

PRAVNO-POLITIČKE IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA I LUKE NEUM

LEGAL POLITICAL IMPLICATIONS CONSTRUCTION OF THE PELJESAC BRIDGE AND PORT OF NEUM

Džemal Najetović

SAŽETAK

Dobro je, ipak, što se u Bosni i Hercegovini (BiH) napokon ozbiljnije počela shvatati važnost izgradnje vlastite morske luke, kao i značaj određivanja i utvrđivanja morskih granica. Za sada je najvažnije što se Republici Hrvatskoj (RH) nije dala saglasnost za gradnju Pelješkog mosta. U vezi sa problemima koje BiH ima u svom priobalnom i morskom dijelu Jadranskog mora, učinjene su mnoge aktivnosti koje zaslužuju priznanje i pohvalu, no čini se da se po ovim problemima moglo učiniti znatno više, ali se, ipak, zbog skromnog teoretskog i praktičnog znanja iz predmetne oblasti još uvijek nisu uradili nikakvi značajni projekti iz struke, pa su i na političkom planu učinjeni vidljivi propusti. Tako se, obzirom na situaciju u kojoj se našla BiH, RH trebalo upozoriti da se ne prihvata mogućnost bilateralnog sporazuma, kako oko pitanja gradnje Pelješkog mosta, tako i oko složene problematike u vezi morskog razgraničenja. Bosna i Hercegovina nesumnjivo ima brojne ekonomske poteškoće. U ovim uslovima i okolnostima trebamo se više nego ikada usmjeravati vlastitim prirodnim resursima i neiskorištenim potencijalima, a upravo bi neki od njih mogli postati najsnažniji oslonac u prevazilaženju postojeće krize. Kreirajući potpuno novi sistem ekonomskog planiranja, BiH bi po prvi put dobila ono što do sada nije imala, a to je da u svoj ekonomski program potpunije uvrsti svjetsku razmjenu roba. Radi se nesumnjivo o najznačajnem prirodnom resursu, a to je mogućnost izgradnje vlastite pomorske luke, o čemu se govori već dugo, mada se do sada nisu

učinili nikakvi konkretni koraci niti uložile minimalne investicije, gdje bi se sa stručnog stanovišta mogli dobiti konkretni projekti, kako bi se imao uvid gdje bi se i kako gradila takva pomorska luka.

Ključne riječi: pravo, politika, Pelješki most, Luka Neum.

Key words: law, politics, Peljesac Bridge, Port Neum.

ABSTRACT

It is good, however, what happened in Bosnia and Herzegovina (BiH) has finally begun to seriously understand the importance of building its own sea port, and the importance of defining and determining maritime boundaries. For now, the most important thing that the Republic of Croatia (Croatia) did not give consent for the construction of the Peljesac bridge. In connection with the problems that BiH has in its coastal and marine area of the Adriatic Sea, made many of the activities that deserve recognition and praise, but it seems that for these problems could have been done much more, but, nevertheless, because of the modest theoretical and practical knowledge for this issue have not yet done any significant projects from the profession, and are on the political agenda, clearly visible gaps. Thus, considering the situation in which she found herself BiH, Croatia should warn you that it can not accept the possibility of a bilateral agreement, to the issue of construction of

bridge, and about the complex issues related to the marine division. Bosnia and Herzegovina undoubtedly has numerous economic difficulties. In these conditions and circumstances we are more than ever to direct their own natural resources and untapped potential, and just some of them could become the strongest support in overcoming the crisis. Creating a whole new system of economic planning, BH for the first time got what until now has not had, and that is that in his economic program fully incorporate international exchange of goods. It is undoubtedly the most important natural resource, which is the possibility of building its own sea port, which are discussed for a long time, but so far have not made any concrete steps or invested minimal investecije, where would the professional aspect could get specific projects, as in order to have insight into where and how to build such a seaport.

UVOD

Izgradnju Pelješkog mosta je do sada trebalo energično odbiti (Hrvatskoj ponuditi gradnju podmorskog tunela), a za utvrđivanje vlastitih morskih granica još odavno povesti sudski postupak pred Međunarodnim sudom za pomorska pitanja, sa sjedištem u Hamburgu, po načelima koja propisuje međunarodno pomorsko pravo, a koja BiH treba da omoguće morske prostore, izlaz na otvoreno more, a u oba zaliva (za BiH je posebno važan dio u zalivu Malog Stona) nesmetanu gradnju morske luke, odnosno, nesmetan morski akvatorij. Vanjska politika BiH do sada je po tim pitanjima, očito trebala odbiti bilateralne sporazume koji joj, ako se i dalje nastave, mogu isključivo štetiti i onemogućiti ono što je njezino, ono što joj pripada po međunarodnom pravu, ono što joj garantuje međunarodna zajednica i ono što RH neće moći osporiti. Također, uočljiv je veoma krupan propust, a to je da u vezi sa dosadašnjim pristajanjem na bilateralne sporazume sa RH, prethodno (a i još uvijek)

zvanična državna politika, nije ustanovila i na karti iscrtala koje morske prostore drži za svoje i koje morske prostore je spremna ratificirati, te kada i kako planira graditi luku na vlastitoj morskoj obali. Čini se da je naša država ovom izuzetno važnom geopolitičkom i geostrategijskom pitanju u suštini pristupila neoprezno i sa nedovoljnim trudom i angažovanošću. Traženje potpuno nepotrebnih privilegija oko trajnog korištenja luke Ploče je, također, politički promašaj koji najbolje govori da naša politika još uvijek nema potrebne odlučnosti oko početka gradnje vlastite morske luke izuzetnih mogućnosti, a koja po ukupnom neiskorištenom potencijalu (mjereno po tonaži brodova) premašuje sadašnji ukupni kapacitet svih aktivnih hrvatskih trgovačkih luka za oko 20 puta.

Bosna i Hercegovina nesumnjivo ima brojne ekonomske poteškoće. U ovim uslovima i okolnostima trebamo se više nego ikada usmjeravati vlastitim prirodnim resursima i neiskorištenim potencijalima, a upravo bi neki od njih mogli postati naj snažniji oslonac u prevazilaženju postojeće krize. Kreirajući potpuno novi sistem ekonomskog planiranja, BiH bi po prvi put dobila ono što do sada nije imala, a to je da u svoj ekonomski program potpunije uvrsti svjetsku razmjenu roba. Radi se nesumnjivo o najznačajnem prirodnom resursu, a to je mogućnost izgradnje vlastite pomorske luke, o čemu se govori već dugo, mada se do sada nisu učinili nikakvi konkretni koraci niti uložile minimalne investecije, gdje bi se sa stručnog stanovišta mogli dobiti konkretni projekti, kako bi se imao uvid gdje bi se i kako gradila takva pomorska luka.

IZGRADNJA PELJEŠKOG MOSTA

Za sada su još uvijek tri dominantne teme oko pomorskih pitanja koje dominiraju na političkoj sceni u BiH i koje treba posebno razmotriti, a to su:

1. Pitanje gradnje Pelješkog mosta

2. Utvrđivanje morskih granica sa RH.
3. Gradnja vlastite morske luke.

Po prvom pitanju, BiH treba i dalje ostati odlučna i dosljedna: ne treba davati nikakve saglasnost za bilo kakav most, jer bez obzira na njegov model i veličinu, isti bi predstavljao stalnu prepreku i limitirajući faktor izgradnje morske luke u BiH, pri čemu bi prolaz brodovima velike tonaže bio trajno onemogućen, a brodovi manje tonaže bi plovili otežano, dok bi u vrijeme zimskog perioda i jakog vjetrova prolaz i ovim brodovima bio onemogućen. U slučaju nekih nezgodnih okolnosti, kao npr. kvara upravljanja na brodu (glavnog i pomoćnih strojeva, kvara na sistemu kormilarenja i sl.), brod bi mogao udariti u jedan od nosećih stubova, te time trajno ugroziti njegovu stabilnost. Država BiH bi zbog toga mogla snositi odgovornost, što bi kao posljedica moglo dovesti u pitanje funkcionisanje vlastite luke. Limitirajući i otežavajući faktor plovnog puta ispod mosta nije samo njegova visina nego, upravo, raspon između stubova, budući da oni sužavaju prirodnu širinu nekog plovnog područja, te predstavljaju trajnu opasnost za navigaciju brodova. S druge strane, RH bi trebalo u istom akvatoriju (područje koje pripada BiH), predložiti i dozvoliti gradnju podmorskog tunela koji ni po čemu ne bi ugrozio gradnju morske luke, a RH bi omogućio sigurniju i daleko jeftiniju varijantu povezanosti na spomenutoj putnoj trasi od planirane gradnje mosta (tunnel bi bio veoma svrsishodan i u zimskom periodu kada se putni saobraćaj, zbog jakog vjetrova često mora obustavljati na duže vrijeme što uvijek predstavlja ozbiljan i nerješiv problem). Na taj način bi i RH i BiH na obostrano zadovoljstvo ostvarile svoje ciljeve gdje interesi jedne države ne bi ugrožavali interese druge države, a međusobni državni interesi ostali bi u domenu dobre uzajamne saradnje i punog razumijevanja. S druge strane, izgradnja mosta bi definitivno prouzrokovala izolovanost BiH sa svijetom i zapečatila sudbinu njenog ekonomskog razvoja.

Dakle, svako davanje saglasnosti za gradnju bilo kakvog mosta na Pelješcu predstavljao bi čin veleizdaje, a što građani BiH to sebi nikada neće dozvoliti. Situacijaorskog razgraničenja sa RH je izuzetno složen problem. Također, ne treba se potpisivati bilateralni sporazum budući da je vanjska politika RH prema BiH, po pitanjuorskog razgraničenja, takva da RH ne samo da nije spremna da određeni vlastiti morski prostor ustupi BiH (obzirom na odredbe i akte Međunarodnog pomorskog prava), nego, čak, već postojeći BiH teritorij (kao što je slučaj sa otočićima Mali i Veliki Školj, rt Rep Kleka), želi da prisvoji kao svoj, što je jasna poruka da bi traženje rješenja ovog problema putem međusobnog državnog sporazuma bilo gubljenje vremena i išlo bi isključivo na štetu BiH. Eto zašto država BiH nema druge alternative nego u što kraćem vremenu predati zahtjev međunarodnom sudu za pomorska pitanja sa sjedištem u Hamburgu za pokretanje sudskog procesa sa ciljem utvrđivanje morskih granica sa RH po načelima i principima međunarodnog pomorskog prava, koje svim državama koje imaju izlaz na more (bez obzira na veličinu, oblik i položaj morske obale) garantuje jednaka prava.

Svakoj pomorskoj državi pripadaju sljedeća četiri morska prostora, a to su:

1. Unutrašnje morske vode (UMV).
2. Teritorijalno more (TM)
3. Epikontinentalni pojas (EP)
4. Ekonomski pojas (EkP).

Po stavovima RH osim UMV u zalivu Klek-Neum, BiH ne posjeduje nikakve druge morske prostore. Čak i zajednički zaliv Malog Stona RH u potpunosti prisvaja kao svoj. Hrvatska, također, ne želi dozvoliti BiH suvereni pristup otvorenom moru, te je bez njene saglasnosti započela neke aktivnosti oko radova povezanih sa nelegalnom gradnjom Pelješkog mosta, obećavajući da će BiH dozvoliti neškodljiv prolazak brodovima, kroz svoje UMV, koji bi plovili ispod limitirajućeg Pelješkog mosta prema bh. luci, mada je sasvim

poznata klauzula međunarodnog pomorskog prava koja je pojam neškodljivog prolaska definisala kroz teritorijalno more neke države, a ne kroz potpuno suvereni teritorij kao što su UMV koje RH, protivno međunarodnom pomorskom pravu, u međuotočnom području od bh. obale do otvorenog mora i dalje želi trajno zadržati. Zbog spomenute klauzule ali i svakih mogućih naivnih sporazuma sa RH, mogla bi se stvoriti nova opasnost gdje bi BiH mogla trajno ostati zatvorena u zalivu Klek – Neum, izgubivši svoju vezu sa otvorenim morem, odnosno, sa svim pomorskim državama svijeta. Smisao izgradnje Pelješkog mosta nije u neprekinutom povezivanju hrvatskog kopna kao što je rečeno, nego upravo o onemogućavanju BiH u ostvarenju svih suverenih morskih prostora, sprečavanju izgradnje luke Neum i trajnog našeg vezivanja i ovisnosti o luci Ploče. U čemu bi to, zapravo, bila suština morskog razgraničenja RH i BiH na Jadranskom moru (sa stanovišta Međunarodnog pomorskog prava, po kojem, očito, BiH trenutno ima sve prednosti u odnosu na postojeće stanje na pomorskoj karti), i zbog čega bi država BiH trebala u što kraćem vremenu pokrenuti sudski spor u Hamburgu? Odgovor se može naći u objašnjenjima glavnih odredaba spomenuta četiri morska prostora. UMV su morsko područje pod neograničenim suverenitetom i vlašću jedne pomorske države, potpuno istom kao i za njeno kopneno područje. To su dijelovi mora neposredno povezani sa kopnom, ušća rijeka, luke na obali, međuotočna područja, manji zalivi ali i veći zalivi definisani pravilom polukruga. Tako se npr. obična krivina obale ne može smatrati UMV-a, nego se tome dodaje uslov da površina vode u zalivu treba biti veća ili jednaka od površine polukruga sa prečnikom na ulazu takvog zaliva. Sa definicijom UMV tijesno je povezana klauzula koja kaže da svaka država koja ima izlaz na more ima pravo izlaza i na otvoreno more, čime je precizirano da ni jedna pomorska država nema pravo

pravolinijski povlačiti granice UMV koje bi zatvorile pristup susjedne države otvorenom moru. Budući da je ukupno međuotočno područje između svih otoka RH ujedno i područje njenih UMV (ne uzimajući u obzir najisturenije veoma udaljene otoke, npr. Palagruža, koji imaju samo svoje TM), jasno je onda da po spomenutoj klauzuli RH nema pravo na UMV u morskome dijelu koje na prirodan način vezuje BiH prema otvorenom moru. Ovo je morski prostor od rta Repa Kleka (najisturenije tačke obale BiH prema otvorenom moru), do morskog područja između otoka Sušac i Biševo (kroz morski prostor neretvanskog i korčulanskog kanala). Otvoreno more (OM) u tom je području udaljeno 12 milja presjecišta linije kružnica najisturenijih tačaka spomenuta dva otoka (za koliko sada iznosi teritorijalno more RH u tom području i nalazi se na poziciji udaljenoj oko 66 milja od rta Repa Kleka (oko 122 kilometra, 1 milja = 1852 metra). Spomenuti prostor RH treba prepustiti BiH, a Međunarodni sud će odrediti i širinu ovog morskog koridora na svakoj etapi spomenutih međuotočnijih područja što iziskuje detaljniju primjenu odredaba Međunarodnog pomorskog prava. Očito je da ovaj izuzetno složen problem ne može biti riješen međudržavnim bilateralnim sporazumom, već multilateralno. Iz do sada rečenog postaje mnogo jasnije zašto je RH stalo da bh. otočići (Mali i Veliki Školj), kao i rt Rep Kleka, koje tokom svoje nezavisnosti nije proglasila svojim, to želi sada učiniti. Spomenuti bi otočići mogli pomoći da pred Međunarodnim sudom u Hamburgu RH ukupni morski prostor u zalivu Malog Stona prema Pelješcu proglasi svojim UMV (kao što to trenutno čini), a ne zajedničkim prostorom dviju država, čije bi granice UMV obiju država dijelila geometrijska crta na sredini. S druge strane, rt Rep Kleka na bh. obali (kao najisturenije geografske tačke prema otvorenom moru), RH želi sada proglasiti svojim smatrajući da će BiH lakše izgubiti mogućnost traženja prava na

spajanje državne teritorije sa izlazom na otvoreni dio Jadranskog mora.

IZGRADNJA LUKE NEUM

Bosna i Hercegovina nesumnjivo ima brojne ekonomske poteškoće. U ovim uslovima i okolnostima trebamo se više nego ikada usmjeravati vlastitim prirodnim resursima i neiskorištenim potencijalima, a upravo bi neki od njih mogli postati najznačajniji oslonac u prevazilaženju postojeće krize. Kreirajući potpuno novi sistem ekonomskog planiranja, BiH bi po prvi put dobila ono što do sada nije imala, a to je da u svoj ekonomski program potpunije uvrsti svjetsku razmjenu roba. Radi se nesumnjivo o najznačajnem prirodnom resursu, a to je mogućnost izgradnje vlastite pomorske luke, o čemu se govori već dugo, mada se do sada nisu učinili nikakvi konkretni koraci niti uložile minimalne investicije, gdje bi se sa stručnog stanovišta mogli dobiti konkretni projekti, kako bi se imao uvid gdje bi se i kako gradila takva pomorska luka. Prema postojećim, istina površnim analizama, pomorska luka u BiH bi trebala izgledati ovako:

1. Svi terminali za prihvat teretnih brodova u smislu manipulacije iskrcavanja i ukrcavanja roba, bi se gradili isključivo na obali zaliva Malog Stona, čime bi zaliv Klek – Neum, te sam grad Neum, ostao netaknut u svom postojećem turističkom ambijentu. Na taj način bi se postigao i sačuvao obostran smisao i značaj vlastite morske obale.
2. Spomenuti terminali i vezovi u zalivu Malog Stona bi se gradili po cijeloj dužini zaliva, gdje bi se opasni tereti po pomorskim tzv. marpol odredbama morali graditi odvojeno od terminala za bezopasni teret. Terminali za opasni teret bi se gradili za slijedeće brodove: brodovi za sirovu naftu, produkt tankeri, kemikal tankeri, te lpg i lng brodovi. Terminali za bezopasni teret bi se gradili za slijedeću vrstu brodova: brodovi za generalni teret, brodovi za rasuti teret,

kontejnerski brodovi, ro-ro brodovi, brodovi za hlađeni teret i putnički brodovi.

3. Terminali za prihvat tereta bi se trebali graditi namjenski, a zbog relativno nepovoljnog terena na samoj morskoj obali, ovi bi se terminali morali sastojati iz dva dijela. Jedna grupa terminala bi se gradila u neposrednoj blizini samih brodskih vezova. Ovo se naročito odnosi na one vrste brodova gdje se roba predviđena za ukrcavanje i iskrcavanje mora skladištiti neposredno u blizini brodskih vezova, a to se naročito odnosi na kontejnere, te robu za brodove koji prevoze generalne, rasute, ro-ro i hlađene terete. Ova bi se roba nakon iskrcavanja morala neposredno transportovati na glavne i daleko veće terminalne, na drugu grupu terminala, koji bi se morali graditi na posebno određenim lokacijama u unutrašnjosti, ali ipak u blizini morske obale, kako bi efekat manipulacije sa teretima bio što efikasniji. Isto se odnosi i na robu predviđenu za izvoz koja bi prvo bila uskladištena u unutrašnjosti na većim terminalima, a onda bi se po rasporedu za ukrcavanje, ovaj teret u manjim partijama prevezio i skladištio u neposrednoj blizini brodskih vezova u dohvat teretnih dizalica, teretnih pokretnih traka ili elevatora. S druge strane, svi opasni tereti u tečnom stanju se uz pomoć brodskih pumpi, te buster pumpi na kopnu i putem cjevovoda transportuju direktno sa brodova na skladišta, odnosno, tankove u unutrašnjosti, koji se moraju graditi na propisnoj udaljenosti od grada Neuma ali i od terminala za bezopasni teret, tako da se time ne iziskuje gradnja nikakvih terminala koji bi bili u neposrednoj blizini brodskih vezova.
4. Prije gradnje bilo kakvih vezova za brodove potrebno je ispitati oblik i dubine morskog dna, koji se nalazi u neposrednoj blizini obale, kako bi se utvrdila činjenica o kojim dubinama morskih vezova na određenim mjestima

je riječ, odnosno, koje konkretne podmorske radove će biti potrebno izvršiti kako bi se dobila što veća dubina na onim mjestima gdje bi brodovi bili neposredno vezani uz obalu, sa ciljem da se na racionalan i stručan način odredi raspored pojedinih brodskih vezova. Određena ispitivanja već su izvršena.

5. Svaka pomorska luka, pa time i naša, treba udovoljavati minimalnim standardima kako bi postigla i dobila međunarodnu dozvolu za takve djelatnosti, odnosno, treba ispuniti neke standardne norme, i to:

- imati lučku kapetaniju i lučkog kapetana, te službu carine i imigracije koji će biti u stanju obavljati sve administrativne poslove planiranja prihvata i vezivanja, odnosno, odveza te isplavljenja brodova nakon obavljenih poslova ukrcavanja i iskrcavanja tereta;
- posjedovati propisane radare i ostalu radio opremu koja omogućava neposrednu komunikaciju sa brodovima i ostalim subjektima koji obavljaju različite propisane poslove;
- udovoljiti međunarodnim pomorskim standardima od kojih su najvažniji: SOLAS (mjere zaštite ljudskih života), zatim MARPOL (mjere za zaštitu okoliša od onečišćenja), te ISPS (određeni sigurnosni nivo zaštite luke od terorizma i subverzivnih djelatnosti);
- imati neophodnu službu pilotaže i tegljače koji su najvažniji u poslovima manevrisanja tj. u poslovima postavljanja brodova na vez, odnosno njihovog isplavljenja;
- posjedovati sisteme protivpožarne zaštite u luci;
- imate lučke radnike koji će biti stručni u manipulaciji kod iskrcaja i iskrcaja različitih vrsta tereta.

Postoje i drugi zahtjevi koje će luka morati zadovoljiti čiji će stepen i stručnost biti u neposrednoj povezanosti sa njenom modernizacijom i obimom poslovanja.

Veoma je važno spomenuti da su pomoć u izgradnji pomorske luke neke države već ponudile, mada je za očekivati da bi se taj saradnji priključile i druge države koje u tome vide i svoj ekonomski interes.

Tome najviše doprinosi činjenica da zaliv Malog Stona ima odlične uslove za gradnju pomorske luke, a upravo dubine mora, širina zaliva i vremenske pogodnosti u spomenutom akvatoriju navode na zaključak da su investicije za izgradnju takve luke u srazmjeru sa njenim gabaritima zaista minimalne.

O čemu je ovdje riječ?

Bosanskohercegovačka obala u zalivu Malog Stona je duga oko 10 kilometara i teoretski je moguće graditi vezove za brodove najvećih tonaža čak većih i od 100.000 tona po vezu, a na nekim mjestima uz obalu čak većih i od 200.000 tona, što bi našu luku vremenom moglo svrstati u 10 najvećih luka u Evropi, mjereno po tonaži koja se u zalivu Malog Stona procjenjuje na oko 3 miliona tona tereta. Primjera radi, kapacitet luke Ploče, mjereno po tonaži, je oko 150.000 tona. Takav granični prijelaz pruža mogućnost da se u toku jednog dana sa brodova teoretski prihvati oko 100.000 kamiona nosivosti od 30 tona raznih roba. Postavlja se pitanje za koliko vremena se sadašnjim pograničnim prijelazim preko država u susjedstvu preveze ova količina tereta? Ne bi puno pogriješili ako bi kazali da se to dogodi tek za godinu dana. Ako se tome doda činjenica da se robe sa kopnenim pograničnim prijelazima zbog skupoće u transportu, uglavnom, plasiraju prema državama u susjedstvu, postaje mnogo jasnije da nam mnogi prirodni resursi u državi ostaju van svoje iskorištenosti, budući da se time ne postiže razmjena roba na svjetskom nivou.

Permanentnom gradnjom luke Neum u periodu od 10 do 20 godina BiH bi mogla računati na sljedeće prednosti:

1. Izvoz roba manjih i većih tonaža u obliku ruda, polufabrikata te finalnih proizvoda u sve države svijeta.
2. Uvoz spomenutih roba brodovima iz svih destinacija svijeta.
3. Izgradnja potpuno novih tvornica za preradu nafte, metalne industrije, industrije cementa, te modernizacija i proširenje već postojećih industrijskih pogona.
4. Izgradnja potpuno nove hemijske industrije, budući da trenutno mnogi proizvodi u hemijskoj industriji ostaju parcijalno neiskorišteni, čime bi naša ekonomija dobila svoju sasvim novu dimenziju od velikog značaja na svjetskom nivou.
5. Mogućnost postizanja svjetske trgovine koja podrazumijeva uvoz roba brodovima velike tonaže i njena parcijalna distribucija u evropske i balkanske države pomorskim i kopnenim komunikacijama.
6. Pružanje luke na usluge državama u okruženju, što bi dovelo do jačanja interesa za njenim proširenjem i modernizacijom.
7. Pozicioniranje BiH u red država sa ekonomskim povjerenjem, te pojačanim interesom za ulaganje stranog kapitala.
8. Povećanje broja zaposlenih radnika u mnogim sektorima proizvodnje i smanjenje stepena nezaposlenosti.
9. Porast državnog budžeta i lakše punjenje istog.
10. Snažniji ekonomski razvoj cijele države, naročito Hercegovine, gdje bi za samo nekoliko godina došlo do potpunog nestanka nezaposlenosti, a vremenom grad Neum bi postao jedan od najmodernijih u BiH.

ZAKLJUČAK

Uz sve nabrojane prednosti za izgradnju Luke Neum, postoje one koje su od političkog i društvenog značaja. Zbog toga bi ovaj najvažniji prirodni resurs trebalo ostaviti u rukama države i ne bi trebalo dozvoliti njegovu privatizaciju. Za početak će čini se, biti najvažnije na državnom nivou donijeti odluku o početku izgradnje pomorske luke dinamikom korak po korak, ali bi već konkretno trebalo početi izgradnja prvog kontejnerskog terminala i izgradnju najosnovnije infrastrukture, kako bi se buduća luka povezala sa postojećom putnom mrežom BiH.

Predviđena lokacija Pelješkog mosta bi, također, bila u suverenom morskom prostoru BiH, odnosno, u njenom teritorijalnom moru (TM). Budući da širina teritorijalnog mora svake države pa i BiH iznosi 12 milja, a lokacija spomenutog mosta bi teoretski bila na udaljenosti manje od 1 milje od bh. obale, razumljivo je onda zašto RH želi da prvo sagradi most (a ne podmorski tunel), pa tek onda da se vrši razgraničenje sa BiH. Nesumnjivo je da bi takav most limitirao i ugrozio izgradnju bh. morske luke, a BiH bi tako postala trajni ovisnik o luci Ploče.

LITERATURA:

- [1] V. Đ. Degan, Međunarodno pravo - Drugo osuvremenjeno izdanje, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006.