

MEDNARODNI VIDIKI ZAGOTAVLJANJA VARNOSTI POMORSKEGA PROMETA – IZZIVI IN TVEGANJA

INTERNATIONAL ASPECTS OF MARITIME TRAFFIC SECURITY – CHALLENGES AND RISKS

Professional article

Povzetek Mednarodno okolje se je v preteklih letih dramatično spremenilo. Grožnjam današnjega časa, ki so se razširile tudi na območja morij in oceanov, se ni več mogoče upirati samostojno oziroma brez skupnega sodelovanja. Gre za potrebo po učinkoviti mednarodni povezanosti, ki bo s sodelovanjem omogočila zagotavljanje ustrezne globalne varnosti na morju. Dejstvo je, da je več kot 90 odstotkov vse trgovine povezane z morjem. Nesoglasja v mednarodnih odnosih, moten pomorski promet ter prekinitev komunikacijskih in informacijskih sistemov lahko negativno vplivajo na nacionalno gospodarstvo in razvoj. Položaj Slovenije bo tudi v prihodnosti zaznamovalo članstvo v EU, Natu in drugje, zato bo za Slovenijo pomembno, da še naprej izvaja učinkovit multilaterizem, ki temelji na prepričanju, da so današnji izzivi in grožnje mednarodni varnosti rešljivi le s tesnim sodelovanjem partnerjev.

Ključne besede

Pomorski promet, varnost pomorskega prometa, nacionalni prometnovarnostni podsistem, regionalne pobude, sodelovanje, koordinacija.

Abstract

International environment has changed dramatically during the last few years. Even in maritime domain, threats cannot be solved independently but on the grounds of cooperation. There is a need for effective international cooperation, which will enable adequate maritime global security. Ninety percent of the world's commerce travels by sea. Tensions in international relations, disruptions of the world's commerce at sea, interruptions in communication and information systems can have negative effects on national economy and prosperity. Slovenia's position in the future will remain within the EU, NATO and other regional initiatives and beyond. It will be, therefore, important for Slovenia to support effective multilateralism that is based on convictions that today's challenges and threats to international security and stability can only be solved with close cooperation and partnership.

Key words *Maritime traffic, maritime security, regional initiatives, cooperation, coordination at sea.*

1 MORJE IN NJEGOV POMEN

Že v zgodovini človeštva je morje bilo in še vedno je zelo pomembno. Prve znane civilizacije so nastale prav ob obalah morij in oceanov, pri svojem razvoju pa so izkoriščale obmorski položaj za krepitev moči in blaginje. Toda sposobnost uporabe morja je bila odvisna od stopnje materialnega razvoja in znanstvenih dosežkov vsake obmorske države v nekem zgodovinskem obdobju. Možnosti posameznih držav za uporabo morja so se posebej povečale po pomembnih geografskih odkritjih v 16. in 17. stoletju. To je bilo neposredno povezano z rastjo njihove ekonomske moči, političnega ugleda in spreminjanjem razmer splošnega družbenega razvoja. V različnih zgodovinskih obdobjih so te možnosti izkoristile Španija, Portugalska, Velika Britanija, Nizozemska in Francija, v 20. stoletju tudi Združene države Amerike in Sovjetska zveza. Največji trgovski, pozneje pa tudi industrijski centri so nastali ob obalah oceanov, morij in velikih rek, ki so neposredno povezane z morji. Sedem od desetih največjih svetovnih mest se razvija ob obalah morij in oceanov (Mamula, 1975, str. 5–9).

V ekonomskem pogledu je morje pomembno kot:

- izvor hrane, vode, nafte, mineralov, energije in drugega bogastva (biserov, koral, kulturno-zgodovinskih objektov, predmetov itn.);
- prometni prostor za pomorski promet;
- turistično in športnorekreacijsko področje;
- območje, na katerem so ladjedelniške zmogljivosti in drugi objekti, ki so neposredno povezani z morjem.

Zato je morje zelo pomembno v našem gospodarskem, družbenem in kulturnem življenju, predvsem kot vir blaginje z velikimi razvojnimi zmogljivostmi.

Pomen pomorstva kot gospodarske panoge se vsako leto povečuje, na kar vplivajo predvsem dejavniki:

- globalizacija gospodarskih gibanj ter zmanjševanje trgovinskih ovir in omejitev;
- rast obsega trgovine in prometa;
- razvoj informacijskih in komunikacijskih tehnologij.

Pomen morja oziroma pomorstva in pomorskega gospodarstva za Evropsko unijo prikazujejo podatki iz Zelene knjige – Prihodnji pomorski politiki Unije naproti: evropska vizija za oceane in morja:¹

- od tri do pet odstotkov evropskega bruto domačega proizvoda (BDP) ustvarijo gospodarstvo in storitve, povezane z morjem, pri čemer ni upoštevana vrednost surovin, kot so nafta, plin in ribe;

¹ *Green paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, Brussels, 2006.*

- skoraj 90 odstotkov zunanje trgovine Evropske unije in več kot 40 odstotkov njene notranje trgovine se prepelje po morju;
- čez 1200 evropskih pristanišč gre 3,5 milijard ton tovora in 350 milijonov potnikov;
- s 40-odstotnim deležem celotnega svetovnega ladjevja je EU vodilna na področju ladijskega prometa;
- ribogojstvo predstavlja 19-odstotni delež skupne ribiške proizvodnje EU in je do leta 2003 zagotavljalo več kot polovico rib, zaužitih po svetu.

Promet je najpomembnejši, saj je morje najcenejša prometna pot, še posebno za masovne proizvode in tovore. Pomorski promet v zadnjih desetletjih zelo narašča, predvsem zaradi prevoza nafte, premoga, žitaric in drugih surovin ter industrijskih proizvodov. Dejstvo je, da morja in oceani povezujejo države, tudi tiste, ki niso obmorske (Mićunović, 1985, str. 9). Morski prostor (morja, oceani, zalivi, otoki) in zračni prostor nad njim podpirata 90 odstotkov svetovne blagovne menjave.

V proces globalizacije in mednarodnega sodelovanja je vključena tudi Slovenija s pristaniščem v Kopru, ki z obstoječimi in načrtovanimi povezavami s srednje- in vzhodnoevropskimi državami predstavlja pomembno priložnost za njen gospodarski razvoj. Pomenijo pa tudi velik varnostni izziv, ki je povezan s pomorsko varnostjo oziroma njenim zagotavljanjem v širšem pomenu.

Luka Koper je edino pristanišče v Republiki Sloveniji s pomembno geostrateško lego v severnem Jadranu. Leži na križišču vodnih in kopenskih transportnih poti in je osrednje pristanišče, ki je vključeno v V. transportni koridor². Zato predstavlja pomembno vstopno in izstopno točko za države osrednjega dela Evropske unije in tudi druge. Luka Koper pomeni najkrajšo povezavo iz dežel Daljnega vzhoda in Sredozemlja do držav Srednje in Vzhodne Evrope, kar pomeni od 5 do 10 dni krajšo pot v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči. Plovna pot prek koprskega pristanišča je več kot 2000 navtičnih milj krajša v primerjavi s konkurenčnimi severnoevropskimi pristanišči.

Odprtje vzhodnoevropskih in srednjeevropskih trgov tako omogoča Luki Koper novo razvojno možnost v primerjavi s konkurenčnimi severnoevropskimi pristanišči. Koprsko pristanišče je še posebej pomembno za razvoj pristaniških, transportnologističnih in drugih gospodarskih dejavnosti v Sloveniji. Zelo je pomembno za gospodarsko rast države, saj so multiplikacijski učinki delovanja pristanišča zelo visoki. Neposredno je povezano s podjetji, kot so Slovenske železnice, Intereuropa, Viator & Vektor, Primorje, SCT, Banka Koper, Revoz, OMV Istrabenz, Petrol in mnogimi drugimi.

V koprsko pristanišče pripluje vsako leto prek 2000 ladij, od tega 100 tankerjev z dvema milijonoma ton naftnih derivatov. V Luki Koper, ki ima danes dvanajst

² V. koridor obsega 3270 km železniških prog in 2850 km cest, pet letališč in tri pristanišča.

terminalov³, opazajo nenehno naraščanje količine pretovorjenega blaga. Leta 2000 je pretovor prvič presegel 9 milijonov ton, leta 2003 je znašal že 11 milijonov, 2004 pa 12,4 milijona ton. Leta 2005 so dosegli rekorden pretovor, in sicer 13 milijonov ton. Leta 2006 je rekorden pretovor znašal 14,3 milijona ton, 2007 pa se je povišal na 15,4 milijona. Naraščanje ton pretovorjenega blaga se je nadaljevalo tudi leta 2008 (vir: interno gradivo Luke Koper). Luka Koper je pomembna tudi zaradi oskrbe vojaških ladij, učinkovitega skladiščenja in razvoza vojaške opreme in tehnike. Podobne številke veljajo tudi za tržaško pristanišče, kar pomeni, da vsako leto vpluje v severni Jadran, vključno z ladjami v tranzitu, okoli 5000 tovornih ladij.

Naraščanje tovarnega prometa v koprskem pristanišču in sosednjih italijanskih pristaniščih povzroča večanje gostote prometa ladij v Tržaškem zalivu in s tem tudi večanje možnosti različnih virov ogrožanja. Glede na dejstvo, da se v zadnjem času povečuje tudi število potniških ladij v koprskem pristanišču, so lahko posledice nepredvidenih nesreč dolgoročno katastrofalne, ne samo za okolje, temveč tudi za gospodarstvo v regiji in tudi drugje.

Različni dejavniki in grožnje sodobnega časa vplivajo neposredno na spreminjajoče se globalno varnostno okolje. Grožnjam današnjega časa, ki so se razširile tudi na območja morij in oceanov, se ni več mogoče upirati samostojno oziroma brez skupnega sodelovanja z drugimi državami. Zato je potrebna učinkovita mednarodna povezanost, ki bo s sodelovanjem omogočila zagotavljanje ustrezne globalne varnosti na morju.

Slovenija si še posebej prizadeva za ohranitev mednarodne stabilnosti in varnosti ter tudi za neovirano blagovno menjavo zaradi svoje vpetosti v svetovno gospodarstvo. Kot mnoge druge države je tudi Slovenija odvisna od zanesljive in varne oskrbe s surovinami, proste blagovne menjave ter varnih pomorskih poti, vključno z delovanjem informacijskih in komunikacijskih sistemov. Nesoglasja v mednarodnih odnosih, moten pomorski promet surovin in blaga zaradi novih asimetričnih groženj ter prekinitev komunikacijskega in informacijskega sistema lahko negativno vplivajo na nacionalno gospodarstvo, razvoj in socialni mir.

Za Slovenijo je to še toliko bolj pomembno, saj je Luka Koper edino slovensko večnamensko pristanišče, opremljeno in usposobljeno za pretovor vseh vrst blaga. Glede na to, da je več kot 90 odstotkov vse trgovine povezane z morjem, je pomorska varnost bistvena, zlasti ker so pomemben del te trgovine velike in ranljive ladje ter s tem povezana priobalna infrastruktura. Zato lahko prav gotovo sklepamo, da je zelo pomembno varno in nemoteno potekanje mednarodnega pomorskega prometa.

³ Terminal za generalne tovore, terminal za živino, terminal za sadje, terminal za les, kontejnerski in ro-ro terminal, avtomobilski terminal, terminal za minerale in rudnine, terminal za žitarice in krmila, terminal za glinico, evropski energetski terminal za premog in železovo rudo, terminal za nafto in derivate ter terminal za kemikalije in druge tekoče tovore.

2 VARNOST POMORSKEGA PROMETA KOT DEL MEDNARODNE VARNOSTI

Mednarodno okolje se je v preteklih letih dramatično spremenilo. Istočasno so radikalne spremembe v varnostnem okolju povzročile nova tveganja in grožnje, ki nimajo samo destabilizacijskega učinka, temveč vplivajo na varnost celotne mednarodne skupnosti. Varnostno situacijo zaznamujejo bistvene besede, kot so globalizacija, terorizem, širjenje orožja za množično uničevanje, regionalni konflikti, kriminal (nelegalna trgovina z orožjem), migracije, energetska varnost, epidemije in pandemije, privatne vojaške organizacije in drugo (A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, 2007, str. 2–5).

V spreminjajočem se varnostnem okolju, v katerem se je zmanjšala verjetnost globalnega oboroženega spopada, so se istočasno pojavile nove asimetrične grožnje, ki so v zadnjem desetletju grobo posegle na področje mednarodne varnosti in stabilnosti. Podobno kot proces globalizacije, ki vpliva na vsa področja našega življenja, tudi varnost dobiva globalno dimenzijo.

2.1 Globalizacija

Proces globalizacije učinkuje na vse države in družbe po svetu. Povečanje pretoka mednarodne trgovine, števila investicij, potovanj, komunikacij in znanja ustvarja nove možnosti. Ekonomski razvoj Slovenije je odvisen od dostopa do surovin, materialov in idej. Zato si Slovenija prizadeva za mirno tekmovanje ter izmenjavo idej in pogledov, svobodno trgovanje in neomejeno dostopne transportne poti. Družbe so postale bolj soodvisne. Velike finančne transakcije po svetu, ki se dogajajo bolj ali manj vsako sekundo, internet in satelitske komunikacije povezujejo ljudi v najbolj oddaljenih predelih. Globalna vas je postala resničnost.

Tak razvoj vključuje tudi nova tveganja, ki lahko deloma direktno ali indirektno vplivajo na notranjo in zunanjo varnost posameznih držav in njenih prebivalcev, tudi Slovenije. Zmanjšanje izmenjave informacij in idej predstavlja tveganje tako za državne kot nedržavne akterje. Mednarodni terorizem in organiziran kriminal nelegalno izrabljata tako znanje in tehnologijo kot druge nove zmožnosti. Slovenska politična in gospodarska struktura ter njena kritična infrastruktura so postali občutljivejši ter dovzetnejši za nove oblike asimetričnih groženj.

V nekaterih predelih sveta je globalizacija dojeta kot grožnja kulturni identiteti in kot neenakost. Zato ni sprejeta ali ji celo nasprotujejo. Mnoga nova tveganja in varnostni izzivi spremljajo globalizacijo in so transnacionalni. Revščina, nerazvitost, slaba izobraženost, pomanjkanje sredstev, naravne nesreče, okoljevarstvene težave, neenakost, bolezni in kršitve človekovih pravic so samo nekateri dejavniki, ki omogočajo nelegalne migracije in delovanje verskih ekstremistov. Tako so postali vzrok za nestabilnost in v najbolj radikalnih oblikah so se spremenili v najbolj krut mednarodni terorizem (White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr, str. 23). V naraščajočem soodvisnem

svetu ta tveganja ne vplivajo samo na trenutno okolje, temveč ogrožajo varnost celotne mednarodne skupnosti na različne načine.

2.2 Terorizem

Teroristični napadi 11. septembra 2001 v New Yorku in Washingtonu ter poznejši teroristični napadi na Baliju, v Madridu in Londonu so najbolj kruto odkrili šibke točke držav in družb po svetu. Napadi so prikazali, da današnja največja in najbolj neposredna grožnja naši varnosti izvira iz mednarodnega terorizma. Teroristi nameravajo s svojimi napadi doseči kar največji medijski učinek, zastrašujejo ljudi in povzročajo razdor, ne da bi se pri tem ozirali na žrtve, predvsem civilne, ki jih povzročajo. Tako spada terorizem danes med kompleksnejše grožnje, predvsem zaradi številnih vzrokov, uporabljenih metod in posledic, ki jih povzroča. Prav tako so motivi za terorizem različni in številni. Terorizem na morju ali tudi pomorski terorizem predstavlja svetovno grožnjo in vključuje vse vrste plovil: civilna, trgovska, vojaška. Nafta, zemeljski plin in drug nevaren tovor, ki ga prevažajo plovila, je lahko, če pride v roke teroristom, zelo nevarno orožje, ki lahko povzroči dolgoročne katastrofalne posledice tako za človeštvo, pristaniško infrastrukturo kot tudi za morsko floro in favno. Grožnjo predstavljajo predvsem kriminalci, ki so pogosto povezani s teroristi in ki za uresničitev svojih idej in ciljev uporabljajo plovila oziroma pomorske prometne poti.

2.3 Širjenje orožja za množično uničevanje in krepitev vojsk

Znaki vse večje krepitev oboroženih sil v posameznih delih sveta in prekomerno kopičenje oborožitve, vojaške opreme in tehnike lahko negativno vplivajo na regionalno stabilnost in posredno tudi na Slovenijo. Vse več orožja za množično uničevanje in možnosti njihove uporabe ogrožajo globalno varnost. Povečana možnost dostopa terorističnih skupin in drugih nedržavnih akterjev do tega orožja je resen globalni problem (White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr, str. 25).

2.4 Regionalni konflikti

Nerešeni politični konflikti na obrobju Evrope in v širšem mednarodnem okolju prav tako vplivajo na varnostno situacijo v Sloveniji ter tudi drugje. Začetki propadanja državnih struktur, razpadi celotnih držav, ki so pogosto vzrok državljanskih vojn, ter posledično ustvarjanje regij, ki ne delujejo skladno z ustaljenimi mednarodnimi normami, ustvarjajo razmere za nastanek oboroženih skupin in terorističnih organizacij, od koder te delujejo ali jih uporabljajo kot svoja zavetišča. Vse to spodbuja razvoj organiziranega kriminala, korupcije, nelegalne trgovine z ljudmi in drogami (White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr, str. 25). Zato regionalni konflikti nimajo samo destabilizacijskega učinka na neposredno okolje, temveč posledično vplivajo na varnost celotne mednarodne skupnosti.

2.5 Nelegalna trgovina z orožjem

Nenadziran izvoz konvencionalne oborožitve in nelegalna mednarodna trgovina z orožjem v zadnjih letih naraščata. Lahek dostop in zloraba ročnega strelnega orožja in druge vojaške opreme ter tehnike podaljšujejo in stopnjujejo konflikte ter prispevajo k destabilizaciji v posameznih družbah in državah. To posledično vpliva na stabilnost in varnost v celotnem mednarodnem okolju.

2.6 Energetska varnost

Varna, nepretrgana oskrba z energijo je strateško pomembna za prihodnost Evrope in posledično tudi za Slovenijo. Povečana potreba po energiji je vplivala na globalne izzive, na večanje regionalne in medregionalne trgovine z električno energijo in povzročila s tem povezana tveganja. Zahteva tudi vse večjo okoljevarnostno ozaveščenost o klimatskih spremembah. Nujna postajata tudi zaščita in varovanje energijske infrastrukture.

2.7 Migracije

Evropa in Slovenija sta privlačni zavetji in omogočata nove možnosti ljudem, ki so ostali brez domov, bodisi zaradi vojn, državljanskih vojn, nasilnega pregona, naravnih ali drugih nesreč, revščine, lakote ali drugih razlogov. Učinek nenadzorovanih migracij je postal težava širše evropske družbe. Postal je preveč obremenjujoč in predstavlja tako varnostni problem na eni strani kot tudi humanitarni, ekonomski in varnostni izziv na drugi. Od več sto milijonov potnikov, ki vsako leto potujejo čez regionalna pristanišča Sredozemlja, je večina legalna, vendar pa jih nekaj tisoč poizkusi prečkati meje nelegalno.

2.8 Epidemije in pandemije

Naraščajoče migracije, mednarodna mobilnost in globalna svetovna trgovina povzročajo širjenje epidemij in pandemij. Napredovanje aidsa, predvsem v Afriki, je primer, kako lahko taka grožnja v svetovnem zdravstvu istočasno povzroči revščino in socialno nestabilnost v regijah, ki so najbolj ogrožene. Epidemije in pandemije se lahko hitro razvijejo v resno grožnjo varnosti in stabilnosti.

2.9 Sklep

Globalizacija, preprostejše prehajanje mej in informacijska revolucija pomenijo, da postajajo oceani in morja dostopnejši za izvajanje kriminalnih dejavnosti in morebitnih sovražnih aktivnosti. Te obsegajo nezakonito priseljevanje, trgovanje z ljudmi, tihotapljenje orožja, trgovanje z mamili, piratstvo, terorizem in širjenje orožja za množično uničevanje. Vse zgoraj naštetе asimetrične groženje se že izvajajo tudi na morju in oceanih. Zelo tudi vplivajo na »uporabnike« morskega prostora. Danes tako ne moremo več šteti oceanov in morja med proste cone (angl. Heaven of freedom). Dovolj je že samo, če na hitro prelistamo svetovne časopise, iz katerih lahko razberemo naraščanje tveganj, groženj ter človeških katastrof na morju ali v povezavi z njim: veliko nelegalnih migrantov, zajetje ladij, piratstvo, roparski

napadi, trgovina z drogami, teroristični napadi na ladje oziroma naftne terminale ter pristaniško infrastrukturo, veliko onesnaženje morskega prostora itn.

Morje je postalo pomembno z vidika varnosti predvsem iz dveh razlogov:

- Krize in konflikti (tudi zgodovinski) se navadno razvijajo na naseljenih območjih. Danes večina prebivalstva naseljuje obalne regije (dve tretjini svetovnega prebivalstva živi ob obalah ter v pasu, ki je oddaljen do 100 km v notranjost). Urbanizacija in naseljevanje v obalnih skupnostih še vedno naraščata, kar lahko pripišemo dejstvu, da 90 odstotkov celotne svetovne trgovine še vedno poteka po morju.
- Vse več je osredotočenosti na povezovalne lastnosti morja. Zaradi posebnega pravnega statusa odprtega morja in dejstva, da morja povezujejo celine, ta postajajo središče in izhodišče za uporabo asimetričnih groženj.⁴

Zato postaja morski prostor enako pomemben kot kopenski, prav zaradi svoje zaščite in omogočanja neovirane uporabe. Učinkoviti ukrepi za zagotavljanje varnosti zahtevajo preventivno, učinkovito in koherentno sodelovanje tako na državni kot mednarodni ravni. Zato je nujno sprejeti preventivne ukrepe proti vsem vrstam tveganj in groženj, ki ogrožajo našo varnost, ter tveganja in grožnje obravnavati sočasno in v prvotni obliki.

V veljavi je že več mednarodnih pravnih aktov ter večstranskih sporazumov za boj proti nezakonitim dejavnostim na morju, vendar pa bo trajnejši uspeh mogoče doseči le z okrepljenim mednarodnim sodelovanjem. Zato ne preseneča podatek, da je pomorska varnost na prednostnem seznamu ne samo posameznih držav, temveč tudi organizacij, kot so Združeni narodi, Evropska unija, Nato, Organizacija za varnost in sodelovanje v Evropi (OVSE) in drugih.

3 MEDSEBOJNI DIALOG IN SODELOVANJE, REŠITEV ZA IZBOLJŠANJE POMORSKE VARNOSTI

S pojavom asimetričnih groženj ter novih razmer, ki so posledica globalizacije, je postalo jasno, da je prihodnost nezanesljiva predvsem na področju zagotavljanja varnosti in stabilnosti ter da zahteva poglobljeno razmišljanje o tem, kako se upreti grožnjam sodobnega časa. Vse večja potreba po zagotavljanju varne plovbe, zaščiti prevozov, ozemelj in prebivalcev pred naraščajočimi pretežno nevojaškimi tveganji na morju zahteva okrepljeno mednarodno sodelovanje in uporabo različnih pristopov. Dejstvo je, da nobena država ne razpolaga s potrebnimi sredstvi, s katerimi bi lahko v celoti zagotovila varnost in stabilnost na pomorskem področju, zato danes deluje kar nekaj organizacij in z njimi povezanih pobud ter drugih varnostnih prizadevanj.

⁴ Morja in oceani omogočajo veliko možnosti terorističnim organizacijam in drugim kriminalnim združbam, ki želijo npr. prevažati orožje, opremo, ljudi ali druge nelegalne tovore prikrito, s ciljem ustvarjanja razmer za pospešitev razvoja organiziranega kriminala, zagotavljanja orožja in opreme nekaterim državam, ali pa želijo razviti svoje teroristične organizacije.

Kot je navedeno v dokumentu *Developing a European interagency strategy for maritime security operations – A paper supported by the Chiefs of European Navies – Executive Summary, Annex A* (2006, str. 7), trenutno na področju zagotavljanja pomorske varnosti v Evropi sodelujejo te pomembnejše organizacije:

1. Evropska unija, in sicer:
 - a. Evropska agencija za pomorsko varnost,
 - b. Evropska vesoljska agencija,
 - c. evropska agencija FRONTEX,
 - č. Evropski policijski urad (EUROPOL),
 - d. Evropska obrambna agencija (angl. European Defence Agency),
 - e. Vojaški odbor EU;
2. Nato;
3. Pomorski center za analize in operacije za boj proti narkotikom;
4. Združene medagencijske sile – jug (angl. Joint Interagency Task Force –South, JIATF/S);
5. Mednarodna pomorska organizacija, in sicer:
 - a. avtomatski identifikacijski sistem (angl. Automatic Identification System, AIS),
 - b. sistem dolgega dosega za identifikacijo in sledenje (angl. Long Range Identification and Tracking System, LRIT),
 - c. varnost življenja na morju (angl. Safety of Life at Sea, SOLAS),
 - č. mednarodne varnostne kode za ladje in pristanišča (angl. International Ship and Port Facility Security Codes, ISPS).

Na področju zagotavljanja pomorske varnosti in stabilnosti v Evropi so veljavne nekatere pobude in druge vrste varnostnega sodelovanja (*Developing a European interagency strategy for maritime security operations – A paper supported by the Chiefs of European Navies – Executive Summary, Annex A*, 2006, str. 8):

- varnostna pobuda proti širjenju orožja za množično uničevanje,
- kontejnerska varnostna pobuda,
- jadransko-jonska pobuda (znotraj nje projekt ADRION),
- dialog 5 + 5,
- mediteranski forum,
- Natov mediteranski dialog,
- istanbulska pobuda,
- Natova vodena operacija Active Endeavour,
- evro-mediteransko partnerstvo,
- evropska pobuda za črnomorsko regijo,
- regionalna pobuda za Črno morje,
 - a. črnomorske pomorske sile (angl. Black Sea Forces, BLACKSEAFOR),
 - b. črnomorska harmonija (angl. Black Sea Harmony),
- pobuda poveljnikov evropskih mornaric za zagotavljanje varnosti pristanišč,
- pobuda Virtualni regionalni mornariški prometni center.

Obstaja še več drugih pobud, ki so prav tako povezane z Evropo, nanašajo pa se na države arabskega sveta.

3.1 Mediteran

Mediteranska regija povezuje tri celine: Evropo, Azijo in Afriko. Predstavlja pomembno kopensko, pomorsko in zračno križišče, zato je območje bilo že v preteklosti pomembno za evropsko in globalno varnost. Države mediteranske regije se razlikujejo glede na politično ureditev, stopnjo razvitosti, zgodovinsko tradicijo in politično kulturo, položaj v mednarodnem sistemu, vojaško moč, religijo itn., kar še bolj vpliva na raznolikost varnostnega položaja celotne regije (Grizold, 1999, str. 31–35). Raznolikost mediteranske regije in zgodovina sta ustvarili dva različna pristopa k reševanju varnostnih izzivov. Severne države⁵ običajno uporabljajo varnostni pristop sodelovanja, pri čemer ustvarjajo mrežo institucij in struktur, kot so Nato, EU, OVSE, barcelonski proces, regionalne pobude ter druge oblike varnostnih prizadevanj. Južne države⁶, ki običajno ne zaupajo svojim sosedom, so se skozi zgodovino nagibale k individualnim načinom zagotavljanja varnosti ali pa k ustvarjanju kratkoročnih povezav z državami somišljenicami. Južne države zato suverenost, varnostne pobude, pobude in druge oblike povezovanja zaradi svojega bolj izrazitega nacionalističnega pogleda obravnavajo s precejšnjim nezaupanjem. V zadnjem desetletju se je zaradi vse več težav, ki so posledica globalizacije, na obeh straneh Mediterana povečalo t. i. regijsko sodelovanje na političnem in varnostnem področju, kar je razvidno iz vse več pobud ter drugih oblik varnostnega sodelovanja.

3.2 Jadransko morje

Jadransko morje ima dvojno geopolitično identiteto: na eni strani je podregija večje mediteranske regije, ki je neposredno in posredno povezana s Črnim morjem, vzhodnim in zahodnim Mediteranom, severno Afriko in Bližnjim vzhodom; na drugi strani pa predstavlja most med državami Jadranskega morja in Donavsko regijo, ki je del kontinentalne Evrope in se razteza od reke Donave prek Balkanskega polotoka do obal Jadranskega morja. Ta dvojna identiteta Jadranskega morja, kot vrata v Sredozemlje in most do Jugovzhodne Evrope, je oblikovala posebnosti Jadranske regije skozi stoletja. Ena od teh je prav gotovo veliko medsebojnih odnosov med državami Jadranske regije. Te države so dosegle eno od višjih stopenj politične in ekonomske medsebojne odvisnosti. Druga posebnost regije, ki je posledica prve, je dejstvo, da je Jadransko morje edina mediteranska podregija, v kateri se vse države vključujejo, sicer različno hitro, pa vendar z istim ciljem, v proces širitve EU in Nata. Skupen evro-atlantski proces integracije je znak, da so brezobzirni in uničujoči konflikti regije težava preteklosti in da je prihodnost regije dosega skupne evropske politike in varnosti.

Jadranska regija je zaradi bližine zunanjih meja EU in politike širitve, ki jo zahteva EU, glede vzpostavitve varnosti v ospredju, saj obstaja kar nekaj mogočih groženj

⁵ Španija, Francija, Italija, Grčija, Turčija, Slovenija, Hrvaška, Črna Gora in Albanija.

⁶ Maroko, Alžirija, Tunizija, Libija, Egipt, Sirija, Libanon.

ob mejah Jadranske regije, na primer nacionalni in etnični konflikti, mednarodni kriminal, nevarnost mogočih meddržavnih konfliktov zaradi neopredeljenih državnih meja, pomanjkanje ekonomske samozadostnosti, razširjene korupcije, slabo vladanje, politični radikalizem islama idr. Tako imajo odnosi med Evropsko unijo in Jadransko regijo dve bistveni lastnosti. Jadranska regija je idealen geopolitičen prostor za razširitev evro-atlantske ureditve z utrditvijo političnih in ekonomskih zavezništev. Druga lastnost pa je, da je v zadnjih nekaj letih EU videti kot dobro branjena in zaprta trdnjava, Jadransko morje pa neodporno, šibko mejno območje, ki lahko pomeni most, prek katerega se iz nemirne balkanske regije in drugih sosednjih regij (Bližnji vzhod in srednja Azija) prenesejo problemi in nestabilnost tudi znotraj EU. Različna pogleda predstavljata dva pola političnih odnosov med EU in Jadransko ter Balkansko regijo. Glede na to, kateri od njiju bo prevladal, je odvisno tudi, ali bo Jadransko morje imelo odprta ali zaprta vrata.

3.3 Črno morje

Črno morje je vedno pomenilo vez med Evropo in Azijo. Iz geografske lege izhaja njegova strateška pomembnost, ki je neločljivo povezana z Mediteranom v smislu širšega zunanjega »bazena«. Črnomorska regija je umeščena na jugovzhod meje z Evropsko unijo in je križišče plinskih in naftnih trgovskih oskrbnih poti, ki se začnejo v srednji Aziji in na Bližnjem vzhodu ter predstavljajo glavnino oskrbnega tržišča za države EU. Te trgovske oskrbne poti se uporabljajo tudi za nelegalno trgovino in druge nedovoljene dejavnosti. Skupna potreba po upiranju grožnjam varnosti in stabilnosti v regiji je vodila vodilne ljudi regije in druge v iskanje takih oblik sodelovanja, ki bi učinkovito rešile nove grožnje. Na ravni Evropske unije lahko govorimo o oblikah sodelovanja, ki izhajajo iz širitvenega procesa EU (pridružitve Romunije in Bolgarije januarja, 2007), in sicer predpridružitveni pogovori s Turčijo, evropska politika soseščine ter strateško partnerstvo z Rusijo. Na ravni evro-atlantskega partnerstva je treba omeniti tudi proces širitve zavezništva in program Partnerstvo za mir ter druge oblike strateškega sodelovanja (med Natom in Rusijo ter Natom in Ukrajino). Prej omenjenim oblikam sodelovanja se je z leti pridružilo več drugih. Začetki segajo v leto 1997, ko je Evropska komisija opredelila področja in pobude, ki so podprle različne programe sodelovanja. Nekatere med njimi so:

- pobuda Baku, katere cilj je močnejše sodelovanje področij energije in transporta,
- program INOGATE⁷, katerega cilj je izboljšati varnost oskrbe z energijo s t. i. programom tehnične podpore, ki bo razvit v prihodnjih letih,
- program TRACECA⁸, katerega cilj je tehnično podpreti gradnjo cestne, železniške, letalske ter pomorske infrastrukture, ki povezuje Evropo in srednjo Azijo,
- Konvencija o zaščiti Črnega morja pred onesnaževanjem, ki so jo podpisale obalne države leta 1992,
- mejna podporna misija za Moldavijo in Ukrajino (angl. Boarder Assistance Mission to Moldova and Ukraine), s katero je Evropska komisija spodbudila reševanje konfliktov v Moldaviji in Ukrajini.

⁷ INOGATE – *Interstate Oil and Gas To Europe pipelines.*

⁸ TRACECA – *Transport Corridor Europe Caucasus Central Asia.*

Poleg že omenjenih je Evropska komisija aprila 2007 izdala dodatno pobudo, imenovano Črnomska sinergija⁹, ki je usmerjena v ponovno krepitev sodelovanja v regiji in njegovo usklajevanje med regijo in EU. Pobuda je nadaljevanje že leta 2003 začete Evropske politike soseščine¹⁰ in v praksi izkorišča vse prednosti strateškega partnerstva z Rusijo, zadnje razširitve EU z Bolgarijo in Romunijo ter predpristopnih pogajanj, ki potekajo s Turčijo. Pozitivno v zvezi s črnomoško regijo je to, da pobude niso samo enostranske, torej jih ne ustvarjajo samo EU in druge integracije, temveč so države članice regije dejavne tudi na regionalni ravni. Sodelovanje na regionalni ravni vključuje številne pobude, ki zajemajo različna področja, kot so gospodarstvo, sodelovanje med mornaricami, okoljevarstvena zaščita, ter vzpostavitev mreže, ki bo povezovala vse države članice v regiji. Med najaktivnejšimi pobudniki so črnomorski ekonomski svet (angl. Black Sea Economic Council, BSEC), črnomorski forum za dialog in partnerstvo (angl. Black Sea Forum for Dialog and Partnership) ter črnomske pomorske sile (angl. Black Sea Naval Cooperation Task Group ali BLACKSEAFOR).

3.4 Sklep

Regionalne pobude in druge oblike varnostnih prizadevanj za zagotavljanje pomorske prometne varnosti so odraz spremenjenega varnostnega okolja v preteklih letih. Vse več različnih dejavnikov in ogrožanja sodobnega časa vpliva tudi na spreminjajoče se varnostno okolje na morjih in oceanih. Ob pregledu regionalnih pobud in drugih oblik varnostnih prizadevanj ne moremo prezreti dejstva, da se grožnjam današnjega časa ne moremo več upirati samostojno. Zato je potrebna ustrezna mednarodna povezanost, ki s sodelovanjem omogoča zagotavljanje ustrezne varnosti na morju. Rezultati tega sodelovanja se kažejo v številnih do zdaj sprejetih pobudah in drugih oblikah varnostnih prizadevanj, katerih sopodpisnica je tudi Slovenija, ki tako prispeva k zagotavljanju varnosti in stabilnosti v regiji in tudi drugje.

4 SLOVENIJA IN ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI POMORSKEGA PROMETA

Po 2. svetovni vojni smo tudi Slovenci končno dobili del morja, ob katerem smo živeli več kot tisoč let. Sanje so postale resničnost in pomorstvo se je začelo razvijati. Tudi samostojna Slovenija se je s sprejetjem Resolucije o pomorski usmeritvi¹¹ odločila nadaljevati svojo prihodnost, za katero je nekdo v časniku Primorec, ki je bil izdan v Trstu leta 1869, zapisal: »Tukaj, kjer nam je odprta pot čez široko morje na vse strani sveta, kjer se za nami razprostira slovenska zemlja, tukaj nas gotovo čaka lepa prihodnost.«¹² Dogodki zadnjih šestdesetih let to zagotovo potrjujejo, saj so

⁹ *Black Sea Synergy, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Black Sea Synergy – A New Regional Cooperation Initiative, Brussels, 11. 4. 2007, Com (2007) 160 def.*

¹⁰ *Temeljni cilj te politike je bila okrepitev vezi med državami v regiji in EU.*

¹¹ *UL RS, številka 10, 1991.*

¹² *Povzeto po uvodnem nagovoru kapitana bojne ladje Ljubomira Kranjca na seminarju Vloga in namen Obalne obrambe – Sodelovanje pomorske enote SV s subjekti, ki jih povezujejo skupni interesi, ki je bil v Ankaranu, marca 2001.*

dali obalnemu področju posebno vlogo v širšem slovenskem prostoru ter vplivali na oblikovanje gospodarske in socialne rasti ter vzpodbujali in podpirali pomorsko usmerjeno in gospodarsko ter razvojno politiko Slovenije.

Ni torej naključje, da se je Skupščina Republike Slovenije 7. marca leta 1991 odločila sprejeti Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, s katero ohranja prednosti, ki jih omogoča izhod na Jadransko morje. V resoluciji je med drugim jasno izražena namera Republike Slovenije, da bo vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo pomorsko usmerjena. Zato bo:

- podpirala razvoj koprskega pristanišča in prek njega usmerjenega tranzitnega in kopenskega prometa ter spodbujala širitev stalnih pomorskih poti;
- zaščitila javni interes na področjih pristaniških dejavnosti, pilotaže, vleke in reševanja ter potniškega pomorskega prometa;
- zagotovila razmere za razvoj tovrstnega ladjarstva, ki bo sposobno poslovati na svetovnem trgu;
- načrtno spodbujala pridobivanje hrane in drugih dobrin iz morja.

Prav tako bo skrbela za pomorsko pravno ureditev skladno z mednarodnimi pravili, zato bo:

- razvila službo ali službe, ki bodo skrbele za nadzor morja in obale na varnostnem, plovbnem, ekološkem, sanitarno-zdravstvenem in fiskalnem področju;
- uredila varovanje meje na morju;
- v sodelovanju s sosednjima obmorskima državama poskrbela za celovit dogovor o pomorskih plovbnih poteh in režimih plovbe ter ribolovnih območjih v Jadranskem morju.

Pred Slovenijo so izzivi, zato mora biti pripravljena na upiranje tako konvencionalnim, še bolj pa asimetričnim grožnjam varnosti z morja in na morju. Zato mora nacionalnovarnostni sistem Republike Slovenije upoštevati tako vojaške kot tudi nevojaške vire ogrožanja nacionalne varnosti, in sicer ne glede na njihov izvor. Različni viri ogrožanja so med seboj povezani. Dogodki na nekem družbenem področju lahko učinkujejo tudi na drugem in pri tem vplivajo na povečanje groženj. Takšna predstava o ogrožanju zahteva visoko stopnjo prilagodljivosti nacionalnovarnostnega sistema Republike Slovenije. Prav tako je nujno, da se nevarnost stalno in celovito ocenjuje in da se nenehno analizira strateško okolje Republike Slovenije, pri čemer je pomembno zavedanje, da je vzroke konfliktnih razmer v mednarodni skupnosti mogoče odstranjevati le s poglobljenim sodelovanjem in skupnim delovanjem.

Zmožljivosti in zmožnosti, ki lahko zagotovijo upiranje tem grožnjam, so znotraj nacionalnovarnostnega sistema Republike Slovenije povezane predvsem s prometnovarnostnim podsistemom. Gre za različne podsisteme (varnostni, obrambni) in vse drugo, kar s svojim delovanjem prispeva k učinkovitemu zagotavljanju varnosti in stabilnosti na akvatoriju znotraj Republike Slovenije ter tudi širše mednarodne skupnosti.

5 MOGOČE POSLEDICE IN NEREŠENA VPRAŠANJA, KI VPLIVAJO NA ZAGOTAVLJANJE MEDNARODNE VARNOSTI POMORSKEGA PROMETA V JADRANSKO-DONAVSKI REGIJI¹³

Kot navaja predstavitveni dokument druge mednarodne konference o mediteranski regiji (Di Placido, Egizia Gattamorta, 2007, str. 61–64), se nerešena vprašanja, na katera je treba odgovoriti v bližnji prihodnosti, pojavljajo predvsem v zvezi z veljavnimi pobudami mediteranske (kamor uvrščajo tudi Jadransko morje) in črnomske regije. Temeljno je predvsem sodelovanje med severnimi, južnimi in vzhodnimi obalami teh »deljenih«, a kljub temu povezanih morij, in popolno zavedanje, da lahko imajo regionalne zadeve neposreden, takojšen in multidimenzionalen učinek tudi na druge države v regiji. Končno stanje je varnost v Evropi in njeni sosesčini ter nenazadnje na globalni ravni.

V Jadransko-donavski regiji so v ospredju nerešene zadeve, ki se nanašajo na varnost in stabilnost v regiji ter na neopredeljen status državnih mej. Najaktualnejše in težavno je Kosovo, ki je že dolgo na seznamu varnostnih vprašanj mednarodne skupnosti. Mnenja mednarodne skupnosti glede priznanja neodvisnosti Kosova so deljena predvsem zaradi nevarnosti destabilizacije celotne regije in mogočega »domino efekta« v vseh tistih geopolitičnih predelih, v katerih so trenutno zamrznjeni konflikti, ali v t. i. samooklicanih državah. Drugo nerešeno vprašanje v regiji, ki je prav tako povezano s Kosovom, je bodoča ustavna ureditev Bosne in Hercegovine, kjer je občutiti vse pogostejše pritiske manjšinskih etničnih skupin. V regiji so še vedno odprta nerešena teritorialna vprašanja, ki so posledica razpada nekdanje Jugoslavije.

Mednarodna skupnost, še posebno Evropska unija, ter druge varnostne organizacije v regiji bodo tudi v prihodnje morali budno opazovati dogajanja v zvezi z odprtimi vprašanji. Še verjetneje je, da bodo morale določiti natančnejšo regionalno strategijo, ki bo pomagala rešiti odprta vprašanja in nerešene konflikte.

Naslednje pomembno vprašanje Jadransko-donavske regije v sklopu Jugovzhodne Evrope je širitev držav z nizko sposobnostjo vladanja oziroma vodenja ter s tem povezano zmanjšano učinkovitostjo državnih institucij. Vse to povečuje tveganje za propad tistih držav v regiji, ki ne bodo sposobne nadzorovati svojega ozemlja in državnih mej. Tako bodo ustvarjene razmere za širitev transnacionalnega kriminala in terorizma ter za razvoj kriminalnih in terorističnih skupin, ki se bodo na teh ozemljih ustalile in jih uporabile za svoja »oporišča«. To je zagotovo težava, ki lahko vpliva na celotno Jugovzhodno Evropo. Pri nadaljnjem procesu širitve Evropske unije se bo treba poglobiti tudi v ta vprašanja ter zagotoviti učinkovite ukrepe za krepitev državnih institucij v vseh državah, ki se želijo vključiti v Evropsko unijo.

¹³ V predstavitvenem dokumentu druge mednarodne konference o Mediteranski regiji so v poglavju, ki opisuje mogoče posledice in nerešena vprašanja, opredeljene štiri regije, in sicer Severna Afrika, Bližnji vzhod, Jadransko-donavska ter Črnomska regija. V članku opisujem le mogoče posledice in nerešena vprašanja, ki so povezani z Jadransko-donavsko regijo.

Najpomembnejši za stabilnost v regiji ostaja tudi v prihodnje evro-atlantski proces integracije.

V povezavi s tem v zadnjih letih predvsem v Evropski uniji narašča t. i. širitveni fenomen izčrpanosti oziroma utrujenosti, predvsem zaradi še nedokončane politične in ekonomske integracije držav, ki so se pridružile EU v prvem (večjem) valu širitve, ter zaradi še vedno neenotnega mnenja držav članic glede vključitve Turčije v EU. Panevropski upad začetnega zagona povzroča tveganje razširitve regionalne vrzeli med EU in državami članicami evro-atlantskega zavezništva ter državami, ki bi lahko bile izključene iz obeh. Ta vrzel bi lahko sčasoma postala geopolitična enklava znotraj meja evro-atlantskega širitvenega procesa (Di Placido, Egizia Gattamorta, 2007, str. 63).

Tveganje za neuspešno integracijo v celotni regiji znotraj evro-atlantskega področja je večje, saj države, ki trenutno niso članice omenjenih zavezništev še vedno, zaradi svojih notranjih nesoglasij in različnih evro-atlantskih skeptičnih političnih možnosti ter težav pri doseganju standardov, ki so potrebni za vključitev v integracije, niso pripravljene na pristopna pogajanja oziroma vključitev v integracije. Na srečo je možnost ponovitve večjih meddržavnih in državnih konfliktov bistveno zmanjšana, zahvaljujoč tudi vključevanju Nata, OZN ter celotne mednarodne skupnosti v razreševanje teh konfliktov. Čeprav je postkonfliktno obdobje na nek način že preseženo, pa bo v prihodnje treba poiskati rešitev za strukturne težave v regiji s postavitvijo jasno opredeljenih in stabilnih državnih mej ter z zmanjševanjem političnega vzpodbujanja etičnega nacionalizma. Posebni področji, ki jim bo prav tako treba nameniti več pozornosti, sta ekonomski razvoj in vladavina prava.

Vsa ta nerešena vprašanja so predmet razprav znotraj evro-atlantskih integracij in so tudi glavni razlog za to, da države v regiji ne napredujejo vanje. Dejstvo je, da je predvsem zmanjšanje ekonomskih razlik med državami v regiji ter med regijo in državami članicami EU bistveno za prihodnji razvoj stabilnostnega in varnostnega okvira v regiji. Jadransko morje, ki na nek način ločuje države članice EU od balkanskih enklav, bo tako postalo most med EU in državami, ki se želijo priključiti EU oziroma evro-atlantskemu zavezništvu.

Jadransko morje povezuje predvsem države v regiji, zato je pri obravnavanju vprašanj, ki se nanašajo na regijo, usoda vseh držav v njej tesno povezana z vprašanji varnosti, stabilnosti in sodelovanja (Di Placido, Egizia Gattamorta, 2007, str. 61–64). Tudi za Slovenijo je v prihodnje pomembno, da ostane aktivna partnerica v vseh tistih mednarodnih pobudah, ki se nanašajo na varnost, stabilnost in sodelovanje v regiji. Globalizacija, preprostejše prehajanje meja ter vse večji razvoj na področju informacijske tehnologije pomenijo, da so morja vse bolj dostopno okolje za kriminalne in druge nelegalne dejavnosti¹⁴, zato bo tudi v prihodnjih letih malo varnostnih vprašanj pritegnilo tolikšno pozornost kot pomorska varnost, predvsem zaradi

¹⁴ To vključuje nezakonito priseljevanje, trgovanje z ljudmi, tihotapljenje orožja, trgovanje z mamili, piratstvo, terorizem in širjenje orožja za množično uničevanje.

vsestranskih lastnosti ter zapletenih vprašanj mednarodne varnosti, suverenosti, zagotavljanja energije, gospodarske blaginje ter nenazadnje varnosti in stabilnosti na globalni ravni. Zato bo tudi za Slovenijo pomembno, da področje pomorske varnosti uvrsti na seznam prednostnih nalog.

Sklep V spreminjajočem se varnostnem okolju, v katerem se je zmanjšala verjetnost globalnega oboroženega spopada, so se pojavile nove oblike ogrožanj, do katerih Slovenija nikakor ni in ne sme biti ravnodušna.

Republika Slovenija je izpostavljena različnim tujim vplivom in interesom. V širšem varnostnem okolju naše države se povečuje število različnih nevojaških tveganj in virov ogrožanja. Mogoče je tudi ponovno poslabšanje varnostnih razmer v regiji, jugovzhodno od Slovenije. Zaradi svoje lege se Republika Slovenija sooča s transnacionalnimi grožnjami v obliki organiziranega kriminala, nelegalnih migracij, trgovanja z belim blagom, trgovanja z mamili, nelegalne trgovine z orožjem in materiali, terorizmom in pranjem denarja.

Slovenska varnost je neločljivo povezana s političnim razvojem Evrope in drugih držav. Kot članica EU in Nata se je Slovenija v kratkem obdobju od včlanitve v evro-atlantske integracije izkazala kot zanesljiv partner. Slovenija sodeluje tudi znotraj OZN, OVSE in drugih podobnih organizacij pri ohranjanju miru, zaščiti proti globalnim grožnjam, izvajanju demokracije in človekovih pravic ter skupni varnosti.

Nacionalna varnost ne more biti dosežena samo s trdom posamezne države ali njenimi oboroženimi silami ter drugimi nosilci nacionalnovarnostnega sistema. Iz tega izhaja potreba po integrirani varnostni strukturi, ki je del vsestranske nacionalne in globalne varnostne filozofije.

Tudi v prihodnje bo Nato temelj slovenske bodoče varnostne in obrambne politike, saj je edinstven političen in vojaški instrument za doseg in vzdrževanje miru. Globalni izzivi, s katerimi se Slovenija sooča, dolgoročno ne morejo biti zagotovljeni zunaj zaveznitva, ki temelji na vzajemnem zaupanju držav članic. EU zahteva politično stabilnost, varnost in razvoj tako Slovenije kot tudi drugih članic. Današnjo varnost ogrožajo novi in kompleksnejši izzivi. Zato je strateško partnerstvo EU in Nata nosilni steber evropskega in transatlantskega varnostnega sistema. V sedanjem spremenjenem mednarodnem okolju skoraj nobena država ni zmožna samostojno zagotoviti miru, svobode, varnosti in razvoja zase ter svoje prebivalce. Nacionalnovarnostno načrtovanje zahteva pristopa *mrežne integrirane strukture* in tesne mednarodne koordinacije. Dejstvo je, da varnosti ni mogoče uvoziti, temveč mora biti zagotovljena lokalno oziroma regionalno, kar nenazadnje kaže tudi primer invazije na Irak.

Položaj Slovenije bo tako tudi v prihodnje zaznamovalo članstvo v EU, Natu in tudi druge. Zato bo za Slovenijo tudi v prihodnje pomembno, da še naprej izvaja učinkovit multilateralizem, ki temelji na prepričanju, da so današnji izzivi in grožnje mednarodni varnosti rešljivi le s tesnim sodelovanjem partnerjev in da kakršna koli druga možnost nima ustreznih zagotovil.

Dejstvo je, da so zunanji in notranji vidiki varnosti med seboj tesno povezani. Tudi Slovenija se bo morala v bodoče bolj zavedati novih groženj, ki so po vsebini in lastnostih drugačne od tradicionalnih. Za uspešen boj proti novim asimetričnim oblikam groženj bo v prihodnje treba uvesti ustrezno strategijo za zagotavljanje pomorske varnosti na akvatoriju Republike Slovenije, s katero bosta zagotovljeni varnost in stabilnost na tem območju. Potreba po integrirani varnostni strukturi na mednarodni ravni mora biti vsekakor podprta tudi z ustrezno integracijo teles znotraj države, še posebno v primeru Slovenije in njenega akvatorija, ki zaradi svoje majhnosti zahteva usklajenost vseh, ki delujejo na morju in v povezavi z njim.

Literatura Knjige in članki v znanstvenih in strokovnih revijah

1. Flanagan, J. S., Frost, L. E., Kugler, L. R., 2001. *Challenges of the Global Century- Report of the Project on Globalization and National Security*. Washington, D. C.: Institute for National Strategic Studies, National Defense University.
2. Grizold, A., 1999. *Evropska varnost*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
3. Grizold, A., 2005. *Slovenija v spremenjenem varnostnem okolju: k razvoju obrambno-zaščitnega sistema: izzivi in spodbude*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
4. Jakomin, L., in drugi, 2007. *Luka Koper: 50 let izkušenj za nova obzorja*. Luka Koper.
5. Mamula, B., 1975. *Mornarice na velikim i malim morima*. Beograd: Vojnoizdavački zavod.
6. Mićunović, B., 1985. *More i mornarica*. Beograd.
7. Prezelj, I., 2001. *Grožnje varnosti, varnostna tveganja in izzivi v sodobni družbi. Teorija in praksa let. 38, str. 127–141.*
8. Prezelj, I., 2006. *Teroristično ogrožanje nacionalne in mednarodne varnosti. Varstvoslovje. 8-1, str. 18–30.*
9. Prezelj, I., 2001. *Vojaško ogrožanje nacionalne in mednarodne varnosti po koncu hladne vojne. Teorija in praksa. 38, str. 848–860.*
10. *Priročnik o zvezi Nato*, 2001. Brussels: Office of Information and Press.
11. Stražičić, N., 1984. *Pomorska geografija svijeta*. Zagreb: Školska knjiga.
12. Tangredi J. S. (ur.), 2002. *Globalization and Maritime Power*. Washington D. C.: Institute for National Strategic Studies, National Defense University.
13. Taylor D. P. (ur.). *Perspectives on Maritime Strategy. Essays from the Americas, Advance Preliminary Draft*.

Dokumenti

1. *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, October 2007.
2. Androjna, A., *Mediterranean Maritime Security Threats And Challenges*, 2008.
3. *Delivering Security in a Changing World. Defence White Paper*, UK Ministry of Defence, december 2003.
4. Di Placido, L., Egizia Gattamorta, M. *Security, Stability and Cooperation in the Mediterranean Region, 2nd International Conference on the Mediterranean Region*, Rim, 2007.

5. *Evro-mediteransko partnerstvo, Analiza Evro-mediteranskih sporazumov o pridružitvi in posledice njihovega prevzema za Slovenijo, Tehnična in finančna pomoč v okviru programa MEDA. Ministrstvo za gospodarstvo, Ljubljana, 2004.*
6. *Global Maritime Security Cooperation in an age of Terrorism and Transnational Threats at Sea, Multilateral Planners Conference VI. Copenhagen, Danska, marec 2008.*
7. *Govor generalmajorja Alojza Šteinerja na drugi mednarodni konferenci o Mediteranski regiji v Rimu, 2007.*
8. *Govor kapitana Renata Petriča na šestem simpoziju mornaric držav Sredozemlja in držav Črnega morja v Benetkah, 2004.*
9. *Integrated Maritime Policy for the EU, Working document III on Maritime Surveillance Systems. European Commisision/Joint Research Centre Ispra, Italija, 2008.*
10. *Lopatič, Ž. Evromediteransko partnerstvo: Vloga Evropske unije v Evromediteranskem partnerstvu, Diplomsko delo, Ljubljana, 2006.*
11. *Record of Proceedings of the fifth Regional Seapower Symposium for the Navies of the Mediterranean and Black sea Countries, Benetke, oktober 2004, str. 203–351.*
12. *Sixth Regional Seapower Symposium for the Navies of the Mediterranean and Black sea Countries, Benetke, oktober 2006, DVD.*
13. *Štefančič, P. Luka Koper kot logistično in distributivno središče za srednjo in vzhodno Evropo, Diplomsko delo, Ljubljana, 2003.*
14. *Vloga in namen Obalne obrambe – Sodelovanje pomorske enote SV s subjekti, ki jih povezujejo skupni interesi: Zbornik seminarja. 42. brigada obalne obrambe, Ankaran, 2002.*
15. *White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr. Federal Ministry of Defence, Berlin, oktober 2006.*

Zakoni

1. *Pomorski zakonik. Uradni list RS, št. 120/2006.*
2. *Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije. Uradni list RS, št. 10/1991.*