

**ŠOLA ZA ČASTNIKE  
XX. GENERACIJA  
SPECIALIZACIJA POMORSTVO**

**ZAKLJUČNA NALOGA**

**PRAVNI VIDIKI SODOBNE POMORSKE BLOKADE**



Kandidatka-slušateljica:

stotnica Simona Plemenitaš Grizila

Mentor:

kapitan korvete Primož Protner

Ankaran, november 2011



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA OBRAMBO**  
**Slovenska vojska**

Poveljstvo za doktrino, razvoj,  
Izobraževanje in usposabljanje  
Šola za častnike

---

Številka:

Datum:

## **ZAKLJUČNA NALOGA**

### **PRAVNI VIDIKI SODOBNE POMORSKE BLOKADE**

Kandidatka-slušateljica:

stotnica Simona Plemenitaš Grizila

Mentor:

kapitan korvete Primož Protner

Ankaran, november 2011

## **Povzetek**

Mednarodno običajno pravo določa, da država, ki je z drugo državo ali državami v vojni, lahko na morju prepreči oskrbovanje s stvarmi, ki se lahko uporabljajo v vojne namene. Pomorska blokada se je kot metoda oslabitve nasprotnika uporabljala že v starodavnih časih in še danes ostaja uspešna v omejenih vojaških konfliktih in je edini način kako nasprotnika z omejitvijo uvoza in izvoza prisiliti, da preneha z vojaškim konfliktom. Vendar mora biti zakonita.

V nalogi so predstavljeni pravni okviri, v katerih se znajde tudi pomorska blokada kot metoda bojevanja na morju. Moj namen pa je bil predvsem poiskati pravni vidik pomorske blokade, ki bi bil uporaben za Slovenijo v primeru, da bi sodelovali pri izvajanju blokade pri nas ali na tujem.

## **Summary**

Customary international law provides that a country with another country or countries in the war at sea to prevent the supply of things that can be used for military purposes. Port blocking is a method of weakening the enemy has been used in ancient times and today continues to be successful in limited armed conflicts and the only way the enemy by restricting imports and exports forced to leave the military conflict. However, it must be lawful.

The orders are a legal framework, in which he finds himself the maritime blockade as a method of warfare at sea. The purpose was primarily to seek legal aspects of maritime blockade, which would be applicable in the case of Slovenia to participate in the implementation of the blockade here or abroad.

## KAZALO

POVZETEK.....	2
SUMMARY.....	2
<b>1 UVOD.....</b>	<b>3</b>
1.1 Mednarodno pomorsko pravo skozi zgodovinski razvoj.....	4
1.2 Slovensko pomorsko pravo.....	7
<b>2 POMORSKA BLOKADA.....</b>	<b>9</b>
2.1 Pojem in namen pomorske blokade.....	9
2.2 Pogoji za veljavnost blokade.....	10
2.3 Prenehanje vojaške blokade.....	11
2.4 Kršitev blokade.....	11
2.5 Mirnodobna blokada.....	11
2.6 Dejavniki uspešnosti blokade.....	12
<b>3 RAZVOJ ZAKONSKIH DOLOČIL POMORSKE BLOKADE.....</b>	<b>13</b>
3.1 Od Antike do srednjega veka.....	13
3.2 Od 17. do 19. stoletja.....	13
3.3 Oblikovanje sodobnih pravnih določil.....	14
<b>4 VRSTE IN OBLIKE POMORSKIH BLOKAD.....</b>	<b>18</b>
4.1 Oblike pomorskih blokad.....	18
4.2 Primeri sodobnih pomorskih blokad .....	19
4.2.1 Blokada Kube.....	19
4.2.2 Vietnamska blokada.....	19
4.2.3 Vojna Irak – Iran.....	20
4.2.4 Blokade v Jadranskem morju.....	21
4.2.5 Blokada Libanona.....	23
4.2.6 Blokada Gaze.....	25
4.2.7 Blokada Libije.....	27
<b>5 ZAKLJUČEK.....</b>	<b>28</b>
LITERATURA.....	29
VIRI.....	29
SLOVAR POMORSKIH IZRAZOV.....	29
IZJAVA O AVTORSTVU.....	30

## 1. UVOD

V uvodu bom predstavila kratek zgodovinski pregled kako se je mednarodno pomorsko pravo oblikovalo skozi zgodovino, ki je pravzaprav sama po sebi rojevala potrebo po takšnih in drugačnih dogovorih. Kot častnica v mornariški enoti Slovenske vojske nisem specialist za pomorsko pravo, tudi nimam izobrazbe pravne smeri. Vendar me to področje zanima in skozi nalogo bom skušala ugotoviti stanje na področju pomorske zakonodaje v Republiki Sloveniji.

V tem kontekstu se bom dotaknila osnovnega vprašanja: kako ima Republika Slovenija urejeno svoje pomorsko vojno pravo. In skozi to tudi: kam konkretno se lahko mornariška enota Slovenske vojske nasloni, da se pouči o zakonitosti takšnega ali drugačnega delovanja na morju. Kako ravnati pri morebitni vzpostavitvi pomorske blokade v našem okolju ali pa tudi pri sodelovanju pri izvajanju pomorske blokade v tujini, da bi bila le-ta izvedena skladno z določili mednarodnega pomorskega prava in mednarodnega humanitarnega prava, obenem pa učinkovita in upravičena.

V osrednjem delu bom prešla na pomorske blokade. Najprej predstavitev pojma pomorske blokade, s kakšnim namenom se uporablja, kakšni so pogoji za vzpostavitev in kaj pomeni kršitev pomorske blokade.

Nadaljevala bom s pregledom oblikovanja pravnih okvirov pomorske blokade znotraj konteksta splošnih pravil za bojevanje na morju skozi zgodovino. Že med tem, predvsem pa v nadaljevanju, bom podala nekaj primerov pomorskih blokad. Nekatere bom tudi podprla s skicami. Nekatere zanimivejše bom opisala podrobneje, nekatere bom omenila samo na kratko. Primerjala bom sodobne pomorske blokade med seboj po načinu izvedbe, po vrsti blokade, po učinkovitosti in tudi glede na posledice za civilno prebivalstvo in okolje v primerjavi z vojaškim učinkom.

Metoda mojega dela bo izbor in predstavitev primerov pomorskih blokad, analiza teh v smislu uporabe pomorskega prava. Podala bom svoje videnje glede dejstva ali imamo v Sloveniji na navedenem področju ustrezne predpise, oziroma kateri nam manjkajo, ter na kakšen pravni podlagi bi bila lahko izvedena namišljena blokada skozi naš sistem.

## 1. 1. MEDNARODNO POMORSKO PRAVO SKOZI ZGODOVINSKI RAZVOJ

Pomorsko mednarodno pravo je del mednarodnega javnega prava in pomeni sistem pravil, ki urejajo pravice in obveznosti subjektov mednarodnega prava na morju. Prav lahko bi ga imenovali tudi Pravo morja, kot ga imenujejo Angleži »law of the sea« in Italijani »diritto del mare«.

Pri pogledu v zgodovino pomorskega prava lahko začetke najdemo v rimskem pravu. Tedaj je bilo morje izenačeno z zrakom in tekočo vodo ter je spadalo v t.i. skupno rabo ali »uso communis«.

Današnje slovensko pomorsko pravo je povezano z razvojem pomorstva na vzhodni obali Jadranskega morja, ta pa z razvojem pomorstva v Sredozemskem morja. Prve ladje so priplule iz Levanta in drugih delov Sredozemlja. Za pionirje jadranskega in sredozemskega morja veljajo Feničani (gradnja, plovba in prekomorska trgovanja). Njihovo razvito pomorstvo so prevzeli stari Grki, ter ga z osvajanjem Sredozemlja prenesli na zahodno obalo Jadranskega morja. Prvi pravni dokument, ki je urejal pravne odnose, je iz predgrškega obdobja. To je Lex Rhodia de iactu in predstavlja določbe havarije, nesreč, poškodb, oškodovanj, ki so ga v pomorski praksi in pomorski pravni zakonodaji sprejeli kot plovni akt v deželah sredozemskega kroga, kot so Francozi, Italijani in Grki. Kot so vode iz Sredozemskega morja preko Jonskega morja prodirale v Jadransko morje, tako so prodirale tudi pomorskopravne norme iz pravnih izvorov, ki so se pojavljale na Mediteranu v grškem in rimskem obdobju (Antika).

Po razpadu rimskega imperija je prevladalo stališče, da so deli morja pod oblastjo posameznih obalnih držav, s povečanjem pomorskega prometa je zadeva postala zanimiva predvsem s stališča lastništva nasedlih in potopljenih ladij ter njihovih tovorov. Vsi poznamo zgodbe o zavajanju ladij z zlonamerno signalizacijo, da so nasedale na čeri in postale lahek plen.

Z razpadom rimskega cesarstva in s formiranjem fevdalnega reda z novim načinom življenja in dejavnosti se tudi na morski obali ustvarja srednjeveško statutarno pravo samostojnih mest ob Sredozemskem morju in ob Jadranu. Pri nas je bil Piran nekje do poznega srednjega veka najrazvitejše mesto med Benetkami in Dubrovnikom.

Po razgibanem obdobju oblikovanja prvih pravnih virov pomorskih zakonov v obmorskih mestih, ki so imela status mestne države, se je začelo pomorsko pravo vezati na nastajajoče države v 16. stoletju. Tako je v Franciji leta 1681 prinesla prva takšna Ordonansa - Uredba o trgovski mornarici (Ordonance dela marine marchande), ki je kodificirala vse dotedanje pisano in običajno pomorsko pravo.

Glede širših morskih območij pa so bila pravila do 16. stoletja v različnih morjih različna. V Sredozemskem morju so države na teh morskih območjih izvajale kazensko jurisdikcijo, zlasti glede preprečevanja piratstva. Pobirale so takso za plovbo čez morje, prav tako za ribolov. Podobno je v Jadranskem morju ravnala Beneška republika. Še posebno močni sta bili Španija in Portugalska, ki sta si lastili kar cele oceane, saj sta imeli v tistem času najmočnejši pomorski floti.

Habsburžani so na Dunaju vladali veliki državi, ki je pred razpadom leta 1918 vsaj nekaj časa obsegala slovenske dežele in Hrvaško. Iz tega obdobja izhajajo zakoni in zakonski akti avstrijske monarhije, ki so vladali slovenskim deželam in Hrvaški skoraj štiri stoletja (1527-1918). Državna oblast in zakoni avstrijske monarhije so bili na vzhodni jadranski obali suspendirani le v času Napoleonove okupacije. Po propadu Benetk, leta 1806, je bila ustanovljena provinca Ilirija. V času okupacije so stopili v veljavo zakoni iz francoskega prava.

Zgodovinski nastanek kraljevine je bil povezan s prošnjo Slovencev, Hrvatov, in Srbov iz avstrijske monarhije, da se združijo s kraljevsko Srbijo v skupno državo. Štiristoletna vladavina Habsburžanov je sooblikovala pomorsko zakonodajo na obalah Jadranskega morja. V tem obdobju so se oblikovali novi predpisi kot npr. številni cesarski dekreti, patenti in edikti. Eden najbolj znanih predpisov je bil Edikt Marije Terezije, iz njega lahko razberemo interes pomorske politike za plovbo ladij na morju.

Po propadu avstrijske monarhije je Kraljevina Jugoslavija nasledila pravno stanje iz normativnih aktov in pomorskih predpisov Avstro-Ogrske, katerih prevod je še danes v Bakru.

Poseben mejnik v zgodovini pomorskega prava je delo Nizozemca Huga Grotiusa, *Mare liberum* (1609), v katerem je zapisal, da si odprtega morja nihče ne more lastiti in ga lahko vsak svobodno uporablja. H konceptu svobode morja je pomembno prispeval tudi ruski car Fedor Jovanovič, ki je zavnil zahtevo Angležev, da se Belo morje zapre za druge tujce in se izključno njim dovoli trgovati z Rusijo. Seveda se vse države s konceptom svobodne plošbe niso strinjale.

Različni so bili tudi kriteriji, s katerimi so skušali določiti območje suverenosti držav na morju. Eden od teh je bil črta horizonta z obale. V 18. stoletju je nekaj časa veljalo, da ima država suverenost nad morjem do koder sega s svojo oborožitvijo (pravilo topovske krogle). To je bilo dolgo časa tri morske milje, pri tem je nastopila še težava v različnih merskih enotah, ki so bile v uporabi. Koncept teritorialnega morja se je izoblikoval v 19. stoletju, k čemur je pripomogla uvedba 12 milj široke carinske cone najprej v Angliji, nato še v ZDA, Franciji in Rusiji.

Šele kasneje v 20. stoletju se je pomorsko mednarodno pravo postopoma konsolidiralo na treh osnovnih konceptih: notranje morske vode, teritorialno morje in odprto morje. Pri tem so med notranje morske vode šteli luke, ustja rek, zalive in morje od črte oseke do črte plime. Teritorialno morje je bil pas morja ob obali obalne države, širine so bile od tri do šest milj. Odprto morje pa so bile vse ostale morske površine, široka morska prostranstva, ki so jih vse države svobodno uživale.

Po 2. svetovni vojni je ameriški predsednik Truman izdal dva razglasa, ki sta pomembno vplivala na razvoj prava morja. Nanašala sta se na ribolov v odprtem morju in na uporabo morskega dna in podzemlja pod odprtim morjem.

To je sprožilo plaz zahtev držav po morju, dnu in morskem podzemlju, ki so bile vedno večje in med njimi je tudi prihajalo do sporov. Nujno je bilo potrebno določiti pravila uporabe morja, tako je bila leta 1958 v Ženevi Kodifikacijska konferenca, kjer so prvič v zgodovini obsežno zapisali pravila prava morja. Sprejeli so pomembne štiri konvencije: konvencija o teritorialnem morju in zunanjem pasu, konvencija o epikontinentalnem pasu, konvencija o odprtem morju in konvencija o ribolovu in ohranitvi biološkega bogastva odprtega morja. Po tem sta bili še dve konferenci Združenih narodov o pomorskem pravu, zadnja UNCLOS, ki je pričela veljati 16. novembra 1994.

Pravila o vojaški blokadi najdemo že v Pariški deklaraciji iz leta 1856 in v Londonski deklaraciji iz leta 1909, o čemer bo več besede v nadaljevanju.

## 1. 2. SLOVENSKO POMORSKO PRAVO

Na samem začetku osamosvojitve slovenske države je bil glavni vir pomorskega prava v Republiki Sloveniji Zakon o pomorski in notranji plovbi (UL SFRJ, št. 12/77). Ta zakon je prevzela Republika Slovenija 25. junija 1991 po 4. členu Ustavnega zakona za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije.

V bivši Jugoslaviji so na področju pomorskega prava veljali zakoni in podzakonski akti, ter republiški zakoni, od katerih so bili v Sloveniji najpomembnejši:

1. Zakon o pogodbah o izkoriščenju morskimi ladjami (Uradni list FLRJ, št. 25/59).
2. Zakon o pomorski in notranji plovbi (ZPNP), (Uradni list SFRJ, št. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90).
3. Zakon o lukah (Uradni list SRS, št. 7/77, 21/78, 29/86).
4. Zakon o varnosti pomorske in notranje plovbe (Uradni list SRS, št. 17/88).

Zakon o pomorski in notranji plovbi je bil celovit zakon pomorskega imovinskega in upravnega prava, ki je dopuščal republikam, da z republiški predpisi regulirajo tista vprašanja, ki niso normirana s plovnim zakonom.

Ko se je Slovenija osamosvojila, se je - s političnimi in gospodarskimi spremembami v devetdesetih letih 20. stoletja - pojavil problem preoblikovanja slovenskega pomorskega prava, ki je bil v prejšnjem političnem in gospodarskem sistemu urejen z Zakonom o pomorski in notranji plovbi, Zakonom o varnosti pomorske in notranje plovbe, Zakonom o lukah... Te zakone je Slovenija nasledila od bivše države SFR Jugoslavije. Spremembe, ki jih je zahtevala nova usmeritev, in želja po vstopu v Evropsko unijo, so prinesle veliko novih zakonikov in zakonov. Tako smo tudi Slovenci dobili deset let po osamosvojitvi Pomorski zakonik, ki je najpomembnejši in najboljšežnejši zakonik za ureditev slovenskega pomorskega prava.

S sprejetjem Pomorskega zakonika je Slovenija rešila problem usmeritve, naredila velik korak in se približala mednarodnemu pravu. Pravna ureditev Jadranskega morja je razmerje med Slovenijo, Hrvaško in Italijo. Večino teh sprememb, ne glede na priključitev k EU, so predlagatelji predvideli in upoštevali pri usklajevanju naše pomorske zakonodaje z mednarodno, kar je tudi razumljivo zaradi majhnosti našega pomorskega akvatorija. Vse to nam je narekovala že Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, ki jo je Državni zbor RS sprejel 7. marca 1991.

S sprejetjem Pomorskega zakonika smo uvedli slovensko pomorsko zakonodajo, ki je bistveno bolj moderna in primerljiva z mednarodno kot prejšnja. Na novo obravnavamo izvajanje nekaterih dejavnosti, kot na primer pomorsko kabotažo, pilotažo in pristaniške dejavnosti, ob popolni uveljavitvi prostega dostopa do tega trga storitev na konkurenčni osnovi. Zakon predvideva koncesije za opravljanje gospodarskih javnih služb in poostrene standarde, s katerimi se zagotavlja varna plovba, zaščita okolja pred onesnaževanjem, itd. Kot članica Mednarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization - IMO) je Republika Slovenija tudi podpisnica večine mednarodnih konvencij, ki nastajajo pod okriljem te organizacije.

Pomorski zakonik Republike Slovenije, ki ga je Državni zbor Republike Slovenije sprejel na svoji seji dne, 23. marca 2001 (Uradni list RS, št. 26/01), je prva celovita kodifikacija pomorskega prava na območju Slovenije in v primerjavi na predhodne predpise predstavlja napredek v razvoju pomorskega prava na Slovenskem. Pomorski zakonik ureja bolj ali manj vsa vprašanja pomorskega prava, vključno s suverenostjo Republike Slovenije.

Pomorsko pravo je izrazito mednarodno obarvano. Izhodišče Pomorskega zakonika je ustvaritev konsistentnega in mednarodno primerljivega sistema pomorskega prava ob upoštevanju evropske in slovenske pravne tradicije. Gre za postavitve normativne ureditve v



sodobni svet evropskih pomorsko pravnih ureditev. Tako se ta ureditev ponovno dejansko vključuje v slovensko pravno tradicijo, kar pomeni tudi kulturno tradicijo. S tem neprestano predstavlja civilizacijske vrednote naših ljudi in našega narodovega prostora. Ob tem ni bilo moč zanemariti specifičnosti slovenskega pomorskega prostora.

Okvir Pomorskega zakonika je bil Zakon o pomorski in notranji plovbi, ki je zgrajen na ogrodju najpomembnejših mednarodnih konvencij. Za njegov zgodovinski razvoj je namreč značilno, da so mednarodne konvencije nastale pogosto prej kot nacionalni zakoni.

Danes je praktično celotno področje pomorskega prava urejeno z mednarodnimi, bodisi meddržavnimi ali pa avtonomnimi, pravili. Slovenija lahko zakonske podlage za izvajanje pomorske blokade in drugih vojaških aktivnosti na morju črpa izključno iz mednarodnih konvencij.

In čeprav je bila tudi snov za pripravo Pomorskega zakonika v pretežni meri črpana iz tujih in mednarodnih pravnih virov, so takšen predpis prvič v zgodovini slovenskega naroda pisali izključno državljani Republike Slovenije.

## 2. POMORSKA BLOKADA

### 2.1 POJEM IN NAMEN POMORSKE BLOKADE

Blokada je definirana kot »vojno dejanje (act of War) s katerim vojskujoča se stran prepove dostop za vplutje in izplutje na določenem delu nasprotnikove obale.«

Pomorska blokada je zaprtje pristanišča ali dela obale z vojno mornarico zato, da bi preprečili operativno delovanje nasprotnikove vojne flote in oskrbovanje nasprotnika z morja. Blokirajo se lahko tudi ustja reke, kanalov (na primer Sueški kanal) ali ožin, če obe obali ožine pripadata nasprotniku in če ožina ne spaja dveh delov odprtega morja. Na primer Gibraltarska ožina se more blokirati z obeh strani, ali pa samo z ene strani, saj bi to pomenilo popolno zaprtje ožine. Blokira se lahko nasprotnikovo območje ali lastno območje, ki ga je nasprotnik zasedel ali pa se na takšnem območju dejansko vršijo vojaške operacije. Blokado izvajajo plovila vojne mornarice, pri čemer lahko sodelujejo tudi vojni zrakoplovi, ne more pa se izvajati blokada zaradi nevojaških namenov proti civilnemu prebivalstvu.

Namen pomorske vojaške blokade je preprečiti operativno delovanje nasprotnikove vojne flote ter oskrbovanje z morja ne da bi se oblegala obala. Blokada je ukrep gospodarske vojne in je naperjen zoper nasprotnika, prizadene pa tudi civilno prebivalstvo in ne samo nasprotnikove oborožene sile.

Mednarodno običajno pravo določa, da država, ki je z drugo državo ali državami v vojni, lahko na morju prepreči oskrbovanje s stvarmi, ki se lahko uporabljajo v vojne namene. Kontrabanda so tiste stvari na nevtralni trgovski ladji, zasačeni na poti k nasprotniku, ki se lahko uporabijo za vojne namene in katerih prevoz je nasprotna stran prepovedala. Kontrabanda tako postane vojni plen. Sporno je, katere so tiste stvari, ki poleg orožja in streliva, pomenijo kontrabando. Pri blokadi Libije, na primer, je bilo točno navedeno, da se blokada nanaša med drugim tudi na štirikolesnike in gorivo.

Po Londonski deklaraciji iz leta 1909, katere pravila je veliko držav povzelo v svoje notranje pravo, se stvari delijo na:

- stvari, ki se uporabljajo izključno v vojne namene (absolutna kontrabanda),
- stvari, ki se lahko uporabljajo tudi v vojne namene, se pa sicer uporabljajo za civilne namene (relativna kontrabanda), in
- stvari, ki jih ni mogoče uporabljati v vojne namene (svobodne stvari).

Londonska deklaracija našteva katere stvari spadajo v katero od naštetih skupin. Za kontrabando na primer ni mogoče šteti stvari, ki se uporabljajo za nego bolnikov in ranjencev ter predmete, ki so namenjeni ladji, posadki in potnikom na ladji. Predmet razprav je bilo katere stvari spadajo v katero skupino in tekom prve in druge svetovne vojne so nekatere stvari prehajale iz enega seznama na drugi. Med drugim je eno od pravil Londonske deklaracije tudi to, da morajo biti stvari, ki so označene za kontrabando, namenjene nasprotniku, vendar je bilo to pravilo v praksi povoženo že med prvo svetovno vojno.

Pravila za določitev kontrabande so še vedno nekoliko nejasna, vendar velja, da je država v oboroženem spopadu dolžna objaviti sezname absolutne in relativne kontrabande ter s temi seznamami seznaniti nevtralne in zavezniške države. Na sezname pa ne smejo vnašati stvari, ki se nikakor ne morejo uporabiti za vojne namene, ki se uporabljajo za nego bolnikov in ranjencev ter nalezljivih bolezni, stvari, ki so namenjene ladji, posadki ali potnikom na nevtralni ladji, in stvari, ki so izvzete z mednarodnimi konvencijami ali s sporazumom držav, ki so v oboroženem spopadu.

V Londonski deklaraciji so bila zapisana tudi pravila postopka pri kontrabandi, ki pa so bila na veliko kršena še posebej v drugi svetovni vojni. Ta pravila so na primer, da se lahko zaplenijo stvari, ki pomenijo kontrabando, pa tudi druge stvari lastnika kontrabande. Zapleni se lahko tudi ladja, če teža kontrabande presega polovico teže vsega tovora. Pravilo je tudi, da se kontrabanda lahko izvede na odprtem morju ali v teritorialnih vodah sprtih držav, ne pa več po končanem prevozu. Vojaška ladja lahko ladji, ki prevažata kontrabando, odredi kam mora tovor peljati. Ladji se kontrabande ne sme zapleniti, če na ladji niso vedeli, da gre za sovražnosti oz. za blokado, kar pa je danes skoraj nemogoče.

Blokada ponavadi označuje vojno dejanje in se tako razlikuje od embarga ali gospodarskih sankcij (ki sta legalni dejanji) oz. od obleganja, ki je usmerjeno le na manjše področje oz. mesto/naselje; blokada pa ponavadi zajame celotno državo. Večina zgodovinskih blokad je bila pomorske narave, pri čemer je ena sila hotela preprečiti pomorski transport v in izven nasprotne strani. V 20. stoletju se je zaradi razvoja letalska razvila tudi zračna blokada; t.j. dejanje, ko ena stran prepreči letalski promet preko določenega ozemlja oz. po določeni letalski trasi.

## 2.2 POGOJI ZA VELJAVNOST BLOKADE

Pravila o vojaški blokadi so navedena v Pariški pomorski deklaraciji iz leta 1856 in v Londonski pomorski deklaraciji iz leta 1909. Pravila o pomorski blokadi veljajo v primeru, da se blokada dejansko izvaja z zadostnimi enotami vojne mornarice. Blokado je potrebno izvajati enako zoper vse ladje vseh zastav (tako ladje zastav v spopadu kakor tudi ladje zastav nevtralnih držav).

Blokada je veljavna, če so izpolnjeni trije osnovni pogoji:

### a. Učinkovitost

Blokada mora biti učinkovita v tem smislu, da se izvaja s takšnimi oboroženimi silami, da se dejansko preprečuje pristop k sovražni obali. Če kateri od ladij uspe prebiti blokado, to še ne pomeni, da blokada ni učinkovita.

### b. Deklaracija

Deklaracija blokade pomeni, da mora država, ki želi izvajati blokado, določiti dan, ko blokada začne veljati, geografske koordinate območja blokade in rok, do katerega je nevtralnim ladjam in zrakoplovom dopuščeno, da zapustijo območje blokade. Deklaracijo je treba dati tudi ob spremembi blokade, na primer če se razširi območje blokade, ali pa ob ponovni uveljavitvi blokade, če je bila ta vmes ustavljena.

### c. Notifikacija

Država, ki želi vzpostaviti blokado, mora to sporočiti nevtralnim državam. To stori tako, da obvestijo vlado nevtralne države ali diplomatsko predstavništvo v državi, ki vzpostavlja blokado, lokalne oblasti blokiranega območja in tudi ladje, ki se približujejo blokiranemu območju in se zanje predvideva, da ne vedo za razglasitev blokade.

Ni dopustno blokirati nevtralnega območja, razen če ga nasprotnik ni zasedel. Za blokado se tudi ne šteje blokada s fizičnimi sredstvi, na primer z raznimi ovirami (kamnita blokada, blokada iz betonskih blokov ali iz nasedlih in potopljenih ladij). Prav tako ne zadošča zgolj izjava o blokadi (papirna blokada), brez zavarovanja z zadostnimi pomorskimi silami na morju pred blokiranim območjem.

Blokada se ne sme uvesti tudi tedaj, če bi to škodovalo civilnemu prebivalstvu v smislu, da prebivalstvo ne bi bilo zadostno preskrbljeno s hrano in drugimi osnovnimi življenjskimi pogoji

za preživetje. V tem primeru mora tista stran v spopadu, ki izvaja blokado, zagotoviti prost prehod plovilom in zrakoplovom, ki prevažajo osnovne življenjske potrebščine in živila. Pri tem se skladno s Konvencijo Rdečega križa (WAR AT SEA) upoštevajo tehnični dogovori glede zagotovitve zdravstvene oskrbe za civilno prebivalstvo in ranjence sovražnih oboroženih sil, razdelitev hrane in drugih sredstev pa poteka pod nadzorom sile zaščitnice ali humanitarne organizacije, ki bo zagotavljala nepristranskost.

### **2.3 PRENEHANJE VOJAŠKE BLOKADE**

Vojaška blokada preneha, če kdo zavzame blokirano območje. Preneha tudi v primeru, da država, katere območje je blokirano, blokado razbije ali če ladje, ki izvajajo blokado, zaradi kakršnegakoli razloga zapustijo območje blokade.

Ne šteje pa se, da je blokada prenehala, če so se ladje oddaljile zaradi slabega vremena. V tem primeru je blokada samo zadržana. Če je blokada prekinjena, je potrebno za ponovno vzpostavitev vnovič izpolniti vse tri pogoje blokade, če je zgolj zadržana pa to ni potrebno.

### **2.4 KRŠITEV BLOKADE**

Za kršitev blokade se šteje, če ladja vpluje na blokirano območje, če izpluje iz njega, ali se v njem zasidra, oziroma vsak poskus vplutja ali izplutja na blokiranem območju. Če nevtralna ladja (ladja, ki pripada državi, ki ni udeležena v sporu) krši blokado, jo država, ki je razglasila blokado, lahko razglasi za pomorski plen. Ladja se lahko zaseže na območju blokade in tudi izven območja blokade ob nepretrganem pregonu po pravilih o pregonu.

V takem primeru je predmet plena tudi tovor na ladji, razen če naročnik prevoza dokaže, da ni vedel ali ni mogel vedeti, da bo ladja poskušala prebiti blokado. Šteje se, da je nevtralna ladja vedela za blokado, razen če dokaže nasprotno. Včasih je bilo še verjetno, da so se našle ladje, ki niso bile obveščene o vzpostavitvi pomorske blokade na območju, v katerega so vplule. V današnjem času pa zaradi razvoja telekomunikacij, tehnik in naprav komuniciranja, to ni več verjetno. Poveljnik vojaških sil, ki izvaja blokado, lahko dovoli nevtralni vojaški ali trgovski ladji, da vpluje na območje blokade, če gre za višjo silo ali če ladja pelje hrano, zdravila ali sanitetni material humanitarnih organizacij za prebivalstvo blokirane države.

Pregon ladje se lahko začne samo, kadar je prišlo do vidnega stika in je bil poslan vidni ali zvočni signal za zaustavitev. Učinkovit je samo, če se je pričel v notranjih morskimi vodah, teritorialnem morju ali zunanjem morskem pasu obalne države. Pregon se potem lahko nadaljuje na odprtem morju, vendar se ga ne sme prekinjati. Pri pregonu so vojna plovila in zrakoplovi izenačeni v smislu, da lahko pregon enega nadaljuje drugi. Pregon ladje se preneha, če ladja vpluje v svoje ali tuje teritorialne vode in tudi, če se jo pozneje izsledi, se je po prekinjenem pregonu ne sme več zapleniti.

### **2.5 MIRNODOBNA BLOKADA**

Mirnodobna blokada je dovoljena kot ukrep represije ali če gre za ukrep Združenih narodov po VII. Poglavju Ustanovne listine Združenih narodov zoper državo, ki ogroža mir, krši mir ali je izvršila agresivno dejanje. Mirnodobna blokada se je razvila v praksi kot eden od ukrepov prisile, ki jih ena država uporabi proti drugi, če z njo ni v vojni. Z mirnodobno blokado ne smejo biti oškodovane tretje države. Ladje države, zoper katero se izvaja blokada, se lahko zadržijo, vendar jih mora država, ki izvaja blokado, po koncu blokade skupaj s tovorom vrniti.

Lastniki ladje in tovora nimajo pravice do povrnitve škode. Posebnih pravil sicer ni, zato se za mirnodobno blokado uporabljajo pravila, ki veljajo za vojaško blokado.

## 2.6 DEJAVNIKI USPEŠNOSTI BLOKADE

Blokada je odvisna od štirih splošnih dejavnikov:

- Koristi, ki jo prinaša blokada v konkretnem primeru.

Korist oz. vrednost učinka blokade mora biti tolikšna, da je blokada upravičena.

Na primer v času kubanske raketne krize v letu 1962 je šlo za blokado namestitve raket srednjega dosega, zmožnih prenosa jedrskih konic. Nujnost blokade ni bila sploh pod vprašajem zaradi predvidene velike vojaške ogroženosti ZDA.

- Moči mornariških sil, ki izvajajo blokado v primerjavi nasprotnih sil.

Moč vojaških sil, ki izvajajo blokado, mora biti večja ali vsaj enaka kot moč nasprotnikovih sil. Spet je lahko primer blokada Kube, ko so imele ZDA v morju veliko število vojaških ladij, da so nadzirale in blokirale morje okrog Kube. Vojaška mornarica ZDA je tu pokazala veliko večjo vojaško moč na območju blokade kakor njihovi nasprotniki, Sovjetska mornarica.

- Ustreznost terena za potrebe blokade.

Pri blokadah na kopnem se teren skrbno izbere, poznavanje poti in predvidevanja gibanja nasprotnih sil narekujejo izbiro lokacije blokade.

- Pripravljenost vztrajati pri blokadi.

Uspešnost blokade skoraj izključno temelji na vztrajnosti tistega, ki blokado izvaja.

Če se vrnemo k blokadi Kube – to je lep primer kako so z vztrajnostjo blokiranja raket preprečili nevarnost začetka jedrske vojne svetovnih razsežnosti.

### 3. RAZVOJ ZAKONSKIH DOLOČIL POMORSKE BLOKADE

#### 3.1 OD ANTIKE DO SREDNJEGA VEKA

Slika 1: simbolična slika starodavne pomorske blokade



Vir: [en.wikipedia.org/wiki/blocade](http://en.wikipedia.org/wiki/blocade)

Blokada je v tradicionalnem pomenu, ko ena država uporabi svojo vojaško mornarico z namenom, da začasno prekine vse pomorske komunikacije do nasprotnikove obale. Uporaba vojaških plovil za preprečitev sovražnikove trgovine sega v starodavne čase starih Grkov in Kartagincev. Grška moč na morju je bila že zelo stabilna v času grško – perzijskih in peloponeških vojn. Obstajajo celo razlage naj bi bila Homerjeva Iliada poetični opis delovanja prazgodovinske grške pomorske sile - obleganje Troje je bila trgovska vojna za zagotovitev nadzora nad pomorsko trgovino.

Začetki segajo v 16. stoletje, v čas, ko je začel naraščati pomen pomorske trgovine in je postalo potrebno sovražniku presekati pomorske poti, ne da bi obenem zavzeli njegovo obalo ali pristanišča. Primer je blokada Holandcev v letu 1584, ko so flamska pristanišča zaprli pred Španci in njihove enote odrezali od podpore. Zaplenili so ves tovor, tudi če ni imel značaja prepovedanega tovara.

#### 3.2. OD 17. DO 19. STOLETJA

V 17. stoletju je bil razširjen pomen blokade kot pozicioniranje ladij pred obalo vojskujoče se države z namenom prepovedi trgovanja. Zavzemali so stališče, da je ves tovor, ki se znajde na blokiranem območju, lahko zasežen (Hugo Gratius). Blokada je vplivala na vse ladje in tovor je bil zasežen ne glede na njegov sovražni ali nezakoniti značaj. Prav tako so bile ladje lahko zasežene daleč proč od blokiranega območja, če so posumili, da so imele namen prebiti blokado. To metodo so uporabljali predvsem Angleži in Holandci, nasprotovali pa so Danci in Švedi.

Leta 1780 je ruska cesarica Katarina II. izdala deklaracijo o tem, da morajo biti blokade učinkovite, če hočejo biti legalne. Vendar je Anglija nadaljevala s svojo ustaljeno prakso fiktivnih blokad. V letu 1800 so je več držav zedinilo glede pravila, da mora biti blokada vnaprej napovedana ter izvedena z dovolj močnimi mornariškimi silami, da lahko fizično preprečijo dostop do blokiranih obal in pristanišč. Princip učinkovitosti blokade je bil pozneje

tudi izražen v dogovoru med Anglijo in Rusijo, h kateremu sta pristopili tudi Danska in Švedska.

Blokade so bile v preteklosti pravno naslonjene na nacionalno pravo držav, na katerih trgovanje je blokada vplivala. Na primer brazilska blokada Ria de la Plata leta 1826 je bila izvedena po britanski zakonodaji, ne pa po francoski ali ameriški. Ti dve državi sta napovedali, da bosta aktivno branili svoje ladje pred brazilskimi ladjami, ki so izvajale blokada. Velika Britanija je bila tako prisiljena iskati mirno rešitev spora med Brazilijo in Argentino. Velika Britanija, kot ena najmočnejših pomorskih sil na svetu, je tedaj na veliko uporabljala metodo blokade v svojih vojnah s Francijo. Tako se je izvedba blokade kot sredstva pomorskega bojevanja razvijala in spreminjala, tako so se razvijala tudi pravna določila glede njene uporabe.

Prvič je bila blokada definirana v mednarodnem pravu na kongresu v Parizu leta 1856 (Pariška deklaracija). Eno od sprejetih pravil je bilo, da blokada mora biti učinkovita, napovedana in zakonita. S tem so dokončno prepovedali tako imenovane »papirne« ali fiktivne blokade – blokade, ki so bile napovedane blokirani državi, ne pa tudi aktivno izvedene, pri tem pa so dovoljevale strani, ki je blokado napovedala, zaplembo tovara nevtralnih ladij, ki so trgovale z blokiranimi pristanišči.

### **3. 3 OBLIKOVANJE SODOBNIH PRAVNIH DOLOČIL**

V primerjavi z razvojem načina in sredstev pomorskega bojevanja ter v luči velikih sprememb, ki so se dogajale v drugih vejah mednarodnega prava, ki so imele neposredni vpliv na to vprašanje, je bilo pravo, ki ureja uporabo sile na morju, zastarelo in bi ga bilo potrebno že zdavnaj pretresti. To je vidno že v VII. Resoluciji 25. mednarodne konvencije Rdečega križa, v kateri se kaže, kako so nekatera področja mednarodnega humanitarnega prava, ki se nanašajo na pomorsko bojevanje, potrebno ponovno pregledati in razjasniti na temelju obstoječih načel mednarodnega humanitarnega prava. V tem smislu je bil podan poziv državam, da uskladijo svoje napore pri delu v skupnih telesih s ciljem posodobiti ustrezne dokumente o mednarodnem humanitarnem pravu, ki se nanaša na pomorsko bojevanje.

Mednarodno pravo, ki se nanaša na kopensko bojevanje, je bilo revidirano z nekaterimi zgodnejšimi dogovori, predvsem s protokoloma iz leta 1977, ki sta dodatek k Ženevski konvenciji iz leta 1949, vendar to za pravo oboroženih spopadov na morju ni veljalo. Druga Ženevska konvencija iz leta 1949 govori samo o zaščiti ranjencev, bolnih in brodolomcev na morju, z nekaterimi prilagoditvami v I. Dopolnilu protokola iz leta 1977, posebno v dodatku 2. Ženevski konvenciji, ki se nanaša na zaščito civilnih brodolomcev.

Vendar se ti dogovori ne nanašajo na pravo, ki ureja sovražnosti na morju. Vse, kar je bilo na tem področju uveljavljeno, izhaja iz leta 1907, ko je druga mednarodna mirovna konferenca v Haagu osvojila osem konvencij o pravu pomorskega bojevanja. Eno od teh je nadomestila druga Ženevska konvencija, ostale pa nikoli niso bile uveljavljene, kakor tudi ne ustanovitev mednarodnega sodišča za pomorski vojni plen. Tretja konvencija, ki se je nanašala na napade na cilje na kopnem s strani pomorskih sil, je bila v praksi zamenjana s predpisi, ki regulirajo napade v 1. Dopolnilu protokola iz leta 1997.

Ti predpisi pa se nanašajo samo na pomorske udare, ki neposredno vplivajo na civilno prebivalstvo na kopnem, ne obravnavajo pa udarov mornariških sil na objekte na morju, posebno na ladje in letala. Dogovori iz leta 1907 sami po sebi ne predstavljajo popolno kodifikacijo prava oboroženih spopadov na morju, čeprav obravnavajo določena področja, kot na primer status nasprotnikovih trgovskih ladij in njihovo spreminjanje v vojne ladje, polaganje avtomatskih kontaktnih min ter določanje ladij, ki se jih ne zajame.

Z Londonsko deklaracijo v letu 1909 je bil narejen nov poizkus, da bi bolje zaščitili pravice nevtralnih trgovskih ladij in tudi, da bi izdelali popolnejše dogovore. Vendar končna deklaracija ni stopila v veljavo. Inštitut za mednarodno pravo je pripravil načrt neobvezujočega kodeksa, ki je bil sprejet v Oxfordu leta 1913. Tako Londonska deklaracija kakor ta Oxfordski kodeks sta bila dobra temelja običajnega prava pred 1. svetovno vojno. Izredno hiter razvoj vojaške tehnologije (daljši dometi artilerije, podmornice, vojaško letalstvo) je zahteval tudi prilagoditev pomorske strategije in taktike. S tega vidika pa so bili Haaški dogovori in tradicionalno običajno pravo precej zastareli.

Uporaba podmornic, ki niso mogle slediti proceduri, ki je bila predpisana za površinske ladje, je v več primerih privedla do torpediranja trgovskih ladij. Zato so se v 20-ih letih pojavili celo predlogi, da se uporaba podmornic razglasi za nezakonito. V letu 1936 je bil dosežen sporazum, s katerim je bilo odločeno, da morajo vojaške podmornice spoštovati enake predpise kakor ostala vojna plovila. Vendar tudi to ni bila rešitev za problem, ki se je še poslabšal z splošno uporabo letal, morskih min in raket dolgega dosega. To je privedlo do spornega potapljanja ladij v drugi svetovni vojni, vključujoč mnoge ladje – bolnice in ladje Rdečega križa, ki so prevažale humanitarno pomoč.

Tradicionalno blokado je zamenjala blokada na daljavo. Nevtralna trgovina je bila podvržena strogim ukrepom nadzora, nekatere ladje so pregledali že v pristaniščih izplutja. Znani so primeri zadrževanja v pristaniščih celo z obsežnimi morskimi polji. Ta praksa se je v drugi svetovni vojni in po njej še stopnjevala. V več primerih so nevtralne države sprejele blokado, čeprav so dvomile v njeno legalnost (Korejska vojna, Indija – Bangladeš, Egiptovska blokada, Iran – Irak). Vlogo nevtralnih držav je bila predmet mnogih razprav in različnih pogledov različnih držav. Nekateri so zagovarjali, da nevtralna plovila nimajo pravice trgovati z blokiranimi pristanišči in da jih država, ki izvaja blokado, lahko v takšnem primeru smatra za sovražnika.

Skozi razvoj izvajanja blokade so se razvijala tudi pravila v luči drugih aspektov blokade. V glavnem so se zedinili, da se plovilom nevtralnih držav dovoli vplutje in izplutje iz blokiranega območja, razen kadar se posumi, da skušajo prebiti blokado ali pod pretvezo nevtralnosti kakorkoli škoditi učinkovitosti blokade.

Dvajseto stoletje je prineslo velike spremembe v pomorskem bojevanju in ustrezno se je spremenila tudi praksa izvajanja blokade. Že prva svetovna vojna je prinesla široko uporabo podmornic za uporabo v vojne namene in druge nove tehnike, to pa se je nadaljevalo in še stopnjevalo v drugi svetovni vojni, in kazalo je, da je tradicionalna uporaba blokade preteklost.

Mnenje nekaterih je bilo, da je tradicionalna pomorska blokada zastarela zaradi razvoja oborožitve in tehnike, zaradi česar bojujoče se strani ne morejo striktno upoštevati zakonskih določil za izvedbo blokade. Vendar se je v praksi spet pokazalo, da je blokada še vedno metoda pomorskega bojevanja, ki jo države uporabljajo vsaj v primerih, ko so v superiornem položaju moči (Korejska vojna, Vietnamska vojna). Blokada tako ostaja uspešna metoda oslabitve nasprotnika v omejenih vojaških konfliktih in je edini način kako nasprotnika z omejitvijo uvoza in izvoza prisiliti, da preneha z vojaškim konfliktom.

Po drugi svetovni vojni so bili narejeni pomembni razvojni premiki na drugih področjih mednarodnega prava, kot je Ustanovna listina Združenih narodov, pravo morja, pravo zrakoplovov in pravo zaščite okolja. Razvoj prava oboroženega spopada na kopnem je prav tako pomembno z vidika, da vsi oboroženi spopadi pomenijo operacije, v katerih kopenske, letalske in mornariške sile tesno sodelujejo, zato morajo imeti neke skupne standarde. Prav tako se morajo vsi aspekti oboroženega spopada uskladiti s temeljnimi načeli mednarodnega humanitarnega prava, ne glede na prostor, v katerem se izvajajo operacije. Obenem je bilo



potrebno upoštevati specifično pomorskega bojevanja, še posebej interese nevtralnih držav, ki so pri pomorskem bojevanju veliko bolj prisotne kakor pri kopenskih operacijah.

### **Slika 2: flota v pripravi na izvedbo blokade**



Vir: [en.wikipedia.org/wiki/blocade](http://en.wikipedia.org/wiki/blocade) (slike)

Vsa ta dejstva so privedla do kritične stopnje nedorečenosti glede mednarodnega prava na področju oboroženih spopadov na morju. Čeprav se pomorske operacije ne dogajajo tako pogosto kakor kopenske, so nekateri nedavni spopadi pokazali potrebo po večji sigurnosti na področju prava, ki ureja pomorsko bojevanje. Spopad na Falklandih je privedel do prve večje pomorske operacije po drugi svetovni vojni in čeprav na srečo tam ni bilo resnih problemov glede varnosti civilnega prebivalstva in nevtralne plovbe, so se postavila mnoga vprašanja glede uporabe gospodarskih pasov. Pojavil se je tudi problem negativnega vpliva predpisa 2. Ženevske konvencije na učinkovitost ladij bolnic, ker je bila takšnim ladjam prepovedana uporaba kodiranih signalov.

Po drugi strani pa je vojna med Iranom in Irakom privedla do pogostih napadov na nevtralno civilno ladje in uporabo izključitvenih pasov od obeh vojskujočih se strani. Zrušenje iranskega potniškega letala s strani ameriške raketne križarke Vincennes je postavilo pod močan vprašaj tedanjo prakso točne identifikacije civilnih objektov vključenih v zračni promet. Druga zalivska vojna je privedla do široke pomorske aktivnosti, ko so koalicijske sile vzpostavile blokado ne da bi jo formalno razglasile.

Dodatni problemi so se pojavili zaradi polaganja morskih min. Te so bile položene v času vojne med Iranom in Irakom in nekatere so uničile plovila nevtralnih držav. Tako je junija 1995 težko poškodovana potonila ladja, ki jo je najel Mednarodni odbor Rdečega križa zaradi prevažanja humanitarne pomoči civilnemu prebivalstvu v Šri Lanki. Ladja je naletela na morskino. Švedska vlada je tedaj predlagala dogovor s katerim bi se regulirala uporaba morskih min, vendar to ni bilo sprejeto z razumevanjem. Več o tem je opisano na primeru blokade Irana, na strani 20.

Sredi 90-ih let prejšnjega stoletja so nekatere države pripravile svoje pomorske priročnike ali obnovile vojaške priročnike, ki so vsebovali poglavja o pravu pomorskega bojevanja, vendar je bilo nujno sprejeti mednarodni dokument, ki bi jasno določal kaj so zakonite pomorske operacije. ZDA so na primer pripravile *The Commander's handbook on law of Naval Operations*, v SFR Jugoslavija je bila izdana knjiga *Predpisi o uporabi pravil mednarodnega vojnega prava v oboroženih silah SFRJ*.

Priročnik »San Remo« se je pripravljaj šest let in bil sprejet 12. junija 1994. Pri pripravi tega priročnika je sodelovala skupina različnih strokovnjakov in akademikov iz štiriindvajsetih držav. Pri organizaciji serije sestankov so sodelovale tudi mednarodne organizacije Mednarodni inštitut za humanitarno pravo in Mednarodni odbor Rdečega križa.

Po Priročniku »San Remo« za uporabo mednarodnega prava v vojaških konfliktih na morju, je blokada zakonita metoda bojevanja na morju, vendar se mora izvajati po pravilih. Država, ki izvaja blokada, mora objaviti seznam nedovoljenega tovara. Priročnik prav tako vsebuje seznam stvari, ki nikoli ne morejo veljati za nedovoljeni tovor, karkoli izven tega seznama pa lahko država, ki izvaja blokada, določi kot nedovoljeni tovor. Država, ki izvaja blokada, določi območje blokiranih voda, vse ladje znotraj tega območja so podvržene nadzoru, še posebej, če obstaja sum, da so nameravale prebiti blokada. Nevtralne ladje morajo upoštevati zahtevo države, ki izvaja blokada, da jih zaustavi in pregleda tovor. Če situacija zahteva, lahko država, ki izvaja blokada, zahteva vrnitev ladje na določeno mesto oz. пристanišče zaradi pregleda (diverting port). Če se nevtralna ladja na poziv po zaustavitvi ne odzove, lahko postane objekt zavzetja, posadka pa je lahko napadena. Potopitev takšne ladje še vedno ni dovoljeno brez pogoja, da se najprej reši posadko. Rešitev posadke pa ne pomeni zapustitev posadke v rešilnih čolnih. V primeru zajetja nevtralne ladje, se tisti član posadke, ki se upira, zajame kot vojni ujetnik, ostali pa so lahko izpuščeni.

V nasprotju s prakso v 19. stoletju in v drugi svetovni vojni, se v modernem času pomorska blokada s samo ekonomskimi cilji izvaja le kot izjema. Blokada je danes zelo pogost in integralni del vojaških operacij, ki pa ni direktno uperjen na nasprotnikovo gospodarstvo temveč proti njegovim vojaškim silam. Tudi kadar je uvedena ekonomska blokada, ima svoj strateški element in je uvedena zaradi posrednega vpliva na oslabitev nasprotnikove vojaške moči (blokada Iraka, blokada Gaze, več o tem na strani 20 in 25). Blokada vedno vsebuje element uporabe vojaške sile neposredno proti sovražnikovi obali ali pristaniščem. Je torej metoda pomorskega bojevanja, za katero veljajo splošna pravila pomorskega bojevanja.

V 20. stoletju blokada tudi ni več izključno ameriški fenomen, veliko je sodobnih primerov pomorske blokade, ki so jo izvajale tudi druge države. Na primer v letu 1971, v vojni med Indijo in Pakistanom, je Indija vzpostavila blokada ob obalah Pakistana v dolžini 180 milj. Izvedli so tudi dva napada na pristanišče Karači ter potopili več pakistanskih vojaških ladij ter poškodovali tudi več nevtralnih plovil. Med leti 1950 in 1960 je Egipt vzpostavil blokadi podobno metodo na Sueškem kanalu z namenom zaprtja plovne poti izraelskim plovilom. Izrael je nato v letu 1956 ta ukrep označil za nelegalen, saj je povzročil sueško krizo, nakar je Izrael prevzel nadzor nad vstopom v Sueški kanal. Egipt je v letu 1967 blokiral izraelsko pristanišče Eilat, da bi ponovno prevzel nadzor nad vhodom v pristanišče. Blokada je bila uvedena po Šestdnevni vojni v letu 1967. Rezultat tega je bil dogovor o odprtem dostopu preko Sueškega kanala za vse države.

Ker blokada preprečuje vplutje in izplutje iz blokiranega območja vsem plovilom in zrakoplovom, ima to negativen vpliv tudi na oskrbo civilnega prebivalstva s hrano in drugimi nujnimi življenjskimi dobrinami. Iz tega razloga je bila praksa Velike Britanije z blokado na daljavo označena kot »blokada lakote«. Angleži so še v 2. svetovni vojni trdili, da pomorske blokade ne gre razlikovati od obleganja pri kopenskem bojevanju, kjer tudi poveljnik ni imel nobene dolžnosti dovoliti prehod hrane in druge oskrbe v oblegano mesto.

Danes so metode stradanja civilnega prebivalstva nesprejemljive. Blokada je metoda pomorskega bojevanja, ki lahko prizadene civilno prebivalstvo na kopnem. Zato države ne smejo izvajati takšne blokade, ki bi služila predvsem namenu preprečevanja dostopa do osnovnih življenjskih dobrin, ne glede na motiv. Ta zahteva se je uveljavila kot del mednarodnega prava. Ukrepi pomorskega bojevanja so nelegalni, če je škoda za civilno prebivalstvo (ali se pričakuje, da bo) prekomerna v primerjavi s konkretno pričakovano vojaško prednostjo. V tem kontekstu ni nobene razlike, če blokada služi vojaškemu ali

ekonomskemu namenu. Države so se zedinile, da mora imeti nujna zagotovitev prosti prehod, kar se uredi s tehničnim sporazumom, ki bo podlaga za odobritev prehoda. Oskrba z nujnimi življenjskimi dobrinami se lahko omogoči ali organizira tudi preko humanitarne organizacije, ki je zavezana k nevtralnosti (mednarodna organizacija Rdečega križa).

## 4. VRSTE IN OBLIKE POMORSKIH BLOKAD

### 4.1 OBLIKE POMORSKIH BLOKAD

Patruliranje v bližini nasprotnikove obale in pristanišč z namenom preprečitve izplutja mornariških sil prav tako kaže na blokado. Kadar so obalna mesta ali utrdbe oblegane iz kopenske strani, bo oblegovalec verjetno uporabil istočasno tudi pomorsko blokado. V sodobnem času po drugi svetovni vojni blokade zajemajo tudi prekinitve elektronskih komunikacij z motenjem oddajanja signalov in prekinitvijo podmorskih kablov. Na primer Izrael in njegova blokada Gaze (polotoka) je vzbudila največ pozornosti.

Bližinske, daljinske in ohlapne blokade (Close, distant and loose blockades)

O bližinski blokadi lahko govorimo kadar so plovila razporejena na tolikšni oddaljenosti od blokirane obale ali pristanišča, da je le-to še vidljivo s prostim očesom (primer blokada Libije, ladje so bile cca 16 km od obale). Na ta način se lahko zagotovi takojšnja intervencija, če katera od ladij vpluje ali izpluje. To je najtežja pa tudi najbolj učinkovita oblika blokade. Najtežja predvsem zato, ker morajo ladje, ki izvajajo blokado, ostati ves čas na morju, tudi v primeru slabega vremena ali stiske, po možnosti daleč od logistične oskrbe, ter ves čas pripravljene na nenaden napad blokirane sile. Medtem pa so ladje blokirane sile na varnem v pristanišču, dokler se ne odločijo za premik.

Pri blokadi iz daljave so ladje, ki izvajajo blokado, veliko bolj oddaljene od blokirane območja in skušajo na tej daljavi prestreči ladje, ki želijo izpluti oz. vpluti na blokirano območje. To morda zahteva več ladij na poziciji, vendar lahko le-te ponavadi delujejo bližje njihovim bazam, obenem pa so veliko manj izpostavljene tveganju za nenadni napad nasprotnih sil. Zaradi specifičnosti in narave uporabe ladij je bila od 16. stoletja pa vse do 2. svetovne vojne takšna blokada nemogoča.

Primer takšne blokade je iz 2. svetovne vojne, ko so nemška vojna plovila nameravala ustaviti ladje, ki so prevažale hrano in druge osnovne dobrine in material, z namenom, da le-te ne bi dosegle angleške obale.

Ohlapna blokada je bližinska blokada, kjer so ladje, ki izvajajo blokado, locirane izven vidnega dosega obale, takoj za horizontom, vendar ne dlje. Namen takšne blokade je, izvabiti nasprotnikove ladje, da izplujejo v domet njihove oborožitve.

Primer je britanski admiral Horatio Nelson, ki je uvedel ohlapno blokado na Cadiz v letu 1805. Franko-španske ladje so se obotavljale pod poveljstvom admirala Villeneuvea, nato izplule ven, posledica česar pa je bila bitka pri Trafalgaru.

»Pacific« blokada, miroljubna blokada

Vse od 1827 dalje so bile blokade vedno del vojn. To pa se je spremenilo, ko so Francija, Rusija in Velika Britanija podprle grški upor proti Turkom. Blokiral so turško obalo, kar je povzročilo bitko pri Navarinu. Ta spor ni bil nikoli deklariran kot vojna, pomenil je novo obliko blokade – peaceful – pacific - blokado v podporo miru. Prva res mirnodobna blokada, ki ni vključevala nobenega spopada, niti streljanja, je bila britanska blokada republike Nova

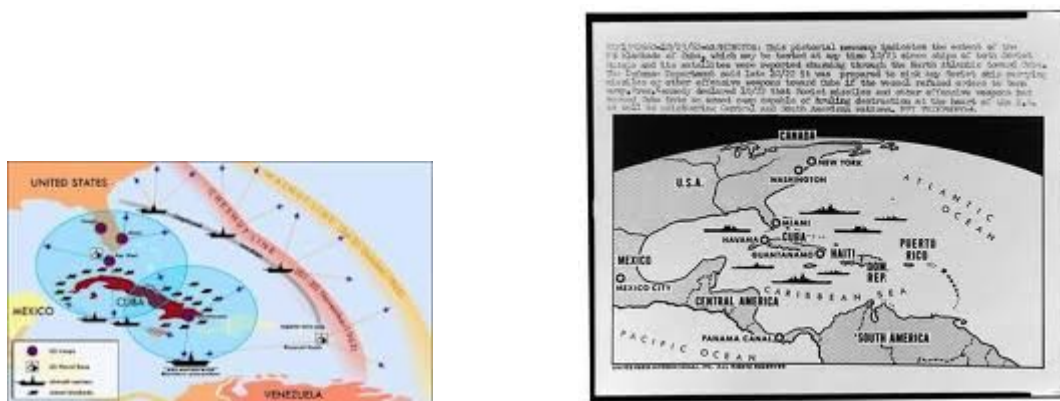
Granada v letu 1837 z namenom prisiliti Novo Granado, da izpusti ujetega britanskega konzula.

## 4. 2 PRIMERI SODOBNIH POMORSKIH BLOKAD

### 4. 2. 1 Blokada Kube, 1962

Že omenjena blokada Kube v letu 1962: šlo je za politični spor med Sovjetsko zvezo in ZDA. Začelo se je, ko je ameriško vodstvo izvedelo, da na Kubi skrivaj nameščajo sovjetske rakete z jedrskimi konicami, ki bi lahko dosegle Združene države Amerike.

Slika 3 in 4: blokada Kube



Vir: en.wikipedia.org/wiki/blocade (slike)

Predsednik Kennedy je poslal okrepitve v ameriško pomorsko oporišče v Guantanamo in 22. oktobra 1962 od sovjetskega partijskega voditelja Nikite Hruščova in kubanskega predsednika Fidela Castra zahteval, da naj prenehajo z nameščanjem raket ter odstranijo raketna oporišča. ZDA so blokirale Kubo, da bi na njenem ozemlju preprečile namestitev sovjetskih raket srednjega dosega. Blokada se je nanašala samo na tiste ladje, ki so prevažale ofenzivno orožje, pri čemer so skušali uporabljati najmanjšo možno mero prisile. Predsednik Kennedy je Sovjetom zagrozil, da bo napadel njihovo ladjevje, ki se je bližalo Kubi s sestavnimi deli za jedrsko oporišče, če se le-to ne bo obrnilo. Na ukaz Hruščova so se sovjetske trgovske ladje obrnile. Sovjetska zveza se privolila v zahteve ZDA in izpraznila raketna oporišča, v zameno pa ZDA naj ne bi napadla Kube. Sovjeti so tudi dosegli, da je ZDA umaknila svoje rakete iz Turčije.

S strani Združenih narodov je bila blokada označena kot oblika samoobrambe. Med Kubansko krizo je bil svet do sedaj najbližje jedrski vojni.

### 4. 2. 2 Vietnamska blokada, 1967 - 1968

Med Vietnamsko vojno so ZDA v letu 1967/1968 izvedle pomorsko blokado z namenom, da bi prekinile možnost oskrbovanja vietnamskih sil po morju. Na ta način so namreč prepeljali vsaj 15% vse oskrbe vietnamskih sil. Blokada se je odvijala v globini 40 Nm od obale Južnega Vietnama in se je imenovala Market Place – Market Time. Vz dolž obale je bila razdeljena na štiri dele, po globini pa na notranjo in zunanjo.

V tem obdobju je bilo odkritih 50 ribiških ladij, ki so prevažale vojni material in so poskušale prebiti blokado ter se infiltrirati na jug. 48 plovil je bilo uničenih, dve pa so prisilili opustiti plovbo proti jugu. Samo v letu 1966 je bilo izvedenih preko dvesto tisoč pregledov plovil in več kot trikrat toliko identificiranih, pri čemer je v 483 primerih prišlo do oboroženih spopadov. V naslednjem letu je bilo identificiranih in pregledanih še večje število plovil, po letu 1968 pa je bilo identificiranih že več kot milijon plovil.

Kasneje je število pregledov upadlo, ker so vietnamske sile opustile oskrbo po morju in so jo izvajale po kopnem po znani Ho Chi Mingovi poti, ki je potekala skozi Laos in Kambodžo.

#### 4. 2. 3 Vojna Iran – Irak, 1980 - 1988

Vojna med Irakom in Iranom je potekala med leti 1980 in 1988 in je bila znana kot Zalivska vojna do Druge zalivske vojne (1990-1991). Šteje se za enega izmed najbolj krvavih konfliktov 20. stoletja. Vojna je zahtevala okrog milijon žrtev, tako vojakov kot tudi civilistov.

Vojna se je začela 22. septembra 1980, ko je Irak po več mejnih spopadih napadel Iran. Irak je bil v začetku vojne uspešnejši, kasneje pa se je okrepil tudi Iran in vojna se je sprevrgla v obojestransko izčrpavanje. Irak je med vojno uporabil kemično orožje proti Iranu, pa tudi proti iraškim Kurdom.

Iransko – iraška vojna je bila predvsem vojna za premoč v Perzijskem zalivu, čeprav korenine spora ležijo nekaj stoletij nazaj v preteklosti in se skrivajo v sporih za Mezopotamijo (današnje območje Iraka) in Perzijo (današnje območje Irana). Sadam Husein je hotel iz svoje države narediti pomembno regionalno silo in uspešna zasedba Irana bi iz Iraka naredila dominantno moč v Perzijskem zalivu.

Slika 5: iransko – iraška vojna



Vir: en.wikipedia.org/wiki/blocade (slike)

Iraško operacijo so podprle tudi ZDA, Irak pa je imel tudi diplomatsko, vojaško in ekonomsko podporo Sovjetske zveze ter večine zahodnih držav. V tej vojni je bila blokada vse splošna in to z obeh strani. Iran kot šibkejša stran v spopadu, se je skozi potek vojne okrepil, zato so zahodne države okrepile pomoč Iraku. Iranskim silam je začelo primanjkovati streliva, zračna podpora je bila oslABLjena zaradi pomanjkanja rezervnih delov za letala in helikopterje, kar je bilo pogubno za veliko število Irancev. Vendar se Iran ni predal, njegova osamitev in majhen uvoz orožja sta pripeljala do tega, da si je Iran sam zgradil močno vojaško industrijo, ki danes proizvaja tudi strateško orožje (balistične izstrelke).

V letu 1984 je prišlo do »mestne vojne«, ko je Irak pričel s sistematičnim bombardiranjem iranskih mest in povzročil številne civilne žrtve, v povračilo je tudi Iran napadal iraška mesta. Vojna je bila znana po veliki brutalnosti Iraka, saj so proti iranskim četam uporabili kemično orožje, uporabili so ga tudi proti Kurdom. Vendar zahodne države pri tem niso izvajale močnejšega pritiska na Irak. V tem letu sta obe strani pričeli tudi z napadi na tankerje in trgovske ladje, pri čemer je bilo preko petsto plovil poškodovanih.

Varnostni svet OZN je leta 1987 z resolucijo zahteval prenehanje spopadov in umik obeh strani na predvojno mejo med državama, Irak je takoj pristal, Iran je še nekaj časa vztrajal, po novih napadih Iraka z bojnimi strupi pa so tudi ti pristali na resolucijo. Aprila 1988 je ameriška fregata USS Samuel B. Roberts naletela na iransko podvodno mino, nato so ZDA začele operacijo Praying Mantis v kateri so uničili dve iranski naftni polji in več ladij.

Vojna se je po osmih letih končala s premirjem, obe državi sta bili izčrpani, žrtev je bilo ogromno, meje pa so ostale nespremenjene.

#### **4. 2. 4. Blokade v Jadranskem morju, 1991 - 1996**

Vojna na Balkanskem polotoku po razpadu SFR Jugoslavije med novo nastajajočimi državami Hrvaško, Bosno in Hercegovino ter Srbijo. V času najtežjih bojev, ki so potekali na kopnem, so se v Jadranskem morju odvijale prve operacije zahodnih mornaric.

Zunanji ministri in ministri za obrambo držav West European Union (WEA) so se novembra 1991 sestali v Bonnu in odločili, da bo v Jadranskem morju delovala pomorska formacija, ki bo locirana v vodah nasproti pristanišča v Baru. Namen je bil vzpostavitev humanitarnega koridorja za dostavo humanitarne pomoči ter omogočiti evakuacijo beguncev (operacija Margherita).

Zavezniško pomorsko formacijo so sestavljale po dve italijanski vojni ladji Euro in Driade, francoski vojni ladju Leygues in L Her ter angleški vojni ladji HMS Fearless in HMS Minarva. Vojne ladje so delovale izven teritorialnih voda, medtem ko so francoska bolnišnična ladja Rance, italijanska logistična ladja San Marco in ladja cisterna Simeto pristale v Zadru. Izkrcale so osebje Rdečega križa, humanitarno pomoč ter pobrale begunce.

Po sprejetju resolucij Varnostnega sveta Združenih narodov (št. 713, 724 in 757) sta NATO in WEU v juliju 1992 pričela z izvedbo dveh različnih vendar koordiniranih operacij nadzora pomorskega prometa v Jadranskem morju, proti državam nekdanje SFRJ. To sta bili operaciji maritime Monitor in Sharp Vigilance. Operaciji sta potekali med 10. julijem in 22. novembrom 1992, njuna naloga pa je bila predvsem nadzor pomorskega trgovskega prometa v vodah nasproti Črne gore in v Otrantskem kanalu.

**Slika 6: NATO-va plovila vzpostavljajo blokado v Jadranskem morju**



Vir: [en.wikipedia.org/wiki/blocade](http://en.wikipedia.org/wiki/blocade) (slike)

Združeni narodi so uvedli embargo na vso dostavo orožja, ki bi bilo namenjeno katerikoli nekdanji državi SFRJ, in še posebej dodatne ekonomske sankcije proti ZRJ.

Z resolucijo Varnostnega sveta ZN št. 787, sprejeto 16.11.1992, sta operaciji prevzeli novi operativni obliki delovanja z operativnimi pravili in veliko bolj rigoroznim nadzorom. Ti dve operaciji sta se imenovali Maritime Guard in Sharp Fence in sta potekali od 22.11.1992 in 15.06.1993. Operaciji sta predvidevali uporabo istih poveljniških struktur, nadzora in komuniciranja z različnimi območji odgovornosti. Junija 1993 sta se sveta NATO in WEU odločila združiti lastne sile v operacijo Sharp Guard z namenom optimizacije sredstev in sil ter povečanja učinkovitosti blokade pristanišč ZRJ. Nato so z resolucijo Varnostnega sveta ZN št. 819 in 820, sprejetima aprila 1993, še postrili sankcije nasproti ZRJ.

Prva pomorska blokada pristanišč ZRJ je bila izvedena s sprejetjem resolucij Varnostnega sveta ZN št. 941, 942 in 943 (september 1994) z namenom prisiliti srbske-bosanske sile k umiku svojih sil z okupiranih ozemelj. Enote, ki so sodelovale v tej operaciji, so bile združene v eno enotno pomorsko formacijo t. i. Task Force 440. Sestavljale so jo naslednje pomorske sile: STANAVFORLAND (Standing Naval Force Atlantic), STANAVFORMED (Standing Naval Force Mediterranean) in WEUCONMARFOR (WEU Contingency Maritime Force). Te sile so se pri opravljanju blokade ciklično izmenjevale. Operativni območji operacije Sharp Guard sta bili OPAREA Črna gora in OPAREA Brindisi. Prva se je nanašala na blokado pristanišč Bar in Kotor, druga pa na območje Otrantskih vrat.

V obdobju štiriletnega patroliranja ni prišlo do nobenega resnega incidenta razen v primeru poskusa kršitve blokade nekega tankerja. Temu so namreč na pomoč priskočila vojna plovila ZRJ, vendar so bila po posredovanju vojnih plovil in letal sil NATA in WEU pregnana in so se morala umakniti v matično pristanišče v Kotor.

Med izvajanjem operacij na Jadranskem morju, še posebej operacij blokade pristanišč ZRJ, so v formacijah pomorskih sil sodelovale vse vrste pomorskih vojnih plovil: letalonosilke, fregate, korvete in druge. Povprečno število plovil se je gibalo med 22 in 25. Plovila so bila iz

ZDA, Francije, Nizozemske, Italije, Španije, Portugalske, Norveške, Grčije, Turčije, Belgije in Kanade.

Operacije so podpirali tudi zrakoplovi, ki so nadzirali izvedbo operacij iz zraka, stacionirani pa so bili na kopnem, združeni pod Combinet Task Force 431. V srednjem in severnem Jadranskem morju so delovale pomorske formacije Francije, Velike Britanije, ZDA in Španije z namenom zaščite velikih nacionalnih konvojev, ki so bili vključeni v operacijo UNPROFOR.

S sprejetjem dodatnih resolucij Varnostnega sveta ZN (št. 1021 in 1022) je bila sprejeta razširitev blokade in tudi embarga proti ZRJ. Zato je operacija Sharp Guard osredotočila svoje delovanje na nadzor morja vzdolž obale Črne gore. Ukrepi na embargo orožja državam nekdanje SFRJ so bili ukinjeni 18.06.1996.

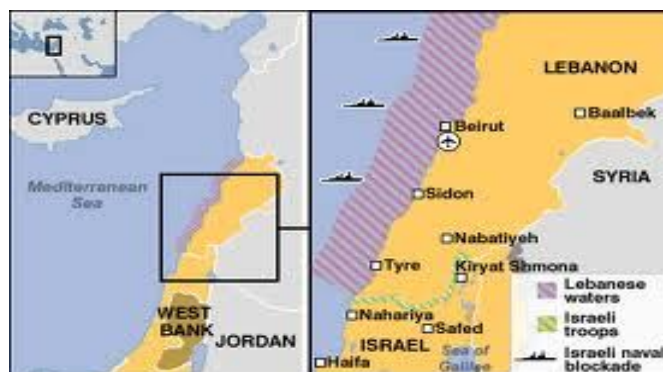
Operacija Sharp Guard se je končala 2. oktobra 1996. Do tedaj so pomorska plovila opravila 74.330 identifikacij trgovskih ladij, od tega je bilo 6882 pregledov izvedenih na morju ali v pristaniščih. Pri tem je bilo 1486 ladij poslanih v italijanska pristanišča, kjer je italijanska carina in obalna straža opravili natančnejše preglede, pri čemer je bilo 18 ladij zaseženih. V operaciji je sodelovalo 240 plovil, letalske sile pa so opravile 8200 poletov.

Operacija Sharp Guard je v obdobju med 04.09.1991 in 03.12.1993 sovpadla z operacijo Albanian Guard, ki je bila izvedena s pomočjo 22. pomorske skupine vojne mornarice Italije. V njej so sodelovale MTC Pantelleria in štiri plovila obalne straže, ki so v albanskih teritorialnih vodah opravljala nadzor morskega območja v skladu s sporazumom med R Italijo in R Albanijo. Operacije pomorskega nadzora so imele logistično podporo v vseh italijanskih pomorskih bazah. Za uporabo in podporo logistike pomorskih sil NATA in WEU je bila ustanovljena posebna logistična baza, ki se je nahajala v bližini letalske baze Grottaglie – Taranto.

#### 4. 2. 5. Blokada Libanona, 2006

Do konflikta med Izraelom in Libanonom je prišlo v juliju 2006, ko se Hesbolaški gverilci prečkali mejo z Izraelom in ugrabili dva izraelska vojaka ter več drugih ubili. Izrael je to sprejel kot povod za vojno in že čez nekaj dni so izvedli bombardiranje elektrarne na Libanonski strani (Jiyeh). Ob elektrarni je bilo več rezervoarjev nafte, ki so bili nameščeni komaj 30 metrov od Sredozemskega morja. Vsaj dva rezervoarja sta bila med bombardiranjem uničena in nafta je pričela iztekati v morje.

Slika 7: blokada Libanona



Vir: en.wikipedia.org/wiki/blocade (slike)



Blokada je bila ena od osnovnih metod bojevanja, ki jo je uporabil Izrael v tem konfliktu. Izrael je blokado upravičil z nujno preprečitve transferja teroristov in orožja za teroristične organizacije, ki delujejo v Libanonu. Blokada je bila večdimenzionalna, saj je zajemala tako morje kakor tudi zračni prostor. Izraelska mornarica je svoja plovila locirala pred libanonsko obalo, njene letalske sile pa so zagotavljale »no fly zone« (območje, ki se ne sme preletavati) nad območjem blokade. V kombinaciji z bombardiranjem cest in mostov ter uničenjem libanonskega mednarodnega letališča, je blokada morja in zraka učinkovito odrezala Libanon od ostalega sveta.

Francija in Rusija sta takoj kritizirali izraelsko odločitev za vzpostavitev blokade, zaradi nesorazmernosti moči. Te kritike so bile še močnejše, ko je prišlo po bombardiranju elektrarne v Jiyyehu do velikega razlitja nafte, območje pa je bilo še vedno blokirano.

Aktivno čiščenje naftnega madeža se ni pričelo vse dokler vojne ni bilo konec. Libanonska vlada je vložila 15 milijonov dolarjev za začetni zagon čiščenja v avgustu 2006, vendar so obstajale mnoge ovire. Predvsem v Libanonu ni bilo zanesljivega ladjarja ali organizacije, ki bi prevzela odgovornost za to nalogo. Libanon kot prizadeta obalna država je imel omejene možnosti za razvoj ekološkega načrta, poleg tega je sama vojna in blokada ovirala učinkovito delo.

Izid osem tedenske vojne je bil grozljiv. Umrlo je več kot tisoč Libanoncev in vsaj sto Izraelcev, devetdeset tisoč ljudi je zapustilo svoje domove v Libanonu. Leto dni po koncu vojne je bilo v Libanonu še milijon izraelskih bomb neeksploziranih, libanonska obala pa je ostala ekološko ogrožena zaradi velike količine ostankov razlite nafte.

**Slika 8: razlitje nafte v Bejrutu**



Vir: [www.google.si/blocada+libanona](http://www.google.si/blocada+libanona) (slike)

Tudi kadar uničevanje okolja neposredno ni sredstvo taktike za doseganje vojaških ciljev, je okolje posledično žrtev vojskovanja. Tako morajo biti sodobne vojaške sile, v luči vse večje skrbi za naravno okolje, pripravljene opustiti nepotrebno delanje škode na naravnem okolju

vsaj v obsegu, ki ne ogroža njihove sposobnosti za bojevanje in za dobivanje vojne. V tem smislu tudi, ko se vzpostavi pomorska blokada, mora imeti mornarica izdelane postopke v območju, ki bo omogočilo vsaj hitro oceno naftnih madežev, ki so stranska posledica vojne škode.

Optimalno bi bilo, da bi mornarica dovolila prehod plovilom, ki so vključena v čiščenje morja, podobno kot je to dovoljeno humanitarnim organizacijam. Mornarice naj bi proučile možnost vzdrževanja svojih lastnih zmogljivosti za čiščenje naftnih madežev, obenem pa bi morale biti mednarodne organizacije pripravljene, da nemudoma organizirajo učinkovito čiščenje.

#### 4. 2. 6 Blokada Gaze, 2007 - 2010

Izrael je uvedel blokado julija 2007, ko je Hamas prevzel nadzor na Gazo. Izrael je želel oslabiti Hamas in preprečiti raketiranje izraelskih mest, obenem pa je šlo tudi za osvoboditev izraelskega vojaka, ki so ga uporniki iz Gaze ugrabili leta 2006.

Z blokado so dopuščali vnos samo nujnih življenjskih potrebščin za poldrugi milijon prebivalcev Gaze. Prepovedan je bil uvoz česar koli drugega, kar bi lahko služilo v vojne namene ali bilo uporabljeno za krepitev Hamasa. Sezname prepovedanih stvari so bili tajnost, v praksi pa se je pokazalo za prepovedan tovor tudi čokolada, marmelada in sveže meso. Nedovoljeni tovor so bili tudi glasbeni instrumenti, pisala, beležke, igrače, avtomobili, hladilniki, računala in gradbeni material.

Takšna blokada je nedvomno dosegla učinek, saj so hamasovi raketni napadi na izraelsko stran do januarja 2009 praktično povsem prenehali. Aktivisti za človekove pravice so blokado označili kot »kolektivno kazen« za prebivalce Gaze. Ti so bili v 80% odvisni od humanitarne pomoči, večina tovarn v Gazi se je zaprlo, med prebivalci je vladala ekstremna revščina in brezposelnost.

**Slika 9: napad izraelskih komandosov na konvoj turških ladij**



Vir: [en.wikipedia.org/wiki/blocade](http://en.wikipedia.org/wiki/blocade) (slike)

V letu 2010 je bila blokada delno odpravljena, vendar je to prineslo le manjše izboljšanje razmer. Odprava blokade se je nanašala na sprostitev uvoza gradbenega materiala, da bi pričeli z obnovo objektov. Gradbeni material pa je bil lahko dostavljen le projektom, ki so jih vodile mednarodne organizacije, ki so imele odobritev Izraela.

31. maja 2010 so izraelski komandosi izvedli napad na konvoj šestih ladij, ki so želele prebiti blokado in so iz Turčije plule proti Gazi in na katerih so bili tudi humanitarni aktivisti. Pri tem je bilo devet turških pripadnikov ubitih, incident pa je močno načel sicer dobre izraelsko – turške odnose. Izrael je namreč trdil, da so njegovi vojaki ravnali v skladu s pravili mednarodnega prava, medtem ko so Turki trdili, da je uporabljena vojaška sila presegla potrebne meje. Po tem dogodku so izraelske oblasti sicer nekoliko omilile blokado območja, a poldrugi milijon prebivalcev Gaze, enega najbolj gosto poseljenih predelov sveta, je bilo še vedno podvrženo blokadi.

Poročila humanitarnih organizacij so obsojala izraelsko neizpolnjevanje obveznosti in pomanjkanje mednarodne akcije za umik blokade. Prebivalstvo je bilo zaradi tega brez dostopa do čiste vode, elektrike, služb in mirne prihodnosti. Velik del dobrin je še vedno prihajal v Gazo skozi podzemne predore na meji z Egiptom. Gradbeni material, ki so ga nujno potrebovali za obnovo domov, je prihajal le po drobtinica.

Blokada pa ni bila le materialna, ampak je vplivala tudi na gibanje prebivalstva, saj je navadnim prebivalcem onemogočala pridobitev potovalnih dovoljenj. Poleg tega je izraelski varnostni obroč okrog Gaze požrl kar 35% obdelovalnih površin in 85% ribiških voda, kar je imelo uničujoč vpliv na gospodarstvo in na kvaliteto življenja ljudi.

Mednarodni odbor Rdečega križa je v izjavi za javnost zapisal, da se razmere v Gazi dolgoročno ne morejo reševati z zagotavljanjem humanitarne pomoči. Gaza je blokirana že štiri leta in tako še naprej zavira kakršnokoli možnost za gospodarski razvoj tega območja. Prebivalstvo trpi zaradi revščine, brezposelnosti in vojne, tudi zdravstveni sistem je na najnižji možni ravni.

#### **4. 2. 7 Blokada Libije, 2011**

Po vzoru uporov v arabskih državah se je vse bolj krepil tudi upor proti vladavini Moamerja Gadafija v Libiji. Upor je prerasel v državljansko vojno, ki je trajala osem mesecev in se končala letos oktobra s smrtjo voditelja Moamerja Gadafija.

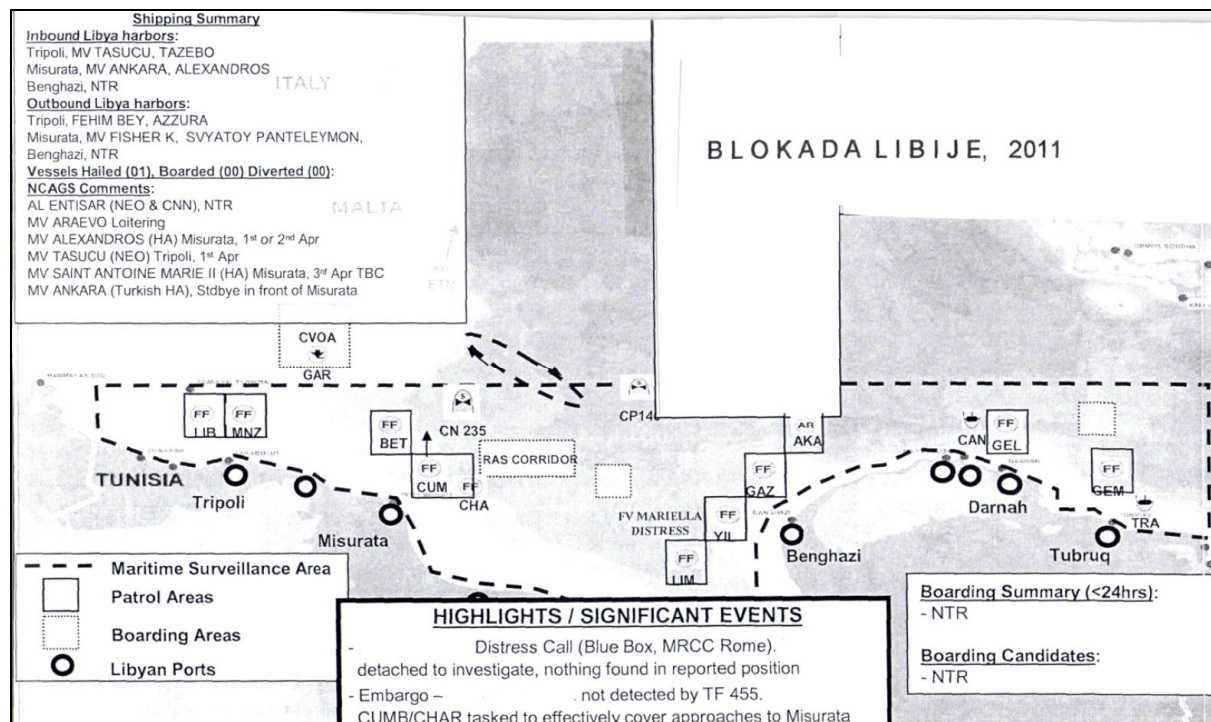
Libijske oblasti so na vse načine skušale povečati uvoz goriva, ki so ga nujno potrebovale tako za vojaško kakor tudi za civilno zagotovitev. Po potopitvi osem libijskih vojnih ladij v pristanišču Tripolija, so koalicijske sile prestregle tanker z nafto in mu preprečile nadaljnjo pot do pristanišča v glavnem mestu. Čeprav mednarodne sankcije ne vključujejo embarga na gorivo, so si v NATO to odredbo resolucije 1973 Varnostnega sveta ZN razlagali zelo »fleksibilno«. Resolucija namreč dovoljuje zvezi NATO le zaščito civilnega prebivalstva Libije in izrecno prepoveduje dobavo orožja na obeh straneh.

V začetku spopadov je NATO še upal, da bo podpora opozicijskih sil omogočila upornikom na terenu zmago. Vendar so se uporniki izkazali za precej neučinkovite v direktnih spopadih z Gadafijevimi silami. Vojaški strokovnjaki NATO so prišli do spoznanja, da je namesto direktne podpore upornikom, daleč najboljša pot za rušenje Gadafijeve oblasti, izvajanje popolne izolacije režima in uvedba blokade. Presekanje poštnih poti, blokiranje vseh pristanišč, zamrznitev sredstev libijskega režima in bombardiranje logističnih centrov širom Libije, je bila nova strategija koalicijskih sil. Članice NATO so se dogovorile, da bodo uporabile zavezniške vojaške sile za uveljavitev embarga na orožje v Libiji. V ta namen je

NATO aktiviral svoje ladje in letala v osrednjem Sredozemlju. V tej operaciji je sodelovalo samo osem od skupno osemindvajsetih držav pripadnic NATA.

Vendar je bilo težko izvajati blokado libijske obale oz. patrolirati vzdolž celotne obale, zato so koalicijske sile morale ojačati udeležbo vojaške mornarice. V operacijo so bile vključene vojaške ladje Italije, Grčije, Velike Britanije, ZDA, Kanade, Španije in Turčije.

**Slika 10: blokada Libije**



Vir: en.wikipedia.org/wiki/blocade (slike)

Koalicijske sile so okrepile blokado libijskih pristanišč, da bi še dodatno izolirale režim Moamera Gadafija in otežile oskrbovanje oboroženih sil. NATO je podal v javnosti razlago, da bo mornarica koalicijskih sil preprečila vplutje ali izplutje iz libijskih pristanišč vsaki ladji, za katero bo dobila informacijo, da bo njen tovor posredno ali neposredno uporabljen proti civilnemu prebivalstvu.

Problem pri blokadi Libije je bil zaščita civilnega prebivalstva. Vojaški strokovnjaki NATA so sicer trdili, da so se cilji bombardiranja izredno skrbno izbirali, da bi kolateralno škodo zmanjšali na minimum ter, da je bila zaščita civilnega prebivalstva najpomembnejši aspekt operacije. To naj bi dosegli poleg pazljivega izbiranja ciljev tudi z uporabo najbolj precizne oborožitvene tehnike, kar je je doslej človeštvo proizvedlo. Poleg tega so se skušali izogibati uničevanju infrastrukture, čeprav je bilo kar nekaj tega uničenega ob napadih na Gadafijeve centre protizračne obrambe, telekomunikacije, komandna mesta ali logistične centre. Kljub temu je naftna industrija v glavnem ostala ohranjena.

## 5 ZAKLJUČEK

Tudi če se mi je posrečilo pridobiti pravni okvir, znotraj katerega lahko najdemo pravila za izvajanje bojevanja na morju, vključno z izvajanjem pomorske blokade, je le-ta precej ohlapen. Namreč še zdaleč nisem uspela poiskati vseh obstoječih in pomembnih virov, predvsem seveda mednarodnih in virov naših južnih in zahodnih sosedov.

Pri pripravi te naloge sem bila časovno omejena, omejena pa tudi z dejstvom, da nisem strokovnjak za navedeno področje. S tega stališča se tudi ne čutim pristojno za podajanje ocene katere pravne akte Republika Slovenija na področju pomorskega vojnega prava najbolj nujno potrebuje in ali jih v resnici sploh potrebuje.

Danes je praktično celotno področje pomorskega prava urejeno z mednarodnimi, bodisi meddržavnimi ali pa avtonomnimi, pravili. Slovenija je postala polnopravna članica mednarodne pomorske organizacije 10.02.1993. Republika Slovenija lahko zakonske podlage za izvajanje pomorske blokade in drugih vojaških aktivnosti na morju črpa izključno iz mednarodnih konvencij. V primeru, da bo poveljnik naše vojaške ladje poslan na nalogo sodelovanja pri izvajanju neke blokade, se bo lahko naslanjal samo na mednarodno pravno zakonodajo, saj Slovenija nima osnovnih vojaških predpisov glede postopkov in ravnanja v posameznih primerih.

In četudi je bil namen te naloge predvsem opozoriti na pravno praznino na navedenem področju, me je tematika skozi opisovanje poteka sodobnih blokad in njihovih posledic, ter nedavnih dogodkov v zvezi s tem, potegnila vase in zanesla na druga področja. Predvsem na področje posledic izvajanja blokade na civilno prebivalstvo in na okolje. Na dejstvo, da moramo pripadniki vojske še kako paziti in pri izvajanju aktivnosti predvideti tudi te posledice, ne glede na pomembnost cilja. Ampak to je že tema katere druge naloge.

## Literatura:

- Pomorsko pravo, 2. knjiga, Ljubljana 2008, skupina avtorjev (Patrik Vlačič)
- Predpisi o uporabi pravil mednarodnega vojenga prava v oboroženih silah SFRJ, 1989, str. 13 – Navodilo o uporabi pravil mednarodnega vojnega prava v oboroženih silah SFRJ, objavljeno v Vojaškem uradnem listu št. 10 z dne 10. 6. 1988.

## Viri:

- Mednarodno pomorsko vojno pravo, diplomatska naloga Primož Protner, 1999
- Revija Naval Force (2008, ISSN 0722-8880)
- The Commander's handbook on law of Naval Operations, U.S.Navy, U.S.Marine Corps, U.S. Coast Guard, edition july 2007
- U.S. Naval War College International Law Studies, Newport, Rhode Island, 2000 (Michael N. Schmitt, International law across the spectrum of conflict)
- U.S. Naval War College, International Law Studies, Protection of the environment during armed conflict, XV/1996
- Naval Law Review, Matthew L. Tucker, Mitigating Collateral Damage to the Natural Environment in Naval Warfare: An Examination of the Israeli Naval Blocade of 2006
- Novo slovensko pomorsko pravo, diplomatska naloga Lucijan Juričev, 2003
- [www.delo.si/novice/svet/izraelski-napad-unicil-moznosti-za-mir-v-regiji.html](http://www.delo.si/novice/svet/izraelski-napad-unicil-moznosti-za-mir-v-regiji.html)
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Blockade>[www.reuters.com/article/2010/06/02/US-israel-flotilla-gaza-id](http://www.reuters.com/article/2010/06/02/US-israel-flotilla-gaza-id)
- [www.rts.rs/page/stories/sr/story/10/svet/totalna+blokada+libije.html](http://www.rts.rs/page/stories/sr/story/10/svet/totalna+blokada+libije.html)

## Slovar tujih in posebnih pomorskih izrazov:

- havarija – poškodba prevoznega sredstva, zlasti ladje ali letala, ali tovora med vožnjo.
- kolateralna škoda – kolateralno pomeni obrobno, stransko, manj bistveno. Kolateralna škoda je škoda, ki nastane ob tem, ko se izvede akcija za dosego cilja, ob tem pa so tudi negativne posledice, ki niso bile načrtovane, se jim pa ni bilo mogoče izogniti. V našem primeru so to žrtve med civilnim prebivalstvom in uničenje infrastrukture, ki ni bila cilj vojaškega napada.
- diverting port – pristanišče, kamor se preusmerijo ladje na opravljanje pregleda tovora.
- close, distant and loose blockades – bližnje, daljne in ohlapne blokade.

## **IZJAVA O AVTORSTVU**

Slušateljica stotnica Simona Plemenitaš Grizila izjavljam, da sem avtor zaključne naloge z naslovom Pravni vidiki sodobne pomorske blokade, ki sem jo napisal pod mentorstvom kapitana korvete Primoža Protnerja.

S podpisom se odrekam vsem materialnim pravicam v zvezi z zaključno nalogo in dovoljujem uporabo zaključne naloge v študijske namene

Simona Plemenitaš Grizila