

УПРАВЉАЊЕ РИЗИЦИМА У МОРЕУЗУ МАЛАКА

Зоран Килибарда¹ и Ади Брамасто
Универзитет у Београду, Факултет безбедности

У раду се разматра проблем безбедности пловидбе мореузом Малака у контексту значаја који она има за приобалне земље и земље које мореуз повезује и чија привреда у великој мери зависи од редовности испоруке роба које су транспортују овим поморским путем. Анализиране су претње које угрожавају саобраћај у мореузу, пре свега опасност од пиратских напада и еколошких акцидента, као последица хаварија бродова са опасним теретом, затим мере које приобалне земље предузимају, унилатерално и међусобно координираним акцијама уз подршку корисничких земаља ради превенције ризика и ублажавања последица ванредних догађаја, као и облици ангажовања међународних организација у процесу управљања ризицима, са тежиштем на ограничавајућим факторима постојећих механизма сарадње између приобалних земаља и других заинтересованих субјеката.

Кључне речи: *мореуз Малака, безбедност, ризици, сарадња*

Увод

Мореузом Малака који се налази између Малајског полуострва и острва Суматра пролази главни поморски пут који повезује Индијски океан са Јужним кинеским морем и Пацификом. С обзиром на интензитет саобраћаја и вредност терета који се превози овим путем, овај мореуз има стратешки значај не само за приобалне земље, већ и за све остале (тзв. корисничке земље) које повезује, а поготову за оне чија привреда у великој мери зависи од редовности испоруке, односно дотура робе која си њиме обавља. Због тога, управљање ризицима у мореузу Малака представља за све њих један од озбиљних безбедносних изазова, посебно за Индонезију, Малезију и Сингапур поред чијих обала се протеже. При томе се првенствено има у виду угроженост пловидбе пиратским нападима која је у недавној прошлости достигла толике размере да је мореуз једно време био категорисан као ратна зона, односно подручје у којем је ризик раван ризику у ратом захваћеном подручју. Такође, због велике фреквенције саобраћаја у којем у великом броју учествују прекоокеански бродови великих габарита и велике носивости који превозе опасне материје (танкери са нафтом, бродови – цистерне са течним гасом и сл.), присутан је ризик од еколошких катастрофа великих размера као последица случај-

¹ Проф. др Зоран Килибарда, kilibarda@fb.bg.ac.rs

них или намерно изазваних хаварија на пловилима или лучким постројењима. Мала ширина пловног пута у појединим деловима мореуза и пиратска активност чине ту врсту претње стално присутном.

Као одговор на наведене изазове, приобалне земље, у складу са својим овлашћењима, могућностима и опредељењима (националним стратегијама), предузимају различите мере, унилатерално или у оквиру билатералних и мултилатералних аранжмана. Оне су већ дале видљиве резултате. Међутим, за одржавање достигнутог нивоа и за унапређење управљања ризицима у мореузу, неопходно је пронаћи решење за неколико озбиљних ограничења. Прво, то је ограниченост капацитета приобалних земаља за аутономно управљање ризицима; друго, приоритет неповредивости територијалних вода у односу интересе координираног надгледања пловидбе и заједничких интервенција у акцидентним ситуацијама и, треће, одсуство сагласности приобалних земаља за директно ангажовање снага других земаља за извршавање тих задатака. Оно о чему постоји висока сагласност, тачније оно што нико не оспорава, јесте значај мореуза, што, само по себи, мотивише заинтересоване стране да трагају за свеобухватним одрживим решењем проблема управљања безбедносним ризицима у том подручју. Међутим, будући да до таквог решења није једноставно доћи, било због сложености самог проблема, било због недовољне кооперативности неких актера, разумљиво је да се разматрају и неке алтернативе поморском саобраћају кроз мореуз Малака. Реч је, пре свега, о идејама за измештање, односно преусмеравање транспорта појединих врста терета с циљем да се смањи вероватноћа настајања акцидентних ситуација са тешким примарним и секундарним последицама. Неке од њих (идеја) релативно су нове, неке су одавно у оптицају. Уколико би се реализовале, обим и структура терета који пролази мореузом Малака били би знатно измењени. Ипак, то, с обзиром на тенденције раста робне размене између земаља пацифичког региона, с једне стране, и земаља јужне Азије, Блиског истока и афричког континента, с друге, не би битно умањило његов значај. С тог становишта, може се рећи да управљање безбедносним ризицима у малучком теснацу остаје трајно актуелан проблем.

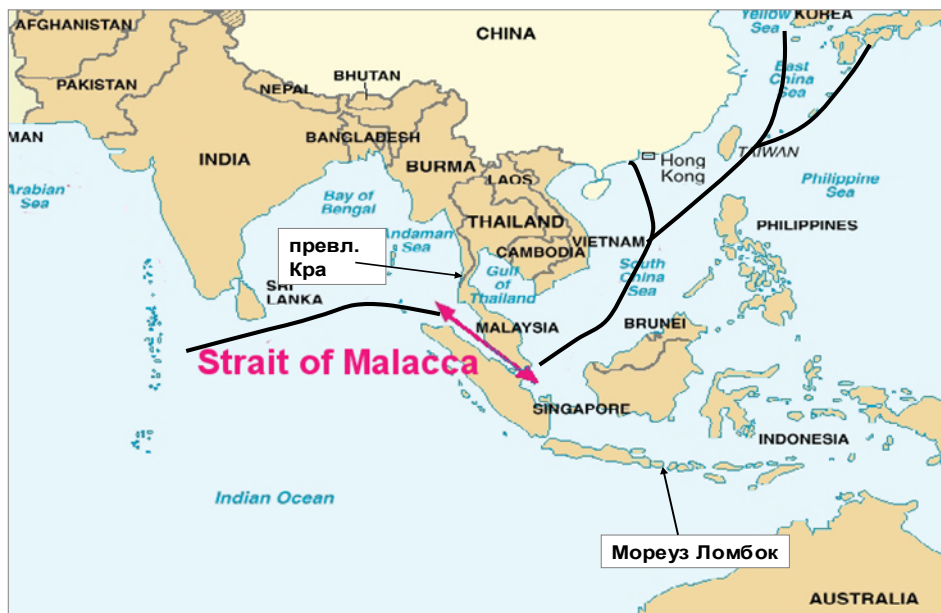
Значај мореуза Малака

Мореуз Малака протеже се између индонезанског острва Суматре и Малајског полуострва које је део територије Малезије и Сингапура (карта 1). Са дужином од око 800 км то је најдужи мореуз на свету који се користи за међународни саобраћај. Ширина мореуза у његовом најужем делу, између обала Малезије и Индонезије, износи свега 11 миља, што значи да се пловидба њиме неминовно одвија преко територијалних вода ових земаља.² Овим путем, од Индијског океана ка Јужном кинеском мору и у обратном смеру годишње прође око 70.000 бродова,³ што је око три

² Мореуз Малака се граничи са Мореузом Сингапура. С обзиром на то да су близу један другог, они се некад помињу под једним именом: Мореузи Малаке и Сингапура или једноставно као Мореузи Малака (Hasjim Djalal, M.A., "Persoalan Selat Malaka-Singapura", http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33)

³ "Media Monitors: Kemalangan di Selat Melaka Turun Separuh" Marine Department Malaysia <http://www.marine.gov.my/galeri/kenyataanakhbar/2012/Berita%20Harian%2002112012.pdf>

пута више од броја бродова који пролазе кроз Суецки или Панамски канал.⁴ Главни део тог терета (око две трећине) који они превезу чини сирова нафта. Укупна количина нафте која се превози кроз мореуз Малака три пута је већа од оне која пролази кроз Суецки канал и чак 15 пута већа од количине која прође кроз Панамски канал. Већина нафте која пролази кроз мореуз Малака потиче из земаља Персијског залива, а главна одредишта су Јапан, Јужна Кореја и Кина.⁵



Карта 1 – Положаја мореуза Малака

Према неким проценама, овим путем пролази 40 одсто течног природног гаса и чак 90 одсто увозне нафте за Јапан.⁶ Ако се има у виду податак да та нафта чини више од 80 одсто укупне потрошње нафте у Јапану,⁷ евидентно је да енергетска безбедност Јапана, а тиме и његова привреда у целини, у великој мери зависе од безбедности пловидбе мореузом Малака. У сличној ситуацији је и Кина. Истина, она, захваљујући великој сопственој производњи (пета на листи највећих произвођача у свету),⁸ знатно мање

⁴ "Suez Canal earnings top \$5bn for 2011", *Egypt Independent*, 15. januar 2012, <http://www.egyptindependent.com/news/suez-canal-earnings-top-5bn-2011>; Inchscape Shipping Services Panama City, "Home", <http://iss-shipping.com/Microsites/Home.aspx?msid=18&menu=Home>

⁵ Desker, B., "Capt.Hook Joins Al-Qaeda in the Malacca Straits", *Hartland*, 2005, No 3, p.16-17.

⁶ Herberg, E Mikkal, *The Geopolitics of Energy and the Malacca Straits*, The National Bureau of Asia Research, The Woodrow Wilson Center for International Scholars, Washington, 2006.

⁷ Storey, Ian, "The United States and ASEAN-China Relations", StrategicStudies Institute, October 2007. <http://www.army.mil>

⁸ PB Statistical Review of World Energy, June 2012.

зависи од увозне нафте, али од свих количина овог енергента које подмирује увозом, око 80 одсто пристиже истим путем.⁹ Све у свему, рачунајући и увоз течног гаса, око 65 одсто свих енергената из увоза до Кине путује преко мореуза Малака.¹⁰ За Кину је мореуз изузетно значајан и као пут којим се, у супротном смеру, транспортују њени производи до европског тржишта. Осим тога, он је њена најкраћа поморска веза са Мјанмаром, земљом са којом је успоставила веома блиску сарадњу на билатералној основи и остварује висок ниво робне размене. Мада имају заједнички границу на копну, Кина и Мјанмар су, с обзиром на то да великим делом своје територије излазе на море, обострано заинтересоване за повећање обима испоруке робе морем као најрентабилнијим видом транспорта.¹¹ Када се ради о међусобној робној размени која, иначе, бележи константан раст и предуслов те рентабилности јесте неометан и безбедан саобраћај мореузом Малака.

За приобалне земље – Индонезију, Малезију и Сингапур, безбедност у Мореузу је ствар националне безбедности у правом смислу те речи. С обзиром на то да се он скоро у потпуности налази у њиховим територијалним водама, односно у простору њихових ексклузивних економских зона, свако значајније угрожавање безбедности пловидбе на том делу међународног пута или, пак, немогућност превенције еколошких катастрофа као последица акцидентата у поморском саобраћају на том простору, значи истовремено и угрожавање њиховог државног суверенитета, оспоравање њихове компетентности за „владање ситуацијом на терену“. Осим директне и индиректне материјалне штета, то неминовно има за последицу и деградирање њиховог угледа у међународној заједници. С друге стране, одржавање високог нивоа безбедности пловидбе промовише приобалне земље у фактор стабилности међународне трговинске размене; препоручује их као погодан транзитни простор и, коначно, доприноси изграђивању репутације поузданог привредног и политичког партнера. У сваком случају, позиција приобалне земље на тако важном међународном путу представља, несумњиво, значајну развојну шансу, али, истовремено, подразумева и велики степен одговорности за управљање безбедносним ризицима у рејону мореуза, у сопственом (националном) интересу и у складу са очекивањима за то непосредно заинтересованих субјеката, међу којима су и неки од главних актера глобалне економске и политичке сцене. Изазови с којима се при томе оне (приобалне земље) суочавају довољно убедљиво говоре о деликатности њихове улоге „стражара“ на главној „капији“ између јужне и југоисточне Азије.

Безбедносни ризици у мореузу Малака

Актуелни безбедносни ризици у мореузу Малака могу се сврстати у три основне групе. *Прво*, то су „уобичајени“ саобраћајни удеси (они на које се рачуна у редовним условима саобраћаја) који су, као и на свим другим пловним путевима, узроковани првенствено: интензитетом саобраћаја, физичко-географским карактеристикама аквато-

⁹ “Ships collide off Malaysian coast”, *Al Jazeera*, 19. avgust 2009, <http://www.aljazeera.com/news/asia-pacific/2009/08/200981993714453320.html>

¹⁰ Storey, Ian, наведени извор.

¹¹ “China builds up strategic sea lanes”, *The Washington Times*, 17. januar 2005, <http://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/#ixzz2F153Hzv3>

рија кроз који пловни пут пролази, лучком инфраструктуром и навигацијском културом учесника саобраћаја (стручна компетентност и однос према прописаним саобраћајним правилима и процедурама); друго, еколошке катастрофе као последице случајних или намерно изазваних хаварија на бродовима са „проблематичним“ теретом и, *треће*, пиратска активност на мору и могући терористички напади у приобаљу мореуза.

Опасност од саобраћајних удеса, као што су судари бродова при мимоилажењу или током упловљавања и испловљавања, посебно је изражена на деоницама пута са великом концентрацијом пловила. У том погледу карактеристичан је део мореуза поред Сингапура где свака три минута пролази неки брод, као и сама лука Сингапур у коју дневно пристаје више од 400 бродова и у којој се сваком тренутку налази око 1000 различитих бродова.¹² Истина, савремена навигацијска опрема и компјутеризовани уређаји за управљање бродовима знатно доприносе смањењу ризика од саобраћајних удеса узрокованих грешком људског фактора. Међутим, у условима константног повећања фреквенције саобраћаја¹³ и габарита пловила, опасност од њиховог судара и „налетања“ (наслањања) на елементе лучке инфраструктуре није могуће елиминисати, односно свести на занемарљив ниво.

Постоји, такође, значајан ризик од насукавања бродова у случају њиховог скретања са зацртане трасе у водама где је, због мале дубине мора, ширина пловног пута веома мала. Тако је, на пример, на крајњем југоисточном делу мореуза, у каналу Филипс (код Сингапура), пловидба ограничена на пролаз ширине свега 1,7 миља.¹⁴ Изван те траке дубина мора је недовољна за бродове са великим газом, чиме им је крајње ограничен простор за маневрисање приликом мимоилажења и претицања. Додатну опасност од насукавања, у случају одступања од „пловне траке“, представљају бројне олупине бродова на дну мора и разне неравнине (избочине) променљиве конфигурације (са недовољно прецизно утврђеним позицијама) које се формирају од материјала који у море доносе реке са Суматре.¹⁵ Безбедно вођење бродова задатом трасом отежавају и јаке морске струје у мореузу и таласи чија висина варира од 1,6 до 3,7 метара.¹⁶

Осим што узрокују вишеструку материјалну штету (директну и индиректну), саобраћајни удеси на мору могу имати за последицу знатно угрожавање животне средине. Оно, у случају тежих хаварија на бродовима са опасним теретом (експлозивне, лако запаљиве и високо токсичне материје) може да поприми размере праве еколошке катастрофе, са дугорочним штетним ефектима по здравље људи и привредне активности ослоњене на ресурсе мора (рибарство, рекреативни и здрав-

¹² Desker, B., "Capt. Hook Joins Al-Qaeda in the Malacca Straits", Hartlend, 2005, No 3, p. 19.

¹³ Према подацима из 2009. године, мореузом Малака пролазило је годишње око 50 000 бродова (Michael Schuman, "How to Defeat Pirates: Success in the Strait", *Times*, 22. април 2009, <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html>; приступљено 14. децембра 2012). Данас се оперише са бројком од преко 70 000 бродова што значи да се у међувремену фреквенција саобраћаја повећала за читавих 40%.

¹⁴ "World Oil Transit Chokepoints". U.S. Energy Information Administration <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC> (приступљено 17. децембра 2012).

¹⁵ У периоду 1977-1994 Управа луке Сингапур регистровала је 71 саобраћајни удес. О тога су 25 били судари и 13 случајева насукавања бродова и 25 судара (Captain Raja Malik Kamaruzaman, "Navigational Safety in the Straits of Malacca", *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Volume 2 Issue 2, (1998): 469.

¹⁶ Captain Raja Malik Kamaruzaman, "Navigational Safety in the Straits of Malacca", *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Volume 2 Issue 2 (1998): 469.

ствени туризам).¹⁷ С обзиром на количину сирове нафте, нафтних деривата и теч-ног гаса који се непрекидно превозе мореузом, реално је очекивати да и пловила са таквим теретом буду учесници саобраћајних удеса. У прилог томе говори пода-так да су од 100 пловила која су, према евиденцији Управе луке Сингапур, учество-вала у удесима у периоду 1994–1997, њих 17 били нафтни танкери.¹⁸

Вероватноћа саобраћајних удеса, укључујући и оне са катастрофалним после-дицама по природну средину због истицања у море опасних материја са оштећених бродова, знатно је повећана пиратском активношћу. Упадом на брод, било ради пљачке путника и бродске касе, било ради одношења транспортоване робе или, пак, узимања талаца ради изнуђивања откупа, пирати ометају посаду у обављању послова управљања бродом, због чега долази до непредвидљивих одступања од устаљене маршруте, што, у условима хроничне оптерећености пловног пута кроз мореуз, повећава ризик од судара и насукавања бродова. Таквих акцидентата је већ било, а неки су избегнути само пуком случајношћу. Септембра 1992. године пирати су у Малајском теснацу напали танкер „Дух Нагасакија“ (Nagasaki Spirit). Удаљили су капетана брода са командног моста, препустили команду аутопилоту и напусти-ли брод са заповедником ради уговарања откупа. Брод је остављен у пуној брзини без икога на кормилу и сударио се са контејнерским бродом „Благослов океана“ (Ocean Blessing). Пожар који је након тога уследио захватио је оба брода – на „Духу Нагасакија“ трајао је 6 дана, а на „Благослову океана“ чак 6 недеља. Сем двојице морнара са „Духа Нагасакија“, сви остали морнари су страдали.¹⁹ Том приликом у море је, надомак обала Суматре, истекло око 13 000 тона сирове нафте.²⁰ У нај-жем делу теснаца, 16. јануара 1999. године, нападнут је танкер „М/Т Chaumont“. Брод је са милионима галона нафте више од 70 минута пловио пуном снагом, а да при томе никога није било на командном мосту ко би њиме управљао.²¹ Просто је необјашњиво како на тако узаном простору са изузетно великом фреквенцијом са-обраћаја није дошло до судара са неким од пловила.

До експанзије пиратства у мореузу Малака и околним морима дошло је на кра-ју 20. и почетком 21. века. Према подацима Међународног бироа за поморство (МБП), чак три четвртине свих регистрованих пиратских напада и покушаја напа-да у 2000. години (361 од укупно 471) догодило се на том простору.²² Те године, у самом мореузу забележено је три пута више напада и покушаја напада него у претходној години (табела 1). То је био разлог да се овај теснац по степену ризи-ка квалификује као ратна зона. Наравно, када се говори о угрожености пловидбе пиратством треба имати у виду разлику између стварног броја напада и броја

¹⁷ “Centers for the Strait of Malacca”, Institut Maritim Malaysia <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>

¹⁸ Mark Cleary and Kim Chuan Goh, “*Environment and Development in the Straits of Malacca*”, Routledge, London, 2000, стр. 133.

¹⁹ Pirate Attacks Up Worldwide, *Associated Press*, October 16, 2007.

²⁰ Rosanani, Ibarahim, “International / Regional Cooperation to Oil Spill Response in the Straits of Malacca” (paper presented in Petroleum Association of Japan Symposium 1998), www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/12169/95_rosnani_ibarahim_e.pdf (pristupljeno 16. decembra 2012).

²¹ Mc Daniel, Michael, *Modern high seas piracy*, http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html

²² Chambers, M., *International Piracy and Armed Robbery at Sea*, <http://www.humansecuritygateway.com/documents/USGOVIntlPiracyArmedRobberySea.pdf>

пријављених напада. Наиме, процене говоре да се пријављује тек око 50 одсто напада (по неким изворима, тек 10 одсто).²³ Напади се не пријављују, пре свега, због тога да би се прикрио стварни ниво ризика и на тај начин избегло енормно повећање премија за осигурање бродова. Да то образложење није без основа потврђује податак да је, на пример, само у јануару 2008. године, након наглог повећања броја отмица у Аденском заливу, забележено драматично (чак десетоструко) повећање цене осигурања.²⁴

Табела 1 – *Пиратска активност крајем 20. и почетком 21. века (број извршених напада и покушаја напада)*²⁵

	Источна Африка	Индијски океан	Мореуз Малака	Медитеран	Јужна Америка*	Јужна Кина	Западна Африка	Укупно
1998	19	25	6	2	38	94	22	210
1999	16	51	37	4	29	136	36	309
2000	29	109	112	2	41	140	33	471
2001	22	86	58	2	23	120	58	370
2002	23	66	34	3	67	140	47	383
2003	22	96	36	1	72	154	67	452
2004	13	41	60	0	46	113	57	330

* У наведене бројке укључени су и подаци о пиратској активности у Карипском мору

Истина, пловидба мореузом Малака није данас угрожена пиратством у мери у којој је била почетком века. Репутацију најугроженијег подручја у поморском саобраћају сада имају воде око рога Африке. Томе је допринело вишегодишње хаотично стање у Сомалији које погодује процвату пиратства (по Каплановој формули, „анархија на копну, пиратство на мору“),²⁶ али и мере које су у међувремену предузеле приобалне земље (Индонезија, Малезија и Сингапур) ради унапређивања безбедносног стања у својим територијалним водама и ексклузивним економским зонама. Ипак, пиратски напади и даље представљају реалну претњу за бродове који

²³ Mc Daniel, Michael, наведено дело.

²⁴ Jerry Seper, Blackwater joins against piracy, <http://www.washingtontimes.com/news/2008/dec/04/blackwater-joins-fight-against-sea-piracy/>

²⁵ Chambers, M., наведено дело

²⁶ Robert D. Kaplan, Anarchy on Land Means Piracy at Sea, <http://www.nytimes.com/2009/04/12/opinion/12kaplan.html>

пролазе мореузом што се, преко повећавања трошкова непосредног (унутрашњег) и посредног (спољашњег) обезбеђења и поскупљања осигурања бродова одражава на пораст цене транспорта робе и изнуђује додатне трошкове за предузимање мера којима треба да се предупреду, односно ублаже последице њима изазваних акцидента.

Због наведених ризика одавно су у оптицају идеје о алтернативама поморском саобраћају кроз Малајски теснац. Оне су нарочито постале актуелне са значајним повећањем количина нафте и течног гаса који се из земаља Персијског залива и Африке испоручују великим потрошачима енергената на Далеком истоку (Кина, Јапан, Јужна Кореја),²⁷ уз истовремено повећавање ризика од саобраћаних удеса (због оптерећености пловног пута) и пиратских напада, односно последица које могу да узрокују. Разумљиво је да постоје алтернативе сваком поморском путу, па тако и овом кроз мореуз Малака. Питање је само колико су, тј. под којим условима оне прихватљиве. Једна од њих је пловидба мореузом Ломбок, који се налази између индонезанских острва Бали и Ломбок и повезује Индијски океан и Јаванско море (карта 1). Овом врстом бајпаса избегли би се ризици пловидбе дугачким и релативно уским пловним путем са ограниченим могућностима ескортног обезбеђења бродова на критичним деоницама пута. Међутим, његова лоша стана јесте што се због веће дужине пута (за око 1000 миља) пловидба танкера од Индијског океана до Јужног кинеског мора продужава за три дана,²⁸ чиме се повећавају трошкови транспорта, а самим тим и цена испоручене робе. Примера ради, преумеравање танкера на мореуз Ломбок коштао би нафтну индустрију Јапана 340 милиона долара годишње.²⁹ Осим тога, предност пловидбе мореузом Малака јесте и то што је тај пут боље испитан и што дуж њега постоји комплетнија лучка инфраструктура, са dobrим условима за усидрење, одржавање и поправку бродова, као и поузданији систем обавештавања и раног упозоравања.³⁰

Као начин да се у поморском саобраћају између Индијског океана и Јужног кинеског мора заобиђе мореуз Малака помиње се и изградња канала преко превлаке Кра на Малајском полуострву (карта 1). Главна предност тог пута јесте што би он био не само мање ризичан него и знатно краћи од постојећег, а поготово од оног који води кроз мореуз Ломбок. Ова идеја је одавно у оптицају, али још увек далеко од реализације, упркос чињеници да је интересантна за већину корисничких земаља са обе стране мореуза Малака и да неке од њих показују спремност да је финансијски подрже. Међу разлогима евидентног двоумљења око исплативости тог подухвата помиње се, поред осталог, лоша безбедносна ситуација на терену преко којег би се канал протезао. Реч је о стању хроничне нестабилности узроковане деловањем сепаратистичког покрета у тајландској покрајини Патанији.

²⁷ Кина је, на пример, за релативно кратко време, од извозника нафте постала други највећи увозник тог енергента (US Energy Information Administration, <http://www.eia.gov/countries/index.cfm?topL=exp>).

²⁸ Kamaruzaman, Raja Malik, "Navigational Safety in the Straits of Malacca", *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Volume 2 Issue 2 (1998): 470.

²⁹ Mokhzani Zubir, "The Strategic Value of the Strait of Malacca", *Center for Maritime Security & Environment, Maritime Institute of Malaysia*, (2005): 3, <http://www.mima.gov.my/images/stories/PrevContent/pdf/mokhzani/strategic-value.pdf>

³⁰ Kamaruzaman, наведено дело, стр. 470.

Алтернатива недовољно безбедном транспорту енергената морем кроз мореуз јесте изградња нафтовода и гасовода којим се практично премошћава критична деоница пута. Један такав пројект налази се у завршној фази реализације. То је нафтовод који води од Бенгалског залива, преко територије Мјанмара до кинеске провинције Јунан. Планирано је да буде завршен 2013. године и пројектован за капацитет од 440.000 барела дневно.³¹ Њиме ће се до кинеских рафинерија допремати део нафте коју Кина увози из земаља Блиског истока, а која се сада транспортује морем преко мореуза Малака. На тај начин смањиће се недопустиво висок степен зависности њене енергетске безбедности од безбедности тог пловног пута.

Наравно, тиме се решава само један део проблема. Наиме, с обзиром на релативно високу стопу привредног раста у земљама Далеког истока и југоисточне Азије, као и висок степен зависности њихових економија од сировина и енергената са афричког континента и Средњег истока, реална су очекивања да ће обим транспорта у поморском саобраћају на релацији исток – запад и даље да се повећава и да ће највећи део тог терета пролазити уобичајеном трасом – кроз мореуз Малака. У интересу је и наручиоца и испоручиоца и достављача робе да она редовно пристиже на одредиште и да њена цена не буде оптерећена ванредним издацима због поремећаја у режиму саобраћаја и оне су, свакако, спремне да подрже мере којима се смањује ризик настанка таквих ситуација. Ипак, највећи део одговорности за то носе земље преко којих се или поред којих се транспорт обавља. У овом случају то су приобалне земље – Индонезија и Малезија чије територијалне воде залазе у део Мореуза којим се протеже међународни пловни пут и Сингапур који је преко истоименог мореуза с њим тесно повезан. Због тога оне, свака на свој начин (руководећи се националним интересима), унилатерално и међусобно координираним акцијама, уз директну или индиректну логистичку подршку других заинтересованих субјеката, настоје да редукују безбедносне ризике у мореузу Малака на ниво који му неће „оспоравати“ функцију главног транзитног коридора између Индијског океана и Пацифика. Резултати тог настојања већ су видљиви, као и ограничења с којима се при томе суочавају.

Одговор приобалних држава на безбедносне изазове у мореузу

Питање безбедности у мореузу Малака за приобалне земље јесте питање од националног значаја. „Владање ситуацијом“ у Мореузу је облик заштите територијалног интегритета земље и потврда компетентности за „газдовање“ морем у ексклузивној економској зони. Нарушавање безбедности у Мореузу за њих значи угрожавање националне безбедности. Ипак, њихове позиције, када је реч о одговору на поменуте безбедносне изазове, нису сасвим идентичне. Чини се да Сингапур на то питање гледа крајње прагматично, првенствено са становишта ефикасности транспорта, односно редовитости допремања и испорука роба и степена упослености лучке инфраструктуре као битних претпоставки одрживости његовог привредног просперитета.

³¹ “World Oil Transit Chokepoints”. US Energy Information Administration, <http://www.eia.gov/countries/index.cfm?topL=exp>.

На другој страни, за Малезију и Индонезију питање безбедности мореуза односи се, како на безбедност пловидбе у ужем смислу (безбедност посада, пловила и терета), тако и на очување националног суверенитета и на заштиту природних ресурса мореуза на којима почива значајан део привредне активности у приобаљу.

Из тог различитог генералног приступа проблему безбедности у мореузу проистичу и различити ставови приобалних земаља о надлежностима, односно расподели улога у процесу управљања безбедносним ризицима. Сингапур је заговорник модела са непосредним ангажовањем и ширим овлашћењима наднационалних тела и институција, док су Малезија и Индонезија присталице већег ослањања на сопствене снаге, уз дозирану асистенцију спољашњих фактора, првенствено у виду консалтинга, инструктажа и материјалне помоћи „домаћим пројектима“.³²

За њих су неприхватљива решења која могу да доводе у питање њихов пун суверенитет над сопственим територијалним водама у мореузу. Уместо тога, право првенства имају унилатералне мере у духу националних безбедносних стратегија и билатерални аранжмани са државама и међународним организацијама који не угрожавају ауторитет и изворне надлежности националне државе истовремено.

У духу таквих опредељења, Индонезија је, на пример, учинила неколико корака ради унапређења безбедности у мореузу Малака: формирала је Поморску команду задужену за заштиту бродова од оружане пљачке; интензивирала патролирање на мору и у ваздушном простору ради надгледања стања у мореузу; увела праксу опсежних обавештајних активности и против кријумчарских операција; успоставила Систем интегрисаног надгледања мора (Integrated Maritime Surveillance Sistem) и предузела одговарајуће политичке и безбедносне мере на копну.³³ Истовремено, анимирала је земље које имају стратешке интересе у мореузу Малака да конкретним донацијама у виду новчаних средстава и одговарајуће опреме помогну реализовање тих унилатералних мера. Тако су Сједињене Државе инсталирале пет осматрачких радара у оквиру система интегрисаног надзора мора са индонезанске стране мореуза Малака и 7 радара у мореузу Макасара који су саставни део Система интегрисаног надзора мора.³⁴ Јапан је 2007. године поконио Индонезију три патролна брода и уступио на одређено време 120 стручњака из области безбедности поморског саобраћаја. Следеће године Индонезија је добила од Јапана бесповратну финансијску помоћ у износу од 1.573 милиона јена (око 18 милиона долара)

³² Разлика по овом питању између Малезије и Индонезије, с једне стране, и Сингапура, с друге, одавно је позната. На пример, на консултативном састанку, који је одржан 1971. године поводом меморандума разумевања између приобалних држава и Јапана о хидролошким истраживањима у мореузу Малака, Индонезија и Малезија јасно су ставиле до знања да не прихватају никакву обавезу која би значила интернационализацију мореуза. Конкретно, за њих је био потпуно неприхватљив предлог из јапанског нацрта Меморандума да мореузом управља међународно тело састављено од представника приобалних држава и држава корисника (Djalal, Hasjim, M.A. "Persoalan Selat Malaka-Singapura". Website of the State Secretariat of the Republic of Indonesia; http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33)

³³ Oegroseno, Arif Havas. "Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore Indonesian Experience". Presentation in United Nations Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, Ninth meeting, June 23-27, 2008.

³⁴ Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia, "[Haluan Kepri]RI Jamin Keamanan Selat Malaka", <http://www.bakorkamla.go.id/index.php/arsip/index-berita/sorotan-media/125-ri-jamin-keamanan-selat-malaka>

за побољшање поморског саобраћаја у мореузу Малака.³⁵ Децембра 2012. године Кина је најавила да ће дати Индонезији радаре и патролне чамце ради повећавања њених капацитета патролирања Moreuze Malaka.³⁶ Обећала је, такође, да ће Индонезији бесплатно испоручити нову навигацијску опрему којом би се заменила застарела опрема оштећена током цунамија 2006. године и да ће изградити индонежанско-кинески поморски и климатски центар и помоћи развој индонежанског поморског безбедносног сателита.³⁷

Географска близина (заједничке границе), економска међузависност, чланство у истим регионалним организацијама (АСЕАН) и, пре свега, недељивост безбедносних претњи, приморали су приобалне земље да траже пригодне облике заједничког (удруженог) деловања у интересу безбедности простора који их физички повезује. Из тог настојања проистекли су, пре свега, неки општи принципи и смернице за међудржавну (билатералну и трилатералну) сарадњу у тој области. Још 1971. године Индонезија, Малезија и Сингапур огласили су се заједничком изјавом да је безбедност пловидбе у мореузима Малака одговорност приобалних земаља које излазе директно на њих. Тада је дефинисан и трипартитни институционални оквир заједничког деловања који чине: трипартитни министарски састанак, трипартитни састанак виших званичника (*Senior Official Meeting*) и представници приобалних држава. Изјавом је прокламован заједнички став да мореуз Малака није међународни мореуз већ само мореуз за међународну пловидбу.

Четири године касније (1975) Индонезија, Малезија и Сингапур договорили су се о стварању Система саобраћајног одвајања (*Traffic Separation System*) у складу са чланом 41 Конвенције о праву мора у вези са питањем загађења животне средине. Заједничком изјавом из Батама (Batam Joint Statement), 2005. године, потврдиле су став да су приобалне земље најодговорније за безбедност пловидбе и заштиту животне средине у мореузима, уз потенцирање обавезе да све мере које се у вези с тим предузимају морају бити усклађене са одредбама Конвенције о праву мора које се односе на мореузе који се користе за међународну пловидбу. Од 1998. године приобалне земље су, у складу са одлуком донетом на Састанку трипартитне групе стручњака, успоставиле Систем обавезног бродског извештавања (Mandatory Ship Reporting System).³⁸

Атмосфера међусобног разумевања и сарадње, створена заједничким саопштењима три приобалне државе, била је добра полазна основа за предузимање конкретних заједничких акција од интереса за безбедност мореуза. То су, на пример, здружене и комбиноване вежбе (Joint and Combined Exercise), које су, у ствари, здружене војне вежбе три приобалне земље, затим тзв. вежбе додавања (Passing Exercise) у којима је тежиште на сарадњи у размени информација и података доби-

³⁵ Nenden Novianti, "Hibah Jepang Untuk Pengamanan Selat Malaka", *Viva News*, 7. novembar 2008, http://us.dunia.news.viva.co.id/news/read/8013-hibah_jepang_untuk_pengamanan_selat_malaka

³⁶ Budi Nahaba, "Indonesia dan Tiongkok Jajaki Kerja Sama Pengamanan Selat Malaka", *Voice of America Indonesia*, 9. jul 2012, <http://www.voaindonesia.com/content/indonesia-dan-tiongkok-jajaki-kerja-sama-pengamanan-selat-malaka/1365292.html>

³⁷ "Indonesia-China sepakati empat bidang kerja sama maritime", *Antara*, 6. decembar 2008, <http://www.antaraneews.com/berita/347269/indonesia-china-sepakati-empat-bidang-kerja-sama-maritim>

³⁸ Oegroseno, наведено дело.

јених из поморских билтена, извиђањем и мапирањем, као и координирано патролирање (Coordinated Patrol).³⁹

Прва у низу заједничких, односно међусобно усаглашених мера било је координирано патролирање на мору (Malacca Strait Sea Patrol) и у ваздушном простору (Eyes in the Sky). Та пракса успостављена је јула 2004. године. Ради се о засебним патролама три земље које обављају задатке у границама сопствених територијалних вода, односно у сопственом ваздушном простору, али су њихове активности усаглашене (координисане) тако да се прибављеним информацијама (које се у међусобној размени верификују и допуњују) користе све земље учеснице. Ради продуктивније и свестраније експлоатације тих информација 2006. године формирана је Група за размену обавештајних података (Intelligence Exchange Group), која је касније прерасла у Информациони систем патролирања мореузом Малака (Malacca Strait Patrols Information System).⁴⁰ Тајланд, чије територијалне воде једним делом допиру до мореуза Малака (у пределу северозападних врата Мореуза), придружио се координираном патролирању Индонезије, Малезије и Сингапура септембра 2008. године.⁴¹

Несумњиво је да овај вид сарадње приобалних земаља представља значајан искорак ка ефикаснијем управљању безбедносним ризицима у мореузу Малака. Међутим, њени домети су видно лимитирани договореним правилима поступања патрола и интервентних снага у случајевима нарушавања безбедности пловидбе, будући да су све њихове активности, укључујући, на пример, и гоњење пирата, пљачкаша или кријумчара ограничене на територијалне воде и ваздушни простор државе која их формира. Решење које би допуштало прекограничне потере за сада није прихватљиво, јер га приобалне земље доживљавају као пристанак на нарушавање националног суверенитета. И поред тих ограничења, резултати предузетих мера, бар када је реч о ризику од пиратских напада, постали су видљиви већ у првој години њихове примене. Наиме, током 2005. године у мореузу Малака било је свега 12 напада, што је мање за нешто више од две трећине у односу на 2004. годину када је регистровано 38 напада.⁴² Реагујући на смањење ризика од пиратских напада, савет осигуравајућег друштва Лојд, задужен за процену ратних ризика (Lloyd's Joint War Risk Committee), већ у августу 2006. године скинуо је са мореуза Малака квалификацију „ратна зона“ која му је приписана у време процвата пиратства.⁴³

Наравно, заслуга за то не може се приписати само кооперативном патролирању. Пацификовањем ситуације у сепаратистички настројеној индонежанској покрајини Аће, 2005. године, дошло је до јењавања активности пирата повезаних са се-

³⁹ Mabes TNI-AL, "Pengamanan dan Pengawasan Selat Malaka" (2006), u Steven Yohanes Pallah, *Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka* (Jakarta: Universitas Indonesia, 2008), 36, www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/118818

⁴⁰ "Factsheet: Milestones of Malacca Strait Patrols", Ministry of Defence of Singapore http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html

⁴¹ Raymond Catherine Zara, "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait", *Naval War College Review* (Summer 2009, Vol. 62, No. 3): 32-33.

⁴² *Iraq declared new piracy hotspot*, <http://www.icc-ccs.org/news/112-iraq-declared-new-piracy-hotspot>

⁴³ *Factsheet: Milestones of Malacca Strait Patrols*, Ministry of Defence of Singapore http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html

паратистичким покретом.⁴⁴ На смањење броја пиратских напада утицале су, макар на посредан начин, и мере које су у то време почеле да се примењују у оквиру регионалних пројеката заштите међународних пловних путева. Реч је, пре свега, о мерама из делокруга међународних организација надлежних за безбедност поморског саобраћаја и заштиту мора, формираних, односно подржаваних од влада за то заинтересованих земаља. Њихове активности, бар када се ради о општим циљевима, комплементарне су са оним што на том плану, у мореузу Малака, унилатерално или координисаним акцијама чине приобалне земље.

Улога међународних организација у управљању ризицима у мореузу Малака

Најшири институционални облик међудржавне сарадње у области поморске безбедности јесте Међународна организација за поморство (International Maritime Organization). Као специјализована агенција организације Уједињених нација надлежна за безбедност пловидбе и заштиту мора од загађења изазваног изливом штетних материја са бродова, она је значајна карика у процесу управљању ризицима у мореузу Малака. На њену иницијативу, 2004. године, промовисан је свеобухватни приступ безбедности саобраћаја и контроле загађења на критичним деоницама пловних путева широм света. У фокусу те иницијативе била је управо проблематика мореуза Малака. О томе сведочи податак да је под окриљем Међународне организације за поморство одржана, у главним градовима приобалних земаља, серија скупова на тему: „Мореузи Малаке и Сингапура: унапређење, безбедности, сигурности (safety) и заштите животне средине“. Први је одржан 2005. године у Џакарти, други, 2006. у Куала Лумпуру, а трећи, годину дана касније, у Сингапуру.⁴⁵

Резултат тих састанака био је договор (постигнут на састанку у Сингапуру 2007. године) о успостављању механизма сарадње за сигурност пловидбе и заштиту животне средине у мореузима Малаке и Сингапура (*Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore*). Према предлогу из Куала Лумпура, сарадња је концентрисана на реализовање шест конкретних пројеката из те области. То су: 1) уклањање олупина са морског дна на критичним тачкама пловног пута кроз мореуз; 2) сарадња и изградња капацитета за реаговање на присуство штетних материја у мореузу; 3) демонстрација класе Б аутоматског система идентификације на малим бродовима; 4) инсталирање система за мерење плиме, морских струја и ветра у мореузу ради повећања сигурности пловидбе и заштите животне средине; 5) инсталирање и одржавање нове навигационе опреме у мореузу и 6) замена навигационе опреме оштећене цунамијем.⁴⁶

⁴⁴ Будући да територија покрајине Аће излази на мореуз Малака, пиратски напади и други бројни инциденти у том подручју доводили су се, све без основа, у везу са деловањем „ослободилачког покрета Аће“, организације која се борила за одвајање те покрајине од Индонезије (Oegrosono, navedeno delo).

⁴⁵ Raymond Catherine Zara, “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait”, *Naval War College Review*, Summer 2009, Vol. 62, No. 3, стр. 32–33.

⁴⁶ Исто, стр. 39–41.

Ток и исход наведених договора под окриљем Међународне организације за поморство још једном су показали да Индонезија и Малезија нису вољне да поделе одговорност за безбедност мореуза са корисничким државама. Мада се њихов *ad hoc* допринос, финансијска помоћ и различите врсте донација обезбеђене кроз билатералну сарадњу прихватају као добродошле за унапређење укупне безбедности, евидентно је настојање да се избегне било каква институционализација тог процеса која би, како то примећује индонезански државни секретар Hatta Radjasa, отворила врата за учешће иностраних снага у обезбеђивању мореуза.⁴⁷ Ипак, иницијатива Међународне организације за поморство допринела је да се успостављањем поменутог Механизма сарадње за сигурност пловидбе и заштиту животне средине обогати сарадња између приобалних земаља и створе услови за унапређење сарадње са другим заинтересованим субјектима. На састанцима организованим у оквиру иницијативе заштита виталних поморских линија препозната је важност мореуза за регионалну и глобалну прекоморску трговину и економију и потврђена неопходност да тај пут остане стално отворен и сигуран за пловидбу.⁴⁸

Механизам сарадње почива на три комплементарне и функционално повезане компоненте: 1) *Форум сарадње* који служи као платформа за дијалог између приобалних држава и међународне поморске заједнице по питањима од заједничког интереса у мореузу; 2) *Одбор за координацију пројеката* који координира послове на реализацији пројеката у мореузу и 3) *Фонд подршке навигацији* у који се сливају финансијска средства приспела од међународне поморске заједнице за одржавање навигацијске опреме у мореузу.⁴⁹ У сваком случају, механизам сарадње препознаје интересе корисничких земаља и других заинтересованих субјеката и омогућава сарадњу између њих и приобалних земаља, али на добровољној основи, што, уосталом, проистиче из става при којем чврсто остају Индонезија и Малезија да суверенитет, а тиме и примарна одговорност за безбедност пловидбе и заштиту животне средине, припадају приобалним државама. Из таквог устројства механизма проистиче и једно од његових сновних ограничења, а то је недовољност финансијских средстава који се у његов фонд сливају по основу добровољних доприноса са стране. Наиме, раст расположивих средстава не прати повећање интензитета саобраћаја у мореузу који, примера ради, у периоду од 1999. до 2007. године износио чак 61 одсто.⁵⁰

О недовољном приливу средстава за функционисање Механизма сарадње говори податак да од 63 земаље и 24 невладине организације које су (поред приобалних земаља) заинтересоване за безбедност пловидбе на међународним путевима, укључујући и онај кроз мореуз Малака, финансијску помоћ Фонду уплаћује само осам држава (Уједињени Арапски Емирати, Саудијска Арабија, Кина, Јужна Кореја, Индија, Грчка, Немачка и Норвешка) и четири међувладине организације (Савез мореуза Малака, Фондација Nippon, Европска комисија и Служба Средњег истока за помоћ у на-

⁴⁷ Исто, стр. 39–41.

⁴⁸ Jabatan Laut Malaysia, "Cooperative Mechanism Background", http://www.cooperativemechanism.org.my/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=7

⁴⁹ Исто.

⁵⁰ Sam Bateman, Catherine Zara, Raymond, Joshua Ho, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*, Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2006, стр. 13.

вигацији – Middle East Navigation Aids Service). Помоћ кроз пројекте пружају две организације (Европска комисија и Међународна организација за поморство) и седам држава (Аустралија, Кина, Јапан, Ј. Кореја, Индија, Немачка и САД).⁵¹

Када је реч о улози спољашњих субјеката (корисничких држава и међународних организација) у управљању ризицима у мореузу Малака пажњу заслужује Споразум о регионалној сарадњи у борби против пиратства и оружаних пљачки бродова у Азији (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - ReCAAP*). То је први међувладин споразум мотивисан потребом удруженог реаговања земаља региона на угроженост пловидбе пиратском активношћу која је почетком 21. века достигла енормне размере (табела 1). Споразум је постигнут новембра 2004. године, а ступио на снагу септембра 2006. године. На основу њега, крајем новембра исте године формиран је Центар за размену информација (*ReCAAP Information Sharing Center*) који је 30. јануара 2007. године формално признат као међународна организација.⁵²

Седиште Центра је у Сингапуру. Основни задатак му је да олакша комуникацију и убрза размену информација између држава чланица и издаје редовне извештаје о пиратским нападима у региону. Размена информација обавља се између контактних пунктова („фокусне тачке“) и земаља чланица⁵³ преко заштићеног информационо-мрежног система (*secure Web-based information-network system*). Осим што служе за размену информација, ови пунктови су места из којих се руководи противпиратским акцијама у оквиру сопствених територијалних вода, подржавају истражне радње из надлежности дотичне земље и координирају мере надзора са суседним „фокусним тачкама“.⁵⁴

За разлику од Сингапура у којем је седиште Центра за размену информација, Индонезија и Малезија се још нису прикључиле Споразуму. Истина, оне су исказале спремност да сарађују са том регионалном иницијативом, али није учињен озбиљан напредак ка пуноправном чланству.⁵⁵ Њихово дистанцирање од Споразума, свакако значајно ограничава његов утицај на безбедност у мореузу Малака. На тај начин не лишавају се значајне помоћи коју за борбу против пиратства имају подаци који се систематски прикупљају и дистрибуирају земаљама чланицама путем Центра за размену информација. Истина, оне тај хендикеп на изврстан начин ублажавају

⁵¹ Jabatan Laut Malaysia, "Contribution", http://www.cooperativemechanism.org.my/index.php?option=com_content&view=article&id=42:contributions&catid=26:cooperative-mechanism&Itemid=39

⁵² The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Centre, "About ReCAAP and ReCAAP ISC", <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>

⁵³ Споразум данас окупља 18 држава из Азије и Европе. То су: Бангладеш, Брунеј, Велика Британија, Вијетнам, Данска, Индија, Јапан, Ј. Кореја, Камбоџа, Кина, Лаос, Мјанмар, Норвешка, Тајланд, Холандија и Шри Ланка

⁵⁴ Raymond Catherine Zara, "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait", *Naval War College Review*, Summer 2009, Vol. 62, No. 3, стр. 38–39.

⁵⁵ Препрека томе је њихово противљење сваком решењу које би могло да буде увод у интернационализацију мореуза и отвори врата за учешће трећих земаља у његовом обезбеђивању. У том смислу, апсолутно неприхватљиво је свако страни војно присуство. Такав став потврђен је на састанку највиших званичника војски две земље 2005. године поводом понуде Јапана и САД да њихове снаге обезбеђују мореуз (Liputan6, "AS-Jepang Ditolak Mengamankan Selat Malaka", *Liputan6*, 11. jun 2005, <http://news.liputan6.com/read/103281/asjepang-ditolak-mengamankan-selat-malaka>).

тесном сарадњом са Сингапуром који је, као земља чланица Споразума и седиште Центра, у поседу тих информација.

Значајан утицај на опште безбедносно стање на простору југоисточне Азије, па тако и у мореузу Малака, има заједница земаља тог региона – АСЕАН (*Association of South East Asian Nations*).⁵⁶ С обзиром на географски положај земаља чланица које су све, осим Лаоса, приморске, односно острвске, изградња Политичко-безбедносне заједнице АСЕАН-а, једног од три његова темељна стуба,⁵⁷ неизбежно подразумева унапређивање међудржавне сарадње у области поморства, како је и наведено у Плавој књизи Заједнице.⁵⁸ Том проблематиком непосредније се бави неколико специјализованих радних тела, као што су: Радна група АСЕАН-а за поморски транспорт (*ASEAN Maritime Transport Working Group*), Поморски форум АСЕАН-а (*ASEAN Maritime Forum*) и Проширени поморски форум АСЕАН-а (*Expanded ASEAN Maritime Forum*).

Акционим планом транспорта за период 2005–2010, који је 2004. године усвојила Радна група АСЕАН-а за поморски транспорт, назначени су основни кораци које треба предузети ради решавања проблема у поморском саобраћају. То су: 1) јачање институционалних капацитета, људских ресурса и веза сарадње међу земљама АСЕАН-а у интересу унапређења сигурности пловидбе и спречавања загађења мора; 2) повећање безбедности поморског транспорта путем проширења капацитета и програма заснованих на информатичкој технологији и 3) јачање регионалних капацитета за операције трагања и спасавања на мору.⁵⁹ Под покровитељством ове радне групе у Сингапуру је априла 2004. године одржан састанак Форума АСЕАН-а о конвенцијама Међународне организације за поморство (МОП). На том скупу констатовано је да су све чланице АСЕАН-а, осим Лаоса, поднеле МОП-у своје планове обезбеђења лука (*Port Facility Security Plans*). Истовремено, усвојени су предлози за пет пројеката могуће техничке помоћи земљама АСЕАН-а од стране МОП-а.⁶⁰ Пракса рада Групе јесте да на своје пленарне седнице позива представнике приватног сектора, као што је Удружење бродовласника и Удружење шпедитера земаља АСЕАН-а. Сврха тих сусрета јесте размена мишљења о актуелној безбедносној ситуацији у вези са пиратством и оружаним пљачкама бродова, посебно у подручју мореуза Малака. Са истим циљем, на захтев Удружења бродовласника, одвија се садња са Међународним уредом за поморство (*International Maritime Bureau*).⁶¹

⁵⁶ Индонезија, Малезија и Сингапур су заједно са Тајландом и Филипинима оснивачи АСЕАНА. Остале чланице су: Брунеј, Вијетнам, Камбоџа, Лаос и Бурма. Једине земље региона које нису чланице АСЕАН-а су Источни Тимор и Папуа Нова Гвинеја.

⁵⁷ Према документу „Визија АСЕАН-а 2020“, који је усвојен још 1997. године, крајњи циљ АСЕАН-а који треба да се реализује до 2020. године јесте изградња Заједнице земаља ј/и Азије коју ће чинити три стуба: 1) политичко-безбедносна заједница, 2) економска заједница и 3) социјално-културна заједница.

⁵⁸ ASEAN Political-Security Community Blueprint, <http://www.asean.org/archive/5187-18.pdf>

⁵⁹ “ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue and Cooperation” (information paper by the ASEAN Secretariat as of 4 October 2007), 7-8, http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/asean.pdf

⁶⁰ “ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue and Cooperation” (information paper by the ASEAN Secretariat as of 4 October 2007), 7-8, http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/asean.pdf

⁶¹ “ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue and Cooperation” (information paper by the ASEAN Secretariat as of 4 October 2007), 7-8, http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/asean.pdf

Други регионални механизам у служби посредног управљања безбедносним ризицима – Поморски форум АСЕАН-а (*ASEAN Maritime Forum*), који је основан 2007. године, служи за размену идеја о поморским безбедносним питањима између држава југоисточне Азије. Прикључивањем земаља чланица Самита источне Азије, октобра 2012. године, прерастао је у Проширени поморски форум АСЕАН-а (*Expanded ASEAN Maritime Forum*). Форум се бави широким спектром питања од интереса за поморску безбедност, почев од Конвенције о праву мора, преко питања сарадње, изградње капацитета реаговања и обуке помораца, до идентификовања најбоље праксе заштите мора, морског окружења, промовисања еко-туризма и режима риболова.⁶²

Улогу фактора безбедности АСЕАН остварује и преко свог Регионалног форума (ASEAN Regional Forum – АРФ) који, осим земаља чланица АСЕАН-а, окупља још 11 држава Азије (Бангладеш, Индију, Источни Тимор, Јапан, Ј. Кореју, Кину, Монголију, Пакистан, Папуу Нову Гвинеју, С. Кореју и Шри Ланку), Аустралију, Европску унију, Канаду, Нови Зеланд, Русију и САД.⁶³ На нивоу овог форума организовано је више конференција, округлих столова и радионица на тему изградње капацитета поморске безбедности. При томе, свакако, није могао бити заобијен проблем угрожавања безбедности пловидбе мореузом Малака појачаном пиратском активношћу. У вези са тим проблемом, који је, као што је претходно поменуто, достигао кулминацију почетком 21. века, на састанку Регионалног форума АСЕАН-а, у јуну 2003. године, договорено је: 1) да све чланице подстичу међусобну мултилатералну и билатералну сарадњу у борби против пиратства, уз интензивирање контаката, размену информација и извођење противпиратских вежби, поштујући при томе територијални интегритет, суверенитет и надлежности сваке земље у складу са принципом добровољности; 2) да пружи, где је и када је то могуће, техничку помоћ у изградњи капацитета инфраструктуре, помогну доношење одговарајућих, учествују у обуци кадра и обезбеђивању неопходне опреме; 3) да све земље чланице АСЕАН-а, осим Лаоса, усвоје националне законе и прописе о пиратству и оружаним пљачкама на мору и организују фокусне тачке за размену информација и да АСЕАН, у сарадњи са Интерполом и другим експертским телима у региону, покрене израду студија о трендовима развоја и начинима дејства пирата у водама југоисточне Азије; 4) да АСЕАН размотри могућности усвајања билатералних и мултилатералних законских оквира за борбу против пиратства и 5) да се идентификују могућности уклапања релевантних програма у координирано патролирање против пиратства.⁶⁴

На конференцији АРФ-а о мерама изградње поверења и регионалној сарадњи у области поморске безбедности која је одржана у Сингапуру, марта 2005. године, договорена су три основна принципа у вези са мореузима Малака и сличним морским путевима у региону. Прво, да главна одговорност за обезбеђење мореуза имају приобалне земље; друго, да се признаје плуралитет заинтересованих страна, укључујући заинтересоване државе, међународне организације, транспортна удру-

⁶² “ASEAN Maritime Forum Breaks New Ground For Maritime Cooperation”, Philippine Information Agency, <http://www.pia.gov.ph/news/index.php?article=2101349775410> (pristupljeno 23. decembra 2012).

⁶³ “About the ASEAN Regional Forum”, ASEAN Secretariat <http://aseanregionalforum.asean.org/about.html>

⁶⁴ Исто, стр. 7.

жења и мултинационалне корпорације и, треће, неопходан је наставак сарадње на основу консултација и у складу са одредбама међународног права.⁶⁵

Очигледно је да овако дефинисани принципи представљају ограничавајући фактор непосредном ангажовању спољашњих чинилаца у процесу управљања ризицима у мореузу Малака, с обзиром на то да фаворизују право приобалних земаља да суверено одлучују о томе, у духу становишта Индонезије и Малезије да мореуз Малака није међународни мореуз већ само мореуз који се користи за међународну пловидбу. Остали заинтересовани субјекти укључени су само индиректно у тај процес, што знатно умањује њихову непосредну одговорност за безбедност пловидбе и заштиту животне средине у мореузу, али је не чини занемарљивом, будући да они на различите начине утичу на креирање општег безбедносног амбијента у региону од којег у великој мери зависи којим ће безбедносним претњама мореуз бити изложен и у којој мери њима угрожен.

Закључак

У конципирању стратегије управљања безбедносним ризицима у мореузу Малака препознатљиви су различити приступи, од инсистирања на ставу да је то искључиво у надлежности приобалних земаља, преко договорног и дозираног суделовања спољашњих субјеката, до интернационализације тог питања у смислу преузимања контроле над пловним путем кроз мореуз од стране неког супранационалног тела. Имајући у виду ставове приобалних земаља о статусу мореуза, као и чињеницу да утицајни фактори у међународној заједници имају разумевања за њихове ставове, односно аргументацију којима се они бране, чини се да је у овом тренутку најприкладније решење које почива на доградњи постојећег кооперативног механизма надзирања пловидбе и заштите мора. Наиме, оно је прихватљиво за приобалне земље, јер не доводи у питање њихов пун суверенитет над територијалним водама у мореузу, као ни газдовање ресурсима и заштиту мора у ексклузивним економским зонама. Истовремено, оно омогућава спољашњим субјектима – корисничким земљама и заинтересованим међународним организацијама да кроз различите форме сарадње са приобалним земљама, наменским донацијама и преко заједничких пројеката, усмеравају активности „на терену“ у правцу редуковања безбедносних ризика и, на тај начин, обезбеде заштиту властитих интереса, без нарушавања односа са „чуварима мореуза“.

Проблем је, међутим, у томе што су за успешно функционисање тог начина управљања ризицима неопходни знатно већи капацитети од оних којима располажу приобалне земље. Оне тај хронични дефицит „покривају“ средствима и кадровским појачањима која солидарно, на добровољној основи, пристижу од земаља и организација заинтересованих за безбедност пловног пута кроз мореуз Малака и за очување животне средине. По правилу, тако обезбеђена помоћ није нити редовна нити довољна, нити је увек безусловна. Дарежљивост донатора подложна је осцилацијама у зависности од перцепције безбедносних претњи и од процене исплативости улагања у конкретне пројекте управљања ризицима. Због тога, концепт на којем истрајавају Индонезија и Малезија, да приобалне земље имају главну улогу и да снесу највећу одговорност за безбед-

⁶⁵ Исто, стр. 4.

ност мореуза Малака, није најрационалније решење. Као такво, оно ће се, вероватно, постепено мењати у правцу флексибилнијег става приобалних земаља према непосредном учешћу спољашњих субјеката у послове управљања ризицима у мореузу, као једног од предуслова за обезбеђивање поузданијег финансира нарастајућих расхода тог процеса. У противном, повећава се вероватноћа да у случају драстичног угрожавања безбедности пловидбе кроз мореуз, неке корисничке земље, ради заштите својих економских интереса, унилатерално предузму додатне мере обезбеђења, што би могло да ескалира у крајње напету ситуацију у региону. Истовремено, одуговлачење са проналажењем ефикасног и одрживог механизма за управљање ризицима у мореузу Малака подстиче корисничке земље да свестраније разматрају алтернативе овом поморском путу, као што је преусмеравање транспорта на дужу, али безбеднију трасу преко мореуза Ломбок или, пак, премошћавање критичне деонице, изградњом пловног канала преко превлаке Кра на Малајском полуострву. Актуелизовање тог питања није у интересу приобалних земаља, будући да оно имплицитно упућује на закључак да приобалне земље немају довољно капацитета, односно да су недовољно компетентне за остваривање улоге гаранта безбедности пловидбе мореузом Малака која им, по властитом становишту, по основу њиховог географског положаја, неоспорно припада. Оне ће, свакако, настојати да избегну такву репутацију и економске и политичке последице које из тога проистичу, што је додатна гаранција да њихови, наизглед тврди ставови (ставови Индонезије и Малезије), неће у коначном бити препрека изналажењу одрживог и довољно ефикасног модела управљања ризицима у мореузу Малака. Добру платформу за то представља мултилатерална сарадња у оквиру АСЕАН-а и Регионалног форума АСЕАН-а који окупља већину земаља чији су интереси у том погледу комплементарни.

Литература

Књиге и чланци

1. Cleary, Mark and Kim Chuan Goh: *Environment and Development in the Straits of Malacca*. London: Routledge, 2000.
2. Bateman, Sam, Catherine Zara Raymond and Joshua Ho: *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2006.
3. Djalal, Hasjim, M. A: "Persoalan Selat Malaka-Singapura", The State Secretariat of the Republic of Indonesia;
4. Gwin, Peter: "Dangerous Straits", *National Geographic*, октобар 2007.
<http://ngm.nationalgeographic.com/2007/10/malacca-strait-pirates/pirates-text.html>
5. Kamaruzaman, Raja, Malik: "Navigational Safety in the Straits of Malacca", *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Volume 2 Issue 2 (1998): 468–485.
6. Nahaba, Budi: "Indonesia dan Tiongkok Jajaki Kerja Sama Pengamanan Selat Malaka". *Voice of America Indonesia*, 9. јул 2012.
7. Oegroseno, Arif Havas: "Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore Indonesian Experience". Presentation in United Nations Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, Ninth meeting, June 23–27, 2008.

8. Sien, Chia Lin: "The Importance of the Straits of Malacca and Singapore". *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Volume 2 Issue 2 (1998): 301–322.

9. Raymond, Catherine Zara: "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait". *Naval War College Review*, Vol. 62, No. 3 (Summer 2009): 31–42.

10. Rosanani, Ibarahim: "International / Regional Cooperation to Oil Spill Response in the Straits of Malacca". Paper presented in Petroleum Association of Japan Symposium 1998, www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/12169/95_rosnani_ibarahim_e.pdf

11. Zubir, Mokhzani: "The Strategic Value of the Strait of Malacca", Center for Maritime Security & Environment, Maritime Institute of Malaysia, 2005. <http://www.mima.gov.my/images/stories/PrevContent/pdf/mokhzani/strategic-value.pdf>

Документи

1. "ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue and Cooperation" (information paper by the ASEAN Secretariat as of 4 October 2007).

http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/asean.pdf
(pristupljeno 23. decembra 2012).

2. "Limits of Oceans and Seas, 3rd Edition. 1953. International Hydrographic Organization http://www.iho-ohi.net/iho_pubs/standard/S-23/S23_1953.pdf, Pengamanan dan Pengawasan Selat Malaka". 2006. u Steven Yohanes Pallah, *Pengelolaan Isu-Isu Keamanan di Selat Malaka*, 36. Jakarta: Universitas Indonesia, 2008. www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/118818

3. "Kra Isthmus History (The Thai Canal)", Pasertsri, Nipaporn www.thai-canal.com/PDF%20file/Hist%2001E.pdf

4. "World Oil Transit Chokepoints". U. S. Energy Information Administration. <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC>, United Nation Convention on the Law of the Sea". United Nations, 1982, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Чланци у информативним гласилима

1. "Ships Collide Off Malaysian Coast". *Al Jazeera*, 19. avgust 2009. <http://www.aljazeera.com/news/asia-pacific/2009/08/200981993714453320.html> "Indonesia-China Sepakati Empat Bidang Kerja Sama Maritim". *Antara*, 6. Decembar 2008. <http://www.antaranews.com/berita/347269/indonesia-china-sepakati-empat-bidang-kerja-sama-maritim>

2. "Suez Canal earnings top \$5bn for 2011". *Egypt Independent*, 15. januar 2012. <http://www.egyptindependent.com/news/suez-canal-earnings-top-5bn-2011>

3. "AS-Jepang Ditolak Mengamankan Selat Malaka". *Liputan6*, 11. jun 2005. <http://news.liputan6.com/read/103281/asjepang-ditolak-mengamankan-selat-malaka> (pristupljeno 18. decembra 2012). <http://www.voaindonesia.com/content/indonesia-dan-tiongkok-jajaki-kerja-sama-pengamanan-selat-malaka/1365292.html>

4. "Hibah Jepang Untuk Pengamanan Selat Malaka". *Viva News*, 7. novembar 2008. http://us.dunia.news.viva.co.id/news/read/8013-hibah_jepang_untuk_pengamanan_selat_malaka

5. "How to Defeat Pirates: Success in the Strait". *Times*, 22. april 2009. <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html>

6. "China Builds Up Strategic Sea Lanes". *The Washington Times*, 17. januar 2005. <http://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/#ixzz2F153Hzv3>