualne nezgode po okoliš valja utvrditi posebnom studijom. Hrvatska Studija utjecaja gradnje mosta na okoliš je utvrdila da će most sigurno imati utjecaja na okoliš, ali da će, uz propisane mjere zaštite i stalno praćenje parametara stanja okoliša, most, s toga gledišta, biti prihvatljiv.

Stajališta Bosne i Hercegovine

Stajališta Bosne i Hercegovine su izražena u stajalištima Ekspertne grupe koju je imenovao bosanskohercegovački ministar komunikacija i transporta. U svojem “Mišljenju” je ta Ekspertna grupa navela da su imali u vidu “utvrđivanje poštivanja i osiguranja prava na neškodljiv prolaz u i iz unutrašnjih morskih voda Bosne i Hercegovine, shodno odredbama Konvencije o pravu mora iz 1982”, te član 10. Sporazuma između Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske o pograničnom prometu i suradnji (potpisan 5. ožujka 2003. i ratificiran u obje zemlje; u Hrvatskoj 28. travnja 2005.) kojim su se obje strane obvezale da “neće na pograničnom području obavljati privredne djelatnosti i investicijske radove ili na drugi način posezati u prostor ako bi to moglo štetno utjecati na životne i radne uvjete stanovništva na pograničnom području druge ugovorne strane. Ugovorne strane dužne su surađivati u otklanjanju uzroka i posljedica zagađivanja okoliša na pograničnom području”.

Bosanskohercegovačka strana usvaja sintagmu “osiguranja prava na neškodljiv prolaz za razumno predviđivu veličinu brodova”, ali navodi da su posljednjih godina u područje BiH Neum – Klek uplovljavali brodovi visine 42 m (francuska fregata), odn. 43 m (američki razarač).

²⁷ U Malostonskom kanalu (području zaljeva koje bi most zatvorio) po hrvatskom gledištu treba razmotriti potpunu zabranu plovidbe i zadržavanja svih brodova s opasnim ili štetnim tvarima ili s većom količinom goriva. Svako ispuštanje tih tvari ili goriva bi izazvalo nepopravljivu štetu zbog ekološke osjetljivosti područja. Zato plovidba brodova osim manjih turističkih brodica u tom području načelno nije prihvatljiva. Kao ograničavajući faktor sigurnosti plovidbe navodi se i vjetar, koji u Kanalu Maloga Stona može puhati olujnom i orkanskom jačinom.

Zaljev Klek – Neum sada mogu nesmetano uplovljivati brodovi dužine do 200 m, čije su uobičajene visine iznad 30 m. Bosanskohercegovačka analiza kazuje da neki teretni brodovi hrvatskih brodara imaju visinu oko 35 m (npr. “Lady Korčula” 35,60 m, a “Hope” i “Uljanik” 34,60), a putnički brodovi za kružna putovanja mogu dosežati visine i preko 50 m, kao i neke jedrilice. Općina Neum razmatrala je dodjeljivanje koncesija za gradnju marine sa stotinu brodskih vezova. Možda će, kazano je, u Neumski zaljev uplovljivati i plovne dizalice čija visina krana može prelaziti 30 m.

Po bosanskohercegovačkom gledištu izgradnja luke u Neumskom zaljevu je moguća, iako trenutno o tome nema naznaka. Nadalje, tvrdi se u njihovoj analizi, u Hrvatskoj su uobičajene visine mostova preko 50 m iznad morskih plovnih puteva (novi most kod Dubrovnika, Maslenički most, Paški, most kopno – Krk), iako za većinu tih plovnih puteva postoje i alternativni pravci.

Na kraju, pravo Bosne i Hercegovine na neškodljiv prolazak se mora promatrati dugoročno, najmanje za vremensko razdoblje trajanja mosta.

Institut za hidrotehniku sarajevskog Građevinskog fakulteta je dao stručno mišljenje glede utjecaja gradnje mosta na okoliš, po kojemu je hrvatska studija utjecaja na okoliš nepotpuna i nejasna (nije obuhvaćen prekogranični utjecaj, niti je potpuno procijenjen utjecaj na okolicu tijekom pripreme i građenja mosta).

U zaključku je Ekspertna grupa istaknula da će most značajno ograničavati pravo neškodljivog prolaska, a ne postoji alternativni plovni put u i iz zaljeva Neum – Klek do otvorenoga mora.²⁸

Stajališta Bosne i Hercegovine na kraju se mogu sažeti:

- (a) ako na kraju Hrvatska ipak bude gradila most, mora osigurati neškodljiv prolaz po najvišim standardima, tijekom i po završetku gradnje.
- (b) Glede utjecaja po okoliš predlaže se suradnja s bosanskohercegovačkim stručnjacima.
- (c) Općenito se, za gradnju mosta, poziva na dvostrane pregovore u cilju pronalaženja obostrano prihvatljivih rješenja.

Komparativna analiza stajališta

Bosna i Hercegovina jest obalna država u nepovoljnom geografskom položaju. Ima vrlo malo područje unutrašnjih morskih voda i teritorijalnoga mora, ne može imati epikontinentski ni gospodarski pojas. Jedini plovni put koji spaja bosanskohercegovačke

²⁸ Kazano je i to da, osim što će most ograničavati korištenje ionako vrlo malog područja mora i priobalja Bosne i Hercegovine, može negativno djelovati na životne i radne uvjete pograničnog stanovništva.

unutarnje morske vode i teritorijalno more s otvorenim morem prolazi hrvatskim tjesnacima. U njima su hrvatske unutrašnje morske vode u kojima strani brodovi inače nemaju pravo neškodljivog prolaska. Međutim, u hrvatskim tjesnacima koji omogućavaju prolazak brodova iz otvorenoga mora u more pod vlašću Bosne i Hercegovine, i iz togaorskog područja u otvoreno more, Hrvatska je dužna trpjeti neškodljivi prolazak stranih brodova.

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, koja obvezuje obje države, na jasan način propisuje u članku 45. st. 2. da se *neškodljivi prolazak* kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovidbi ne smije obustaviti. Hrvatska, prema tome, ne smije *obustavljati*, a to znači *ograničavati ili ometati* plovidbu stranih brodova na putu do bosanskohercegovačkog akvatorija i iz toga akvatorija do otvorenoga mora. Brodovi u prolasku, zauzvrat, moraju poštivati hrvatske propise (primjerice o sigurnosti, ne smiju ribariti, istraživati, namjerno onečišćavati okoliš i sl.).

Za gradnju pelješkog mosta potrebna je, dakle, *privola* (izričita ili prešutna) Bosne i Hercegovine. Pri tome, Bosna i Hercegovina ne smije svoj položaj zlorabiti: postavljati nerazumne uvjete (zahtijevati primjerice nerazboritu visinu mosta) ili odbijati *bona fide* pregovore. Jedino ako bi postupala *mala fide*, tada bi Hrvatska mogla unilateralno odlučiti o gradnji mosta, pod uvjetom da je sigurna u svoje argumente u eventualnom sudskom ili arbitražnom postupku rješavanja spora uzrokovanog gradnjom mosta.

Krajem 2006. pregovori o visini mosta nastavljani su između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Zajednička ekspertna skupina, na prijedlog bosanskohercegovačkih stručnjaka, složila se da je prihvatljiva visina mosta 55 metara (otvor u sredini mosta bio bi širok 200 m), jer omogućava neškodljivi prolazak "razumno predvidive veličine brodova" koji će uplovljavati u neumski akvatorij u budućnosti. Taj prijedlog je upućen vladama dviju zemalja. Hrvatska je visinu mosta od 55 m prihvatila. Očekuje se još odgovor Bosne i Hercegovine.

Summary:

*CROATIAN STRAITS BETWEEN BOSNIA AND HERZEGOVINA
AND HIGH SEAS*

Croatia has an intention to build a land – Pelješac bridge to connect its south-easternmost territory with other parts of the country. The bridge would span the sea route to the internal waters and the territorial sea of Bosnia and Herzegovina. Initially, Croatia proposed the bridge height of 35 m. Bosnia and Herzegovina did not consent to this proposal, because the bridge of this height would practically disable the exercise of the right of innocent passage of Bosnian-Herzegovinian and foreign vessels to and from the high seas to the sea under the sovereignty of Bosnia and Herzegovina.

Since international law (1982 UN Convention on the Law of the Sea) guarantees innocent passage through passages used for international navigation – and the Croatian passages belong to this group, whose sea-lane from and to the high seas begins at the Bosnian-Herzegovinian port Neum – the two countries have begun negotiating on the bridge height. The experts from either country have agreed that the bridge height of 55 m enables passage to vessels whose navigation through the mentioned passages may reasonably be expected in the future. The Croatian Government has given its consent to this height, while the consent of the Government of Bosnia-Herzegovina is yet to be expected.

Key words: *straits, bridge, innocent passage, negotiations.*