

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut politologických studií – Katedra politologie

Soňa Perglerová

**Soukromé vojenské a bezpečnostní
společnosti v boji proti pirátům
od Jihočínského moře po Africký roh**

Diplomová práce

Praha 2012

Autor práce: **Soňa Perglerová**

Vedoucí práce: **JUDr. PhDr. Tomáš Karásek, Ph.D.**

Oponent práce:

Datum obhajoby: **2012**

Hodnocení:

Bibliografický záznam

PERGLEROVÁ, Soňa. *Soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti v boji proti pirátům od Jihočínského moře po Africký roh*. Praha, 2012. 100 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut politologických studií. Katedra politologie. Vedoucí diplomové práce JUDr. PhDr. Tomáš Karásek, Ph.D.

Rozsah práce

Rozsah práce od úvodu do závěru bez poznámek pod čarou:

22 256 slov, 131 852 znaků bez mezer, 153 874 znaků s mezerami

Rozsah práce od úvodu do závěru včetně poznámek pod čarou:

26 812 slov, 164 113 znaků bez mezer, 190 713 znaků s mezerami

Anotace (abstrakt)

Od skončení studené války čelí mezinárodní systém neustálým změnám. Zejména v posledních dvaceti letech se na mezinárodní šachovnici objevuje nový hráč poskytující široké spektrum vojenských a bezpečnostních služeb, které byly dříve zaštiťovány převážně vládami států. Tím aktérem jsou soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti (*private military and security companies – PMSCs*). Zatímco působení PMSCs je převážně spojováno s konfliktními a válečnými oblastmi v Africe a na Blízkém východě, tato diplomová práce s názvem „*Soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti v boji proti pirátům od Jihočínského moře po Africký roh*“ pojednává o soukromých vojenských a bezpečnostních společnostech, které poskytují speciální bezpečnostní služby - námořní. Rostoucí potřeba těchto služeb vede k nárůstu soukromých poskytovatelů nejen u somálského pobřeží, ale také v oblasti jihovýchodní Asie. Cílem diplomové práce je objasnit, proč se angažují soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti v boji proti pirátství, resp. jaké jsou podmínky pro zahájení a rozvoj jejich činnosti

Abstract

The international system has been confronting with constant changes since the end of the Cold War. Especially in the last twenty years on the international chessboard has emerged a new player that provides a wide range of military and security services - private military and security companies (PMSCs). While operations PMSCs are mainly associated and confined with conflict and war zones in Africa and the Middle East, this thesis entitled "Private military and security companies in the fight against the pirates from the South China sea to the horn of Africa" is about private military and security companies which provide special security services – naval. The growing demand for these services leads to the increase of private providers not only along the Somali coast, but also in Southeast Asia. The aim of the thesis is to explain why PMSCs engage in the fight against piracy, respectively what are the conditions for the initiation and development of private naval security activities.

Klíčová slova

soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti, námořní bezpečnost, pirátství, Somálsko, jihovýchodní Asie, outsourcing

Keywords

private military and security companies, naval security, piracy, Somalia, Southeast Asia, outsourcing

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jen odcitované prameny a literaturu. Dále prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.
2. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 14. května 2012

Soňa Perglerová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu diplomové práce JUDr. PhDr. Tomáši Karáskovi, Ph.D. za vstřícné vedení práce, podnětné připomínky a cenné rady, které mi pomohly během vypracovávání. V neposlední řadě patří dík mé rodině za podporu, trpělivost a pomoc.

Obsah

SEZNAM ZKRATEK	2
ÚVOD.....	5
1. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	10
1.1 SOUKROMÉ VOJENSKÉ A BEZPEČNOSTNÍ SPOLEČNOSTI (PMSCS) - VÝVOJ NOVÉHO HRÁČE MEZINÁRODNÍ BEZPEČNOSTI.....	10
1.1.1 <i>Žoldnéřství vs. novodobí kontraktóři</i>	<i>10</i>
1.1.2 <i>Definice PMSCs</i>	<i>13</i>
1.1.3 <i>Srovnání PMSCs a žoldnéřství.....</i>	<i>14</i>
1.1.4 <i>Typologie PMSCs.....</i>	<i>15</i>
1.2 PIRÁTSTVÍ 21. STOLETÍ.....	20
1.2.1 <i>Definice pirátství.....</i>	<i>20</i>
1.2.2 <i>Úmluva o mořském právu (UNCLOS) a Úmluva o volném moři (HS).....</i>	<i>21</i>
1.2.3 <i>Úmluva o potlačování zločinů ohrožujících bezpečnost námořní plavby</i>	<i>27</i>
1.2.4 <i>Alternativní definice pirátství.....</i>	<i>28</i>
1.2.5 <i>Rezoluce Rady bezpečnosti OSN.....</i>	<i>29</i>
2. VLIV PROMĚNNÝCH NA RŮST VÝZNAMU PMSCS	32
2.1 JIHOVÝCHODNÍ ASIE A SOMÁLSKO JAKO EPICENTRA MODERNÍHO PIRÁTSTVÍ	32
2.1.1 <i>Vývoj Jihovýchodní Asie v bezpečnostním sektoru.....</i>	<i>32</i>
2.1.2 <i>Vývoj Somálska v bezpečnostním sektoru</i>	<i>42</i>
2.2 MODUS OPERANDI NOVODOBÉHO PIRÁTSTVÍ.....	47
2.2.1 <i>Typy pirátství</i>	<i>47</i>
2.2.2 <i>Motivy novodobých pirátů.....</i>	<i>48</i>
2.2.3 <i>Taktika pirátského útoku.....</i>	<i>50</i>
2.2.4 <i>Zranitelnost lodí.....</i>	<i>51</i>
2.2.5 <i>Příklad unesené lodi – Maersk Alabama</i>	<i>53</i>
2.3 RŮST PMSCS, PRIVATIZACE PROTIPIRÁTSKÝCH SLUŽEB A OUTSOURCING	55
2.3.1 <i>Problémy a kontroverze outsourcingu PMSCs</i>	<i>56</i>
2.3.2 <i>Výhody a nevýhody outsourcingu.....</i>	<i>57</i>
2.3.3 <i>Protipirátské služby PMSCs.....</i>	<i>60</i>
2.3.4 <i>Struktura PMSCs poskytujících služby námořní bezpečnosti.....</i>	<i>61</i>
2.3.5 <i>Etický kodex a PMSCs</i>	<i>64</i>
2.3.6 <i>Konkrétní příklady PMSCs</i>	<i>65</i>
2.3.7 <i>Pojišťovací společnosti a PMSCs.....</i>	<i>71</i>
3. VÝVOJ PIRÁTSTVÍ V JIHOVÝCHODNÍ ASII A V OBLASTI AFRICKÉHO ROHU JAKO PŘÍČINA ANGAŽOVÁNÍ PMSCS	73
3.1 VLIV PMSCS NA BOJ PROTI PIRÁTSTVÍ.....	82
ZÁVĚR	84
SUMMARY	87
POUŽITÁ LITERATURA.....	88
SEZNAM PŘÍLOH.....	97
PŘÍLOHY	98

Seznam zkratek

ADSL	Aegis Defence Services Limited
AIS	Automatic Identification System (Automatický identifikační systém)
APMSS	Anti Piracy Maritime Security Solutions
ARS	Aliance for the Re-liberation of Somalia (Aliance za znovuosvobození Somálska)
ASEAN	Association of South East Asian Nations (Sdružení států jihovýchodní Asie)
BARS	Background Asia Risk Solutions
DCAF	Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces (Centrum pro demokratickou kontrolu ozbrojených sil)
EEZ	Exclusive economic zone (Exkluzivní ekonomická zóna)
EiS	Eyes in the Sky
FAM	Free Aceh Movement (Hnutí za svobodný Aceh)
FAO	Food and Agriculture Organization (Organizace pro výživu a zemědělství)
GAO	Government Accountability Office (USA)
GoAGT	Gulf of Aden Group Transit
HS	Convention on the High Seas (Úmluva o volném moři)
ICC	International Chamber of Commerce (Mezinárodní obchodní komora)
ICoC	International Code of Conduct for Private Security Companies (Mezinárodní pravidla chování pro soukromé bezpečnostní společnosti)
IMB	International Maritime Bureau (Mezinárodní námořní kancelář)
IMO	International Maritime Organization (Mezinárodní námořní organizace)
ISC	Information Sharing Centre ReCAAP
ISOA	International Stability Operations Association

ISPS	International Ship and Port Facility Security Code (Řád mezinárodní bezpečnosti lodních a přístavních zařízení - kodex ISPS)
JVA	Jihovýchodní Asie
LRAD	Long Range Acoustic Device (Akustické zařízení na dlouhé vzdálenosti)
MALSINDO	Trilateral Coordinated Patrol of Malaysia, Singapore and Indonesia (Opatření námořnictev Malajsie, Indonésie a Singapuru)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Severoatlantická aliance)
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration (Národního úřadu pro oceán a atmosféru)
OAJ	Organizace africké jednoty
OSN	Organizace spojených národů
PCASP	Private Contracted Armed Security Personnel (Osoby zaměstnané PMSCs)
PJP	Pravidla jednotného postupu
PMCs	Private military companies (Soukromé vojenské společnosti)
PMFs	Private military firms (Soukromé vojenské firmy)
PMSCs	Private military and security companies (Soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti)
PRC	Piracy Reporting Centre (Centrum pro ohlašování pirátství)
PSCs	Private security companies (Soukromé bezpečnostní společnosti)
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (Dohoda o regionální spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojené loupeži v Asii)
SAMI	Security Association for the Maritime Industry (Bezpečnostní asociace námořního průmyslu)
SUA	Convention for the Supression of Unlawful Acts Against the safety of Maritime Navigation (Úmluva o potlačování zločinů ohrožujících bezpečnost námořní plavby)

TFG	Transitional Federal Government (Přechodná federální vláda Somálska)
UIC	Union of Islamic Court (Svaz islámských soudů)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (Úmluva o mořském právu)
UNOSOM	United Nations Operations in Somalia (Mírová operace OSN v Somálsku)
USA	United States of America (Spojené státy americké)
USAID	United States Agency for International Development (Americká agentura pro mezinárodní rozvoj)
VLCC	Very Large Trude Carrier (Velmi velké cisternové lodě)

Úvod

„Kdo opírá svůj stát o zbraně žoldnéřů, nikdy nebude pevný v sedle.“¹

Stručný popis tématu

Mezinárodní systém od skončení studené války čelí neustálým změnám. Zejména v posledních dvaceti letech začínají státy spolupracovat s novým hráčem na mezinárodním poli, který může v budoucnu hrát důležitou roli především v oblasti mezinárodní bezpečnosti. Do povědomí veřejnosti se pomalu dostávají zkratky PMCs (*private military companies* – soukromé vojenské společnosti) a PSCs (*private security companies* – soukromé bezpečnostní společnosti). O to rychleji ale vzrůstá počet těchto společností operujících na mezinárodní šachovnici. Téma diplomové práce se věnuje vývoji soukromých bezpečnostních a vojenských společností (*private military and security companies* – PMSCs), jejich typologii a působení v boji proti pirátství v oblasti od Jihočínského moře po Africký roh.

Za posledních několik let se výrazně zvýšil počet PMSCs poskytujících námořní bezpečnostní služby. PMSCs nabízejí své služby vedle obdobných služeb poskytovaných samotnými státy a vládními agenturami. Moře a oceány mohou znamenat pro námořní dopravu bezpečnostní hrozbu kdekoli na světě, ale právě v oblasti Jihočínského moře a Afrického rohu se vyskytují nejdůležitější dopravní uzly, jimiž se například dováží až 80 % ropy. Samotným Malackým průlivem, spojujícím Indický oceán a Jihočínské moře, ročně propluje více než 50 000 plavidel.

Navzdory mezinárodnímu úsilí se nedaří redukovat útoky pirátů, následné únosy plavidel i obřích tankerů a vyplácení výkupného. Jejich majitelé a odborníci na námořní bezpečnost uvádí, že soukromé bezpečnostní společnosti mohou být schopny zajistit bezpečný průplav v piráty zamořených vodách. Proto se zvyšuje zájem o pronájem PMSCs, nicméně zkušenosti s působením soukromých firem v Iráku a dalších místech po celém světě poukazují na problémy spojené se službami poskytovanými těmito společnostmi a s jejich regulací v konfliktních zónách.

¹ MACHIAVELLI, Niccolò. *Vladař*. V tomto překladu vyd. 3. Překlad Josef Hajný. Praha: Ivo Železný, 1997, s. 49. ISBN 80-237-3544-6.

Vybrané regiony byly zvoleny jako oblasti s výrazným výskytem pirátství, v případě jihovýchodní Asie jde *dlouhodobý výskyt pirátství* a v případě Afrického rohu o *intenzivní výskyt pirátství*. Obě oblasti mají strategický význam pro námořní dopravu. V posledních deseti letech se právě v těchto dvou oblastech projevuje zvýšená pirátská aktivita, která negativně ovlivňuje obchodní cesty. Je pravdou, že v posledních dvou letech je na vzestupu také pirátství v oblasti Nigérie a Beninu a je pravděpodobné, že v příštích letech se stane dalším epicentrem pirátství, nicméně pro účely diplomové práce jsem cíleně vybrala oblasti, kde se pirátství objevuje již delší dobu.

Téma diplomové práce se prolíná více obory, především se jedná o bezpečnostní studia (zkoumání pirátské hrozby a přítomnosti PMSCs), mezinárodní vztahy (mezinárodní politika v regionu a zahraniční politika států jihovýchodní Asie i Somálska), mezinárodní ekonomie (pirátství negativně ovlivňuje mezinárodní obchod), politologie a historie.

Cíl práce

Práce zkoumá roli soukromých bezpečnostních a vojenských společností při zajišťování ochrany plavidel, přístavů, pobřežních energetických zařízení, oblastí rybolovu apod. Objasňuje faktory, které vedly k nárůstu činnosti PMCs/PSCs nabízejících námořní služby v posledních letech, a konkretizuje jejich činnosti. Současně práce srovnává rizika a výhody poskytování outsourcingu² námořních služeb do soukromé sféry. Vládní i soukromé iniciativy se v oblasti jeví jako problematické a je třeba nalézt co nejlepší odpověď na bezpečnostní hrozby v tamních vodách. *Cílem práce je objasnit, proč se soukromé bezpečnostní společnosti angažují v boji proti pirátství, resp. jaké jsou podmínky umožňující jejich vstup do této sféry oblasti činnosti a jejich další rozvoj.*

Struktura práce a metodologie

Metodologicky je práce kvalitativní jednopřípadovou studií. Metodou shody jsou zachyceny kauzální souvislosti mezi nezávislými proměnnými a závislou proměnnou a sledované korelace jsou doplněny o logické a koherentní hypotézy. Případovou studii definoval Michal Kořan jako „...*detailní analýzu případu, který byl zvolen jako objekt výzkumu. Jejím cílem [případové studie] je poskytnout hluboké porozumění nebo příčinné vysvětlení vybraného případu. Musí zohlednit celkový kontext události či*

² Outsourcing znamená zjednodušeně přesun a využívání služeb externí firmy.

objektu (sociální, politický, historický), fenoménu či děje.“ Případ poté Kořan definoval jako určitý objekt a uzavřený systém s jasnou hranicí a vnitřní logikou fungování.³ Téma diplomové práce adekvátně odpovídá jednopřípadové studii, neboť je dostatečně teritoriálně vymezené (hranicí je působení PMCSs na mořích) i vymezené svou specifickou podstatou (působení PMSCs versus pirátské nelegální aktivity). Práce také nastiňuje důležitý sociální a politický kontext problematiky, ale pro účely diplomové práce jej nelze dostatečně analyzovat do hloubky.

Diplomová práce je strukturována do tří hlavních kapitol, z nichž každá se dále skládá z několika podrobnějších podkapitol. První kapitola *Vymezení základních pojmů* konceptuálně vymezuje na jedné straně pirátství a na straně druhé soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti. Pokouší se objasnit definiční problémy a typologie a představuje nejdůležitější primární prameny, které se problematiky týkají.

Předpokládané kauzality vyplývají z identifikací proměnných, které jsou přehledně strukturovány ve druhé kapitole *Vliv proměnných na růst významu PMSCs*. Kapitola se dále skládá ze tří podkapitol tak, aby korespondovaly s následujícími proměnnými. Za závislou proměnnou považují vlastní angažovanost PMSCs v boji proti pirátství. Cílem práce je doložit, že jejich působení je podmíněno třemi nezávislými proměnnými – oslabením autority státu (neboli neschopností států jako Somálsko, Indonésie či Malajsie efektivně střežit své teritoriální vody a stíhat piráty), outsourcingem a existencí hrozby pirátských útoků. K posouzení relevance první proměnné zkoumá práce příčiny neschopnosti zmíněných států kontrolovat své vody a následně vymezuje oblasti služeb, v nichž státy otevřely prostor pro působení soukromých vojenských a bezpečnostních společností. Druhá proměnná - existence pirátské hrozby – odhaluje důvody, proč PMSCs nacházejí uplatnění na specifickém trhu služeb. Zkoumáním motivů, taktiky, modu operandi a zároveň i příčin zranitelnosti plavidel ukazuje, jak je obtížné dosáhnout mezinárodním úsilím efektivního boje proti pirátům, a zároveň, jak lákavé je pro PMSCs nabízet své služby. Princip outsourcingu lze nejlépe zkoumat z hlediska zvyšování počtu soukromých bezpečnostních společností poskytujících své služby v oblasti Jihočínského moře a Afrického rohu zejména v posledních deseti letech; dále zkoumáním výhod a nevýhod outsourcingu;

³ KOŘAN, Michal. Jednopřípadová studie. In: DRULÁK, Petr. *Jak zkoumat politiku: kvalitativní metodologie v politologii a mezinárodních vztazích*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2008, s. 33. ISBN 9788073673857.

a konečně rozbohem konkrétních služeb poskytovaných PMSCs, jejich struktury a strategie.

Dvě první proměnné jsou úzce propojeny s třetí, tedy hrozbou útoků ze strany pirátů. Mezinárodní námořní úřad (*International Maritime Bureau - IMB*) shromažďuje statistiky o pirátských útocích od roku 1995 a blíže specifikuje, na jaké objekty byly útoky spáchány. Dokládá zvýšenou pirátskou aktivitu v dotčených oblastech a jeho statistiky jsou páteří závěrečné kapitoly *Vývoj pirátství v jihovýchodní Asii a v oblasti Afrického rohu jako příčina angažování PMSCs*.

Stav literatury k tématu

V první, konceptuální části v podkapitole věnující se soukromým vojenským a bezpečnostním společnostem vycházím zejména z primárních dokumentů (především úmluvy týkající se žoldnéřství - *International Convention against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries*; *OAU Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa* a *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I)*) a z analytické studie Freda Schreiera a Mariny Caparini *Privatising Security: Law, Practice and Governance of Private Military and Security Companies* (2005), která se vcelku úspěšně pokusila o seskupení známých definic a typologií PMSCs. Dosud nejznámější a nejpoužívanější definici a typologii přináší monografie Petera Singera *Corporate Warriors: the Rise of the Privatized Military Industry* (2008). Druhá podkapitola teoretické části definující pirátství posledních desetiletí je opřena opět o primární zdroje (např. *The United Nations Convention on the Law of the Sea* a rezoluce RB OSN) a zejména o analytické studie *Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry* (2010) od Jill Harrelson a *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství* (2011) od Ondřeje Šimona. Teoretická část se potýká s obtížemi jednoznačných definic a typologií, které jsou předmětem nekončících debat mezi odborníky, akademiky, teoretiky i v rámci široké veřejnosti.

Následující kapitola o vlivu proměnných na růst významu PMSCs vychází z mnoha pramenů. Pro zkoumání oblastí jihovýchodní Asie a Somálska existuje mnoho zdrojů, nicméně podstatné pro psaní práce považuji práce australské profesorky Carolin Liss (*The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia – 2007*;

Privatising the Fight Against Somali Pirates – 2008; Security Sector Reform in Southeast Asia: The Role of Private Security Providers – 2011) a dále studii další akademičky Catherine Z. Raymonf *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?* (2009). Modus operandi novodobých pirátů je se zvyšujícím se počtem stále více zdokumentovaný. Mimo výše zmíněných prací Carolin Liss byla velmi nápomocná práce Sama Batemana *Sea Piracy: Some Inconvenient Truths* (2010). Nicméně Sam Bateman se zaměřoval především na taktiky somálských pirátů, oproti tomu Carolin Liss se věnuje oběma oblastem, více pak oblasti jihovýchodní Asie. Třetí část kapitoly věnující se proměnným byla nejpálčivější, neboť i přes fakt, že existuje celá řada dokumentů a studií pojednávající o PMSCs, prakticky neexistují žádné prameny týkající se společností které poskytují námořní bezpečnostní služby. Carolin Liss se tématu věnovala blíže, ale ve všech dokumentech se k PMSCs staví apriorně skepticky a negativně (např. *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways: Risks, Challenges and Benefits – 2009*). Bohužel kromě studií vydaných samotnými PMSCs se mnoho akademiků této problematice z opačného (pozitivního) pólu nevěnuje a pokud ano, nejsou v současném světě dostatečně vyslyšeni. Problematika outsourcingu soukromých bezpečnostních služeb je pak dobře uchopena ve studii Allison Stangerové a Marka Erica Williamse *Private Military Corporations: Benefits and Costs of Outsourcing Security*.

Poslední tematická kapitola vývoje pirátství v obou oblastech jako příčina angažování PMSCs je opřena o dva zásadní statistické zdroje Mezinárodní námořní kanceláře *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period*, které pojednávají o dvou ročních obdobích a to v letech 2007 a 2011.

Pro svoji práci jsem použila pravidla citací uveřejněných na webových stránkách FSV UK⁴ a citačních materiálů, na které tyto stránky odkazují (*Bibliografické odkazy a citace dokumentů dle ČSN ISO 690 (01 0197) platné od 1. dubna 2011* od Olgy Bernátové a Jana Skůpy).

⁴ Knihovna Fakulty sociálních věd UK. *Jak citovat*. [online]. [cit. 2012-0406]. Dostupné z: <http://knihovna.fsv.cuni.cz/Jak-citovat/>

1. Vymezení základních pojmů

Cílem této kapitoly je seznámení s definicemi, terminologií a typologiemi základních pojmů vyplývajících z problematiky privatizace námořní bezpečnosti. Kapitola nastiňuje různé definiční a terminologické obtíže týkající se soukromých vojenských a bezpečnostních společností. Zároveň jsou představeny různé typologie, jejichž jednotné vymezení je předmětem nekončících debat. Ve druhé části této kapitoly jsou potom prezentovány nejznámější definice moderního pirátství.

1.1 Soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti (PMSCs) - vývoj nového hráče mezinárodní bezpečnosti

1.1.1 Žoldnéřství vs. novodobí kontraktori

Žoldnéři byli dříve naprosto běžným instrumentem na mezinárodní scéně. Až do 16. století bylo prodávání služeb žoldnéřů široce rozšířeno. Najímáním vojáků se zabýval také Niccolò Machiavelli v jeho mistrovském díle *Vladař*. Ve XII. kapitole s názvem *O družích vojsk a žoldnéřích* namítá, že jedinou motivací žoldnéřů je jejich plat a proto nebudou chtít riskovat svůj život v takové míře jako občan státu, který je vázán ke své domovské zemi a tím se stává motivovanějším a lepším vojákem. „*Takové vojsko není svorné, je nedisciplinované, nespolehlivé a hamižné; má sice plná ústa statečnosti, ale tváří v tvář nepříteli vezme při první příležitosti do zaječích; nedbá zákonů božích ani lidských. ... Na bojišti je vede jen ta trocha peněz, a ta nestačí na to, aby přiměla vojáka s láskou umírat pro zájmy pána*“.⁵

Později v 17. století ovšem najímací praktiky téměř zmizely. Žoldnéřství nadále sloužilo státům v podobě prodeje či nájmu žoldnéřských jednotek jinému státu nebo také jako prodej licencí k výcviku jednotek jednoho státu druhému. Tento druh obchodu se žoldnéři skončil koncem 19. století, ale po druhé světové válce se postupně fenomén samostatných vojáků na prodej opět objevil zejména díky bojům během dekolonizace Afriky v 60., 70. a 80. letech.⁶

⁵ MACHIAVELLI, N. (1997). *cit.d.*, s. 49.

⁶ PERCY, S (2007). *cit.d.*, s. 12.

V mezinárodním systému se objevuje řada typologií soukromých vojenských a bezpečnostních společností, ale obecně můžeme definovat tři varianty: žoldáctví, bojové soukromé vojenské společnosti - PMCs (*private military companies*) a nebojové soukromé bezpečnostní společnosti - PSCs (*private security companies*).

Dnešní soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti (neboli PMSCs⁷) jsou obdobou žoldnéřství z 16. století. Žoldněř může být definován jako samostatný voják, který bojuje buď pro jiný stát než svůj vlastní nebo pro nestátní entity za účelem finančního zisku. Dodnes je však velmi problematické najít jednotnou definici žoldnéřství, obdobně jako definici soukromých bezpečnostních a vojenských společností.

Žoldnéřství se věnují zejména tři základní úmluvy mezinárodního práva – Článek 47 Dodatkového protokolu I. Ženevských úmluv z roku 1977⁸, Úmluva o odstranění žoldnéřství v Africe (*Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa*) z roku 1979⁹ a Mezinárodní úmluva OSN proti náboru, užívání, financování a výcviku žoldněřů (*International Convention against the Recruitment, Use, Financing and training of Mercenaries*) z roku 1989.¹⁰

Článek 47 Dodatkového protokolu I. Ženevských úmluv¹¹ uvádí, že žoldněř nemá právo na status kombatanta nebo válečného zajatce. Jde o osobu, která „a) je speciálně najata v místě nebo v zahraničí k tomu, aby bojovala v ozbrojeném konfliktu, b) se skutečně přímo účastní nepřátelských akcí, c) svou účast v nepřátelských akcích motivuje hlavně osobním ziskem a stranou v konfliktu nebo jejím jménem je jí skutečně slíbena materiální odměna podstatně převyšující odměnu slíbenou nebo placenou kombatantům podobných hodností a funkcí v ozbrojených silách této strany, d) není občanem strany v konfliktu, ani nemá trvalé bydliště na území kontrolovaném stranou v konfliktu, e) není příslušníkem ozbrojených sil strany v konfliktu a f) nebyla vyslána

⁷ Pro účely diplomové práce budu častěji využívat pojem PMSCs – *private military and security companies* – neboli soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti.

⁸ *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I)*. 8 June 1977. Dostupné z: <http://www2.ohchr.org/english/law/protocol1.htm>

⁹ *EAU Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa*. Organization of African Unity, 1979, CM/817 (XXIX) Annex II Rev.1. Dostupné z: http://www.africa-union.org/official_documents/Treaties_%20Conventions_%20Protocols/Convention_on_Mercenaries.pdf

¹⁰ *International Convention against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries*. United Nations General Assembly, 72nd plenary meeting, 4 December 1989, A/RES/44/34. Dostupné z: <http://www.un.org/documents/ga/res/44/a44r034.htm>

¹¹ Český překlad: ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 23. května 1991: Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů (Protokol I). In: Sbíрка zákonů České republiky. 1991. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=39171>.

státem, který není stranou v konfliktu k plnění oficiálních úkolů jako příslušník jeho ozbrojených sil“.

Z toho ale vyplývá, že moderní „žoldněři“, respektive zaměstnanci soukromých bezpečnostních a vojenských společností, těmto definicím mnohdy neodpovídají. Například bod 2(a) dnešní PMSCs jednoznačně nesplňují, neboť společnosti v konfliktu jen nebojují, naopak většina společností poskytuje i jiné služby, kterým se věnuje kapitola 2.3.3. Bod 2(d) se v dnešní době také jeví jako sporný. Například soukromá vojenská a bezpečnostní společnost poskytující bezpečnostní služby v Malackém či Singapurském průlivu zaměstnává občany Singapuru (př. *Background Asia Risk Solutions - BARS*¹²). V okamžiku, kdy loď plující pod singapurskou vlajkou a v teritoriálních vodách Singapuru napadnou piráti, jsou zaměstnanci BARS (kteří jsou na palubě lodi) občany strany v konfliktu a nespádají tedy do vymezení výše uvedené definice.

Úmluvu o odstranění žoldněřství v Africe vydala roku 1979 Organizace africké jednoty (OAJ), kterou v roce 2002 nahradila Africká unie (AU). Článek 1 definuje žoldněře jako osobu, která je „*a) rekrutována s cílem bojovat v ozbrojeném konfliktu na vlastním území či v zahraničí, b) přímo se účastní ozbrojených střetů, c) je motivována touhou po soukromém zisku, d) není občanem ani jedné ze stran konfliktu ani obyvatelem území kontrolované jednou ze stran konfliktu, e) není členem ozbrojených sil stran konfliktu a f) není poslán na oficiální misi jako příslušník ozbrojených sil jiného státu.*“¹³ Článek 2 poté uvádí, že „*zločin žoldněřství je spáchán jednotlivci, skupinami, představiteli státu anebo státem samotným, 2(a) kteří napomáhají, organizují, financují a podporují jakýmkoli způsobem žoldněřství a to s cílem napadnout za použití ozbrojeného násilí teritoriální integritu a stabilitu jiného státu.*“¹⁴ Z 53 států dnešní Africké unie (mimo Maroko) úmluvu ratifikovalo pouze 30 států¹⁵, a i proto nemá úmluva v praxi dostatečně velký vliv.

Mezinárodní úmluva Organizace spojených národů (OSN) proti náboru, užívání, financování a výcviku žoldněřů byla schválena Valným shromážděním OSN roku 1989, avšak v platnost vešla až roku 2001. První odstavec článku 1 této úmluvy vychází

¹² Background Asia Risk Solutions. [online]. [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: www.piracysuppression.com/.

¹³ Přeloženo autorem z *OAU Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa, cit.d.*

¹⁴ *OAU Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa, cit.d*

¹⁵ Seznam států, které úmluvu podepsaly a ratifikovaly ke dni 3. února 2010, je dostupný na: *List of countries which have signed, ratifies/acceded to the Convention for the Elimination of Mercenarism in*

z Článku 47 Dodatkového protokolu Ženevských úmluv. Druhý odstavec částečně vychází z Úmluvy o odstranění žoldnéřství v Africe, ale definici žoldnéře prohlubuje, když jej definuje jako jedince, který je v jakékoli jiné situaci (mimo ozbrojený konflikt):

a) speciálně rekrutován lokálně nebo v zahraničí za účelem účasti na smluveném násilném činu zaměřeném na:

*i. svržení vlády nebo na jiném podkopávání ústavního pořádku státu,
nebo*

ii. podkopávání územní integrity státu;

b) je motivován k účasti touhou po významném soukromém zisku a je pobízený slibem nebo platbou materiálního odškodnění;

c) není občanem ani obyvatelem ve státě, proti kterému je čin zaměřen;

d) nebyl poslán na oficiální misi žádným státem;

e) není členem ozbrojených sil státu, na jehož území je čin proveden.¹⁶

Úmluva obsahuje nejen definici žoldnéřství, ale také popis nezbytných opatření států, které tuto úmluvu podepíší (články 5 až 14). Doposud ale úmluvu ratifikovalo pouze 32 států, mezi kterými chybí všech pět stálých členů Rady bezpečnosti OSN.¹⁷ Všechny úmluvy zdůrazňují pojem žoldnéře, který je prospěchářsky motivován, je cizincem a prodává své služby největší nabídce nehledě na povahu zakázky.¹⁸

1.1.2 Definice PMSCs

Definovat PMSCs je snad ještě více problematické než definovat žoldnéřství. Nelze určit ani jednotný termín tohoto fenoménu. Společnosti se ve své podstatě mohou značně lišit, proto je užíváno více termínů jako soukromé vojenské společnosti, soukromé vojenské firmy, soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti apod. Dle definice ženevského Centra pro demokratickou kontrolu ozbrojených sil (*Geneva*

Africa. African Union, 03/02/2010. Dostupné z: <http://www.africa-union.org/root/au/Documents/Treaties/List/Convention%20for%20the%20Elimination%20of%20Mercenarism.pdf>

¹⁶ Přeloženo autorem z *International Convention against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries*. *cit.d*

¹⁷ Seznam států, které úmluvu podepsaly a ratifikovaly ke dni 18. března 2012, je dostupný na - *International Convention against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries: List of signatories and parties*. In: United Nations Treaty Collection, aktualizace 18. března 2012. Dostupné z: http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-6&chapter=18&lang=en

¹⁸ PERCY, Sarah. *Morality and Regulation*. In: CHESTERMAN, Simon a Chia LEHNARDT. *From mercenaries to market: the rise and regulation of private military companies*. New York: Oxford University Press, 2007, s. 12. ISBN 0-19-922848-5.

Centre for the Democratic Control of Armed Forces – DCAF) jsou PMSCs firmy, které „nabízejí specializované služby týkající se válčení a ozbrojených konfliktů, včetně bojových operací, strategického plánování, shromažďování informací, operační a logistické podpory, školení či poskytování dodavatelských služeb a údržby.“¹⁹

Jinou, souhrnnější definici přineslo Centrum pro veřejnou integritu (*Center for Public Integrity*); ta bývá častokrát zmiňována Douglosem Brooksem, zakladatelem a prezidentem asociace *International Stability Operations Association (ISOA)*²⁰, která byla zřízena roku 2011 ve Washingtonu, D. C. s cílem podporovat soukromý vojenský průmysl. PMSC je zde definována jako společnost, která „poskytuje, s vidinou zisku, služby dříve prováděné vnitrostátními vojenskými silami, včetně vojenského výcviku, zpravodajských služeb, logistiky a ofenzivního boje, stejně jako zajišťování bezpečnosti v zónách konfliktu.“²¹

Nejvíce rozšířenou a používanou definicí PMSCs (nebo lépe soukromé vojenské firmy – *private military firm - PMF*) je definice Petera Warrena Singera, amerického politologa a předního vědeckého pracovníka Brooklynského institutu - *Brooklyn Institution*, jenž se specializuje na fenomén válčení v 21. století.²² PMFs definuje jako „obchodní poskytovatele profesionálních služeb s úzkou vazbou na válčení.“²³

1.1.3 Srovnání PMSCs a žoldnéřství

PMSCs se dnes často srovnávají se žoldněři z předchozích staletí, ale v mnoha bodech se od nich diametrálně odlišují. Steven Brayton uvádí tři základní rysy žoldnéřství: v konfliktu jsou cizí, neboli působí z vnějšku; jsou motivováni především finančním ziskem a v některých případech se účastní přímo boje.²⁴ Důležité je upřesnění

¹⁹ GENEVA CENTRE FOR THE DEMOCRATIC CONTROL OF ARMED FORCES. Private Military Companies. *DCAF Backgrounder* [online]. 04/2006, s. 1 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.dcaf.ch/Publications/Private-Military-Companies>

²⁰ Dříve známá jako *International Peace Operations Association (IPOA)*, informace dostupné na: <http://www.stability-operations.org/index.php>.

²¹ SCHREIER, Fred a Marina CAPARINI. *Privatising Security: Law, Practice and Governance of Private Military and Security Companies* [online]. Occasional Paper - №6. Ženeva: Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces, March 2005, s. 18 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://dcaf.ch/Publications/Privatising-Security>.

²² Více na stránkách Petera W. Singera <http://www.pwsinger.com/>.

²³ SINGER, Peter Warren. *Corporate Warriors: the Rise of the Privatized Military Industry*. Updated ed. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press, 2008, s. 8, ISBN 08-014-7436-1. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=_9sXXff8KLQC&hl=cs&source=gbs_navlinks_s

²⁴ BRAYTON, Steven. Outsourcing War: Mercenaries and the Privatization of Peacekeeping. *Journal of International Affairs* [online]. Spring2002, Vol. 55 Issue 2, s. 306 [cit. 2012-04-07]. ISSN 0022-197X. Dostupné z: Academic Search Complete EBSCOhost

spojení v *některých případech*, jelikož ne vždy byli dřívější i současní žoldnéři přímo aktivní v boji, i když obecně vykazovali rysy žoldnéřů. Žoldnéři a soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti, které se objevily v 90. letech minulého století, byly charakteristické nejen výše uvedenými rysy, ale také mnoha modernějšími. Steven Brayton uvádí čtyři nové charakteristické rysy: společnosti se jednoznačně prezentují jako firma či korporace; otevřeně obhajují a zdůrazňují užitečnost a profesionalitu; užívají mezinárodně uznávané právní a finanční nástroje k zabezpečení svých obchodních dohod a opatření; podporují (prozatím) pouze uznané vlády a vyhýbají se režimům, kterými mezinárodní společenství opovrhne.²⁵

Dále se odlišují také po stránce organizační. Žoldnéři se seskupovali pouze příležitostně, když byla potřeba v určitém konfliktu, a oproti PMSCs neměli žádnou pevnou organizační strukturu. Dnešní PMSCs jsou jakousi institucionalizovanou obdobou žoldnéřů. Jsou zakládány legálně jako organizované společnosti a mají častokrát silné nejen ekonomické vazby na své domovské vlády, ale také na soukromý sektor – např. na firmy zabývající se těžbou nerostných surovin. Některé PMSCs jsou například prodejci zbrojního arzenálu. Obecně lze tvrdit, že poskytují mnohem širší nabídku služeb než žoldnéři, kteří se zúčastnili pouze bojových akcí.²⁶

1.1.4 Typologie PMSCs

Definice bývá častokrát spojena s klasifikací a typologií PMSCs, kterých v akademické sféře vzniklo za posledních deset let bezpočet. Současné typologie privátních vojenských společností se dělí zejména dle nabízených služeb, ale dosud neexistuje jediná, pevně daná typologie.

Jednou z nabízených je typologie, kterou přinášejí Fred Schreier a Marina Caparini ve své práci pod názvem *Privatising Security: Law, Practice and Governance of Private Military and Security Companies*. PMSCs rozdělují do tří typů: *nonlethal service providers* jsou poskytovatelé služeb, během kterých nedochází k úmrtí. Poskytují služby jako je logistika, provádění odminování či odstranění nevybuchlého arzenálu a další služby, které jsou víceméně nebezpečné. Druhým typem jsou *bojové PMCs (private military companies)*, které je třeba oproti předchozím poskytovatelům

²⁵ BRAYTON, S. (2002). *cit.d.*, s. 306

²⁶ VISINGR, Lukáš. Soukromé vojenské společnosti poskytující letecké služby: přínos nebo problém?. *Obrana a strategie: časopis strategických studií a názorů*. Ústav strategických studií Vojenské Akademie v Brně. 2007, č. 1, s. 98. ISSN 1214-6463.

služeb regulovat. Tyto společnosti jsou pevně organizované, s ucelenou strukturou a poskytují státům či jiným aktérům vojenské služby, včetně ofenzivních bojových jednotek. Bojové PMCs se dále dělí na aktivní (dobrovolně jdou do ozbrojených bojů) a pasivní (soustředí se zejména na výcvik a organizační záležitosti). Třetím typem jsou *soukromé bezpečnostní společnosti (private security corporations - PSCs)*, které poskytují ochranné služby. Jejich klienty jsou častěji než státy soukromé organizace či jednotlivci. Tento typ je podobný soukromým bezpečnostním strážcům, kteří jsou běžně najímáni ve vyspělých zemích.²⁷

Hlavní rozdíl mezi PMCs a PSCs spočívá v použití ozbrojených složek. Na rozdíl od vojenských bojových společností, které jsou ochotny poskytovat ofenzivní vojenské jednotky, bezpečnostní společnosti používají zbraně jen pro ochranu sebe sama a svého klienta. Klientem tedy nejsou pouze vlády²⁸, humanitární organizace (včetně organizací usilujících o zlepšení životního prostředí) či ambasády, ale také nadnárodní korporace, skupiny rebelů, drogové kartely a OSN, která si najímá služby PMSCs v peacekeepingových operacích. Ve své práci se dle typologie Freda Schreiera a Mariny Caparini dále zabývám zejména soukromými bezpečnostními společnostmi (PSCs), které jsou najímány majiteli společností, jež provozují námořní přepravu a slouží k ochraně jejich plavidel, nákladu i posádky během proplouvání nebezpečnými zónami a tzv. *choke points*. Zároveň jejich přítomnost hraje roli i jako odstrašující nástroj proti pirátům. Použití zbraní je ovšem diskutabilní i v případě ochrany sebe samých, klienta a jeho majetku.

Jinou typologii vytvořil Herbert Wulf, jenž odlišuje pět typů privátních vojenských společností či hráčů: soukromé bezpečnostní společnosti (*private security companies* - do této kategorie opět spadají PSCs operující na moři proti útokům pirátů), vládní poskytovatelé obranných jednotek (*defense producers*), soukromé vojenské společnosti (*private military companies* – bojové jednotky), nezákonné vojenské

²⁷ SCHREIER, Fred a Marina CAPARINI, (2005). *cit.d.*, s. 36

²⁸ Státy, které si doposud najaly soukromé vojenské společnosti, byly například Angola, Austrálie, Kanada, Kolumbie, Kongo, Kréta, Velká Británie, Francie, Libérie, Omán, Papua Nová Guinea, Saudská Arábie, Senegal, Sierra Leone, Súdán a Spojené státy americké. STANGER, Allison a Mark Eric Williams WILLIAMS. Private Military Corporations: Benefits and Costs of Outsourcing Security. *Yale Journal of International Affairs* [online]. Fall/Winter 2006, Volume 2, Issue 1, s. 6 [cit. 2012-03-17]. ISSN 1936-2641. Dostupné z: <http://yalejournal.org/wp-content/uploads/2011/01/062101stanger-williams.pdf>

jednotky (*non-statutory forces* – například rebelové, ale také organizovaný zločin) a žoldnéři (*mercenaries*).²⁹

Staršího data, ale neméně zajímavá, je definice Davida Shearera z roku 1998, který rozlišuje pět kategorií bezpečnostního průmyslu, které dodávají odlišné vojensko-bezpečnostní služby³⁰:

- I. Přímá podpora ve vojenských operacích (příkladem může být dnes již neexistující jihoafrická společnost *Executive Outcomes* v Angole a v Sierra Leone).
- II. Vojenské poradenství a trénink (typ vojenského tréninku nabízela americká společnost *MPRI*).
- III. Logistická podpora (například singapurská společnost *Pacific Architects and Engineers* (PAE)).
- IV. Bezpečnostní služby zahrnující např. politické analýzy apod.
- V. Prevence kriminality

Shearerova taxonomie je ale problematická například při posuzování námořních bezpečnostních operací soukromé společnosti, která se dostane do boje proti pirátům. Taková společnost může spadat do kategorie I (přímá podpora ve vojenské operaci) nebo do kategorie V (prevence kriminality) a zároveň může spadat do obou kategorií zároveň.

Toho se ale nevyvarovala ani pozdější a dnes i široce akceptovaná typologie Petera W. Singera. Ten zařadil privátní bojové i bezpečnostní společnosti do jedné kategorie tzv. *private military firms* (PMFs - soukromé vojenské firmy). Hlavní myšlenkou Singerovy typologie je „vzdálenost“ účastnických jednotek k ozbrojenému konfliktu, tedy jak daleko anebo blízko jsou jednotky k probíhajícím bojům (*closseness to the front line*). Jeho koncept je také znám jako metafora „hrot kopí“ (*the tip of the spear*). Peter W. Singer rozdělil vojenské organizace do tří skupin dle lokace na „bitevním poli“: jednotky na válčišti (*general theatre*), na bojišti (*theatre of war*) a v prostoru přímých bojových operací (*actual area of operations*). PMFs jsou

²⁹ WULF, Herbert. Change of Uniform - But No Uniform Change in Function: Soldiers in Search of a New Role. In: CONVERSION, [prepared by] Bonn International Center for. *Conversion survey 2002: global disarmament, demilitarization and demobilization*. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos, 2002, s. 97-98. ISBN 3-7890-7914-6.

³⁰ SHEARER, David. *Private Armies and Military Intervention*. New York: Oxford University Press for the International Institute for Strategic Studies, Adelphi papers, no. 316, 1998, s. 25-26, ISBN 01-982-9440-9.

v závislosti na tom rozděleny na poskytovatele vojenských sil (*military provider firms*), vojenské konzultační firmy (*military consultant firms*) a společnosti poskytující vojenskou podporu (*military support firms*).³¹

Poskytovatelé vojenských sil jsou definováni jako firmy zaměřující se zejména na stránku taktickou, poskytující služby nejen přímo na bojišti, ale také poskytují řízení polních jednotek či řadu odborníků – například bojové piloty. Do této skupiny lze opět zařadit dnes již neexistující jihoafrickou společnost *Executive Outcomes* a britskou *Sandline International*. Obě tyto společnosti poskytovaly služby výhradně suverénním státům. Dnes (až na britskou *Gurkha Security Guards*) není žádná podobná společnost, která by mohla být zařazena výhradně do této kategorie.³²

Vojenské konzultační firmy poskytují zejména informace, ale také výcvikové služby či přeorganizování ozbrojených sil klienta. Nabízejí strategické, operační a organizační analýzy. Oproti předchozím firmám neoperují přímo na bitevním poli. Přestože poskytují strategické, operační a taktické plánování, riziko na bitevním poli pak nese na bedrech jejich klient. Příklady takových společnosti jsou např. americké společnosti *MPRI*, *DynCorp* nebo *Vinnell*.³³

Společnosti poskytující vojenskou podporu nabízejí doplňkové vojenské služby, např. logistiku, zásobování paliva a munice, dopravu, technickou podporu, stavby apod. Výhodou tohoto typu armádního outsourcingu je specializace firem na sekundární úlohy. Klient vlastní armádu se může více soustředit na jeho primární cíl – boj. Tento sektor je dle Singera nejširší a nejvíce rozmanitý dle rozsahu svých služeb a nachází se tak ve spodní části pomyslného kopí. Příkladem takové firmy je americká korporace *Halliburton Company*, která je častokrát nazývána jako logistické oddělení Pentagonu.³⁴

Singerova typologie má koncepční rámeček. Konkrétní PMFs nelze jednoznačně rozdělit mezi zmiňované skupiny typologie. Některé firmy lze jasně zařadit do jednoho ze sektorů, zatímco další firmy (jako například američtí *Blackwater*) poskytují své služby na hranicích jednotlivého sektoru nebo ve více sektorech najednou.³⁵

Výše zmíněná Singerova typologie se týká především soukromých vojenských společností, ale lze ji aplikovat také na typologii soukromých bezpečnostních společností. Z předchozího dělení by tedy vycházelo dělení PSCs na poskytovatele

³¹ SCHREIER, F., CAPARINI, M. (2005). *cit.d.*, s. 37

³² PERCY, S. (2007). *cit.d.*, s. 12; SCHREIER, SCHREIER, F., CAPARINI, M. (2005). *cit.d.*, s. 37

³³ VISINGR, L. (2007). *cit.d.*, s. 99; SCHREIER, F., CAPARINI, M. (2005). *cit.d.*, s. 37

³⁴ VISINGR, L. (2007). *cit.d.*, s. 99; SCHREIER, F., CAPARINI, M. (2005). *cit.d.*, s. 37-38

³⁵ SCHREIER, F., CAPARINI, M. (2005). *cit.d.*, s. 37

bezpečnostních sil/služeb (*security provider firms*), bezpečnostní konzultační firmy (*security consulting firms*), společnosti poskytující bezpečnostní podporu (*security supporter firms*). *Bezpečnostní dodavatelské firmy* jsou definovány jako společnosti, které se zaměřují na určité bezpečnostní prostředí, kde poskytují bezpečnostní služby v destabilizovaných oblastech. Působí v oblasti nejen jejich jednotky, ale také odborníci. *Bezpečnostní konzultační firmy* poskytují informace, výcvik či pomoc v sektoru vymáhání práva organizace či agentury. Dále nabízejí operační analýzy a obdobně jako výše popsané armádní dodavatelské firmy se nezúčastní boje. I když mohou přetvářet bezpečnostní prostředí v dané lokalitě, hlavní riziko boje nese klient. *Bezpečnostní podpůrné firmy* opět poskytují pouze doplňkové služby, včetně technické pomoci a asistence, specializují se na sekundární úlohy a také jsou schopny efektivně napomoci vymáhat klientské právo.³⁶

Z této typologie ale jednoznačně nevyplývá, kam přesně spadají PMSCs prodávající služby na moři. Majitelé si PMSCs najímají i jako konzultační firmy nejen při vylepšení bezpečnostních opatření na palubě před samotnou plavbou, ale zároveň je možné využít konzultační služby během pirátského útoku, kdy člen PMSCs přítomen na lodi radí kapitánovi a posádce, jak mají postupovat od okamžiku zahlédnutí piráta.³⁷ Problematictější se zdá být jejich zařazení v případě, kdy ozbrojeni doprovázejí tanker či jinou loď nebo kdy se přímo nacházejí na palubě hlídaného plavidla. V tu chvíli nespádají mezi dodavatelské, konzultační ani podpůrné firmy, ale tíhnou spíše k armádním společnostem. Vyskytují se tedy na pomezí mezi PMCs a PSCs a to je další důkaz slabých míst Singerovy typologie.

Rozlišení mezi PMCs a PSCs je stále otázkou nekončících debat. Převládá ale názor, že PMCs poskytují „aktivní“ bezpečnostní služby zahrnující vojenské cvičení, zatímco PSCs nabízejí „pasivnější“ služby jako ochrana majetku apod. V praxi ale nelze tyto aspekty vždy striktně oddělit. Služby, které poskytují námořní bezpečnostní ochranu, se každopádně vyskytují mimo zóny ozbrojeného konfliktu či války, proto se přikláním k termínu PSCs.

³⁶ SCHREIER, F., CAPARINI, M. (2005). *cit.d.*, s. 38

³⁷ LISS, Carolin. *Privatising the Fight Against Somali Pirates* [online]. Working paper No. 152. Asia Research Centre. Perth: Murdoch University, November 2008., 8 [cit. 2011-10-30]. ISSN 1037-4612. Dostupné z: <http://wwwarc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp152.pdf>

1.2 Pirátství 21. století

Dne 17. listopadu roku 2008 ukořistili somálští piráti ropný tanker *Sírius Star* plující pod vlajkou Saudské Arábie nedaleko pobřeží Keni. Tanker převážel ropu v hodnotě více než 100 milionů dolarů. Dle Roberta F. Worthe se jednalo v té době o dosud největší loď, kterou piráti zajali.³⁸ Pirátství bylo po dlouhá desetiletí považováno za historický relikv, ale v posledních letech opět přitahuje zájem celého světa díky zvyšujícímu se počtu útoků. Mezinárodní námořní kancelář (IMB – *International Maritime Bureau*) hlásí alarmující růst pirátských útoků zejména nedaleko pobřeží Somálska a v Adenském zálivu. Piráti již zdaleka nejsou spojováni se stereotypními představami mořských korábů s páskou přes oko, šavlí a papouškem na rameni. Ve své moderní podobě se přetvřili do vysoce organizovaných skupin, které jsou schopny rychlého zajetí jakkoli velké lodi. Hlavní motivací pro únos je zisk výkupného, přičemž sami piráti tvrdí, že jejich zájmem není zranit či zabít členy posádky.³⁹

Pirátství se vyskytovalo již v dobách antiky (první zmínky z roku 1190 před Kristem).⁴⁰ Od těch dob, přes otce mezinárodního práva Huga Grotia až do současnosti, jsou piráti považováni za *hostis humani generis* neboli za nepřátele všeho lidstva.⁴¹ Na základě tohoto konceptu podléhají univerzální jurisdikci a jakýkoli stát se tedy může dožadovat soudní pravomoci nad obžalovaným pirátem i přesto, že se trestný čin neodehrál na území tohoto státu nebo se jej nedopustil jeho občan.⁴²

1.2.1 Definice pirátství

Akt pirátství je všeobecně považován za trestný čin, ale neexistuje jednotně přijímaná definice. Mezinárodní právo se navíc neadaptovalo natolik, aby byly projevy současného pirátství správně uchopeny a pojmenovány. Tento nedostatek donutil například Dánsko k tomu, aby uvězněné piráty nedobrovolně osvobodilo. Marcus Hand

³⁸ WORTH, Robert F. Pirates seize Saudi tanker off Kenya. In: *The New York Times* [online]. Tuesday, November 18, 2008 [cit. 2012-04-18]. ISSN 1542-667x. DOI: 1645522. Dostupné z: <http://www.nytimes.com/2008/11/18/world/africa/18iht-18pirates.17912822.html>.

³⁹ HARRELSON, Jill. Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry. *American University International Law Review* [online]. 2010, vol. 25, iss. 2, s. 285-286 [cit. 2011-10-30]. ISSN 201520-460X. Dostupné z: <http://www.auilr.org/pdf/25/25-2-5.pdf>

⁴⁰ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 291

⁴¹ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 291

informoval, že dánské námořnictvo osvobodilo deset podezřelých somálských pirátů, jelikož nemohli být souzeni v Dánsku. Dánští představitelé je poté nedobrovolně předali přechodné vládě v Somálsku.⁴³

Problematiky pirátství se přímo týká poměrně úzká skupina mezinárodních smluv. Obecně uznávanou mezinárodní definici pirátství přinesla Úmluva o mořském právu (UNCLOS - *United Nations Convention on the Law of the Sea*) z roku 1982. Tato právně závazná definice byla vypracována již v roce 1958 v Úmluvě o volném moři (HS – *Convention on the High Seas*) a byla posléze beze změn začleněna do UNCLOS. V současné době představují oba dokumenty nejvýznamnější úmluvy o mořském právu, které čerpají z *Harvard Draft Convention on Piracy and Commentary* z roku 1932⁴⁴. Definici využívá i Mezinárodní námořní organizace (IMO – *International Maritime Organization*), agentura OSN zodpovědná za námořní problematiku.

Zmíněná definice pirátského aktu však čelí kritickým hlasům, a i proto se vyskytují definice jiné. Širší vymezení přináší Úmluva o potlačování zločinů ohrožujících bezpečnost námořní plavby (SUA Convention – *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*) z roku 1988. Tato úmluva nepojmenovává specificky pojem „pirátství“ jako trestný čin, nýbrž zahrnuje pirátský akt do širší kategorie nelegálních trestných činů páchaných proti plavidlům. Obecně je úmluva považována za protiteroristickou konvenci.⁴⁵ Další definici pirátství vyvinula i Mezinárodní námořní kancelář spadající pod Mezinárodní obchodní komoru (ICC – *International Chamber of Commerce*).

V následující podkapitole se věnuji konkrétním formulacím pirátství výše zmíněných úmluv a jejich rozdílům. Zároveň nastíním problémy vyplývající z teritoriálních i právních limitů a bránící prosazování účinného boje proti pirátům.

1.2.2 Úmluva o mořském právu (UNCLOS) a Úmluva o volném moři (HS)

UNCLOS z roku 1982 (platná od roku 1994) je na rozdíl od HS považována za celosvětovou námořní ústavu a její vymezení pirátství je všeobecně akceptováno.

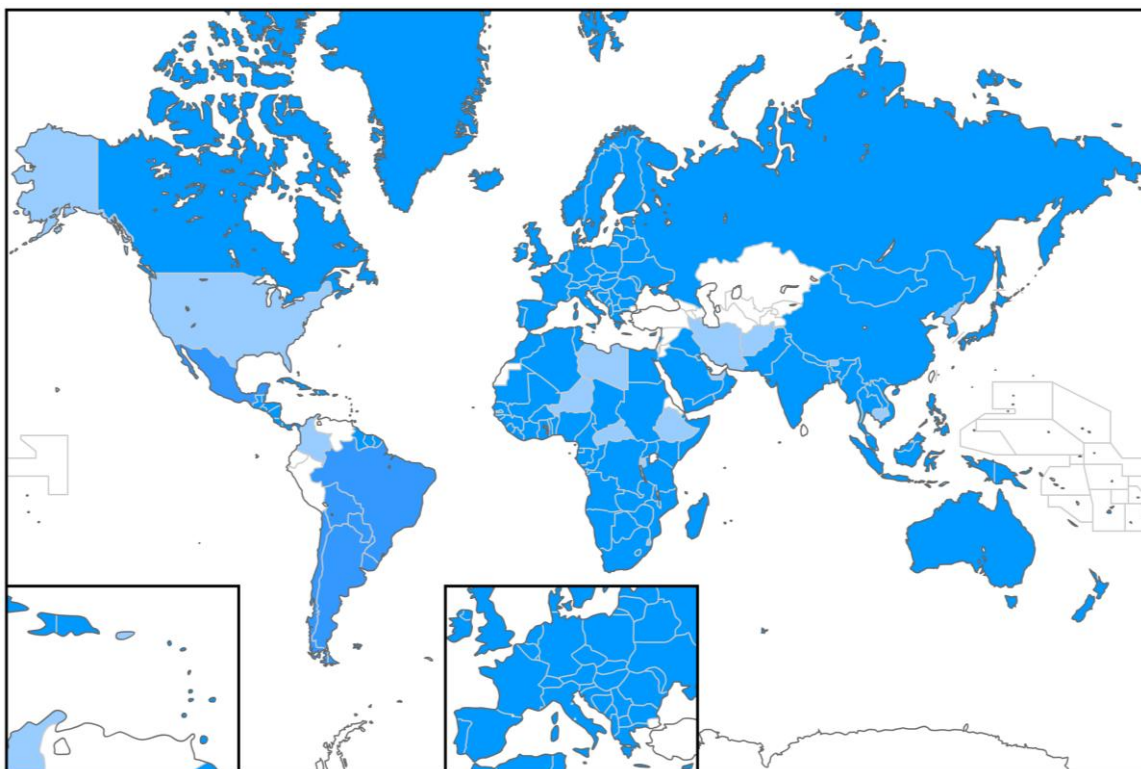
⁴² HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 291

⁴³ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 286

⁴⁴ LANHAM, Honor. *Walk the Plank: Somali Pirates and International Law*. Otago, October 2009, s. 6. Dostupné z: http://www.otago.ac.nz/law/oylr/2009/Honor_Lanham.pdf. Bakalářská práce. University of Otago. Vedoucí práce Prof Kevin Dawkins.

UNCLOS se zhruba na dvou stech stran zabývá širokou škálou mezinárodněprávních otázek týkajících se moří a oceánů. Obsahově zahrnuje nejen HS ale i další konvence námořního práva a stala se tak jejich souhrnnou kodifikací ve většině států.⁴⁶ Doposud úmluvu ratifikovalo 162 zemí (viz obrázek 1), oproti HS, kterou ratifikovalo „pouze“ 63 států.⁴⁷

Obrázek 1. Grafické znázornění států, které podepsaly a ratifikovaly UNCLOS⁴⁸



Zdroj: vytvořeno autorkou na základě seznamu států, které UNCLOS ratifikovalo http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

UNCLOS ale na druhé straně neratifikovaly státy jako USA, Venezuela, Peru, Ekvádor, Izrael, Sýrie, Kazachstán, Turecko, Írán či Etiopie (pro zajímavost, Somálsko UNCLOS ratifikovalo jako 40. stát dne 24. července 1989, ČR jako 95. stát dne 21.

⁴⁵ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 283; 292

⁴⁶ ŠIMON, Ondřej. Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství. In *Valka.cz* [online]. 30.07.2011 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.valka.cz/clanek_14121.html

⁴⁷ *The United Nations Convention on the Law of the Sea: Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, 03 June 2011. Dostupné z: http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

⁴⁸ Tmavě modrou barvou jsou vyznačeny státy, které UNLOCS podepsaly a následně ratifikovaly. Světle modrou barvou jsou vyznačeny státy, které UNCLOS pouze podepsaly a prozatím neratifikovaly a bílou barvou jsou státy, které UNCLOS nepodepsaly, tedy ani neratifikovaly.

června 1996). Prozatím posledním státem, který UNCLOS začlenil do svého právního řádu, bylo Thajsko dne 15. května 2011.⁴⁹

Článek 101 (část VII.) Úmluvy o mořském právu uvádí, že za pirátství se považuje „*jakýkoli čin násilí nebo zadržení*“, který je „*spáchán k soukromým účelům*“ a je namířen proti jiné lodi na „*volném moři*“. Tento článek zahrnuje tři základní klíčové prvky, bez kterých by nebylo možné definovat akt pirátství.⁵⁰

Podrobněji článek 101 formuluje pirátství jako:

(a) jakýkoliv protiprávní čin násilí nebo zadržení anebo jakýkoliv loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla namířené:

i. na volném moři proti jiné lodi nebo letadlu anebo proti osobám nebo majetku na jejich palubě;

ii. proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku v místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu;

(b) jakýkoliv čin dobrovolné účasti při použití lodi nebo letadla, jestliže ten, kdo se jich dopouští, ví o skutečnostech, které vtiskují této lodi nebo tomuto letadlu charakter pirátské lodi nebo letadla;

(c) jakýkoliv čin, který má za účel podněcovat nebo úmyslně usnadňovat čin uvedený v pododstavci (a) nebo (b).⁵¹

První ze tří určujících faktorů výše uvedené definice je, že pirátský akt je geograficky omezen na volné moře, kde nemůže žádný stát uplatňovat suverenitu. Nad touto oblastí lze ovšem uplatnit univerzální jurisdikci, kterou UNCLOS zahrnuje v článku 105, jenž dovoluje všem státům zajmout pirátské lodě a posádku v případě, že se loď nachází „*na volném moři*“ či „*mimo jurisdikci jiného státu*“.⁵²

Toto kritérium komplikuje zajímání pirátských lodí a posádky, jelikož většina jejich útoků se odehrává běžně v teritoriálním moři států. Toto teritoriální omezení

⁴⁹ *The United Nations Convention on the Law of the Sea: Chronological lists of ratifications of accessions and successions to the Convention and the related Agreements*, (2011). *cit.d.*

⁵⁰ Oficiální český překlad Úmluvy OSN o mořském právu z roku 1982 stanoven zákonem č. 240/1996 SB: ČESKO. Zákon č. 240 ze dne 21. července 1996: Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1996. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C5FDC566-00AF-4CDE-93B9-23CCE8EAD81A/0/UNCLOSkomplet_n%C3%AD.pdf

The United Nations Convention on the Law of the Sea. United Nations, 10 December 1982. Dostupné z: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

⁵¹ *The United Nations Convention on the Law of the Sea*. (1982). *cit.d.*

⁵² HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 283

nezpůsobuje problémy právní, nýbrž praktické, jelikož v případě zajetí pirátů jedním státem ve vodách druhého státu jsou zajatí piráti předáni jurisdikci státu, v jejichž vodách k jejich zadržení došlo.

I UNCLOS však obsahuje nejasné vymezení, které se týká pásma výlučné ekonomické zóny⁵³ (*exclusive economic zone* - EEZ).⁵⁴ Článek 86 (část VII.) zahrnuje do oblastí mimo volné moře nejen teritoriální moře, státní vnitřní vody, vody v okolí souostroví, ale také EEZ. Tento článek určuje, že v případě zajetí pirátů v EEZ spadají piráti výhradně do kompetence pobřežního státu. To komplikuje článek 58 UNCLOS, který specifikuje rozmezí článků 88 až 115 (mezi které tedy spadají i články 101 a 105) a to tak, že je lze aplikovat i na oblast EEZ, pokud nejsou s touto částí nekompatibilní. To znamená, že protipirátské články v UNCLOS zahrnují i EEZ, a tudíž veškeré vody za hranicí teritoriálních vod, která se nalézá ve vzdálenosti 12 námořních mil od pobřeží státu. Jen dále za touto hranicí lze klasifikovat útok jako pirátství. Nesmí ale kolidovat s právy státu v jeho EEZ jako například suverénní práva státu na těžbu surovin, podmořský výzkum, apod. a zároveň v EEZ platí nadále univerzální právo na svobodnou plavbu.⁵⁵ Z toho vyplývá, že boj proti pirátství by neměl být chápán jako zasahování do práv pobřežního státu. Plující loď spadá do jurisdikce státu, v jehož teritoriálních vodách se v tu dobu nachází a zároveň do jurisdikce státu, pod jehož vlajkou se plavidlo plaví.⁵⁶

Druhým kritériem je podmínka, aby akt pirátství byl spáchán „*pro soukromé účely*“. O tomto kritériu není v případě pirátů z oblasti Jihočínského moře ani ze Somálska pochyb. Alespoň prozatím. UNCLOS se nezabývá politickými ani jinými účely, které bývají častokrát dány do rovnítka s terorismem.⁵⁷ Jako příklad lze uvést únos italské výletní lodi *Achille Lauro* v egyptských vodách roce 1985, který byl politicky motivován, a i když prezident USA incident označil za pirátský akt, nelze jej

⁵³ EEZ sahá do vzdálenosti 200 námořních mil od pobřeží státu - Sea Around Us Project. [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.seaaroundus.org/data/>

⁵⁴ ŠIMON, O. (2011). *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství*.

⁵⁵ ŠIMON, O. (2011). *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství*.

⁵⁶ ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period: 1 January - 31 December 2011* [online]. Londýn: ICC International Maritime Bureau, January 2012, s. 17 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: www.kvnr.nl/stream/2011-imb-annual-piracy-report - Nejčastěji byly v uplynulém roce 2011 napadeny lodě plující pod vlajkou Panamy (71x), Libérie (57x), Maršálových ostrovů (45x), Singapuru (32x), Malty (25x), Hongkongu (21x), Antiguy a Barbudy (16x) a Malajsie (14x). -

⁵⁷ ŠIMON, O. (2011). *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství*.

takto definovat, i kdyby se po technické stránce o pirátství jednalo.⁵⁸ Je možné, že tenká dělicí linie mezi terorismem a pirátstvím časem zanikne, v současnosti lze ale tvrdit, že novodobí piráti bezpochyby páchají trestné činy pro „soukromé účely“ - např. somálští piráti operují za účelem zisku tučného výkupného, které je vypláceno v hotovosti.⁵⁹

Na druhé straně všudypřítomné sdělovací prostředky mají velmi silnou roli v poskytování informací, které nemusí být pravdivé, ale vypadají důvěryhodně. Zdroje informací jsou mnohdy neověřené a i zdánlivě noviny s reputací, jakou má *the Economist*, mohou přinést mylné informace, které způsobí řetězec událostí ovlivňující lodní průmysl. *The Economist* přinesl dne 2. října 2003 článek *Peril on the sea: Are terrorists now aiming to block shipping lanes and disrupt the flow of oil and other goods?*⁶⁰, ve kterém stojí, že loupežné napadení chemického tankeru *Dewi Madrid* deseti ozbrojenými piráty mohl být pokusem teroristů naučit se řídit loď. Jinými slovy útok na *Dewi Madrid* měl být ekvivalentní teroristům z Al Káidy, kteří navštěvovali letecké školy na Floridě před útoky z 11. září 2001. Tuto zprávu *the Economist* založil na studii londýnské PMSC *Aegis Defence Services Limited* (ADSL)⁶¹, která dle očekávání není veřejně dostupná. Celá studie je k dostání pouze klientům na požádání.⁶² IMB však vyšetřením události došla k závěru, že teroristé se útoku neúčastnili. Ukázalo se, že nikdo nebyl zraněn ani unesen a že se útočníci nepokoušeli učit, jak loď řídit.⁶³ Odpovědnost ale neleží na ADSL, ale spíše na žurnalistech, kteří článek vydali a neověřili si své zdroje.

Dalším kritériem je tzv. požadavek minimálně dvou lodí, tj. útočící lodi a lodi napadené. Někteří odborníci však tvrdí, že ani toto kritérium není jednoznačné. Například Jill Harrelson tvrdí, že „*požadavek dvou lodí bude naplněn do té doby, než somálští se piráti stanou černými pasažéry a budou se vydávat za členy posádky*“. V zápětí ale dodává, že je vysoce nepravděpodobné, že piráti změní svou současnou

⁵⁸ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 293; 299 – V říjnu 1985 teroristé z Organizace pro osvobození Palestiny hrozili zabitím všech 450 pasažérů, pokud nedojde k osvobození Palestinců, kteří byli drženi Izraelci. Teroristé nakonec zabili jednoho amerického pasažéra židovského původu.

⁵⁹ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 299

⁶⁰ THE ECONOMIST. *Peril on the sea: Are terrorists now aiming to block shipping lanes and disrupt the flow of oil and other goods?*. *The Economist* [online]. London: Economist Newspaper Ltd., Oct 2nd 2003 [cit. 2012-02-19]. ISSN 0013-0613. Dostupné z: <http://www.economist.com/node/2102424#footnote1>

⁶¹ Oficiální stránky Aegis. [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.aegisworld.com/>

⁶² AEGIS DEFENCE SERVICES LIMITED. *Terrorism Report*. In: [online]. October 2003 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.aegisdef-webservices.com/sep2003terroristreport.htm>

⁶³ LISS, Carolin. *Private Security Companies in the Fight Against Piracy in Asia*. [online]. Working paper No. 120. Asia Research Centre. Perth: Murdoch University, June 2005, s. 11 [cit. 2012-04-07]. ISSN 1037-4612. Dostupné z: <http://www.warc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp120.pdf>

strategii, jelikož už nyní mají vytvořen efektivní systém, kdy útočí za použití rychlých, malých a jednoduše ovladatelných lodí.⁶⁴

Z této kapitoly vyplývá, že ne každý pirátský akt spadá do kategorie jednání vymezené jako pirátství v UNCLOS. Somálští piráti splňují kritéria soukromého účelu a dvou lodí, ale již nesplňují požadavek výskytu útoku na volném moři. Nemožnost splnění požadavku volného moře znamená, že jejich útoky nejsou brány jako pirátství v mezinárodním právu. Typické jsou také situace, kdy somálští piráti spáchají útok na volném moři, ale aby se vyhnuli zajetí, uchýlí se do somálských teritoriálních vod. Odhaduje se, že čas mezi zpozorováním pirátů a jejich nalodění na cílovou loď činí zhruba patnáct až třicet minut.⁶⁵ Během takto krátkého času je velmi obtížné zajmout piráty stále ještě na volném moři. Čas hraje pro piráty, kteří se mezitím stačí uchýlit opět do somálských teritoriálních vod.⁶⁶ Neplatí nad nimi tudíž univerzální jurisdikce i přes fakt, že útokem naplnili všechna potřebná kritéria UNCLOS, a pouze Somálsko nad nimi může uplatnit národní jurisdikce.⁶⁷

V tomto případě je právě tento bod problematický, protože Somálsko jako tzv. zhroucený stát (*failed state*) ve skutečnosti nemá žádné teritoriální moře. Úmluva o mořském právu je úmluvou pouze mezi členskými státy a pouze tyto státy mohou mít tzv. teritoriální moře. Od doby, kdy se Somálsko stalo zhrouceným státem zmítaným občanskou válkou bez funkční vlády a v lednu 2007 i ve stavu nouze, je nemožné se domáhat kontroly jeho teritoriálního moře. Dne 24. července 1989 sice tehdejší somálská vláda ratifikovala UNCLOS, nicméně jako právní entita přestala existovat a od roku 1991 žádná přechodná vláda v Somálsku formálně nedeklarovala teritoriální moře, jak požaduje UNCLOS v článku 3 (je právem každého pobřežního státu uplatňovat nárok na teritoriální moře). UNCLOS automaticky nevytváří teritoriální moře, nýbrž k tomu státům dává souhlas a to do vzdálenosti 12 námořních mil od pobřeží. Z tohoto důvodu vody u pobřeží Somálska „*nepodléhají jurisdikci žádného státu*“ (viz článek 101 (a – ii) UNCLOS).⁶⁸

Navzdory tomu však ostatní státy uznávají Somálsko jako suverénní entitu s vlastní jurisdikcí nad svými teritoriálními vodami. Tato situace o to více komplikuje

⁶⁴ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 299-300

⁶⁵ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 285; 301

⁶⁶ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 301

⁶⁷ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 298

⁶⁸ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 301

boj s piráty, jelikož jsou tedy somálské teritoriální vody uznávány a ani UNCLOS tudíž nedosáhne na stíhání tamních pirátů.⁶⁹

1.2.3 Úmluva o potlačování zločinů ohrožujících bezpečnost námořní plavby

Úmluva o potlačování zločinů ohrožujících bezpečnost námořní plavby (SUA Convention – *Convention for the Supression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*⁷⁰) je považována za druhou nejzásadnější mezinárodněprávní úmluvu týkající se boje proti pirátství. Pojmem pirátství se sice nezabývá, pojednává ale o tzv. pirátském aktu (čl. 3). Úmluva byla navržena po politicky motivovaném únosu italské výletní lodi *Achille Lauro* (viz výše), aby mohla lépe reflektovat útoky na plavidla za účely jinými než soukromými (oproti UNCLOS). Byla podepsána v roce 1988 (vešla v platnost roku 1992) a v roce 2005 byla rozšířena protokoly, které vstoupily v platnost o pět let později, tj. 2010 (týkaly se zejména zlepšení lodních prohlídek a převážení nebezpečných materiálů).⁷¹

Články 3 a 4 Úmluvy SUA zahrnují širokou škálu trestných činů a to⁷²:

- zmocnění se lodi či kontroly loď násilím nebo pod výhrůzkou násilí či jakékoli jiné formy zastrašování
- provedení násilného činu proti osobě na palubě lodi
- zničení nebo poničení lodi či jejího nákladu
- umístění nebo příkaz k umístění zařízení či látky na loď s úmyslem zničit nebo poškodit tuto loď nebo její náklad
- zničení, poškození či vážné narušení chodu námořního navigačního systému
- poskytnutí lživých informací

Na rozdíl od UNCLOS neobsahuje Úmluva SUA požadavek dvou lodí a volného moře, to znamená, že se vztahuje i na zločiny spáchané v teritoriálních vodách státu a v jejich přístavech. Dále se také zaměřuje na postihy útočníků, proto významným

⁶⁹ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 302

⁷⁰ *Convention for the Supression of Unlawful Acts Against the safety of Maritime Navigation*. Uniter Nations, 10 March 1988, No. 29004. Dostupné z: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>

⁷¹ LANHAM, H. (2009). *cit.d.*, s. 6

⁷² *Convention for the Supression of Unlawful Acts Against the safety of Maritime Navigation*, J. (1988) *cit.d.*

aspektem úmluvy je vyžadování po státu, který piráty zajal, aby byli útočníci soudně stíháni či vydáni příslušnému státu, pokud se samotný stát nerozhodne předat zadržené k soudnímu stíhání vlastní justici. Státy mohou uplatnit jurisdikce ve třech případech. Za prvé, pokud se ilegální akt odehrál ve vlastních teritoriálních vodách téhož státu; za druhé, pokud byl útok veden proti lodi plující pod vlajkou státu; a za třetí, pokud byl útok spáchán státními příslušníky.⁷³

Úmluvu SUA ale podobně jako UNCLOS však limituje fakt, že se její ustanovení vztahují jen na země, které úmluvu ratifikovaly, tudíž stát, který nemá v zájmu předat somálské piráty vlastní jurisdikci, čelí komplikaci. Stát by měl např. somálské piráty předat Somálsku, které ale není členem Úmluvy SUA (nedisponuje žádnými smlouvami o vydání), a proto je vydání a následné stíhání komplikované. V takovém případě piráti mohou trestu uniknout. Ostatně, i kdyby byli piráti vydáni do Somálska, je vysoce pravděpodobné, že by stíhání nebyli díky nefunkční vládě a tamnímu prostředí, kdy piráti nejsou bráni jako zločinci a těší se vysokému postavení.⁷⁴

1.2.4 Alternativní definice pirátství

Další alternativní definici pirátství vymezilo Centrum pro ohlašování pirátství Mezinárodní námořní kanceláře, která je součástí Mezinárodní obchodní komory se sídlem v Londýně (*International Maritime Bureau – Piracy Reporting Centre – Piracy and Armed Robbery against Ships - PRC-IMB-ICC*). Pirátství je definováno jako „*vníknutí na loď s úmyslem dopustit se krádeže či jiného zločinu a s úmyslem nebo schopností použít násilí při provádění takového činu*“.⁷⁵ Definice není zatím součástí žádného právně závazného dokumentu. Diametrálně se odchyľuje od UNCLOS nejenom výhradním použitím pro statistické účely, ale také pracuje s širším pojetím definice, kterou je možno aplikovat i v teritoriálních vodách států (nehledě na to, zda se nachází na moři či kotví v přístavu). Zároveň se vyhýbá i dalším atributům vymezeným v UNCLOS. Definice IMB nepojednává o podmínce minimálně dvou lodí a nerozlišuje mezi trestným činem spáchaným za soukromé účely (*private ends*) či za veřejné účely

⁷³ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 293-294

⁷⁴ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 304

⁷⁵ LANHAM, H. (2009). *cit.d.*, s. 8

(*public ends*).⁷⁶ Je nutné podotknout, že IMB je oproti IMO komerčně financovanou organizací, tzn., že nemusí brát natolik zřetel zájmy států.⁷⁷

Poslední významná alternativní definice, kterou v práci uvádím, vznikla na popud Mezinárodní námořní organizace (*International Maritime Organization - IMO*) a nově rozlišuje pirátské akty dle právně-geografických měřítek mořských oblastí na *pirátství*; které se týká volného moře a EEZ; a *ozbrojené loupeže proti lodím*, jež se vztahují na přístavy a teritoriální vody státu.⁷⁸

V roce 2004 byla podepsána Dohoda o regionální spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojené loupeži v Asii (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - ReCAAP*), do které vstoupilo nezávazné pojetí pirátství od IMO. Dohodu podepsalo 14 asijských států⁷⁹, což bylo považováno za veliký úspěch. Nicméně dva státy, ve kterých se soustředí největší koncentrace pirátů v oblasti Jihočínského moře, dohodu dosud neratifikovaly. Jedná se o Malajsii a Indonésii. Dokument částečně navazuje na UNCLOS sdílením dvou klíčových požadavků (dvou lodí a soukromé účely), ale nově se v případě ozbrojené loupeže proti lodím neomezuje na požadavek volného moře, nýbrž i na teritoriální vody států, které smlouvu ratifikovaly a které spadají pod jejich jurisdikci. Ozbrojená loupež proti lodím, která se stala v teritoriálních vodách signatářského státu, se tak stala mezinárodně stíhaným pirátským činem.⁸⁰

1.2.5 Rezoluce Rady bezpečnosti OSN

Mezinárodní společenství usiluje o společné kroky v boji proti pirátským útokům. Problematice se postavily námořní přítomností v oblasti nejen NATO a EU ale i několik států včele s USA, Kanadou, Velkou Británií, Německem, Francií, Ruskem, Indií, Čínou i Japonskem.⁸¹ Jejich kroky posvětilo několik rezolucí Rady bezpečnosti OSN, které jako právně závazné dokumenty doplňují mezinárodní úmluvy námořního

⁷⁶ HARRELSON, J. (2010). *cit.d.*, s. 295

⁷⁷ ŠIMON, O. (2011). *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství*.

⁷⁸ ŠIMON, O. (2011). *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství*.

⁷⁹ Čína, Indie, Japonsko, Jižní Korea, Singapur, Bangladéš, Srí Lanka, Filipíny, Vietnam, Laos, Kambodža, Myanmar, Thajsko a Brunej. Dohodu posléze podepsali také tři neasijské státy a to Norsko v roce 2009, Nizozemí a Dánsko v roce 2010 (více v kapitole 2.1.1) - Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy. [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>

⁸⁰ ŠIMON, O. (2011). *Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství*.

⁸¹ LISS, Carolin. *Privatising the Fight Against Somali Pirates* [online]. Working paper No. 152. Asia Research Centre. Perth: Murdoch University, November 2008, s. 4 [cit. 2011-10-30]. ISSN 1037-4612. Dostupné z: <http://www.warc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp152.pdf>

práva. Právě spleť situace v Somálsku s nefunkční vládou, korupcí, všudypřítomnou chudobou a nedostatkem materiálních potřeb vedla RB OSN k přijetí osmi rezolucí týkajících se somálského pirátství od roku 2008 ve spolupráci se Přechodnou federální vládou Somálska (*Transitional Federal Government* - TFG), která spravuje jen část území dnes zhrouceného Somálska. Nicméně i přesto, že území fakticky neovládá, dává formální souhlas cizích států na somálském území.⁸²

Nejvíce rezolucí RB OSN bylo vydáno v roce 2008.⁸³ První z nich byla *Rezoluce 1816*, která se souhlasem TFG povolila státům vstupovat do somálských teritoriálních vod a to po dobu šesti měsíců, kde mohly usilovat o potlačování pirátů a to s užitím „všech nezbytných opatření“. Znamenalo to tedy, že somálské pobřežní vody na půl roku od vydání rezoluce odpovídaly dle mezinárodního práva definici volného moře (viz UNCLOS).⁸⁴ Další významnou rezolucí byla *Rezoluce 1838*, která naléhavě žádala státy, aby koordinovaly své kroky a zároveň aby nasadily svá plavidla a letadla. Tato rezoluce ale jasně zdůraznila, že se výhradně týká pouze situace v Somálsku a nelze ji tudíž považovat za základ zvykového mezinárodního práva.⁸⁵ O něco méně zásadní byla *Rezoluce 1844*, která se zabývala nedodržováním zbraňového embarga a pirátství v oblasti.⁸⁶ Snad nejvíce důležitou byla *Rezoluce 1846*, která na dvanáct měsíců (vypršela v prosinci 2009) prodloužila možnost vstupu do somálských teritoriálních vod, se kterými bylo opět nakládáno jako s oblastmi volného moře pouze pro účely boje proti pirátství. Zároveň zdůraznila význam Úmluvy SUA.⁸⁷ Poslední rezolucí vydanou v roce 2008 byla *Rezoluce 1851*, která vyzdvihla postavení somálské TFG při řešení pirátství v oblasti. Dovolila také státům, které spolupracovaly s TFG, operovat nejen v teritoriálních vodách, ale také na pevnině somálského území opět pro účely boje proti pirátství a za předpokladu dodržování lidských práv.⁸⁸ *Rezoluce 1897* posílila regionální projekt pod názvem Pravidla jednotného postupu (PJP). Tento dokument není právně závazný a týká se pouze regionu západního Indického oceánu a inspiruje se výše

⁸² LANHAM, H. (2009). *cit.d.*, s. 31

⁸³ Jedná se o rezoluce č. 1816, 1838, 1844, 1846 a 1851. Následující rok (2009) byla vydána rezoluce č. 1879 a v roce 2010 byly vydány rezoluce č. 1918 a 1950.

⁸⁴ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1816*. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>

⁸⁵ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1838*. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm>

⁸⁶ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1844*. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/611/31/PDF/N0861131.pdf?OpenElement>

⁸⁷ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1846*. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>

zmíněným ReCAAP. Signatáři PJP (Somálsko, Jemen, Džibutsko, Keňa, Tanzanie, Etiopie, Madagaskar, Maledivy a Seychely) se zavázali, že budou společně postupovat v potlačování pirátství výměnou informací, kontrol, efektivnějšího soudního stíhání a vymáhání práva dle definic UNCLOS.⁸⁹ Rezoluce také prodloužila povolení ke vstupu na somálské území státům spolupracujícím s TFG.⁹⁰ Rezoluce z roku 2010 prosazuje vylepšení národních právních řádů i zahrnutí protipirátských zákonů (*Rezoluce 1918*⁹¹) a opětovně prodlužuje možnost vstupu na somálské území společně s prosazováním kolektivního postupu proti nelegálnímu rybolovu a skládkám toxických odpadů v somálských vodách i na souši (*Rezoluce 1950*⁹²).

⁸⁸ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1851*. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>

⁸⁹ LANHAM, H. (2009). *cit.d.*, s. 38

⁹⁰ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1897*. United Nations Security Council, 2009. Dostupné z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/624/65/PDF/N0962465.pdf?OpenElement>

⁹¹ *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1918*. United Nations Security Council, 2010. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>

⁹² *Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1950*. United Nations Security Council, 2010. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc10092.doc.htm>

2. Vliv proměnných na růst významu PMSCs

Cílem této kapitoly je identifikace tří nezávislých proměnných, kauzálně ovlivňujících hlavní závislou proměnnou: oslabování autority státu na případech zemí jihovýchodní Asie a Somálska a jeho vliv na růst pirátství, existence pirátské hrozby spolu s objasněním různých typů pirátství, taktiky a motivy pirátství a outsourcing služeb bezpečnosti aneb růst privatizace v sektoru námořní bezpečnosti.

2.1 Jihovýchodní Asie a Somálsko jako epicentra moderního pirátství

2.1.1 Vývoj Jihovýchodní Asie v bezpečnostním sektoru

Třebaže ve vnímání lokalizace aktivit PMSCs se člověku vybaví spíše africké státy či Blízký východ, mnohé společnosti jsou taktéž aktivní v Asii, zejm. v jihovýchodní Asii. Rostoucí globalizace a intenzifikace světové ekonomiky přinesla ve státech jihovýchodní Asie změny po skončení studené války, které zapříčinily zvyšování poptávky po službách nabízející PMSCs. Za poslední dvě dekády došlo ve státech jako Malajsie, Indonésie, Singapur a Filipíny ke změně vnímání bezpečnostních hrozeba proběhlé reformy v bezpečnostním sektoru otevřely prostor pro operace PMSCs.⁹³ V každé zemi se ale rozsah a podstata transformace bezpečnosti liší. Společným jevem je fakt, že reformy v bezpečnostním sektoru byly iniciovány a řízeny zevnitř, tedy impuls vzešel z regionálních států, nikoli od vnějších subjektů. Mezinárodní instituce a vnější vlivy mají v jihovýchodní Asii menší vliv zejména díky rapidnímu ekonomickému růstu od 90. let minulého století. Státy tam byly méně závislé na zahraniční pomoci a asistenci než rozvojové státy v jiných částech světa. Důležitým aspektem pro tyto státy je také suverenita. Regionální vlády se obecně staví skepticky k přímému zahraničnímu vměšování v oblastech státní obrany a bezpečnosti.⁹⁴

Tim Huxley tvrdí, že změny a reformy v bezpečnostním sektoru v Jihovýchodní Asii jsou výsledkem tří vzájemně propojených faktorů. Za prvé je to výrazný ekonomický růst; za druhé změna vnímání vnitřních a vnějších bezpečnostních hrozeb;

⁹³ Pocit ohrožení vzrostl i díky teroristickým útokům v regionu, například bombové útoky na indonéském ostrově Bali v říjnu 2002 (LISS, Carolin, ref. 60, s. 1).

⁹⁴ LISS, Carolin. GRIFFITH UNIVERSITY. *Security Sector Reform in Southeast Asia: The Role of Private Security Providers*. Nathan, 2011, s. 3

a za třetí politický obrat, jenž vedl k více demokratickému systému vládnutí. Tyto změny se promítly v celkovém posilování ozbrojených sil, vytvoření nových vládních organizací a redefinování role armády a policie. Následně transformace ovlivnila i námořní bezpečnostní režim. Došlo k posilování námořních sil, zvyšování jejich odpovědnosti a k založení nových námořních organizací.⁹⁵

V roce 1997 expanze a modernizace vojenských sil v regionu zpomalila díky asijské finanční krizi, ale místní ekonomiky se během několika let opět zotavily. Během dvou dekád státy nakupovaly vojenské vybavení schopné vzdorovat novým bezpečnostním hrozbám. Například nákupem malých rychlých hlídkujících lodí mohly lépe čelit dříve netradičním hrozbám jako terorismus, pirátství a pašování. Po 11. září 2001 za účelem posilování kapacit vojsk a policejních sil v boji proti terorismu obdržely zejm. Indonésie a Filipíny od Spojených států amerických značný finanční obnos a trénink.⁹⁶

Významné politické obměny také určovaly tempo růstu. V Malajsii v roce 2003 rezignoval po 22 letech dlouho úřadující premiér Mahatir, zatímco v Indonésii v roce 1998 odešel z postu prezidenta po více než 30 letech druhý prezident Indonésie Suharto. Skončilo tím období zaměřené na posilování vojenské složky státu nazývané „novým řádem“. Státy postupně směřovaly k více demokratickým strukturám. I přes obtíže vyplývající z demokratické tranzice, uskutečnily se v roce 1999 v Indonésii demokratické volby.⁹⁷

Nově vytvořené vládní organizace mají adresovat hrozbám i ve sféře námořní bezpečnosti. Zatímco námořnictvo stále hraje důležitou roli v ochraně teritoriálních vod, jiné organizace jako pobřežní hlídky jsou nyní součástí systému, který zabezpečuje tyto vody. Postavení armády je v regionu jihovýchodní Asie problematické i přes početné reformy, kdy tím největším kamenem úrazu je silný vliv armády na politiku. Přesto se ale bezpečnostní sektor otevřel a v bezpečnostním režimu regionu je nyní zainteresována široká škála hráčů. Platí to také pro PMSCs, kteří postupně začaly operovat v jim dříve nepřístupných oblastech. Rostoucí rozdíly mezi chudším a bohatším obyvatelstvem se stávají pohonem bezpečnostního průmyslu, neboť roste

⁹⁵ LISS, C. (2011). Security Sector Reform, s. 3

⁹⁶ LISS, C. (2011). Security Sector Reform, s. 4

⁹⁷ MIETZNER, Marcus. *Military politics, Islam, and the state in Indonesia: from turbulent transition to democratic consolidation*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2009, 426 s. ISBN 978-981-2308-450.

zájem o zajištění ochrany osobního majetku, ambasad, nákupních center či jiných veřejných objektů.⁹⁸

To platí i v námořní sféře, kde se rovněž otevřel trh pro soukromý bezpečnostní průmysl. Region je domovem dopravních cest a průlivů a bezpečnost lodní přepravy je zásadní pro ekonomiku všech států závislých na námořní dopravě. Například Malacký průliv spojující Indický oceán a Jihočínské moře je jednou z nejrůznějších dopravních cest na světě. Tankery, které převážejí ropu z Blízkého východu do zemí na ropě závislých jako je Japonsko nebo Čína, proplouvají průlivy Jihočínského moře každý den. Propluje jím ročně až 60 000 obchodních plavidel.⁹⁹

Strategická důležitost Malackého průlivu

Malacký průliv je dlouhý 520 námořních mil (805 km) a spojuje Andamanské moře s Jihočínským. Jeho šířka se pohybuje v rozmezí 200 námořních mil v severní části až po 11 námořních mil v části jižní.¹⁰⁰ Spodní polovina průlivu se nachází v teritoriálních vodách Indonésie a Malajsie. Jižní cíp průlivu se dále napojuje na Singapurský průliv, jenž je součástí teritoriálních vod Singapuru a Indonésie (viz příloha č. 1)

V roce 1971 se pobřežní státy Indonésie, Malajsie a Singapur dohodly, že s oběma průlivy bude nakládáno i v rámci IMO jako s jedním.¹⁰¹ Průlivy tvoří jednu z nejdůležitějších plavebních nákladních tras na světě a představují hlavní trasy mezinárodní plavby mezi Indickým oceánem a Jihočínským mořem. Lodě, které plují skrze průlivy, převážejí odhadem jednu čtvrtinu obchodu a zhruba jednu polovinu ropy na celém světě. Přibližně 11 milionů barelů ropy propluje průlivem každý den

⁹⁸ THE NATION. Security firms prosper on new construction, concerns over safety. In: *The Nation* [online]. June 7, 2010 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.nationmultimedia.com/home/2010/06/07/business/Security-firms-prosper-on-new-construction-concern-30130979.htm>

⁹⁹ BECKMAN, Robert. The Establishment of a Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore under Article 43 of the United Nations Convention on the Law of the Sea. In: JOHNSTON, Douglas M, Aldo E CHIRCOP, Ted L MCDORMAN a Susan ROLSTON. *The future of ocean regime-building: essays in tribute to Douglas M. Johnston*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 234. ISBN 978-9004172678.

¹⁰⁰ BECKMAN, R. (2009). *cit.d.*, s. 234

¹⁰¹ Společné prohlášení, tzv. *Joint Statement of the Foreign Ministers of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapur* bylo oznámeno dne 16 listopadu 1971. Na oba zálivy je odkazováno jako na Straits of Malacca and Singapur. BECKMAN, R. (2009). *cit.d.*, s. 168.

a zejména je pak z Blízkého východu převážena surová nafta, na které jsou státy jako Japonsko a Čína závislé.¹⁰²

Průlivem propluje ročně až 60 000 obchodních plavidel. Nicméně studie japonského Ministerstva území, infrastruktury a dopravy ve spolupráci s nadací Nippon odhalila, že v roce 2004 proplulo průlivy přibližně 94 000 plavidel s více než 100 GT (tzv. *gross tonnage*- hrubá prostornost lodě).¹⁰³ Takto výrazná odchylka je zapříčiněna odlišným způsobem monitorování plavidel, neboť oficiální počet je odvozen od plavidel proplouvajících průlivy, jež mají 300 GT a více. Tato plavidla jsou povinna účastnit se tzv. *ship reporting system*. Dle japonské studie byl toho roku počet tankerů plujících oblastí téměř 23 000, což tvoří 25 % z celkového počtu plavidel a 47 % procent celkové tonáže plavidel, jejichž trasa směřovala skrz průlivy. Japonská studie v závěru vyvodila odhady, kdy by mělo proplout průlivy v roce 2020 až 150 000 plavidel a objem tankerů ve smyslu podílu tonáže tankerů vzroste na 55 %.¹⁰⁴

Vývoj protipirátských opatření v jihovýchodní Asii

Piráctví v oblasti jihovýchodní Asie od 70. let minulého století plynule narůstalo. Přestože v posledních letech počty útoků mírně klesají, patří region společně s oblastí Afrického rohu mezi tzv. světové *hot spots* v počtu útoků na obchodní plavidla a rybářské lodě.

Boj proti pirátům se do popředí politik států jihovýchodní Asie dostával zejména po roce 2000, kdy v Malackém průlivu dosahoval počet útoků vrcholu. Mezinárodní tlak především na Indonésii a Malajsii¹⁰⁵, které si problém pirátství do té doby příliš nepřipouštěly, zesílil po událostech z 11. září 2001, kdy se otázka bezpečnosti rozšířila i do sféry nejen letecké dopravy, ale také vodní. Japonsko a Spojené státy americké dávaly najevo svůj zájem participovat na zajištění bezpečnosti na vodních cestách, nicméně do roku 2004 nebyly učiněny žádné reálné kroky, aby byla bezpečnost posílena. Jedním z problémů, které vývoj brzdily, byla otázka suverenity Malajsie

¹⁰² GATSIOUNIS, Ioannis. Malacca Strait: Target for terror. *Asia Times Online* [online]., Aug 11, 2004 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FH11Ae02.html

¹⁰³ Gross tonnage je hrubá nebo brutto tonáž, tedy bezjednotková veličina označující celkový objem masy všech uzavřených prostor lodi. 1000 GT je rovno 3564 m³, 500 GT je rovno 1782 m³ - VLČEK, Tomáš. *Bezpečnost námořního zásobování ropou v mezinárodním prostředí*. Brno, 2010. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/179046/fss_m/Diplomova_prace.txt. Magisterská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií. Vedoucí práce Doc. PhDr. Břetislav Dančák, Ph.D.

¹⁰⁴ BECKMAN, R. (2009). *cit.d.*, s. 234-235

¹⁰⁵ Jinak tomu bylo v případě Singapuru, na který tlak vyvíjen nebyl, neboť se k otázce bezpečnosti nestavil od počátku odmítavě. (LISS, C. (2011). *Security Sector Reform in Southeast Asia*, s. 4)

a Indonésie. Tyto dva státy považovaly problém pirátství v jejich teritoriálních vodách čistě za národní otázku, která by měla být adresována pouze zevnitř jednotlivými státy. Opakovaně prosazovaly svrchovanost svých teritoriálních vod, které pokrývají většinu nejdůležitějších námořních cest v regionu.¹⁰⁶

Singapur, který disponuje jurisdikcí nad Singapurským průlivem, je jedním z nejbližších spojenců Washingtonu v regionu.¹⁰⁷ Singapur byl mnohem ochotnější spolupracovat a to na regionální i na mimoregionální úrovni. Například singapurský místopředseda vlády Tony Tan vyzval na mezinárodní konferenci k námořní bezpečnosti v květnu 2004 ke spolupráci regionálních států s jinými, zejména s Japonskem, v zájmu střežení Malackého průlivu: *"Není reálné ponechat kontrolu nad oblastí pouze na státech, v jejichž vodách se útoky vyskytují"*. Tan dále sdělil, že do Japonska je importováno 80% ropy právě skrze Malacký průliv a i proto by mělo být zapojen. Jakékoli narušení dodávek ropy například teroristickým útokem v průlivu by mohlo mít ničivý dopad na japonskou ekonomiku. *„Ochránit komunikační trasy proti námořnímu terorismu je komplexní otázkou. Pro jednotlivé státy by bylo velmi obtížné získat zdroje nezbytné proti možným teroristickým hrozbám...Můžeme pro to udělat více, když podníme i mimoregionální hráče"*.¹⁰⁸

Dalším problémem brzdící spolupráci byly samotné priority jednotlivých států, které se výrazně lišily. Potírání pirátství bylo častokrát odsouváno na nižší úroveň a přednost byla dána jiným domácím problémům. Indonésie podstupovala rekonvalescenci z Asijské finanční krize z roku 1997 a problém pirátství ve svých vodách ignorovala. Jedním z důvodů, proč se problematikou pirátství indonéská vláda příliš nezabývala, byl fakt, že 25 až 30 % celkových vojenských výdajů bylo pokryto národním rozpočtem a zbývajících 70 až 75 % bylo dofinancováno z jiných zdrojů. Hlavním pramenem vedlejších finančních příjmů byly právě příjmy z ilegálních aktivit napojených na tamní pirátství. V roce 2005 se procento pokrytí výdajů zvýšilo na 50 %. I dnes přetrvává částečně problém s nedostatkem financování na dostačující boj proti

¹⁰⁶ RAYMOND, Catherine Z. Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved? *Naval War College Review* [online]. Summer 2009, Vol. 62, No. 3, s. 35 [cit. 2012-3-30]. ISSN 0028-1484.

¹⁰⁷ LISS, C. (2011). *Security Sector Reform in Southeast Asia*, s. 4

¹⁰⁸ THE FREE LIBRARY. Singapore seeks joint patrols of Malacca Straits, involving Japan. In: *Thefreelibrary.com* [online]. Asian Political News, May 24, 2004 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.thefreelibrary.com/Singapore+seeks+joint+patrols+of+Malacca+Straits,+involving+Japan.-a0117051877>

pirátům.¹⁰⁹ Neméně závažným problémem je také úroveň indonéských přístavů. V roce 2007 americká pobřežní stráž U. S. Coast Guard varovala indonéské Ministerstvo dopravy, že až na sedmi přístavních terminálech byly zjištěny závažné nedostatky, které neodpovídají normám kodexu ISPS.¹¹⁰

Přes všechny obtíže vzniklo v letech 2004 až 2007 několik námořně-bezpečnostních iniciativ. První z nich bylo multilaterální opatření námořnictev Malajsie, Indonésie a Singapuru zvané *Trilateral Coordinated Patrol* nebo také MALSINDO. Bylo spuštěno v červnu roku 2004, ale v následujících týdnech se ukázalo, že nedošlo k výraznější redukci v počtu pirátských útoků. Důvodem byla neochota pronásledování pirátů přes hranice jednotlivých teritoriálních vod, neboť přeshraniční pronásledování útočníků by bylo považováno za zásah do suverenity okolních států.¹¹¹

V roce 2005 ale zasáhly státy u Indického oceánu po zemětřesení vlny tsunami. Nejvíce zasažena byla Indonésie zejména v oblasti Aceh v severní části ostrova Sumatra, kde se vyskytovalo nejvíce pirátů. Zemřelo až 70 % obyvatel Acehu a mnoho z přeživších přišlo o své obydlí a živnosti. Po zemětřesení se počet útoků snížil až o 60 %, v některých postižených oblastech nebyl zaznamenán dokonce ani jediný útok.¹¹² Očekávalo se, že se počet útoků opět zvýší, jakmile se život v oblasti vrátí do normálu, ale ani po šesti letech se situace nezhoršila natolik, aby byla srovnatelná s rokem 2004.¹¹³

Důvodem uklidnění situace v Acehu byla také změna na politické úrovni. Před vlnami tsunami provincii svíral dlouholetý boj trvajícím téměř 26 let mezi Hnutím za svobodný Aceh (*Free Aceh Movement* - FAM) a indonéskými představiteli. Po katastrofě obě strany usedly k vyjednávacímu stolu, aby dohodly pomoc postiženým oblastem. Tato vyjednávání postupně dláždila cestu usmíření a v srpnu 2005 byla v Helsinkách podepsána mírová dohoda zajišťující Acehu autonomní postavení v rámci Indonésie.¹¹⁴ Mnoho povstalců FAM i státních vojáků po dohodě z provincie odešlo

¹⁰⁹ LISS, Carolin. The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia. In: [online]. Nautilus Institute for Security and Sustainability, 17 August 2007 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://nautilus.org/apsnet/the-challenges-of-piracy-in-southeast-asia-and-the-role-of-australia/>

¹¹⁰ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 36

¹¹¹ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 36

¹¹² RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 32

¹¹³ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 37

¹¹⁴ CHARITA ČR. *Humanitární a rozvojová pomoc 2009* [online]. červen 2010, s. 7 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://old.charita.cz/Data/files/VZ2009/VZ_2009_hum_ok.pdf

a pozoruhodně se tím i snížil počet pirátských útoků v Malackém průlivu. To dokazovalo jejich obchody a spolupráci s piráty.¹¹⁵

V září roku 2005 vznikla společná letecká hlídka tří pobřežních států (opět se jednalo o Malajsii, Indonésii a Singapur). Letecká hlídka (neboli *joint air patrols*) se skládá ze dvou letadel z každého státu a je známá jako plán *Eyes in the Sky* (EiS). Plán povoloval letadlům operovat až do vzdálenosti 12 námořních mil od hranic teritoriálních vod jiného státu. EiS byl považován za hodnotný a prospěšný doplněk námořní hlídky, která byla výrazně omezena možností pohybovat se pouze v oblasti teritoriálních vod. Vznikem EiS tak otázka bezpečnosti odsunula natolik palčivou otázku suverenity. Bylo dohodnuto, že každá letecká hlídka bude mít na palubě alespoň jednoho představitele z každého přímořského státu. V dubnu 2004 vznikla tzv. Hlídka malackého průlivu nebo *Malacca Strait Patrols*, která zastřešila MALSINDO i EiS pod jedno společné uskupení.¹¹⁶

I přes relativně velký politický úspěch byl EiS kritizován, že počet leteckých jednotek není dostačující k boji proti pirátům. Bylo odhadováno, že by oblast mělo střežit až 70 jednotek týdně, nyní ale disponují pouze 8 jednotkami. Společně s nedostatečným počtem hlídkujících lodí tak tyto iniciativy mají spíše odstrašující efekt než praktický nástroj potlačování pirátské hrozby.¹¹⁷

Zatím poslední protipirátskou iniciativou je Dohoda o regionální spolupráci v boji proti pirátství (*Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy – ReCAAP*) z roku 2004, respektive 2006, kdy vešla v platnost.¹¹⁸ Byla podepsána 14 asijskými státy a to Čínou, Indií, Japonskem, Jižní Koreou, Singapurem, Bangladéšem, Srí Lankou, Filipínami, Vietnamem, Laosem, Kambodžou, Myanmarem, Thajskem a Brunejí. Dohodu podepsaly prakticky všechny státy ASEAN a zahrnuje tak celý region. Nepodepsaly ji však dva státy (respektive neratifikovaly), ve kterých se soustředí největší koncentrace pirátů v oblasti Jihočínského moře – Indonésie a Malajsie. Dne 30. ledna 2007 byla dohoda formálně uznána a přetransformována na mezinárodní organizaci¹¹⁹. Na následujícím obrázku 2. jsou graficky znázorněné asijské státy, které podepsaly a ratifikovaly ReCAAP.

¹¹⁵ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 37

¹¹⁶ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 38

¹¹⁷ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 38

¹¹⁸ Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy. In: [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>

¹¹⁹ Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy, *cit.d.*,

Obrázek 2. Státy ratifikující ReCAAP¹²⁰



Zdroj: vytvořeno autorkou na základě seznamu států, které UNCLOS ratifikovalo (*Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy*, ref. 127)

Dohodu posléze podepsaly také první neasijské státy, a to Norsko v říjnu 2009¹²¹, Nizozemí v červenci 2010¹²² a Dánsko v listopadu 2010¹²³. Dalším státem, který vyjádřil zájem stát se členem této organizace, je Řecko.¹²⁴ Dohoda představuje první opatření zaměřené na boj proti pirátství a ozbrojeným útokům na obchodní lodě v asijských vodách, které bylo

implementováno na mezivládní úrovni. Hlavní aktivitou je sdílení informací, spolupráce a budování společných kapacit. V listopadu 2006 bylo založeno tzv. *Information Sharing Centre* (ISC), které sídlí v Singapuru a usnadňuje komunikaci a výměnu informací mezi jednotlivými členskými státy.¹²⁵ Všechny členské státy disponuje kontaktními místy (*focal point*), mezi kterými informace kolují a pravidelně informují o útocích nejen v jejich teritoriálních vodách (vydávání tzv. *Incident alert*). ISC také vydává také pravidelné zprávy o pirátských útocích a zaštiťuje tzv. *Web-based*

¹²⁰ Tmavě modrou barvou jsou znázorněny státy, které podepsaly a ratifikovaly ReCAAP v Asii a oranžovou barvou je vyznačena Indonésie a Malajsie, které ReCAAP sice podepsaly, nicméně prozatím neratifikovaly.

¹²¹ Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy, *cit.d.*

¹²² RECAAP INFORMATION CENTRE. *ReCAAP ISC Newsletter*. [online]. ReCAAP Information Centre, Issue 2/10, Jul—Sep 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Newsletter/Issue%202-10.pdf>

¹²³ RECAAP INFORMATION CENTRE. *ReCAAP ISC Newsletter*. In: [online]. ReCAAP Information Centre, Issue 3/10, Oct—Dec 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Newsletter/Issue%203-10.pdf>

¹²⁴ SOLHOLM, Rolleiv. Norway joins ReCAAP in fight against pirates. In *The Norway Post* [online]. 31 August 2009 F[cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.norwaypost.no/news/norway-joins-recaap-in-fight-against-pirates.html>

information-network system neboli informační systém, jenž je k dispozici na internetu 24 hodin denně.¹²⁶ Shromažďuje podrobné informace o zjištěných pirátských útocích či ozbrojených loupežích a v omezené formě je dostupný veřejnosti na internetových stránkách ReCAAP.¹²⁷ Upozorňuji ale, že počet nahlášených a zjištěných útoků je nižší než reálný počet.

Souhrn útoků či pokusů o útok v měsíci lednu roku 2012 v regionu je obsažen v příloze č. 2. ReCAAP sestavil vlastní metodologii klasifikace incidentů. Legenda na obrázku značí dvě ze tří kategorií útoků, a to kategorie 2 (středně závažné útoky) a 3 (méně závažné útoky). Tyto kategorie spolu s kategorií 1 (velmi závažné útoky) používá ISC k rozlišení útoků a ozbrojených loupeží v Asii. Jednotlivé útoky jsou rozlišeny na základě dvou hlavních faktorů: faktor použití násilí a ekonomický faktor. První faktor násilí jen určen třemi sub-indikátory (typ použité zbraně, zdravotní stav posádky a počet útočníků).¹²⁸

I přes regionální úsilí účinně bojovat proti pirátům vytváří oblast průlivů příznivé podmínky pro působení PMSCs. Jak bylo již výše zmíněno, po konci studené války a zejména po 11. září 2001 vzrůstal strach z hrozby teroristických útoků a rostla tak potřeba zajistit lepší ochranu pro lodní průmysl, který nabídl nebyvalou příležitost pro PMSCs, neboť vládní představitelé a organizace nebyly a stále nejsou schopny poskytnout dostatečnou úroveň bezpečnosti, tréninku a technického vybavení jakou může nabídnout PMSCs. I přes několik relativně úspěšných bezpečnostních nařízení a směrnic (např. ISPS kodex) zůstává námořní prostředí stále jednou z nejméně kontrolovaných oblastí zejména vlivem staré námořní tradice svobodných moří a oceánů. Nedostatek efektivní kontroly ponechává značný prostor pro nelegální aktivity a operování v tzv. šedé zóně.

Povaha mezinárodního námořního prostředí je příznivě nakloněná existenci PMSCs na moři a zároveň tomu napomáhá i pochybná reputace vládních činitelů a organizací v asijském regionu. Obecně musí PMSCs operující v jihovýchodní Asii splňovat podmínky regulací a zákonů jednotlivých států, kde své služby nabízejí.

¹²⁵ Malajsie i Indonésie projevily ochotu spolupracovat s ISC, ale dodnes nebyly učiněny žádné kroky k formálnímu přijetí dohody. RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 39

¹²⁶ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 38

¹²⁷ Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy, *cit.d.*

¹²⁸ RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. *Report for December 2006*. [online]. 2006, s. 4 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=36&PortalId=0&TabId=78

Situace se komplikuje obzvláště v případě, kdy je obchodní loď chráněna soukromou bezpečnostní společností. Musí splňovat zákony států, v jejichž vodách se loď v tu chvíli nachází, a zároveň států, pod jehož vlajkou pluje. Oblast Malackého průlivu jde příkladem, kde ozbrojený eskort PMSCs vzbuzuje obavy tamních vlád a to zejména ze strany Malajsie a Indonésie. Oba státy odmítají zaměstnávání soukromých ozbrojených doprovodů ve svých teritoriálních vodách. Největší znepokojení ze strany těchto států podtrhuje fakt, že většina PMSCs operujících v tamních vodách mají původ v zahraničí, přičemž mají regionální kanceláře v Singapuru, Hong Kongu či Bankoku. Malajský ředitel *Internal Security and Public Order*, Datuk Othman Talib varoval, že jakákoli soukromá bezpečnostní společnost objevena v malajských vodách bude neprodleně zadržena a posádka zajata jako teroristé či žoldáci a následně souzena dle *Internal Security Act*. Zdůraznil také, že PMSCs uvažující o vstupu do státních vod musí požádat o svolení Ministerstvo vnitřní bezpečnosti, takovéto svolení ale doposud nebylo vydáno jediné soukromé bezpečnostní společnosti ¹²⁹

Praxe v jihovýchodní Asii je tradičně odlišná od výroků tamních představitelů. Ve většině případů jsou místní úředníci, kteří odpovídají za oblasti v Malackém průlivu, informováni o plánovaných operacích PMSCs skrze přímý kontakt či spojky, které zajišťují kontakt mezi oběma skupinami. Povolení k provádění operací PMSCs obdrží výměnou za finanční obnos.¹³⁰ Tyto příklady dokazují, že PMSCs mohou poskytovat své služby v malajských i indonéských vodách s „tichým souhlasem“ místních úředníků i vojáků, avšak bez oficiálního povolení od vlád. Toto povolení se značně odlišuje od svolení, o kterém se zmiňoval Datuk Othman Talib. PMSCs zaplatí, respektive uplatí místní organizace za spolupráci a tím zcela jednoznačně podkopává jakoukoli kontrolu státních institucí. Vládní instituce v takovýchto případech nejednají v zájmu veřejnosti, nýbrž se jejich věrnost přelévá od politických struktur k soukromým (a častokrát zahraničním) bezpečnostním společnostem. Tichá spolupráce s PMSCs ohrožuje samotnou podstatu státu, jenž by měl disponovat efektivní kontrolou na svém území a zajištěním bezpečnosti. Všudypřítomná korupce a výhody plynoucí z poskytování povolení PMSCs způsobují, že úředníci se více zajímají o své osobní

¹²⁹ LISS, C. (2009). *Privatising Anti-Piracy Services*, s. 397; MARINELOG.COM. Malaysia warns on private marine security escorts. In: *MarineLog.com* [online]. May 2, 2005 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMV/2005may02.html>

¹³⁰ LISS, C. (2009). *Privatising Anti-Piracy Services*, s. 397

zájmy, než o zájmy státu, a tím dochází ke snižování efektivity a oslabování schopností místních složek. Místní podmínky tak vytváří ideální prostor pro PMSCs.¹³¹

2.1.2 Vývoj Somálska v bezpečnostním sektoru

Celkem 3 300 km se táhne somálské pobřeží a patří tak k nejdelším mezi africkými státy.¹³² Na severu je země obklopena Adenským zálivem, kde se nachází z geostrategického hlediska ideální místo k pirátskému útoku. Záliv se zde zužuje od mysu na Somálském poloostrově jménem Guardafui až po průliv Bab Al-Mandab. Lodě, které tudy proplouvají do Rudého moře či naopak, jsou právě zde v největším ohrožení. Touto největší obchodní námořní trasou mezi Evropou a Asií propluje ročně až 28 tisíc plavidel.¹³³ Zbylá část pobřeží je sice delší, vyskytují se na něm mnohé bažty pirátů a je to hlavní námořní trasa spojující Arabské moře s jižní Afrikou, ale má přece jenom o něco menší význam než výše uvedené pobřeží.

Před rokem 1990 se v oblasti teritoriálních vod vyskytovali piráti jen velmi zřídka. Důvodem byla zejména sovětská přítomnost. Vojenští poradci ze Sovětského svazu pomohli založit somálské námořnictvo v roce 1965. Do roku 1977 zajišťoval Sovětský svaz nejen jeho chod, ale celou somálskou armádu i letectvo. V 80. letech 20. století pak postupně zbylý vojenský a technický arsenál chátral a stal se nepoužitelným. Od roku 1991 nebylo somálské námořnictvo vojensky ani technicky akceschopné.¹³⁴

V roce 1991 došlo ke svržení diktátorského režimu Mohameda Siada Barreho a v Somálsku propukla občanská válka. Zastavit násilí se nepodařilo ani prostřednictvím mírových operací OSN pod názvem UNOSOM I a UNOSOM II (*United Nations Operations in Somalia*). V roce 1991 se odštěpil na severozápadě Somálska region Somaliland, který vyhlásilo nezávislost a relativně si udržuje politickou stabilitu. V roce 1998 se odštěpil tentokrát na severovýchodě země region Puntland, dnes představuje epicentrum pirátství. Až v říjnu 2004 byla ustanovena tzv. Přejídná federální vláda Somálska (*Transnational Federal Government*, TFG), která měla převzít kontrolu v zemi. Z této vlády ale byly vyloučeny všechny islámské skupiny, které následně

¹³¹ LISS, C. (2009). *Privatising Anti-Piracy Services*, s. 397

¹³² ČERNOHOUS, Tomáš. *Moderní pirátství v Somálsku: analýza bezpečnostních hrozeb*. Brno, s. 21, 2010. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií, Katedra mezinárodních vztahů a evropských studií. Vedoucí práce doc. PhDr. Zdeněk Kříž, Ph.D.

¹³³ HOUSE OF COMMONS UK. *Piracy off the coast of Somalia: Tenth Report of Session 2010–12* [online]. Londýn: House of Commons - Foreign Affairs Committee, 5 January 2012 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/1318.pdf>

utvořily Svaz islámských soudů (*Union of Islamic Court, UIC*) a o dva roky později (2006) převzaly faktickou kontrolu nad Mogadišem a jeho okolí. TFG podpořena etiopskou armádou posléze svrhla vládu Svazu islámských soudů, který se poté rozpadl na několik frakcí. Nejvýznamnější z nich Aliance za znovuosvobození Somálska (*Aliance for the Re-liberation of Somalia – ARS*) usedla k vyjednávacímu stolu s TFG a výsledkem bylo (i za přispění Africké unie) podepsání mírové smlouvy z 19. srpna 2008, která obsahovala podmínky odchodu etiopské armády.¹³⁵

Jiná frakce se ale s tímto stavem nesmířila. Radikální islamistická skupina Al-Šabáb, jež je napojena na Al-Kaidu, nadále kontroluje značnou část území a objevují se také důkazy spolupráce s piráty. Tato symbióza poskytuje islamistům pašované zbraně piráty a na druhé straně poskytuje pirátům vojenský výcvik islamisty z Al-Šabáb.¹³⁶ Finanční toky pramenící z pirátství je velmi obtížné sledovat. Somálští piráti totiž k převodu peněz využívají zejména příbuzenských a klanových vztahů, kterou jsou založeny na anonymním systému převodu peněz tzv. *hawala*.¹³⁷

Vývoj pirátství v Somálsku

Somálské pirátství se za posledních dvacet let vyvíjelo ve třech odlišných obdobích. Do roku 1998 se přidávali k pirátství především rybáři, kteří tak chtěli chránit své výsostné vody před nelegálním rybolovem. Na přelomu tisíciletí se počet útoků s cílem občasných krádeží začal množit. Docházelo k útokům jak na rybářské lodě, tak již na obchodní plavidla a soukromé jachty. Třetí období lze zhruba datovat od roku 2005, kdy už jsou piráti lépe organizovaní, promyšlejší taktiku útoku, používají modernější technické vybavení, požadují vysoké výkupné za propuštění rukojmí a obecně jsou tak více efektivní. První bašty pirátů vznikaly v nejchudších oblastech na pobřeží jako například Xarardheere, Eyl či Hobyo.¹³⁸

Situace v celém Somálsku tedy stále není ani po dvaceti letech pod kontrolou (viz příloha č. 3). Akceschopná suverénní vláda, která by kontrolovala a chránila své výsostné vody, je v nedohlednu. Odhaduje se, že v somálských vodách působí až 3 000 somálských pirátů.¹³⁹ Kromě již výše zmiňovaného problému nelegálního rybolovu, odkládání jedovatého odpadu v teritoriálních vodách, katastrofických vln tsunami

¹³⁴ ČERNOHOUS, T. (2010). *cit.d.*, s. 22

¹³⁵ ČERNOHOUS, T. (2010). *cit.d.*, s. 23

¹³⁶ ČERNOHOUS, T. (2010). *cit.d.*, s. 23

¹³⁷ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹³⁸ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

z roku 2004 a vnitrostátní bezpečnostní a politické situace bychom mohli uvažovat o dalších příčinách počátku somálského pirátství, které mezi sebou vzájemně korelují. Jednou z nich je i velká nezaměstnanost, která dosahuje až 50 %. K pirátství se uchylují především mladiství od 15 do 30 let.¹⁴⁰ Obyčejný pracující Somálec si v průměru vydělá zhruba 1 000 Kč za měsíc, zatímco výdělek průměrného piráta z jediného útoku tuto částku převyšuje až patnáctkrát.¹⁴¹ Pirátství v Somálsku je úzce propojeno s tamním klanovým systémem, tj. systémem kvazi státních entit s limitovanou mocí. Po rozpadu v roce 1991 některé klany nahradily státní struktury. Agentura Reuters vydala velmi zajímavý rozhovor se somálským pirátem Saeedem Yarem, který se k otázce klanové struktury vyjádřil takto: „*Poskytujeme obyvatelům 200 tisíc dolarů pokaždé, když je loď osvobozena. Mohou se tak lépe vyrovnat s těžkým životem, jenž se neustále proměňuje. Tyto peníze proudí k obyvatelům skrze místní úředníky, jako je klan starších*“.¹⁴²

V nezávislém Somalilandu se situace lepší. Místní autority se i přes omezené prostředky postavily proti pirátství. Od roku 2005 je na pobřeží Somalilandu aktivní pobřežní stráž, která dnes zaměstnává 350 hlídačů, 15 rychlých člunů a 3 velké lodě na 850 km dlouhé pobřeží, podél kterého fungují monitorovací stanice.¹⁴³ Somaliland také aktivně spolupracuje s OSN, Evropskou unií a okolními státy.¹⁴⁴ Jednou z posledních pozitivních zpráv je podepsání dohody Somalilandu se Seychelami, která povoluje kdekoli zajaté piráty a vězněné na Seychelách přemístit do věznic v Somalilandu.¹⁴⁵

Ve spojení všech výše uvedených motivačních i existenčních faktorů spolu s výhodnou geografickou polohou Somálska u jedné z nejrušnějších námořních přepravních cest na světě, se pirátství jeví místnímu obyvatelstvu jako jedna z posledních možností, jak dosáhnout plnohodnotnějšího života. Ani pomyslná hrozba

¹³⁹ HOUSE OF COMMONS UK. (2012), *cit.d.*, s. 13.

¹⁴⁰ HOUSE OF COMMONS UK. (2012), *cit.d.*, s. 13.

¹⁴¹ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁴² HASSAN, Abdiqani. Somali Pirate: I Made \$2.4 million in 2010. In *Reuters* [online]. May 3, 2011, 5:34am EDT, s. 5 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/2011/05/03/us-special-report-pirates-idUSTRE7421RY20110503>

¹⁴³ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁴⁴ THE SOMALILAND TIMES. EU Representative Praises Somaliland's Anti-Piracy. In: *The Somaliland Times* [online]. March 17, 2012 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.somalilandtimes.net/sl/2012/529/7.shtml>

¹⁴⁵ SOMALILANDPRESS. Somaliland: Nine Convicted Somali Pirates Transferred From Seychelles Arrive. *Somalilandpress* [online]. March 28, 2012 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://somalilandpress.com/somaliland-nine-convicted-somali-pirates-transferred-from-seychelles-arrive-26988>

trestu za akt pirátství nemá odstrašující a umravňující efekt ve zhrouteném státě jako je Somálsko.

Zisk výkupného může řešit některé dílčí problémy, ale mnohem více jich vytváří. Napomáhá pouze pirátským skupinám, jejich rodinám a členům klanů. Tudíž ani argument, že rybáři zpočátku usilovali o ochranu svých území před zloději, již patrně není aktuální. Nahrazují je ozbrojení mladí a zoufalí Somálci s vidinou rychlého, ale nebezpečného zisku, kteří se čím dál více propojují s tamními investory, kteří také z pirátství profitují. Mezinárodního společenství by mělo usilovat o potlačování pirátství a zároveň o potlačení hrozby radikálního islamismu.¹⁴⁶

Situace v Somálsku přispívá k vyššímu zaměstnávání PMSCs v jeho a sousedních vodách. V posledních letech se ve vodách Somálska vyskytuje vůbec nevyšší počet pirátů z celého světa a díky použití mateřských lodí se piráti mohou vzdalovat mnoho námořních mil od pevniny (viz příloha č. 4). V příloze č. 5 je uvedena také mapa s vyznačenými zdařilými pirátskými útoky i s pouhými pokusy o útoky od počátku roku 2012 do 14. 4. 2012.

I přes mezinárodní operace, které se snaží hlídat zamořené vody kolem Afrického rohu, přes vytvoření tzv. *Maritime Security Patrol Area* neboli bezpečného koridoru v Adenském zálivu, který je střežen mezinárodními silami, roste v Somálsku počet útoků i rukojmí. V oblasti se výrazně činí například francouzské námořní síly a dokonce francouzské námořnictvo organizuje eskortní služby pro lodě, které se mohou seskupit a těmito zamořenými pasážemi společně proplouvají. Stoupající počet mezinárodních hlídkujících plavidel a vytvoření bezpečného koridoru je nedostačující, nelze jednoduše pokrýt natolik rozlehlé území, ve kterém piráti útočí. Například útok na tanker *Sírius Star* se uskutečnil 450 námořních mil jihovýchodně od keňského pobřeží a dokázal tak velkou flexibilitu pirátů. Problematická je také praktická schopnost se proti pirátům postavit. Například plavidla operace NATO mohou pouze dohlížet na plavbu obchodních lodí, odstrašovat piráty a zastavit případný útok, ale již nemohou použít sílu v případě osvobození uneseného plavidla a zachránit členy posádky. Osvobození takové lodi je velmi náročná operace zejména u velkých lodí, jako jsou tankery. V sázce jsou nejen životy unesených členů posádky, ale také může případný útok skončit zničením lodě a ohrožením životního prostředí, kdyby začala z lodi odtékat ropa do moře.¹⁴⁷

¹⁴⁶ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁴⁷ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 5-6

Všechny tyto argumenty opět předznamenávají potenciální trh pro PMSCs, které umožňují ochranu plavidel před piráty. Dokonce i američtí a dnes již také britští představitelé podporují pronájem služeb PMSCs. Tiskový mluvčí Ministerstva obrany USA podotkl, že námořní společnosti by měly více usilovat o zajištění svých plavidel, měly by zvýšit počet hlídek, které by piráty včas zpozorovaly. Zároveň podpořil pronájem ozbrojené stráže k zajištění ochrany.¹⁴⁸

Velká Británie do poloviny roku 2011 zaujímal vůči PMSCs negativní postoj, nicméně v průběhu posledních měsíců se jejich najímání v „mainstreamu“ námořního průmyslu stávalo více přijatelným. Je dokonce odhadováno, že 15 až 25 % všech plavidel plujících skrz rizikové regiony disponuje zaměstnanci PMSCs na palubách, v některých případech i v rozporu se státy, pod jejichž vlajkou plavidla plují. Je také odhadováno, že více než 50 % soukromých ozbrojených společností je zaregistrovaných právě na půdě Velké Británie nebo alespoň řízených občany z Velké Británie. I proto se britská politika nemohla k problematice poskytování soukromé bezpečnosti stavět neutrálně a z původně odmítavého postoje se dne 30. října 2011 stala Velká Británie zemí podporující najímání PMSCs, ale pouze ve vyjimečných případech. Ministerský předseda David Cameron tento den oznámil, že soukromá ozbrojená stráž bude povolena na plavidlech plujících pod britskou vlajkou. Tím podpořil jejich pronajímání, které musí být uskutečněno v zákonných mezích a dle bezpečnostních pokynů. Dne 6. prosince britské Ministerstvo dopravy vydalo pokyny k používání tzv. *private armed guards*.¹⁴⁹

Výše zmíněné vyjimečné případy se týkají zejména podmínek, ve kterých se britská loď může nacházet a to pokud:

- loď pluje skrz oblasti s vyšším rizikem (tzv. *High Risk Area* - oblast ohraničená Suezkým a Hormuzským průlivem);
- loď dodržuje aktuální postupy řízení - tzv. *Best Management Practices*;
- využívání služeb PMSCs je bráno jako nástroje ke snížení rizika a zvýšení ochrany životů a blaha všech na palubě lodi.¹⁵⁰

¹⁴⁸ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 6

¹⁴⁹ HOUSE OF COMMONS UK. (2012), *cit.d.*, s. 21.

¹⁵⁰ HOUSE OF COMMONS UK. (2012), *cit.d.*, s. 23.

2.2 Modus operandi novodobého pirátství

2.2.1 Typy pirátství

Mezi různými typy či druhy pirátství existují značné rozdíly v charakteristice jejich útoků. Sam Bateman je rozděluje mezi tři současné nejžhavější oblasti výskytu pirátství – Somálsko/Adenský záliv, Jihovýchodní Asie a Nigérie. Počet útoků se během posledních dvou let zvýšil nejvýrazněji v oblasti Jihočínského moře. V roce 2009 bylo ohlášeno či zjištěno 217 útoků v oblasti Afrického rohu, 67 v oblasti jihovýchodní Asie a 28 u pobřeží Nigérie. Zatímco v roce 2010 se počet útoků v mořích Afrického rohu počet překvapivě nezměnil (počet útoků se opět rovnal hodnotě 217), v oblasti jihovýchodní Asie se téměř zdvojnásobil na 144 útoků. V mořích a vnitřních řekách Nigérie počet útoků mírně klesl na 19. Počet útoků v těchto třech oblastech představují téměř tři čtvrtiny útoků na celém světě.¹⁵¹

V rámci každého regionu se pirátství vytvářelo s odlišnými specifikacemi, modem operandi a s odlišným cílem útoků.

V oblasti Afrického rohu se piráti v průběhu let seskupili do dobře organizovaných skupin a jejich strategie zahrnuje únos lodi a posádky za účelem zisku výkupného. Hodnota výkupného převyšuje až 1 milion amerických dolarů a více než tři miliony dolarů jsou nuceni zaplatit majitelé velkých ropných tankerů, jako byl například tanker *Sirius Star* unesený v roce 2008. Ještě vyšší cena (3,3 miliony US dolarů) byla proplacena za propuštění lodi a posádky v případě velkého a důmyslného španělského plavidla *Alakrana*.¹⁵²

Piráti si uvědomují, že majitelé lodí i pojišťovací společnosti zaplatí výkupné a že námořní hlídkové síly se neuchýlí k použití síly, aby ukradenou loď získali nazpět a neriskovali tak zranění či usmrcení rukojmí či posádky válečné lodi.

V oblasti Nigérie se situace liší zejména stupněm násilí, které je v této oblasti obvykle mnohem vyšší. Plavidla, která se stávají terčem útoků nejen u pobřeží, ale i v řekách Nigérie, se v oblasti vyskytují především díky pobřežnímu ropnému a plynnému průmyslu. Útoky se vyznačují častou ztrátou lidských životů, jelikož

¹⁵¹ BATEMAN, Sam. Sea Piracy: Some Inconvenient Truths. In United Nations Institute for Disarmament Research. *Disarmament Forum: Maritime Security* [online]. 2010, vol. 2, s. 19 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: <http://www.unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf>

¹⁵² BATEMAN, S. (2010). *cit.d.*, s. 15

ozbrojení piráti usilují především o únos členů posádky s vidinou zisku výkupného. Samotné lodě nejsou v centru zájmu pirátů a unášeny tudíž většinou nejsou.

Oblast jihovýchodní Asie je mnohem více různorodá. Vyznačuje se třemi různými charakteristikami útoků od méně závažných až po útoky s rizikovějšími dopady. Nejčastějším typem útoků jsou náhodné drobnější krádeže na lodích, které kotví v přístavu či na moři. Tento typ pirátství se objevuje obvykle v přístavech či jejich okolí Indonésie, Filipín a Vietnamu. K druhému typu pirátství dochází v případě, kdy je loď v plném proudu, ale nachází se v zúžených místech jako například v Malackém a Singapurském průlivu či v oblasti souostroví Filipín a Indonésie. Piráti, kteří se dostanou na palubu, odcizují hotovosti a cennosti. Přestože jsou piráti ozbrojeni, k násilí většinou nedochází, pokud není kladen odpor. Třetím typem útoků, které se objevují v oblasti Jihočínského moře, jsou krádeže a únosy celých plavidel. Zejména v 90. letech minulého století docházelo k únosům s cílem dát ukradené lodi novou falešnou identitu a přeměnit ji na tzv. „loď fantom“ neboli loď s falešnými registračními dokumenty. Vytvoření lodi fantom je charakteristické pouze pro piráty u Jihočínského moře na rozdíl od somálských pirátů, kteří nespatřují zisk v prodeji lodního nákladu, celé lodi či proměnu lodi s cílem dalšího použití. Jejich jediným zájmem je držení rukojmích a plavidla výměnou za vysoké výkupné (více v kap. 3).¹⁵³

2.2.2 Motivy novodobých pirátů

Jak bylo již výše zmíněno, motivem somálských pirátů je především zisk výkupného. Přesto část mezinárodního společenství pirátství natolik neodsuzuje a snaží se pochopit, co jednotlivého Somálce k pirátství přivedlo. Jedním z faktorů je i nelegální rybolov a odkládání jedovatého (dokonce také radioaktivního) odpadu v teritoriálních vodách Somálska. Zhroucený stát jen stěží dokáže ohlídat své vody před zahraničními společnostmi, které jejich vody drancují. Zároveň se situace zhoršila po roce 2004, kdy po vlnách tsunami přišlo mnoho somálských rybářů o své živobytí a jako jediné východisko se pro ně stalo pirátství. Vlna tsunami zasáhla zejména oblasti v regionech Bari a Mudog, konkrétně mezi městy Xaafuun a Garacad. Dnes jsou tyto oblasti hlavními pirátskými centry. Dlouholetá občanská válka a ani přírodní

¹⁵³ BATEMAN, S. (2010). *cit.d.*, s. 16

a klimatické podmínky Somálsku přežití neusnadňují (sucha, neúrodné půdy, ale také toxikace pobřeží po vlnách tsunami).¹⁵⁴

Z nelegálního rybolovu v somálském teritoriálním území dosahují ztráty odhadem pěti miliard korun ročně.¹⁵⁵ Somálské vody a EEZ patří k nejbohatším oblastem pro rybolov a po pádu autoritářského režimu v roce 1991 se zahraniční lodě snažily z chaosu vytěžit co nejvíce. Na nelegálním rybolovu se obohacovaly mezi lety 1991 a 1999 rybářské lodě ze zemí jako je Belize, Francie, Honduras, Japonsko, Keňa, Jižní Korea, Pákistán, Saudská Arábie, Španělsko, Srí Lanka, Taiwan či Jemen.¹⁵⁶ V současnosti se nelegálního rybolovu účastní také státy jako Itálie, Řecko, Velká Británie, Indie, Rusko a v neposlední řadě také Egypt. Somálští rybáři, kteří přišli po povodních o majetek, sledovali, jak okolní státy drancují somálské vody. Rozhodli se reagovat na příkoří a bezpráví tím, že se stali piráty.¹⁵⁷

Ondřej Šimon upozorňuje na skutečnost, že nelegální rybolov ve vodách jednoho z nejchudších států světa by měl být trestán podobně jako somálské pirátství. Odůvodňuje to počtem 700 ilegálně rybařících lodí v roce 2005 dle Organizace pro výživu a zemědělství (*Food and Agriculture Organization – FAO*).¹⁵⁸ Ovšem nabízí se otázka, zda by mělo být více odsuzováno okrádání nejchudších obyvatel světa s 50% nezaměstnaností a ukládání toxických odpadů na somálská pobřeží či narušování bezpečnosti mezinárodního obchodu.

V neposlední řadě ale také musíme brát úvahu výdělečnost pirátů, která je mnohonásobně vyšší (až 15krát) než kolik si vydělá průměrný obyvatel Somálska. Již z názvu výše zmiňovaného rozhovoru se somálským pirátem Saeedem Yarem – *Somali Piráte: I made \$2.4 million in 2010* - je patrné, že pirátství láká obyvatele i přes nebezpečí, do jakých se mohou dostat.¹⁵⁹

Sedmadvacetiletý Yare se po pouhých dvou letech angažování v pirátství stal multimilionářem s luxusními vilami, terénními auty, soukromou ochrankou ale také s širokou popularitou. Tento mladý magnát zná rizika pirátského byznysu, ale sám tvrdí, že jeho přítel zanechal jeden milion dolarů své rodině, když zahynul. Fakticky to znamená, že jeho smrt je jakýmsi vykoupením pro život dalších. V roce 2010 si Yare sám vydělal celých 2.4 milionu dolarů a to únosem jen tří lodí. Jeho rodina se živila

¹⁵⁴ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁵⁵ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁵⁶ (Černošous (2010). *cit.d.,s. 24*)

¹⁵⁷ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁵⁸ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

rybářstvím a Yare si od devíti let také chytáním ryb vydělával. V pozdějším věku si ale uvědomoval, že takto svou budoucí rodinu neuživí, a rozhodl se obchodovat s narkotiky. Ovšem ani obchodování s drogami není v Somálsku tak atraktivní. Rozhodl se přidat k pirátům. Aby se tak mohlo stát, investoval 80 tisíc dolarů do jeho první akce – únos saudského ropného tankeru. Výkupné mělo téměř dvojnásobnou hodnotu a veškeré investované peníze se mu rázem vrátily.¹⁶⁰

2.2.3 Taktika pirátského útoku

Taktika pirátského útoku se nevyznačuje velikou profesionalitou ani složitým plánováním. Nejvíce zdokumentované útoky jsou útoky somálských pirátů, především negramotných a nezaměstnaných mužů. Jinou méně amatérskou skupinou jsou tzv. *Somali Marines*, kteří se vyznačují efektivnější koordinací, organizací, technologickou vyspělostí a působením dle dlouhodobějšího strategického plánu. Tato skupina je napojená na informátory v přístavech, využívá služeb tlumočnicků a prostředníků, kteří po úspěšném únosu vyjednávají o výkupném v Keni či Jihoafrické republice. Zároveň je finančně podporována klanovými vůdci.¹⁶¹

Většinou je útok uskutečněn ve skupině kolem 10 pirátů pohybujících se na třech až pěti skifech, které odplouvají od mateřské lodi. Výběr lodi, kterou mají v plánu unést, je nahodilý. Úsměvným příkladem jsou pokusy unést loď hlídkujících států.¹⁶² Útoky jsou typicky uskutečňovány za špatné viditelnosti, kdy se skify mohou k pomalu plující lodi co nejbliže a nepozorovaně přiblížit. Piráti většinou používají kulomety, automatické pušky (nejčastěji typ AK-47s) a zbraně vystřelující raketou poháněné granáty.¹⁶³ Jakmile střelbou donutí loď zpomalit či zastavit, použijí hákovou kotvici, kterou se zachytí lodi a následně se po provazovém žebříku dostanou na palubu. Střelba má ale za cíl pouze zastrašit, nikoli někoho zranit či zabít. Členové posádky jsou poté nuceni se vzdát a somálští piráti poté dopraví loď k břehům Somálska. Tam začíná vyjednávání o výkupném, které může trvat i několik měsíců. Částka, kterou požadují

¹⁵⁹ HASSAN, A. (2011). *cit.d.*, s. 5

¹⁶⁰ HASSAN, A. (2011). *cit.d.*, s. 5

¹⁶¹ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska.*

¹⁶² ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska.*

¹⁶³ KOCH, Christopher. *International Piracy on the High Seas* [online]. Statement to the House Subcommittee on Coast Guard and Transportation. World Shipping Council. February 4, 2009, s. 3 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://www.worldshipping.org/pdf/wsc_piracy_testimony_feb_2009_2.pdf

piráti, je v porovnání s hodnotou lodi, nákladu i možných ztrát na životech posádky nižší.¹⁶⁴

Přítomnost mateřské lodi (jakési námořní základny) otevírá pirátům přístup do vzdálenějších oblastí, kde mohou útoky uskutečnit. Doposud nejvzdálenější zdokumentovaný útok se odehrál 1 800 km od somálského pobřeží v indických vodách.¹⁶⁵ Zároveň mateřské lodě umožňují pirátům operovat také během monzunů na rozbouřeném moři.¹⁶⁶

Somálští piráti mohou na rozdíl od pirátů v jihovýchodní Asii využívat vlastních přístavů, kde unesenou loď zakotví a je uchráněna před případným vnějším napadením. Mají nepřímou podporu tamního státu, klanů, ale také místních rybářských obcí a somálská anarchie a beztrestnost jde v ruku v ruce s vyjednáváním o výši výkupného.

Výkupné je poté přerozděleno mezi všechny přímé i nepřímé aktéry útoků. Část jde na pokrytí nákladů za zboží dodavatelů, až 30 % získají sponzoři a investoři pirátství, klanoví vůdci obdrží kolem 5 až 10 % za právo pobývat na jejich území, poté se zaplatí hlídačům, tlumočnickům zpravidla kolem 250 000 korun a zbývající část výkupného si mezi sebou rozdělí únoscí. Zajímavostí je bonus pro piráta, který se dostal na palubu jako první. Ten obdrží dvojnásobnou hodnotu než ostatní.¹⁶⁷

Prostřednictvím tzv. obchodních burz v Xarardheere lze do pirátství také investovat (finančně nebo také poskytnutím střelných zbraní) a následně získat velikou část výnosu z pirátského byznysu.¹⁶⁸

2.2.4 Zranitelnost lodí

Náchylnost lodí k pirátskému útoku je dána několika faktory a to typem lodi, jeho velikostí, rychlostí, kterou momentálně pluje, vzdáleností mezi čarou ponoru a palubou lodi (tzv. *freeboard*), stářím lodi a také samotnou trasou plavby.

Nejčastěji jsou unesena starší a menší plavidla. Z celkového počtu 47 unesených plavidel somálskými piráty v roce 2009 jich 24 mělo objem pod 5 000 RT¹⁶⁹, 4 lodě měly objem mezi 5 000 a 10 000 RT, 8 lodí mezi 10 000 a 20 000 RT a 11 unesených

¹⁶⁴ KOCH, CH. (2009). *cit.d.*, s. 3

¹⁶⁵ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁶⁶ APPS, P. (2011), *cit.d.*, s. 2

¹⁶⁷ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁶⁸ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

¹⁶⁹ RT neboli rejstříková/registrovaná tuna = jednotka pro vyjádření objemu lodního tělesa, přičemž 1 RT = 100 krychlových stop = 2,8316 m³ <http://leccos.com/index.php/clanky/rejstrikova-tuna>)

lodí mělo objem více než 20 000 RT. Většina největších lodí unesených piráty byly nákladní lodě k přepravě hromadného zboží s výjimkou řecké lodi *Maran Centurus* spadající do kategorie velmi velkých cisternových lodí (*Very Large Crude Carrier - VLCC*). Z toho vyplývá, že menší lodě jsou náchylnější k útoku, jelikož mají nižší vzdálenost mezi čarou ponoru a palubou lodi, plují pomaleji a na palubách slouží průměrně menší počet posádky než na plavidlech větších.¹⁷⁰

Piráti obvykle útočí za soumraku, v šeru či za úsvitu, kdy je malá viditelnost. Plavidla, která plují pomalou rychlostí menší než 15 uzlů, jsou snadnou kořistí pro piráty na skifech, které mohou dosahovat až rychlosti 25 uzlů.¹⁷¹ Tzv. zaoceánská přepravní plavidla větší velikosti typu nákladní lodi plují obvykle rychlostí 18 uzlů a jejich maximální udržitelná rychlost dosahuje až 24 uzlů. To komplikuje pirátům na skifech udržet se ve vysoké rychlosti v dosahu lodi a nebýt zároveň ohrožen velkými vlnami a větrem. Tato velká nákladní plavidla mají také mnohem vyšší freeboard než ostatní obchodní lodě. Z těchto dvou faktorů vyplývá, že jsou méně zranitelné k únosu.¹⁷²

Lodě neodpovídající standardům jsou pochopitelně napadnutelné snadněji nežli lodě udržované a dobře spravované, které přijímají preventivní opatření proti útoku.

S tím souvisí i stáří plavidel. Průměrný věk hlavních typů obchodních plavidel unesených v roce 2009 byl vyšší než celosvětový průměr stáří těchto plavidel (jedná se o tankery, kontejnerové plavidla, nákladní lodě apod.) Když necháme stranou rybářské lodě, jachty, remorkéry a arabské plachetnice (tzv. dhou neboli anglicky *dhow*s), bylo uneseno celkem 30 větších obchodních plavidel. Průměrný věk 8 nákladních lodí obsazených piráty byl 25,1 a tedy vyšší oproti celosvětovému stáří nákladních lodí, který činil 17,1. Obdobně i průměrný věk 8 tankerů byl 22,7 v porovnání s celosvětovým průměrem 10,1 a v neposlední řadě také napadené 3 kontejnerové lodě o průměrném věku 15,3 převyšoval globální měřítko 9 let. Nejstarší unesenou lodí v roce 2009 byla loď *Sea Horse* s objemovou velikostí 4 932 RT a stářím 36 let.¹⁷³

World Shipping Council zároveň doporučuje, aby se plavidla, která nedokáží udržet stálou rychlost na 18 uzlů a mají nižší vzdálenost mezi čarou ponoru a palubou lodi než 10 metrů, vyhla oblasti Afrického rohu. Svou trasu by měla raději přeměrovat okolo mysu Dobré naděje a dále plout východně od ostrova Madagaskar. Tato trasa ale

¹⁷⁰ BATEMAN, S. (2010). *cit.d.*, s. 16

¹⁷¹ MINEAU, M. (2010). *cit.d.*, s. 67

¹⁷² KOCH, CH. (2009). *cit.d.*, s. 3

může představovat až 14denní zpoždění a 3 000 mil navíc a proto majitelé obchodních společností raději risknou proplouvání Adenského zálivu, než aby museli zvyšovat náklady.¹⁷⁴

Obecně lze konstatovat, že nejvíce náchylné lodě plující v rizikových oblastech jsou menší velikosti (pod 5 000 RT), vyššího stáří, plující pomalou rychlostí (pod 18 uzlů) zejména v době nízké viditelnosti, mající malou vzdálenost mezi čarou ponoru a palubou lodi (10 metrů a nižší), nedodržující standardy společně s nízkou zdatností a ostražitostí posádky.

2.2.5 Příklad unesené lodi – Maersk Alabama

Dánská nákladní loď plující po vlajkou Spojených států amerických – *MV Maersk Alabama* – je pravděpodobně jednou z nejspornějších lodí na moři (viz obrázek 3). S piráty přišla do dnešní doby do styku dokonce pětkrát.

Hned prvním kontaktem s piráty ze dne 8. dubna 2009 se loď dostala na přední stránky světové tisku. Čtyřem ozbrojeným pirátům se podařilo dostat na palubu lodi mezi 7. a 8. hodinou ranní. Loď s dvacetičlennou posádkou se v tu chvíli nacházela v Indickém oceánu zhruba 240 námořních mil od jihovýchodního pobřeží Somálska a mířila do keňské Mombasy. Loď paradoxně převážela 5000 tun s humanitární pomocí pro Somálsko a Ugandu.¹⁷⁵

Posádce se brzy podařilo piráty přemoci a získat nad plavidlem kontrolu. Jeden pirát byl zajat jako rukojmí, ale na oplátku piráti zajali kapitána lodi Richarda Phillipse a v jednom ze záchranných člunů loď opustili. Za propuštění kapitána požadovali výkupné a ani propuštění zajatého piráta situaci nezměnilo. Za pomoci americké válečné lodi *USS Bainbrige* doplula *Maersk Alabama* v pořádku do keňského přístavu i s posádkou, kapitán byl zachráněn po pěti dnech. Při záchraně kapitána byli zastřeleni tři piráti¹⁷⁶

¹⁷³ BATEMAN, S. (2010). *cit.d.*, s. 17

¹⁷⁴ KOCH, CH. (2009). *cit.d.*, s. 4

¹⁷⁵ SANDERS, Edmund Barnes a Julian E. BARNES. Somalia pirates hold U.S. captain. In: *The Los Angeles Times* [online]. April 09, 2009 [cit. 2012-02-18]. ISSN 0458-3035. Dostupné z: <http://articles.latimes.com/2009/apr/09/world/fg-somali-pirates9>

¹⁷⁶ BBC NEWS. US captain rescued from pirates. In: *BBS News* [online]. 13 April 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7996087.stm>

Obrázek 3: *Loď MV Maersk Alabama patřící jedné z největších obchodních lodních společností Maersk Line*



Zdroj: http://google-trendsnews.blogspot.com/2009_11_01_archive.html

Druhý útok následoval za sedm měsíců a to dne 18. listopadu 2009, tentokrát ve vzdálenosti 350 námořních mil od somálského pobřeží. Piráti na skifech se pokusili ohrozit Maersk Alabama střelbou z automatických zbraní, ale útok byl odražen díky přítomnosti zaměstnanců PMSC, která pomocí manévrování a použití nových technologií jako je akustické zařízení na dlouhé vzdálenosti (tzv. LRAD – *Long Range Acoustic Device*) útoku odolala.¹⁷⁷

Dne 29. září 2010 se Maersk Alabama opět stala terčem somálských pirátů. Skupina pirátů na skifech se k lodi přibližovala, načež hlídka *Trident Group*, soukromá společnost specializující se na námořní bezpečnost, opět použila LRAD a varovné výstřely. Piráti změnilí kurz a loď dále neatakovali.¹⁷⁸ Obdobný pirátský pokus proběhl dne 8. března 2011, kdy PMSC použila pouze výstražné výstřely a čtyři piráti na skifech (i s provazovým žebříkem) od lodi odpluli.¹⁷⁹ Zatím poslední pokus o útok se odehrál 14. května 2011 opět se stejným scénářem. Pět pirátů na skifech mělo v úmyslu se za pomoci žebříku nalodit na loď, ale po varovných výstřelech od útoku upustili.¹⁸⁰

¹⁷⁷ CHILDRESS, Sarah. Armed U.S. Ship Repels Attack by Somali Pirates. In: *The Wall Street Journal* [online]. November 19, 2009 [cit. 2012-02-18]. ISSN 1092-0935. Dostupné z: http://online.wsj.com/article/SB125854541908353475.html?mod=googlenews_wsj

¹⁷⁸ FITZPATRICK, David. Pirates set sights on Maersk Alabama again, maritime group says. In: *CNN World* [online]. November 22, 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://articles.cnn.com/2010-11-22/world/maersk.alabama.targeted.again_1_maersk-alabama-somali-pirates-somali-coast?_s=PM:WORLD

¹⁷⁹ RAIDA, Kirit. Pirates Again Target Maersk Alabama. In: *ABC News* [online]. March 8, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://abcnews.go.com/Politics/pirates-target-maersk-alabama-ship-hijacked-2009/story?id=13089048#.T5FTpXmH2BN>

¹⁸⁰ MM&P WHEELHOUSE WEEKLY. Security Team Abord Maersk Alabama Repels Pirate Attack. In: *The Wheelhouse Weekly* [online]. Volume 20, Number 15, May 16, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://www.bridgedeck.org/mmp_news_archive/2011/mmp_news110516.html#anchor838842

2.3 Růst PMSCs, privatizace protipirátských služeb a outsourcing

Proč vzrostl počet privátních vojenských společností právě po konci studené války? Od konce studené války se začaly pro soukromou sféru otevírat nové oblasti, jež byly dosud vyhrazeny působnosti státu nebo veřejnoprávních subjektů. Úloha státu měla být dle neoliberálního paradigmatu maximálně omezena a měl být vytvořen takový trh, který by byl svépomocný. Mnohé státní služby byly odprodány do soukromého sektoru a nevynechány nebyly ani vojenské služby. Vzniku PMSCs pomohlo například snižování kapacit armády po konci studené války¹⁸¹, kdy byly společnosti „tankovány“ bývalými vojáky, kteří vstupovali do společností za vidinou zisku. Dnes jsou schopny nahradit armádu téměř ve všech oblastech její činnosti. Zároveň se stalo dostupnější také vojenské vybavení. Současně s nárůstem většího počtu nových konfliktů (*failed states* či vnitrostátní konflikty) došlo za přispění také outsourcingu k transformaci ve válčení (nové technologie, informační systémy a privatizace armádních služeb).¹⁸²

Po skončení studené války si slabé státy či *failed states* (jako byla Angola, Sierra Leone a na počátku 90. let minulého století i Chorvatsko) najímaly soukromé bezpečnostní a vojenské společnosti s cílem zajistit obranu svého území či dokonce zapojení do válčení se skupiny rebelů. Oproti tomu silné státy postupně ztrácely motivaci se aktivně účastnit s vlastními vojáky v tzv. horkých oblastech neboli *hot spots*. Najímají si ale PMSCs s jiným cílem než je obrana vlastního území a suverenity. Přesouvají/outsourcují své kompetence ve vybraných oblastech na PMSCs a částečně tak realizují zahraniční politiku.¹⁸³

Thomas L. Friedman uvádí ve své knize *Svět je plochý*, že v dnešní době dochází k tzv. zplošťování světa, který napomáhá k rozvoji *outsourcingu* – zjednodušeně k přesunu a využívání služeb externí firmy.¹⁸⁴ Obdobně jsou služby soukromých bezpečnostních či vojenských společností přesouvány z domovské země a využívány v zemi jiné. Vznik PMSCs je prakticky stimulován principem outsourcingu. Nebezpečí plynou z toho, že stále více funkcí státu v zahraniční politice

¹⁸¹ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 6

¹⁸² BRAYTON, S. (2002). *cit.d.*, s. 305

¹⁸³ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 6

¹⁸⁴ FRIEDMAN, Thomas L. *Svět je plochý: stručné dějiny jedenadvacátého století*. Vyd. 1. Překlad Jaroslav Veis. Praha: Academia, 2007, 559 s. XXI. století, sv. 2. ISBN 978-802-0015-303.

a bezpečnosti přebírají soukromé firmy. Nelze se ale domnívat, že toto potvrzuje přímo proměnnou oslabování autority státu, neboť samotný stát tak činil a činí dobrovolně.

Nebezpečí se ale ukázalo zejména na působení společností typu Blackwater/Xe/Academi v Iráku. Soukromé firmy operují na rozdíl od armády téměř bez politického dohledu a unikají často i pozornosti médií (např. neočekávané události s následkem smrti unikají veřejnosti a nevzbuzují tak vlnu odporu). Soukromé společnosti poskytující služby v zahraničí mají na rozdíl od armády výhodu v rekrutování zaměstnanců, neboť armády rekrutují pouze muže ze své vlasti a společnosti typu Blackwater/Xe/Academi verbují v Latinské Americe či na Filipínách za vidinou mnohokrát vyššího platu než pobírá voják. Outsourcing se stal formou závislosti, která vede k militarizaci americké zahraniční politiky.¹⁸⁵

Otázkou zůstává, zda je Somálsko dnes považováno stále za *failed state* nebo za *weak state*. To však nemění nic na tom, že je neschopno zabezpečit své teritoriální vody i svou zem. Outsourcing nejvíce vzrostl během Clintonovy vlády, jež posvětila rozsáhlé používání nevládních vojenských jednotek v Kolumbii a bývalé Jugoslávii. Přijala sice také poměrně přísná pravidla pro monitorování těchto služeb, ale ta byla v následujících letech značně rozmělněna.¹⁸⁶

Outsourcing je třeba vnímat z neutrální pozice a ne paušálně kritizovat. Soukromé firmy nebo nevládní organizace mohou některé služby zabezpečovat lépe než málo flexibilní vládní agentury. Outsourcing bezpečnosti raketově roste a hrozí, že se může stát až příliš nekontrolovatelný. V budoucnu by se nakonec mohl vymknout kontrole natolik, že by PMSCs mohly cvičit samotné piráty, ale doufejme, že je to jen katastrofický scénář. Armády soustřeďující se čím dál více na vojenské operace přenechávají služby (jako logistika či ochrana konvoje) soukromým firmám. To posiluje postavení PMSCs v konfliktních zónách a přebírají (či minimálně vyrovnávají) roli bezpečnostního aktéra v Jihočínském moři i v zamořených somálských vodách.

2.3.1 Problémy a kontroverze outsourcingu PMSCs

Účast PMSCs v Iráku a v jiných zemích vyvolává obavy o povaze služeb poskytovaných těmito společnostmi. Jedná se zejména o nedostatek transparentnosti a přehlížení operací a praktik veřejností. Jejich působení vyvolává otázku, zda ochrana

¹⁸⁵ PEHE, Jiří. Privatizace americké bezpečnosti. In: *Pehe.cz* [online]. 2.1.2010 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.pehe.cz/zapisnik/privatizace-americke-bezpecnosti>

národní bezpečnosti a poskytování vojenských služeb by mělo zůstat doménou států nebo z toho bude profitovat soukromý sektor. Obvinění zahrnují možné skutečnosti, kdy PMSCs mohou prodlužovat konflikt s cílem získat co největší profit. Mohou předražovat své služby. Užití násilí může být ve finále nadbytečné a bezohledné a v neposlední řadě také může dojít k zapletení do kriminálních aktivit. Přítomnost PMSCs a poskytování jejich služeb může vést v námořním sektoru k podobným problémům.¹⁸⁷

2.3.2 Výhody a nevýhody outsourcingu

V následující tabulce 1 jsou shrnuty nejdůležitější výhody a nevýhody použití outsourcingu v zahraniční politice.

Tab. 1: Výhody a nevýhody outsourcingu na PMSCs

Výhody – Benefits	Nevýhody - Costs
Politická flexibilita	Nízká průhlednost, odpovědnost a kontrola
Rychlost a efektivita	Mezinárodní vakuum
Větší vojenská obratnost a pružnost	Vybízení jiných států k napodobení
Minimalizace vojenských obětí	Efekty „neřízené střely“
Finanční úspory	Překročení nákladů

Zdroj: vytvořeno autorkou, inspirace od STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 8

Výhody outsourcingu

První sloupec poskytuje shluk úzce souvisejících politických výhod v čele s větší flexibilitou státu při prosazování upřednostňované zahraniční politiky (především se tabulka týká Spojených států amerických). Washington využil outsourcing k provádění strategických operací ve východní Evropě, v Latinské Americe a na Středním východě. V některých případech tak učinil, aniž by poskytl velký kontingent amerických vojáků. Taková flexibilita je obzvláště užitečná pro prezidenty, kteří chtějí prosazovat politiky, které postrádají silnou podporu Kongresu a/nebo americké veřejnosti. Větší vojenská

¹⁸⁶ PEHE, J. (2010). *cit.d.*

¹⁸⁷ LISS, Carolin. *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways: Risks, Challenges and Benefits* [online]. GraSPP Working Paper Series, University of Tokyo, October 2009, s. 6 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: <http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/research/dp/documents/GraSPP-DP-E-09-003OPU-DP-E-09-001.pdf>

pružnost a obratnost vystihuje důležitý strategický faktor. Stangerová a Williams uvádějí, že zaměstnávání PMSCs umožňuje Washingtonu provádět své plány, aniž by byli ohroženi američtí vojáci v záloze.¹⁸⁸

Rychlostí a efektivitou je mířeno především na takové případy, kdy není mezinárodní společenství schopno rychle řešit zejména vnitrostátní konflikty v Africe. Tamní slabé vlády se častokrát ani nemohou spoléhat na své vlastní armády a jednou z posledních možností, jak si udržet suverenitu, je využití PMSCs na potlačení povstání apod..¹⁸⁹ Faktor efektivit u PMSCs poskytujících námořní služby je mnohem zřetelnější než v jiných oblastech. Eskortní a jiné služby mohou ušetřit velké výdaje, které mohou nastat při pirátském útoku. Mezinárodní společenství není v současné době schopno kontrolovat tak velké prostranství námořních cest a proto je pro obchodníky a majitele lodí velmi výhodné obrátit se na privátní bezpečnostní společnosti.

S tím je spojena i další výhoda, a to minimalizace vojenských obětí. Tento faktor je obzvláště důležitý v době, kdy je tolerance veřejnosti k obětem mizivá. Jak připomněl již výše zmiňovaný Douglas Brooks, pokud je zastřelen soukromý kontraktor nosící modré džíny, pak o tom místní tisk informuje až na 53. straně. Zjednodušeně řečeno, veřejnost je obzvláště citlivá na informace o obětech v uniformách, ale co se týče obětí zaměstnanců PMSCs, pozornost a citlivost veřejnosti klesá. Prosazování vládních zájmů pomoci PMSCs se tak jeví jako velmi důvtipná volba zejména v době, kdy veřejnost není vládním úmyslům nakloněna. Posledním bodem, tedy najmutím PMSCs, se také předpokládají významné úspory nákladů a to opět může přinést vládě bonusové body zejména v době ostrých rozpočtových škrťů.¹⁹⁰

Nevýhody outsourcingu

S výhodami ovšem souvisí i nevýhody outsourcingu. Vztah mezi americkou vládou a PMSCs se jednoznačně liší od vztahu k robustnímu a efektivnímu dohledu nad tradičními vojenskými operacemi. Nevyhnutelně tak dochází ke snížení transparentnosti. Veřejnosti jsou dostupné pouze informace o typu služeb, které PMSCs v určitém případě poskytují, a v jaké zemi jsou služby vykonávány.¹⁹¹

PMSCs v podstatě existují z hlediska mezinárodního práva v právním vakuu. Mnohdy je nejasné, komu podléhají, koho zastupují a kdo za jejich činy nese

¹⁸⁸ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 10

¹⁸⁹ VISINGR, L. (2007). *cit.d.*, s. 101

¹⁹⁰ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 10

zodpovědnost. Mezinárodněprávní vakuum může značně komplikovat nasazení PMSCs v bojových zónách i během ozbrojeného konfliktu s piráty.¹⁹²

Outsourcing může generovat také efekt tzv. neřízené střely (*loose-cannon effect*) neboli nešťastné okolnosti, kdy dojde k nehodě nebo k jiným negativním dopadům poškozující mezinárodní pověst Spojených států amerických. Většina PMSCs se snaží udržet si vysoce profesionální profil, nicméně jsou společnosti, jejichž zaměstnanci projevili nevhodné až neetické chování. Příkladem může být skandální mučení v Abu Ghraib, kde nejméně 27 z 37 vyšetřovatelů ve věznici byli zaměstnanci soukromé vojenské společnosti *CACI International* a dalších 22 přítomných lingvistů byli zaměstnanci kalifornské společnosti *Titan International*. Nikdo ze soukromých zaměstnanců nebyl nikdy vyšetřován.¹⁹³ Český politolog a spisovatel Jiří Pehe upozorňuje, že PMSCs najaté americkou vládou s cílem poskytování bezpečnostních služeb nepodléhají stejným standardům transparentnosti, jaké se vztahují na vládní instituce. Ministerstvo obrany i CIA takto mohou docílit svého záměru, aniž by porušovaly americké zákony týkající se vládních institucí.¹⁹⁴

Posledním zmíněným nedostatkem outsourcingu v tabulce je překročení nákladů. Ne vždy totiž dochází k finančním úsporám, jak bylo zmíněno výše. Existují případy, kdy předpokládané náklady outsourcingu byly převýšeny. Platy zaměstnanců jsou několikanásobně vyšší než v armádě a pojistné náklady a další operace mohou přijít velmi drahο. Allison Stangerová¹⁹⁵ a Marc Eric Williams dodávají, že ani Pentagon není schopen monitorovat počet PMSCs, které zaměstnává. Americká vláda nedokáže přesně určit, kolik ušetří či tratí outsourcingem služeb PMSCs. Jako příklad uvádějí americkou společnost *Brown and Root*, která si během působení na Balkáně, vydělala nejméně 2,1 miliardy amerických dolarů, což představovalo téměř dvojnásobek výdajů stanovených v původní smlouvě. Zneužívání zakázek a minimální dohled ústí v maximalizaci zisku PMSCs a dokud tyto problémy nebudou podchyceny, půjde nadále ke zvyšování nákladů.¹⁹⁶

Obdobně hovoří i Jeremy Scahill: „*Kolik přesně americká vláda zaplatila žoldněřským společnostem, je téměř nemožné postřehnout - a to díky nedostatku*

¹⁹¹ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 11

¹⁹² VISINGR, L. (2007). *cit.d.*, s. 102

¹⁹³ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 12

¹⁹⁴ PEHE, J. (2010). *cit.d.*

¹⁹⁵ Pro zajímavost Allison Stangerová je manželkou politologa českého původu Michala Krause a podstatnou část svého bestselleru *One Nation Under Contract: The Outsourcing of American Power and the Future of Foreign Policy* napsala během pobytu v Praze v roce 2008. (Pehe, 2010)

transparentnosti a komplexního vedení účetnictví.“ Dále dodal, že v červnu 2006 vydal americký úřad *Government Accountability Office (GAO)*¹⁹⁷ zprávu, kde stálo: „*ani Ministerstvo zahraničí, ani Ministerstvo obrany, ani Americká agentura pro mezinárodní rozvoj (USAID), neboli hlavní instituce odpovědné za rekonstrukci Iráku, neměly kompletní údaje o nákladech spojených s najímáním soukromých bezpečnostních poskytovatelů*“.¹⁹⁸

2.3.3 Protipirátské služby PMSCs

Soukromé bezpečnostní a vojenské společnosti se staly velmi žádanými především v boji proti terorismu včetně konfliktu v Iráku¹⁹⁹. V posledních letech ale přicházejí žádosti také ze sektoru námořního. PMSCs jsou najímáni především na ochranu obchodních plavidel, jachet, výletních lodí, plynových a ropných plošin v pobřežních vodách, přístavů a přepravních terminálů. PMSCs poskytují široké spektrum služeb za účelem adresování bezpečnostních výzev. Patří mezi ně zejména odhad rizika a zranitelnosti, poskytování konzultace majitelům lodí i přístavním operátorům, trénink námořních bezpečnostních složek, vyšetřování pojišťovacích podvodů a ochrana ropných plošin před teroristickým útokem či vzbouřenci v politicky nestabilních regionech.²⁰⁰

Mnoho společností nabízí řadu protipirátských služeb od analýzy rizik až po navrácení uneseného plavidla. Většinou společnosti nabízí tyto konkrétní služby²⁰¹:

- Hodnocení rizik a poradenství (*Risk Assessment and Consulting*)
- Trénink posádek, přístavních pracovníků a vojenských/policejních jednotek a sledování plavidla (*Training of Crews, Port Authority Personnel or Military and Law Enforcement Units, and Vessel Tracking*)
- Poskytování ozbrojených strážců na palubě lodí nebo lodní eskort/doprovod (*Provision of Armed Guards onboard Vessels or Vessel Escorts*)

¹⁹⁶ STANGER, A., WILLIAMS, M. E. (2006). *cit.d.*, s. 13

¹⁹⁷ Obdoba českého Národního kontrolního úřadu řízená Kongresem.

¹⁹⁸ SCAHILL, Jeremy. *Blackwater: the rise of the world's most powerful mercenary army*. New York, NY: Nation Books, 2007, s. 441, ISBN 978-156-0259-794.

¹⁹⁹ SINGER, P. (2008). *cit.d.*, s. 50-53, LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 7

²⁰⁰ LISS, C. (2009). *Privatising Anti-Piracy Services*, s. 2

²⁰¹ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 7

- Odpověď na krizovou situaci, vyšetřování a navrácení unesené lodě i nákladu a záchrana unesené posádky (*Crisis Response, Investigation and Recovery of Hijacked Vessels and Cargoes, and the rescue of Kidnapped Crewmembers*)
- Ochrana rybářských oblastí a rybářů proti pytlákům a pirátům (*Fisheries Protection and Protection of Fishers against Poachers and Pirates*)

Společnosti poskytují jak preventivní služby, tak i služby po vykonaném útoku. Veškeré složky mohou být přizpůsobeny požadavkům klienta i plavidla. Například tzv. bleskové krádeže mohou být předejity lepším tréninkem posádky či přítomností hlídek na palubě plavidla. Majitelé se mohou také spoléhat na tzv. asistenci krizového managementu během útoku. V neposlední řadě mohou majitelé najmout společnost za účelem záchranu ukradené lodi či nákladu. Většina společností, které nabízejí námořní služby, mají základnu ve Velké Británii či v USA a menší kanceláře pak otevřely po celém světě. Mnoho malých společností bylo založeno v regionech, kde je vysoká poptávka po protipirátských službách, zejména v oblasti jihovýchodní Asie (například ředitelství společnosti *Background Asia Risk Solutions* se nachází v Singapuru).²⁰²

2.3.4 Struktura PMSCs poskytujících služby námořní bezpečnosti

Zvyšující se počet PMSCs poskytujících námořní služby je dán relativně jednoduchým a nenákladným založením podnikání. Mnoho společností aktivních v námořní sféře se skládá pouze z omezeného počtu stálých pracovníků, jedné kanceláře a především masivní přítomnosti na internetu. Společným prvkem všech PMSCs je nejenom propagace na internetu, ale zároveň nedostatečně inzerované informace o dosažených výsledcích a zkušenostích ve službách, které poskytují. Společnosti si v případě zakázky najmou personál a pořídí si potřebné vybavení *ad hoc*. Ihned po skončení zakázky mohou personál propustit a opět obnovit v případě zakázky nové. Celkově tak mají nízké výdaje a kapitál.²⁰³ Výhody plynou i pro klienta, neboť PMSCs poskytne služby šité na míru klienta. Opět všechny PMSCs zdůrazňují

²⁰² LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 7

²⁰³ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 9

na webových stránkách, že všechny provedené úkony pro klienta zůstanou důvěrně tajné. Příkladem je prohlášení společnosti *HollowPoint Protection Services*²⁰⁴:

„We believe our clients safety, security and well being is of paramount importance at all times.“²⁰⁵

Komplikace pro klienta ale mohou nastat při výběru důvěryhodné PMSCs. Prakticky neexistují žádné informace o minulých ani přítomných aktivitách PMSCs, zaměstnanců ani jejich klientů, konkrétní informace jsou tak poskytovány přímo společnostmi, které v rámci zvyšování publicity nadsazují své vlastní schopnosti a úspěchy, které nemohou být nikterak verifikovány.²⁰⁶

Většina PMSCs operujících na moři je založena a personálně obsazena bývalými vojáky, jejichž akademické hodnosti a reputaci se PMSCs snaží zdůraznit. Z tohoto důvodu společnosti na internetu propagují najmutí bývalých členů speciálních jednotek z celého světa s dostatečnými zkušenostmi. Již ale nezmiňují, zda zkušenosti nabyli na moři, zda jsou si vědomi slabých míst konkrétní lodi majitele a zda jejich předešlé činnosti odpovídají zkušenostem potřebným konkrétním požadavkům klienta. Aby překlenuly informační mezeru a získaly si důvěru klienta, zdůrazňují zejména vysoký morální charakter všech zaměstnanců.²⁰⁷

Například *HollowPoint Services* na svých stránkách charakterizuje své zaměstnance jako:

„Trusted individuals with considerable experience of working with the world's most high profile individuals, enhancing their work and leisure experiences at all times, at your service.“²⁰⁸

Obdobně i společnost *Drum Cussac*, která inzeruje:

„We provide professional, highly trained and motivated personnel with the most appropriate backgrounds, experiences, expertise and skills. Our people make a real difference to our operations worldwide.“²⁰⁹

O dosavadních zkušenostech svých zaměstnanců *Olive Group* upozorňuje, že:

„Our senior team's experience includes work with UK Special Forces, security intelligence agencies and the Prime Minister's office, top tier management consulting firms and investment banks, and leading technology companies...As our

²⁰⁴ Pro autentičnost ponechávám specificky texty následujících citovaných inzerátů v anglickém jazyce.

²⁰⁵ HollowPoint Protective Services Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.hp-protection.com/vip.htm>

²⁰⁶ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 10

²⁰⁷ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 10

²⁰⁸ HollowPoint Protective Services Webpage. *cit.d.*

²⁰⁹ Drum Cussac Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.drum-cussac.com/our-people.php>

people and processes are of the highest calibre, we provide a quality of service that sets the industry standard.²¹⁰

Společnost *Hart Security* na svých stránkách také inzerují, že:

„Hart's management team combines extensive experience in conventional and special forces military service and maritime expertise.“²¹¹

Důkazem nadsázky inzerce na stránkách PMSCs je obecné tvrzení společnosti *Neptun Maritime Security* ze dne 16. září 2011, že „žádná loď s ozbrojeným bezpečnostním týmem na palubě nebyla doposud piráty unesena“.²¹² Jak je ale možné, že jim v tomto tvrzení nezabránil fakt, kdy dne 28. listopadu 2008 skočili tři členové britské bezpečnostní společnosti *Anti Piracy Maritime Security Solutions* (APMSS – ředitelství v britském Poole) přes palubu chemického tankeru MV *Biscaglia*.²¹³ Singapurský tanker plující pod vlajkou Libérie a převážející palmový olej byl napaden ve vodách mezi Somálskem a Jemenem šesti ozbrojenými piráty na skifech. Bezpečnostní strážci byli neozbrojeni a snažili se odolávat pirátům více jak 40 minut použitím vodního děla, LRAD působícím nesnesitelnou bolest a manévrováním. Nic z toho nepomohlo a šestice pirátů se na palubu dostala a začala střílet na členy APMSS, kteří vzápětí loď opustili. Zachráněni byli až helikoptérou německého námořnictva. Na palubě zanechali 25 indických a 2 bangladéšské členy posádky, kteří byli osvobozeni až 24. ledna 2009, společně s tankerem a nákladem.²¹⁴

Není tedy překvapující, že se společnost po incidentu v roce 2009 přejmenovala, internetové stránky z www.APMSS.co.uk jsou nyní přesměrovány na www.goagt.org bezpečnostní společnosti *Gulf of Aden Group Transit* (GoAGT) s registrovanou adresou na Seychelských ostrovech.²¹⁵ O APMSS není na stránkách GoAGT dle očekávání jediná zmínka.

²¹⁰ Olive Group Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.olivegroup.com/about.htm>

²¹¹ Hart Security Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://www.hartsecurity.com/aboutus_whoare.asp

²¹² NEPTUNE MARITIME SECURITY. *Bound To Fail*. [online]. September 16, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://neptunemaritimesecurity.posterous.com/?tag=privatesecurity>

²¹³ PFLANZ, Mike. British crew jump overboard as pirates hijack another tanker off Somalia. *The Telegraph* [online]. 28 Nov 2008 [cit. 2012-02-18]. ISSN 0845-3276. Dostupné z: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/3533644/British-crew-jump-overboard-as-pirates-hijack-another-tanker-off-Somalia.htm>

²¹⁴ ROZYCKI, Thomas J. Industrial Shipping Enterprises Corp. Announces Release of the MV *Biscaglia*. *Reuters* [online]. Jan 24, 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/2009/01/24/idUS81163+24-Jan-2009+PRN20090124>

²¹⁵ Gulf of Aden Group Transits. [online]. [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.goagt.org/>

2.3.5 Etický kodex a PMSCs

Přítomnost soukromé bezpečnostní společnosti zejména ve vodách Afrického rohu může znamenat potencionální eskalaci násilí. Tento faktor je hlavní protiargumentací k nájmu PMSCs. Je těžké zhodnotit, kdy se jedná o právo na sebeobranu a kdy je násilí použito neoprávněně a zároveň nelze předvídat, jak se piráti při případné střelbě PMSCs zachovají. Majitelé lodí najmutím PMSCs tak riskují zranění nejen členů PMSCs, ale také své posádky, poškození či potopení plavidla a zároveň je tím potencionálně ohroženo i životní prostředí (v případě poničení lodí hrozí únik ropy). Mezinárodní společenství proto vítá úsilí Bezpečnostní asociace námořního průmyslu (*Security Association for the Maritime Industry – SAMI*), která seskupuje mnohé PMSCs. Členství v asociaci je podmíněno založením minimálních standardů řízení a postupů. Společnosti jsou podporovány, aby adoptovaly tzv. Mezinárodní pravidla chování pro soukromé bezpečnostní společnosti (*International Code of Conduct for Private Security Companies - ICoC*). Na webových stránkách je k dispozici seznam společností, které se k ICoC připojily. Iniciativa ICoC vznikla v ženevském Centru pro demokratickou kontrolu ozbrojených sil (DCAF) s podporou švýcarské vlády.²¹⁶ Pravidla jsou primárně určena pro PMSCs operující na zemi. Pro námořní bezpečnostní služby je v současné době vypracovávána speciální příloha. Nebezpečím pro majitele námořních lodí a pojišťoven je, že růst poptávky po soukromých ozbrojených poskytovatelích námořních služeb povede ke snížení jejich kvality.²¹⁷

Pro zajištění bezpečnějšího poskytování soukromých námořně bezpečnostních služeb vydalo IMO dne 23. května 2011 předběžné stanovy pro majitele, provozovatele a kapitány lodí (*Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area*). IMO používá pro osoby zaměstnané PMSCs jinou terminologii, tzv. *Private Contracted Armed Security Personnel (PCASP)*. Doporučuje jejich přítomnost na palubě lodí ve vysoce riskantních oblastech. IMO přímo PMSCs nepodporuje, ale jak stanovy uvádějí, chápe obtíže námořních společností rozpoznat spolehlivé a profesionální poskytovatele bezpečnosti ve vysoce riskantních oblastech. Přítomnost PMSCs na palubě by měla zabezpečovat a chránit plavidlo, nicméně hodnocení případných rizik

²¹⁶International Code of Conduct for Private Security Service Providers. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.icoc-psp.org/>

²¹⁷ ASKINS, S. (2011). *cit.d.*, s. 2

by mělo zůstat na posádce a kapitánovi. Stanovy určují podrobná kritéria poskytování služeb a pravidla při použití síly, které by mělo být až krajním řešením.²¹⁸

2.3.6 Konkrétní příklady PMSCs

Růst PMSCs najímaných námořními obchodními společnostmi byl dán především zvyšujícím se počtem pirátských útoků za posledních patnáct.²¹⁹ Mnoho námořních národů rozmístilo válečné lodě v rámci operace NATO Ocean Shield²²⁰ či mise Evropské unie Atalanta²²¹. Některé státy ale podporují obchodní společnosti, aby si pronajaly vlastní ochranné síly. Jak informovala Katherine Houehold z *Associated Press* (AP) v říjnu 2008 že „vzrůstající zájem mezi majiteli obchodních lodí najmout si vlastní obranné síly je podporován námořnictvem USA a nabízí tak nový lukrativní trh pro bezpečnostní firmy stahující se z Iráku“.²²² I přes přítomnost koaličního loďstva hlídkujícího ve vodách Afrického rohu americké námořnictvo připouští, že omezená koaliční flotila může kontrolovat pouze zlomek z celkových 2,5 milionu km² vod Afrického rohu. Za rok propluje 500 mil dlouhým Adenským zálivem kolem 20 tisíc plavidel²²³ a není tedy překvapující, že lodní i pojišťovací společnosti zvažují všechny výhody, ale také náklady využití PMSCs. Následující část je věnována nejvýznamnějším soukromým bezpečnostním společnostem, které nabízejí své služby na mořích. Vycházejí dlouhodobě rentabilní, poskytují komplexní služby a opravdu realizovatelné řešení ochrany námořních plavidel před piráty. V následující tabulce 2 je seznam vybraných soukromých bezpečnostních i vojenských společností poskytujících námořně-bezpečnostní služby.

²¹⁸ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area* [online]. MSC.1/Circ.1405. Londýn: International Maritime Organization, 23 May 2011, s. 10 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.marad.dot.gov/documents/MSC.1-Circ.1405.pdf>

²¹⁹ MINEAU, M. (2010). *cit.d.*, s. 63

²²⁰ Více na NATO Operation Ocean Shield. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx

²²¹ Více na EU NAVFOR Somalia. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.eunavfor.eu/>.

²²² HOURELD, Katharine. AP IMPACT: Security firms join Somali piracy fight. *USA TODAY* [online]. 10/26/2008, 8:10pm [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://www.usatoday.com/news/world/2008-10-26-2583935117_x.htm

²²³ KOCH, Ch. (2009). *cit.d.*, s. 1

Tab. 2: *Vybrané společnosti poskytující námořní ochranu*

<i>Název společnosti</i>	<i>Sídlo společnosti</i>	<i>Webová prezentace</i>
Academi	Arlington, USA	www.academi.com/
Associated Risks - Maritime Risk Management	Londýn, UK	www.associated-risks.com/
Background Asia Risk Solutions	Singapur	www.piracysuppression.com/
Barantas	Auckland, Nový Zéland	www.barantas.co.nz/
British Maritime Solutions	Plymouth, UK	britishmaritimesolutions.com/
Corporate Protection Australia	Murarrie, Australia	www.cpasecurity.com/
Counter Terrorism International Risk Management	Perth, Australia	www.cti5.com/
Drum Cussac	Poole, UK	www.drum-cussac.com/
Elite Maritime Protection Services	Gibraltar	www.elitemaritimeprotection.com/
EOS Risk Management Ltd.	North Staffordshire, UK	www.eosrisk.com/
Espada	San Antonio, UK	www.espadaservices.com/
Hart Security Inc.	Londýn, UK	www.hartsecurity.com/
HollowPoint Protective Services	Mississippi, USA	www.hp-protection.com/
HP Terra-Marine International	Neznámo	www.hpterramarine.com/*
Hudson Trident	New Jersey, USA	hudsonanalytix.com/
IMSA Ltd	Poole, UK	www.imsaltd.com/
Maritime & Underwater Security Consultants	Londýn, UK	www.mandusc.com/
Maritima Security Solutions Ltd.	Newport, UK	www.mss-uk.com/
MAST	Sliema, Malta	www.mast-commercial.com/
Merchant Maritime Warfare Centre Ltd.	Valletta, Malta	www.mmwc.org/
Neptune Security	Poole, UK	www.neptunemaritimesecurity.com/
Ocean Marshalls	Glasgow, UK	www.oceanmarshalls.com/
Olive Group	Londýn, UK	www.olivegroup.com/

Protection Vessels International Ltd	Caddington, UK	www.pvilttd.com/
Saladin	Londýn, UK	www.saladin-security.com/
Salamanca Risk Management	Londýn, UK	www.salamancarm.com/
Securoquest	Pretoria, Jihoafrická republika	securoquest.com/
Securewest International Inc.	Norfolk, USA	http://www.securewest.com/
Solace Global Maritime Services	Poole, UK	www.solaceglobalmaritime.com/

* webová stránka nenalezena

Vyhledáno a sestaveno autorkou

Ačkoli většina informací o konkrétních smlouvách mezi PMSCs a obchodními společnostmi je utajována, mnoho PMSCs propaguje svou společnost na internetu, kde inzerují své služby obchodním společnostem.

Jednou z nejkontroverznějších společností je americká *Academi*, do roku 2009 známá pod pojmem *Blackwater Worldwide* a následně do prosince 2011 známá pod pojmem *Xe Services LLC*. Společnost v Severní Karolíně založil roku 1997 Erik Prince – bývalý příslušník amerického námořnictva a také operátor speciální jednotky US Navy Seal team 8.²²⁴ Společnost byla mediálně propírána zejména po incidentu v Iráku, kde zapříčinila smrt 17 civilistů včetně dětí a žen. Je pravděpodobné, že tato událost spolu se zvýšením počtu pirátských útoků přiměl Blackwater/XE Services poohlédnout se po dalším poli působitě, kterým se stala oblast oceánů, moří a teritoriálních vod. Dne 4. prosince roku 2008 vyšel v americkém časopise *The Washington Times* článek Jerryho Sepera „*Blackwater Joins Fight Against Sea Piracy*“²²⁵ s úvodní fotografií loď *McArthur* odkoupené od Národního úřadu pro oceán a atmosféru (*National Oceanic and Atmospheric Administration* – NOAA). Celkem 183 stop (zhruba 55,7 metrů²²⁶) dlouhá loď *McArthur* z roku 1966 byla v té době vyřazena z provozu. Po roce 2006, kdy jej *Blackwater Worldwide* odkoupil, byla zrenovována a vybavena 45 člennou vysoce trénovanou posádkou a špičkovou technologií (nejmodernějším navigačním systémem,

²²⁴ VURBS, Jan. Blackwater roste. *Blog.Respekt.cz* [online]. 26. 9. 2007 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://vurbs.blog.respekt.ihted.cz/c1-46031820-blackwater-roste>

²²⁵ SEPER, Jerry. Blackwater joins fight against sea piracy. *The Washington Times* [online]. December 4, 2008 [cit. 2012-02-18]. ISSN 1042-5128. Dostupné z: <http://www.washingtontimes.com/news/2008/dec/04/blackwater-joins-fight-against-sea-piracy/?page=all>

²²⁶ 1 foot (stopa) = 0,3048 metrů dle generátoru převodů - <http://www.converter.cz/prevody/delka.htm>

komunikačními systémy, jako např. SEATEL širokopásmovým komunikačním satelitem, plošinou pro helikoptéru, nemocničním oddělením).²²⁷ Stala se tak konkurenceschopnou nejen ostatním PMSCs, ale také menším národním válečným lodím. Jerry Seper v článku také zdůrazňuje, že již v té době měla společnost *Blackwater Worldwide* více než 70 žádostí o informace od obchodních i pojišťovacích společností.²²⁸ Webové stránky <www.xecompany.com> na rozdíl od tehdejších stránek *Blackwater Worldwide* byly ještě v říjnu 2011 automaticky přesměrovány na <<http://www.ustraining.com/new/index.asp>>, kde byly dostupné informace pouze o poskytovaných vojenských a bezpečnostních kurzech nejen pro profesionály, ale také pro civilisty.

Ovšem v prosinci 2011 se společnost *Xe Services LLC* opět přejmenovala, tentokrát na *Academi*. Změna názvu dle výkonného ředitele Teda Wrighta reflektuje přeměnu celé společnosti. *Academi* se řídí zcela novou strategií a prosazuje větší „otevřenost“. Hlavním důvodem je ale obměna vlastníků, ředitelů, manažerů a dokonce i místa společnosti (nyní se ředitelství nachází v Arlingtonu v americkém státě Virginia).²²⁹ Její webové stránky <<http://www.academi.com>> ještě více utajily veškeré informace o této metamorfující společnosti. Z dostupných, byť omezených zdrojů o *Academi* je patrné, že za účelem ochrany plavidel proti pirátům operuje prozatím pouze v oblasti Afrického rohu.²³⁰

Další velkou společností je *Background Asia Risk Solutions* (BARS) poskytující své služby v oblasti Jihovýchodní Asie a nově také v Adenském zálivu a oblasti Afrického rohu²³¹. Byla jednou z prvních námořních PMSCs, která po roce 2004 operovala v Malackém průlivu. Je ale jednou z mnoha, u kterých si může obchodní společnost zajistit přítomnost hlídkujících člunů, které doprovázejí velká nákladní plavidla a tankery při proplouvání průlivu. Zároveň BARS nabízí službu poskytnutí bezpečnostních složek z helikoptér za účelem navrácení uneseného plavidla či ropné plošiny zpět pod kontrolu.²³² Většina personálu BARS jsou bývalí vojáci či jiní

²²⁷ MINEAU, M. (2010). *cit.d.*, s. 66

²²⁸ SEPER, J. (2008). *cit.d.*

²²⁹ KELLY, Suzanne. First on CNN: Blackwater gets an even bigger makeover. *CNN News* [online]. December 11th, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://security.blogs.cnn.com/2011/12/11/blackwater-gets-an-even-bigger-makeover/>

²³⁰ BRUNO, Paul. WikiLeaks Document Details Blackwater Anti-Piracy Plan. [online]. November 30, 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://maritime.about.com/b/2010/12/01/wikileaks-document-details-blackwater-anti-piracy-plan.htm>

²³¹ Background Asia Risk Solutions. *cit.d.*

²³² MINEAU, M. (2010). *cit.d.*, s. 67

bezpečnostní zaměstnanci z USA a z Velké Británie. BARS si účtovala v roce 2005 za jeden doprovod více než 100 tisíc dolarů (pro srovnání průměrná hodnota výkupného v jihovýchodní Asii (JVA) činila 120 tisíc dolarů).²³³ Bohužel není k dispozici aktuální ceník, ale je vysoce pravděpodobné, že bude částka mnohem vyšší. Ředitelství BARC se nachází v Singapuru, přičemž další kanceláře byly otevřeny v Perthu v Austrálii a v Hong Kongu²³⁴.

Australská společnost *Counter Terrorism International Risk Management* sídlí také v Perthu poskytuje ochranu remorkérů a plavidel, které odplouvají od ropných plošin a plují skrze průlivy JVA.²³⁵ Společnost na svých internetových stránkách nabízí řadu služeb především bez použití ozbrojených jednotek²³⁶.

Obdobnou společností je i *Maritime & Underwater Security Consultants* sídlící v britském Wellingtonu. Jak ale z názvu vyplývá, soustředí se výhradně na poskytování široké škály bezpečnostních služeb kvalitními námořními konzultanty²³⁷.

Další společnost operující v Adenském zálivu *HollowPoint Protective Services* (HPS) byla založena v Mississippi. Nabízí širokou škálu služeb jak na moři (ozbrojené strážě, bezpečnostní neozbrojené jednotky, 24hodinový varovný systém apod.), tak i na souši²³⁸. Přesto se HollowPoint ohrazuje před srovnáváním s *Blackwater Worldwode*. John Harries, výkonný ředitel HPS, zdůraznil: „*Naším cílem je zajištění ochrany lodí, posádky a nákladu. Na rozdíl od situace v Iráku, kde se Blackwater podílí na peacekeepingových i ochranných aktivitách, my reagujeme pouze na útoky proti plavidlům, která chráníme. Naši agenti jsou vysoce kvalifikováni a schopni odrazit útoky s ohledem na maximální bezpečnost a ochranu plavidel a posádky.*“²³⁹

Sesterskou společností HSP je *HP Terra-Marine International*, která rovněž působí v oblasti Adenského zálivu. V lednu roku 2009 podepsala smlouvu s jemenskou vládou, která opravňuje *HP Terra-Marrine International* používat několik jemenských

²³³ MINEAU, M. (2010). *cit.d.*, s. 67

²³⁴ Background Asia Risk Solutions. *cit.d.*

²³⁵ LISS, C. (2009). *Privatising Anti-Piracy Services*, s. 6

²³⁶ CTi Risk Management. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.cti5.com/our-services/maritime-security.aspx>

²³⁷ Maritime & Underwater Security Consultants. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.mandusc.com/>

²³⁸ HollowPoint Protective Services Wepage. *cit.d.*

²³⁹ HUGHES, David. "Ships Need Armed Guards," Says Security Firm Chief. [online]. 20 October 2008, [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.mgn.com/news/dailystorydetails.cfm?storyid=9283>

přístavů, jak na pobřeží Adenského zálivu, tak na pobřeží Rudého moře za účelem transportu bezpečnostních jednotek a jejich nalodění na plavidlo klienta.²⁴⁰

Jiná soukromá bezpečnostní společnost expandující na trh námořní bezpečnosti v Adenském zálivu je *Drum Cussac* sídlící v Poole ve Velké Británii.²⁴¹ Dobrou reputaci si získala především poskytováním služeb luxusním jachtám, jako byla jachta *Le Ponant* unesená v dubnu 2008. Dvanáctičlenné skupině pirátů se podařilo jachtu obsadit a zajmout 30 členů posádky, kteří byli až po zaplacení výkupného propuštěni. Za pomoci speciálních jednotek francouzské armády bylo chyceno celkem 6 pirátů a byla navrácena část výkupného²⁴². Vzápětí po incidentu vzrostl jejich zisk o 50 % a o jejich služby začali mít zájmy i majitelé ropných tankerů a nákladních lodí proplouvajících Adenským zálivem.²⁴³

Olive Group je další britskou PSCs sídlící v Londýně a do povědomí se dostala zejména zajišťováním bezpečnosti pro *Shell Corporation* v Iráku. V roce 2008 se ale také rozhodla vstoupit na námořní trh a opět se soustřeďuje na zajišťování ochrany plavidel plujících Adenským zálivem. Bezpečnostní konzultant *Olive Group* Crispian Cuss zdůraznil, že „žádná loď klienta *Olive Group*, které jsme poskytovali naše služby, nebyla unesena piráty“, dále dodal, že přítomnost ozbrojené bezpečnostní jednotky tak může fungovat jako odstrašující prostředek. Piráti získají informace o ozbrojených jednotkách na lodi od svých informátorů v přístavech a raději se takové lodi vyhnou.²⁴⁴ Námořní bezpečnost je ale pro *Olive Group* jen jednou z mnoha oblastí poskytování služeb. Na internetových stránkách jsou jen nepatrné zmínky o službách v námořním sektoru²⁴⁵.

Poslední představenou společností je *Hart Security Inc.* (založena roku 1999), která opět na svých internetových stránkách mnoho podrobností nepřináší, ale za zmínku stojí oznámení o uzavření partnerství s námořní pojišťovací společností *Swinglehurst Ltd.* v říjnu 2008. Nabízí klientům komplexní balíček služeb během plavby Adenským zálivem. Pojišťovací společnost pro klienty společnosti *Hart Security* nabízí zapojení do tzv. *War Risk Coverage*. Jinými slovy pojišťovna nabízí atraktivní

²⁴⁰ MARINELINK.COM. Terra-Marine Security Ops from Yemen. In: *MarineLink.com* [online]. February 06, 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.marinelink.com/news/article/terra-marine-security-ops-from-yemen/329612.aspx>

²⁴¹ Drum Cussac Webpage. *cit.d.*

²⁴² BBC NEWS. France raid ship after crew freed. *BBC News* [online]. 12 April 2008 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7342292.stm>

²⁴³ HOUREHOLD, K. (2008). *cit.d.*

²⁴⁴ HOUREHOLD, K. (2008). *cit.d.*

²⁴⁵ Olive Group. *cit.d.*

pojistné sazby zahrnující i krytí rizik, mezi které patří i pirátský útok.²⁴⁶ Své služby nabízí po celém světě a mimo jiné také na Haiti usilující o obnovení po zemětřesení ze dne 12. ledna 2010. Společnost zde poskytuje podporu klientům z oblasti médií, poradenství a zdravotnictví, kteří usilují o obnovení.²⁴⁷

2.3.7 Pojišťovací společnosti a PMSCs

Michael L. Mineau ve svém článku zmiňuje, že nárůst pirátských útoků donutil námořní pojišťovací společnosti zvýšit až desetinásobně pojistné pro lodě proplouvající oblastí u pobřeží Somálska, zejména Adenským zálivem.²⁴⁸

Situace v Africkém rohu je značně odlišná od oblasti Malackého průlivu. Riziko útoku somálskými piráty se v posledních letech zvýšilo natolik, že některé obchodní společnosti volí raději variantu přeměrování původního kurzu lodí, které tak obeplovávají africký kontinent kolem mysu Dobré naděje. Jejich cesta se tím ale prodlužuje o 12 až 20 dní a to některé obchodní společnosti stojí další nepředpokládané náklady.²⁴⁹

Společnosti si tak mohou vybrat, zda budou platit vyšší pojistné, pokud budou chtít proplouvat rizikovými oblastmi, nebo zda zaplatí vyšší náklady za delší trasu a za opožděné dodání svého nákladu. V případě neočekávaného pirátského útoku může vyjednávání o výkupném trvat měsíce (v prvním čtvrtletí 2011 byla průměrná délka držení unesené lodi dokonce 214 dní). Stále zvyšující se výkupné může být pro společnost i fatální (v roce 2008 činila celková částka vyplacená za výkupné lodí 150 mil. amerických dolarů).²⁵⁰

Tyto faktory společně s nepřilíš efektivními operacemi NATO a EU hrají do karet PMSCs. Bezpečnostní služby soukromých společností mohou být pro obchodní společnosti nejlepším řešením. Přestože pirátské útoky zatím neohrožují světovou lodní dopravu v tak obrovské míře, aby byl lodní průmysl výrazně zasažen, čím dál více

²⁴⁶ Hart Security. *cit.d.*

²⁴⁷ Hart Security. *cit.d.*

²⁴⁸ MINEAU, Michael L. Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy. *Journal in International Business and Law* [online]. 4/15/2010, vol. 9, s. 67 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://law.hofstra.edu/pdf/Academics/Journals/JIBL/JIBL_vol9no1_Mineau_Pirates.pdf

²⁴⁹ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 8

²⁵⁰ LISS, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*, s. 8; ASKINS, Stephen. *Shipping: Piracy - Issues Arising from the Use of Armed Guards*. [online]. Londýn: Ince & Co International, s. 2, 2011 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://incelaw.com/documents/pdf/Strands/Shipping/Article/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>

obchodních společností se přiklání k poměrně drahému nájmu služeb PMSCs v zájmu zajištění ochrany. Některé pojišťovací společnosti (jako například výše zmíněná *Swinglehurst Ltd.*) nabízejí snížení pojistných nákladů až o 40 % pro plavidla, které s PMSCs spolupracují.²⁵¹

²⁵¹ MINEAU, M. (2010). *cit.d.*, s. 67

3. Vývoj pirátství v jihovýchodní Asii a v oblasti Afrického rohu jako příčina angažování PMSCs

Nejdříve je nutné objasnit nejdůležitější rozdíly pirátských útoků jak v oblasti průlivů v jihovýchodní Asii, tak u somálských břehů. Podstata útoků je ale prakticky stejná. Sam Bateman pirátské útoky rozděluje dle tří hlavních ožehavých pirátských oblastí v současnosti – Somálsko/Adenský záliv; jihovýchodní Asie a Nigérie.²⁵² Počet útoků se během posledních tří let výrazně zvýšil a dosahuje hodnot z roku 2003, jak znázorňuje následující graf 1.

Graf 1 – Počet pirátských pokusů o útok a uskutečněných útoků ve světě v letech 2003 - 2007



Vytvořeno autorkou na základě hodnot ze zpráv IMB²⁵³

V roce 2003 bylo epicentrum pirátství v JVA, kde ale spolupracující asijské státy dokázaly pirátství relativně úspěšně čelit. Po vlnách tsunami ze dne 26. prosince 2004

²⁵² BATEMAN, S. (2010). *cit.d.*, s. 15

²⁵³ ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period: 1 January - 31 December 2007* [online]. Londýn: ICC International Maritime Bureau, January 2008, s. 5 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/ICC-IMB-PRC-2007.pdf>

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period: 1 January - 31 December 2011* [online]. Londýn: ICC International Maritime Bureau, January 2012, s. 5 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: www.kvnr.nl/stream/2011-imb-annual-piracy-report

lze vysledovat výrazný pokles útoků. Zde se začal projevovat markantní rozdíl mezi oblastí jihovýchodní Asie a Afrického rohu. V JVA nastal graduální úpadek pirátství, které ale naopak vystřídal výrazný rozmach somálského pirátství. K obnově po přírodní katastrofě tak obě oblasti přistoupily zcela rozdílně. JVA se až překvapivě semkla. Útoky sice stále přetrvávají, ale jejich počet výrazně klesl. Charakteristická je také menší míra násilí. Nutno na druhou stranu dodat, že v posledních dvou letech ve vodách Indonésie a v Jihočínském moři počet útoků mírně stoupá. Naopak Somálsko se po vlnách tsunami vzpamatovává pravděpodobně dodnes. V českém prostředí byla pozornost katastrofy po zemětřesení a následných vlnách tsunami věnována hlavně jižní a jihovýchodní Asii. Je ale nutné si uvědomit, že tato katastrofa měla drastické následky i v Somálsku. Vlna tsunami usmrtila kolem tří set somálských obyvatel, zničila rybářské osady, obydlí i přímořskou ekonomiku. Odhaduje se, že katastrofa nějakým způsobem postihla přes sto tisíc Somálců.²⁵⁴ Mnoho bývalých rybářů se proto uchýlilo k nelegální obživě. Od roku 2000 postupně pirátství narůstalo, ale až od roku 2008 se stává dominantní pirátskou oblastí. Počet 51 útoků v mořích Afrického rohu z roku 2007 se se v následujícím roce 2008 více než zdvojnásobil na hodnotu 111 útoků. V roce 2011 již počet útoků vystoupal na prozatímní maximum a to 237 útoků (viz tabulka 3).

Tab 3 – Počet pirátských útoků ve vybraných oblastech v letech 2003 – 2011

Oblast	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
JV Asie ²⁵⁵	170	158	102	63	70	54	46	70	80
Indonésie	121	94	79	50	43	28	15	40	46
Malajsie	5	9	3	10	9	10	16	18	16
Malacký a Singapurský průliv	30	46	19	16	10	8	11	5	12
Jihočínské moře	2	8	6	1	3	0	13	31	13
Africký roh ²⁵⁶	21	12	48	22	51	111	218	219	237
Somálsko	3	2	35	10	31	19	80	139	160
Adenský záliv a Rudé moře	18	8	10	10	13	92	132	78	76
Arabské moře a Indický oceán	0	2	3	2	7	0	6	2	1
Celkem - svět	445	329	276	239	263	293	410	445	439

Vytvořeno autorkou na základě hodnot ze zpráv ICC IMB²⁵⁷

²⁵⁴ Tsunami - Data and statistics. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.preventionweb.net/english/hazards/statistics/?hid=71>

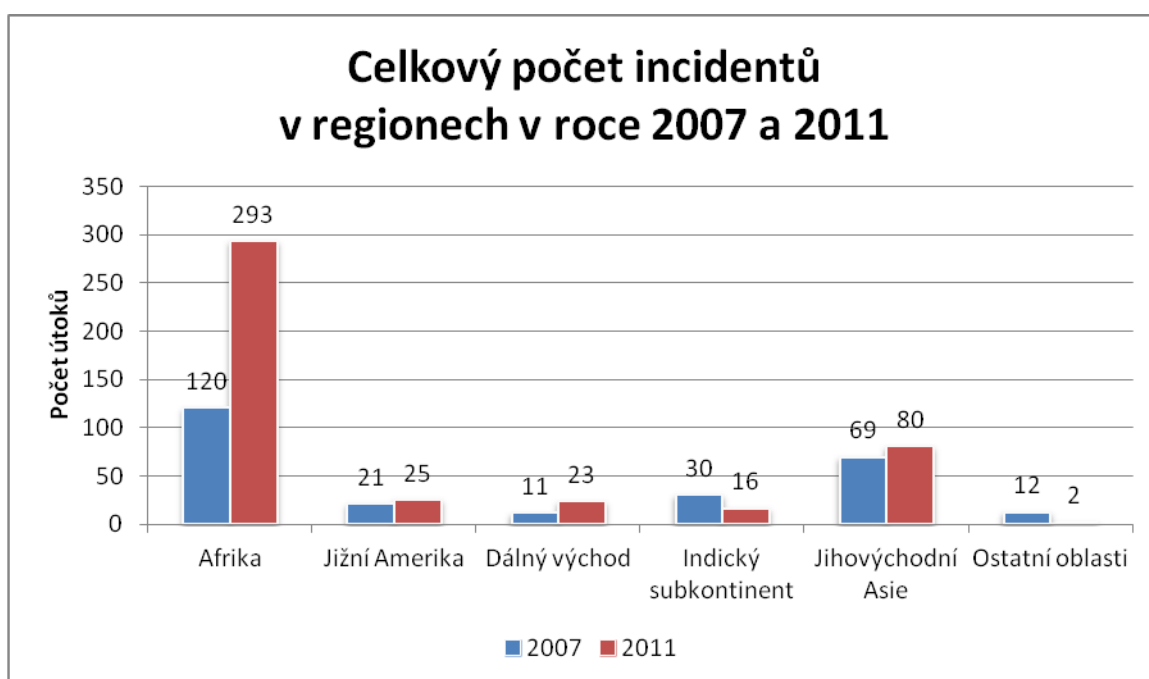
²⁵⁵ Jihovýchodní Asie zahrnuje pro účely tabulky oblasti Indonésie, Malajsie, Malackého průlivu, Singapurského průlivu, Myanmaru, Filipín a Thajska

²⁵⁶ Africký roh zahrnuje pro účely tabulky oblasti Somálska, Ománu, Adenského zálivu, Rudého moře, Arabského moře a přilehlé oblasti Indického oceánu

²⁵⁷ ICC IMB. (2008). *cit.d.*, s. 5; ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 5.

Dle IMB bylo v roce 2009 ohlášeno či zjištěno celkem 218 útoků v oblasti Afrického rohu, 46 v oblasti jihovýchodní Asie a 13 v oblasti Jihočínského moře. Zatímco v roce 2010 se počet útoků v mořích Afrického rohu počet překvapivě nezměnil (počet útoků se opět rovnal hodnotě 219), v oblasti jihovýchodní Asie se téměř zdvojnásobil na 70 útoků a v oblasti Jihočínského moře dosáhl 31 útoků. V roce 2011 se ale počet útoků v oblasti Afrického rohu opět zvýšil na 237 a v JVA na 80. Pouze v Jihočínském moři byl evidován pokles útoků na celkových 13. Porovnání počtu útoků ve vybraných regionech v roce 2007 a 2011 ukazuje graf níže:

Graf 2 – Celkový počet incidentů v regionech v roce 2011²⁵⁸



Vytvořeno autorkou na základě výpočtů hodnot ze zpráv ICC IMB²⁵⁹

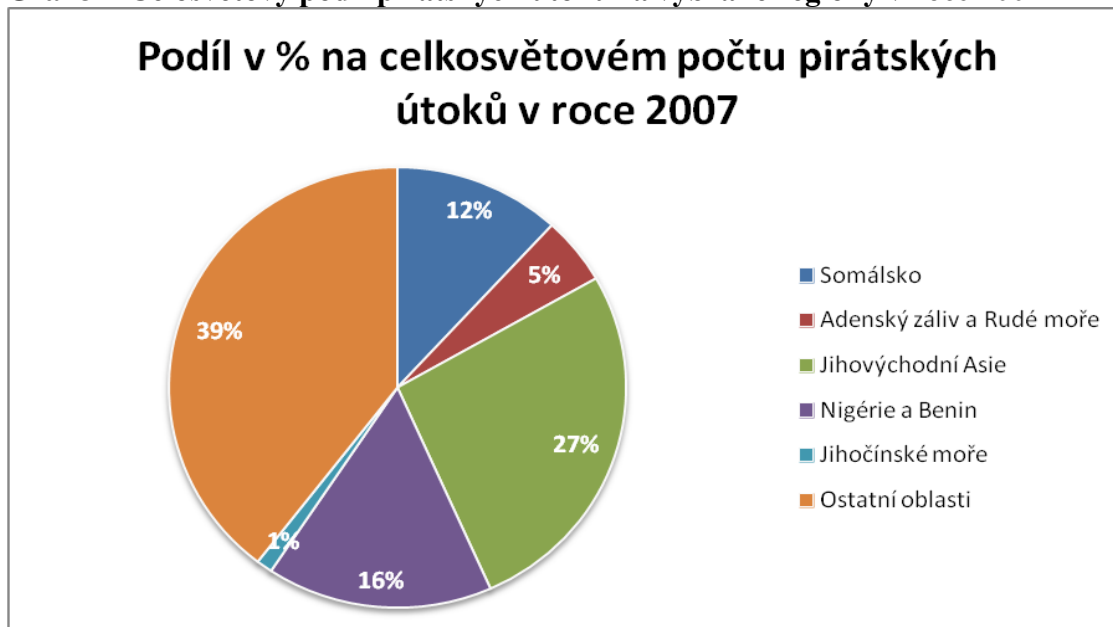
Počet útoků v těchto oblastech (spolu s Nigérií a Beninem) představují více než tři čtvrtiny útoků na celém světě, jak ukazují následující grafy 3 a 4. V porovnání s rokem 2007, kdy činil podíl zmíněných regionů na celosvětovém pirátství 61 %, o čtyři roky později již činil podíl 82 %. Útoky u pobřeží Somálska činily v roce 2007 celkem 12 %, zatímco v roce 2011 až 37 %. Spolu s útoky v Adenském zálivu a Rudém

²⁵⁸ Jižní Amerika zahrnuje pro účely grafu oblasti Brazílie, Ekvádoru, Guyany, Haiti, Jamajky, Kolumbie, Kostariky, Peru, Surinamu a Venezuely. Dálný východ zahrnuje oblasti Číny, Jihočínského moře, Papuy Nové Guiney, Šalamounových ostrovů a Vietnamu. Indický subkontinent zahrnuje oblasti Bangladéše, Indie a Srí Lanky.

²⁵⁹ ICC IMB. (2008). *cit.d.*, s. 5; ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 5.

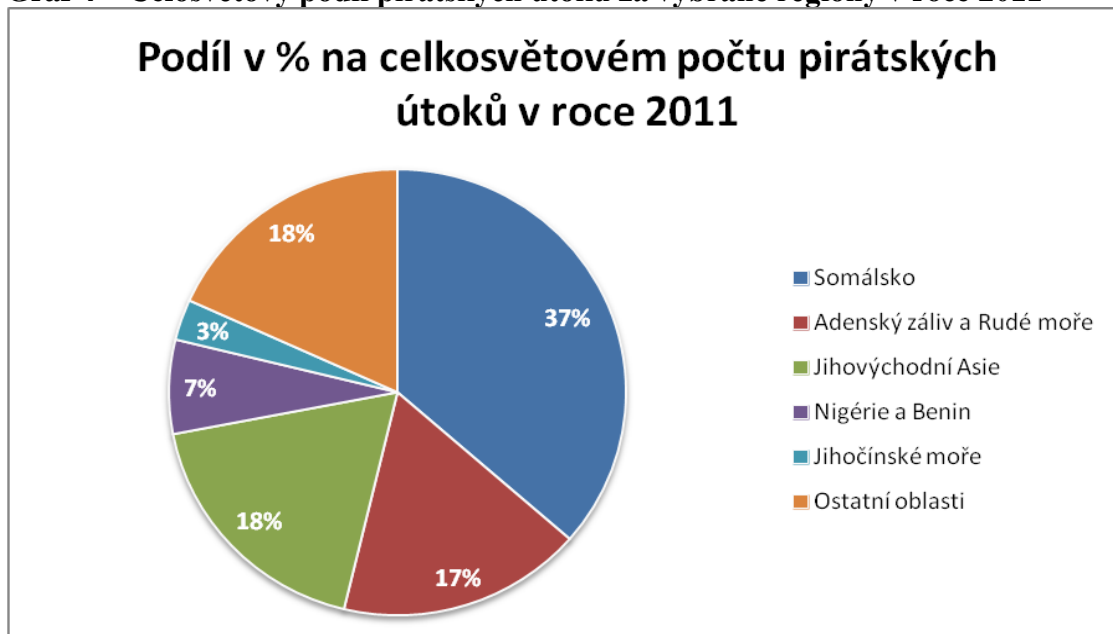
moři se obě oblasti podílely v roce 2011 na více jak polovině všech útoků na světě, přesněji 55 % (viz graf 4).

Graf 3 – Celosvětový podíl pirátských útoků za vybrané regiony v roce 2007



Vytvořeno autorkou na základě výpočtů hodnot ze zprávy ICC IMB.²⁶⁰

Graf 4 – Celosvětový podíl pirátských útoků za vybrané regiony v roce 2011



Vytvořeno autorkou na základě výpočtů hodnot ze zprávy ICC IMB.²⁶¹

²⁶⁰ ICC IMB. (2008). *cit.d.*, s. 6.

²⁶¹ ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 6.

V rámci každého regionu se pirátství vytvářelo s odlišnými specifikacemi, modem operandi a s odlišným cílem útoků, které objasním v následující části.²⁶²

Nejčastějším typem pirátských útoků spáchaných v Asii jsou tzv. *hit and run robberies* neboli úderné a krátké loupeže vyznačující se bleskovým zásahem trvajícím 15 až 30 minut a vyžadující minimální úroveň organizace a plánování. Loď je nejvíce ohrožena během plavby v noci mezi jednou a šestou hodinou ranní. Tento typ pirátství je označován za tzv. asijský. Průlivy jsou poseté malými ostrovy a představují ideální místo k ukrytí pirátů. Piráti jsou častěji označováni jako běžní námořní lupiči neboli *common sea-robbers*.²⁶³ V případě, kdy se zloději dostanou za pomoci lodního háku či kotvice na palubu a dostanou se do konfrontace s posádkou, odcizí nejen běžné cennosti, ale také navigační high-tech vybavení apod. Hodnota ukradeného zboží se většinou pohybuje v rozmezí 10 000 až 20 000 amerických dolarů. V posledních letech dochází během útoku k mírnému nárůstu užití násilí a střelby. Zároveň ale dochází k poklesu útoků s cílem krádeže. Čas od času se v novinových článkách či televizních událostech objeví zpráva o zranění či smrti majitelů plavidel, ale neexistuje systematická databáze, která by takovéto útoky shromažďovala.²⁶⁴

Druhým typem útoků vyskytujících se v regionu jsou vysoce organizované a sofistikované útoky prováděné pirátskými gangy, kteří si za svůj cíl vybírají především středně veliká plavidla, jako jsou nákladní a přepravní lodě či menší tankery. V zajetí se pak plavidlo ocitá dlouhodobě nebo již trvale jako tzv. loď fantom. V případě dlouhodobého zajetí je pak plavidlo, náklad i posádka držena jako rukojmí v určitém časovém rozpětí. Někdy je dokonce plavidlo přejmenováno a přemalováno, aby bylo hůře vypátratelné. Následně je odvezeno do bezpečného přístavu, kde je náklad přemístěn na jiné plavidlo. Až poté je posádka i s lodí propuštěna. Tento typ útoku není až tak častým jako předešlé útoky typu *hit and run robberies*, kdy není potřeba zajistit velké množství informací a plánování nezahrnuje náročnější operace. Před samotným útokem je potřeba vše patřičně naplánovat, například vytipovat

²⁶² V oblasti Nigérie se situace liší zejména stupněm násilí, které je v této oblasti obvykle mnohem vyšší. Plavidla, která se stávají terčem útoků nejen u pobřeží, ale i v řekách Nigérie, se v oblasti vyskytují především díky pobřežnímu ropnému a plynnému průmyslu. Útoky se vyznačují častou ztrátou lidských životů, jelikož ozbrojení piráti usilují především o únos členů posádky s vidinou zisku výkupného. Samotné lodě nejsou v centru zájmu pirátů a unášeny tudíž většinou nejsou. (Bateman, S. (2010). s.15)

²⁶³ V případě útoků na lodě v Malacké průlivu by se namísto termínu „pirátství“ měl správně používat termín „ozbrojená loupež“ z důvodu skutečnosti, že se průliv nachází v teritoriálních vodách Malajsie a Indonésie, ale pro účely diplomové práce užívám termín pirátství, jenž zahrnuje i ozbrojenou loupež.

²⁶⁴ RAYMOND, Catherine Zara. Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses. In: *Harvard Asia Quarterly* [online]. February 3, 2006 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://asiaquarterly.com/2006/02/03/ii-132/>

bezpečný přístav na vyložení nákladu a v neposlední řadě také nalézt ochotného kupce zboží.²⁶⁵

Ve druhém případě je plavidlo zajato, ale oproti předchozímu typu není navráceno, nýbrž je přemalováno a přejmenováno natrvalo. Je vytvořena loď fantom neboli loď s falešnými registračními dokumenty. Zejména v 90. letech minulého století docházelo k únosům s cílem dát ukradené lodi novou falešnou identitu. Posádka je hozena přes palubu nebo dokonce zabita. Po zbavení se nákladu (odprodej či likvidace) je loď opět přejmenována a nově registrována. V lepším případě jsou členové posádky ponechány na pospas v záchranných člunech. Loď poté pluje do nového přístavu pod falešným jménem a s falešnými dokumenty. Nejčastějším typem plavidla, které je uneseno za účelem vytvoření lodi fantom, jsou menší vlečné lodě, říční čluny a remorkéry (tzv. *tugs*), které mají nižší vzdálenost mezi palubou lodi a čarou ponoru a obvykle nedisponují tzv. Automatickým identifikačním systémem - *Automatic Identification System (AIS)*²⁶⁶. Nicméně vznik fantomového plavidla je čím dál více obtížnější, neboť Řád mezinárodní bezpečnosti lodních a přístavních zařízení, tzv. kodex ISPS²⁶⁷ (*International Ship and Port Facility Security Code*) požaduje, aby každé plavidlo vlastnilo lodní identifikační číslo a nepřetržitý souhrnný záznam o všech pohybech, změně jména, vlastníka apod.²⁶⁸ Vytvoření lodi fantom je charakteristické pouze pro piráty u Jihočínského moře na rozdíl od somálských pirátů, kteří nespátrují zisk v prodeji nákladu ani lodi. Jejich zájmem je držení rukojmích a plavidla výměnou za vysoké výkupné.

Dalším typem útoků je únos posádky a lodi za účelem zisku výkupného. V oblasti Jihočínského moře není tento typ útoků natolik častý jako v oblasti Afrického rohu, ale není méně závažný. Během únosu bývají zajati dva či tři zkušení členové posádky a jsou drženi do doby, než skončí vyjednávání se zaměstnavateli. Propuštění bývají nezranění. Požadovaná výše výkupného se pohybuje mezi 100 000 až 200 000 amerických dolarů, ale obvykle je pirátům vyplacena částka nižší mezi 10 000 až 20 000 amerických dolarů.²⁶⁹

²⁶⁵ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 33

²⁶⁶ AIS je automaticky nahrávacím lodním systémem, který disponuje nejen identifikačními údaji, ale také aktuálním snímáním polohy plavidla. RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 33-34

²⁶⁷ Kodex ISPS vznikl v roce 2002 v reakci na teroristické útoky ze dne 11. září 2001 na konferenci IMO. Cílem kodexu je poskytnutí lepší ochrany plavidel a přístavních zařízení, zejména proti teroristickým útokům. (Námořní doprava: pravidla pro dopravu a bezpečnost. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7270_cs.htm)

²⁶⁸ BATEMAN, S. (2010). *cit.d.*, s. 16

²⁶⁹ RAYMOND, C. Z. (2009). *cit.d.*, s. 34

Při srovnání typů únosů lodí a posádky za účelem zisku výkupného a ozbrojené loupeže lze dojít k závěru, že pro samotné útočníky je zisk obdobný, přičemž méně riskantní je ozbrojená loupež. Vyjednávání o výkupném je mnohdy velmi náročné s nejistým koncem a zvyšuje se také hrozba užití násilí. Proto se k ozbrojené loupeži v oblasti Jihočínského moře uchyluje více jedinců.

Častým typem útoků zejména v indonéských vodách je loupež na lodích, které kotví přímo v přístavu či poblíž pevniny. Nejvíce incidentů (13) bylo zaznamenáno v roce 2011 v indonéském přístavu v Jakartě/Tanjung Priok.²⁷⁰ Obdobně jako u ozbrojené loupeže lodě během plavby i v tomto případě dochází ke krádeži peněz, cenností a elektroniky v nočních hodinách a bez povšimnutí posádky. Dle Catherine Raymond je tento typ nejméně násilným, samotní zloději nemají zájem o jakoukoli konfrontaci. Zároveň ale není tento typ útoku natolik výnosný, „výdělek“ se pohybuje mezi 5 000 a 10 000 amerických dolarů.²⁷¹

Specifika pirátství v Somálsku

V oblasti Afrického rohu se piráti v průběhu let seskupili do relativně dobře organizovaných skupin, ale v porovnání s asijskými piráty nedosahují natolik sofistikovaného systému jako je únos lodí a další kroky vedoucí k přetvoření na loď fantom. Na případu Somálska je v následujících odstavcích uvedeno i porovnání s oblastí JVA.

Somálská strategie zahrnuje zejména únos lodí a posádky za účelem zisku vysokého výkupného za propuštění rukojmí a plavidel. Piráti si uvědomují, že majitelé lodí i pojišťovací společnosti zaplatí výkupné a že námořní hlídkové síly se neuchýlí k použití síly s cílem získat ukradenou loď nazpět, aby neriskovali zranění či usmrcení rukojmí a vlastní posádky. Nalodění na palubu s cílem krádeže je také častým jevem, ale rozhodně se nedá říci, že by výrazně převládal jako u pirátství v JVA. Konkrétně v roce 2011 bylo somálskými piráty uneseno 28 lodí, v oblasti JVA pouze lodí šest z celkového počtu 45 unesených lodí na světě. Počet lodí, na které se piráti dostali na palubu, činil u afrického kontinentu 20, zatímco v JVA činil počet 67 případů (celkový počet lodí, na kterých se piráti v roce 2011 dostali na palubu, byl 176). Podezření

²⁷⁰ Mimo oblast jihovýchodní Asie a afrického rohu bylo zaznamenáno nejvíce incidentů v beninském přístavu Cotonou – celkem 19. - ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 9

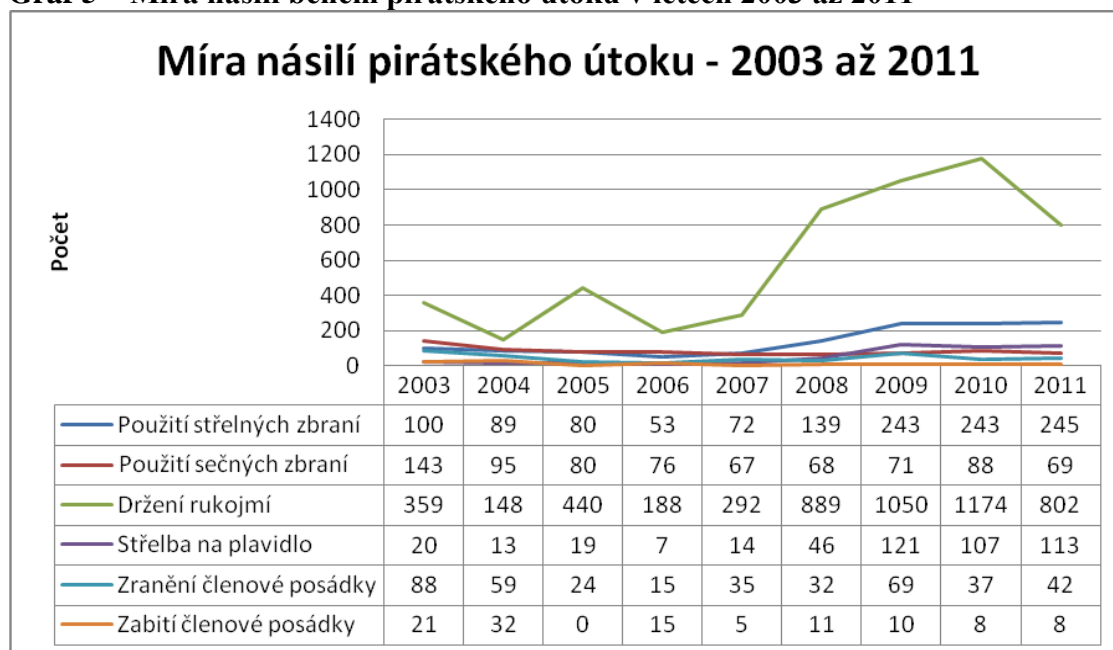
²⁷¹ RAYMOND, C. Z. (2006). *Piracy in Southeast Asia*.

o pokusech pirátů atakovat loď bylo nahlášeno v JVA celkem 7. V Somálsku je ale situace opět diametrálně odlišná, nahlášený počet podezření byl 79.²⁷²

Dalším rozdílem je výběr místa, kde k útoku dochází. V oblasti JVA to tedy byly zejména kotvící lodě v přístavu či poblíž pobřeží (v roce 2011 celkem 51 případů²⁷³), zatímco v oblasti Afrického rohu šlo pouze o jediný případ a to ve vodách Ománu. Naopak během plavby došlo k útoku v JVA celkem ve 30 případech, v Somálsku výrazně počet případů převyšoval – až 239 případů.²⁷⁴

Dalším důležitým rozdílem je míra násilí při útocích. Somálsko se vyznačuje vysokou mírou násilí, konkrétně použitím střelných zbraní převyšuje JVA (viz graf 5) V roce 2011 použili somálští piráti při útoku střelnou zbraň (převážně typu kalašnikov) 199krát, asijsí piráti pouze 8krát. Jak ukazuje graf 5, celkový počet útoků za použití střelných zbraní byl 245 v roce 2011 (podíl somálských podílů byl více jak 80%), v roce 2007 ale počet stejných útoků byl pouze 72. Tento vývoj dokazuje zvyšující se počet násilných útoků.²⁷⁵

Graf 5 – Míra násilí během pirátského útoku v letech 2003 až 2011



Vytvořeno autorkou na základě výpočtů hodnot ze zpráv ICC IMB.²⁷⁶

²⁷² ICC IMB (2012), cit.d., s. 8.

²⁷³ Součástí případů jsou jak uskutečněné útoky, tak také podezření a pokusy o útok.

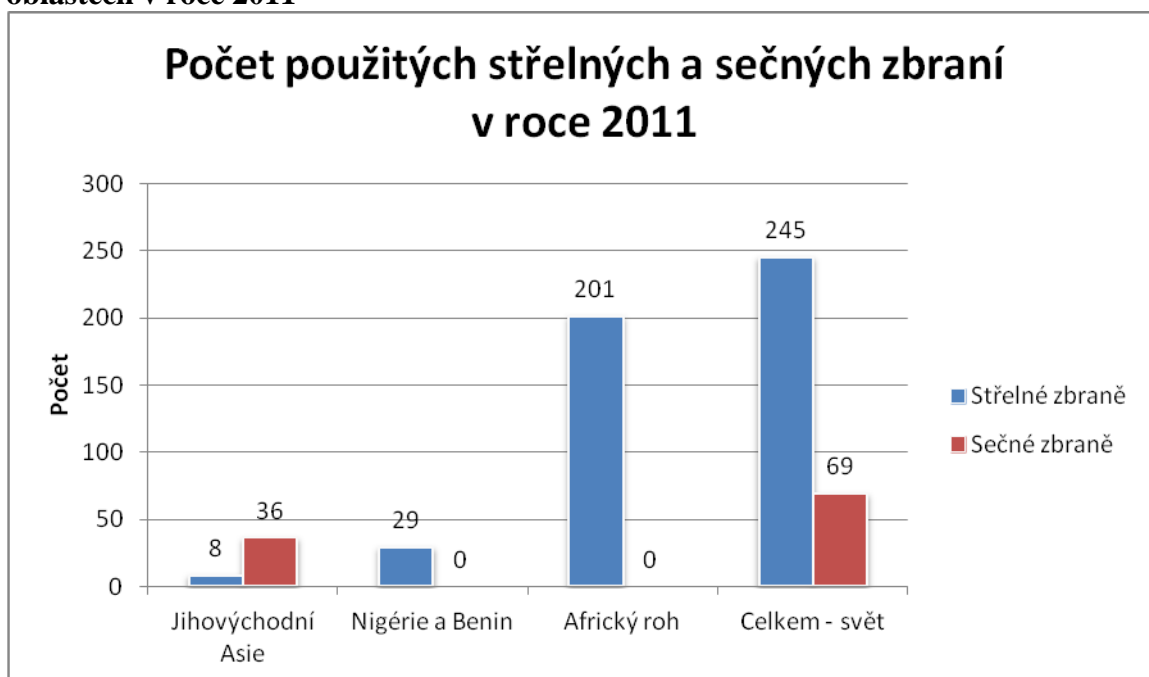
²⁷⁴ ICC IMB (2012), cit.d., s. 9.

²⁷⁵ ICC IMB (2012), cit.d., s. 11.

²⁷⁶ ICC IMB. (2008). cit.d., s. 12-13; ICC IMB (2012), cit.d., s. 11.

V JVA naopak převládá užití sečných zbraní, jak potvrzuje následující graf 6. V loňském roce bylo evidováno 36 případů, kdy piráti použili pouze sečné zbraně k útoku z celkového počtu 69 útoků ve světě. Naopak nebyl překvapivě evidován jediný případ, kdy by tak učinili somálští piráti.

Graf 6 – Míra násilí dle regionu – použití střelných a sečných zbraní ve vybraných oblastech v roce 2011



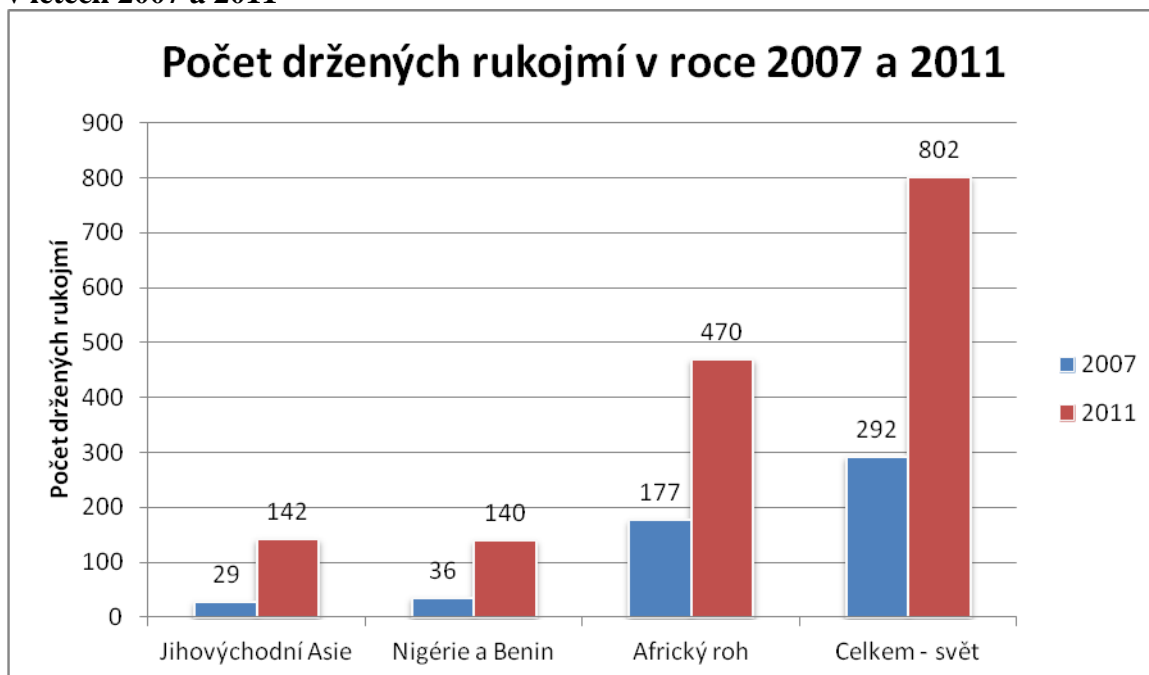
Vytvořeno autorkou na základě výpočtů hodnot ze zprávy ICC IMB.²⁷⁷

Obdobně překvapující byl i poměr počtu držených rukojmí za uplynulý rok. Z celkového počtu 802 rukojmích jich somálští piráti zajali více než polovinu (470 rukojmí), zatímco v JVA jiných bylo zajato 142. Velký nepoměr počtu rukojmí v letech 2007 a 2011 ukazuje graf 7. V roce 2007 bylo piráty zadržováno 292 rukojmí, z toho 177 somálskými piráty a pouze 29 rukojmí piráty z Asie. Graf nicméně neukazuje statistiky z předchozích let, kdy celkový počet rukojmí činil 1 050 v roce 2009 a 1 174 v roce 2010, je tedy možné konstatovat mírně pozitivní pokles v počtu rukojmí.²⁷⁸

²⁷⁷ ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 12.

²⁷⁸ ICC IMB (2008), *cit.d.*, s. 12; ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 11.

Graf 7 – Míra násilí dle regionu – počet držených rukojmí ve vybraných oblastech v letech 2007 a 2011



Vytvořeno autorkou na základě výpočtů hodnot ze zpráv ICC IMB.²⁷⁹

Dalším důkazem o nebezpečnější oblasti kolem Somálska je i indikátor zabitých členů posádky. V posledních letech naštěstí nedochází k růstu počtu usmrčených, nicméně v roce 2011 bylo zabito 8 členů posádky, kteří zemřeli pod palbou somálských pirátů.²⁸⁰

3.1 Vliv PMSCs na boj proti pirátství

PMSCs poskytují jak preventivní tak post-útočné služby, které mohou být použity proti všem typům pirátských útoků. *Hit and run robberies* mohou být předejity lepším tréninkem posádky nebo přítomností jak ozbrojené, tak i neozbrojené stráže na palubě. Oběti únosu se mohou spolehnout na asistenci krizového managementu PMSCs během útoku. PMSCs mohou být najmuty v zájmu znovu získání ukradeného plavidla či nákladu nazpět. PMSCs poskytují také služby vyšetřování a nalezení

²⁷⁹ ICC IMB. (2008). *cit.d.*, s. 12; ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 11.

²⁸⁰ ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 11.

přeregistrovaného uneseného plavidla. Podobně mohou společnosti pomoci rybářským lodím a to poskytnutím preventivních opatření či přímé ochrany.²⁸¹

Z předchozí kapitoly vyplynulo, že oblast Afrického rohu se odlišuje od oblasti jihovýchodní Asie zejména způsobem pirátského útoku a mírou násilí. Zároveň se k pirátství připojuje stále více somálských pirátů. Statistiky se tak nadále zhoršují a to i přes neustálou přítomnost mezinárodních námořních sil. IMB zpráva za uplynulý rok 2011 dodává, že počet faktických útoků stoupl, nicméně počet úspěšných únosů s cílem zisku výkupného klesl. Tento pokles je také výsledkem úsilí samotných obchodních společností vylepšit preventivní opatření plavidel námořním silám států a také díky působení osob zaměstnaných PMSCs (PCASP).²⁸² Právě narůstající počet PMSCs v oblasti Afrického rohu dokazuje snižující se počet úspěšně unesených plavidel a rukojmí. Nutné je opět podotknout, že evidované útoky jsou pouze přibližné. Odhaduje se, že jich je ohlášeno pouze 50 % z celkového počtu všech útoků.²⁸³ Těžké je také odhadovat, kolik společností v celé oblasti působí a kolik nových společností se k tomuto výdělečnému byznysu připojuje každý rok. Přesto lze tvrdit, že PMSCs mají pozitivní vliv a to zejména v oblasti Afrického rohu, kde nejsou žádné efektivní regionální institucionalizované snahy potlačit pirátství. Mezinárodní námořní síly jsou na tak velké oblasti nedostatečné. Až na jeden výše zmíněný případ, kdy zaměstnanci PMSCs opustili loď, kterou měli chránit, není známa další skutečnost, kdy by byla unesena a zajata loď s PMSCs na palubě.²⁸⁴

²⁸¹ LISS, Carolin. *Private Security Companies in the Fight Against Piracy in Asia*. [online]. Working paper No. 120. Asia Research Centre. Perth: Murdoch University, June 2005, s. 3 [cit. 2012-04-07]. ISSN 1037-4612. Dostupné z: <http://www.warc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp120.pdf>

²⁸² ICC IMB (2012), *cit.d.*, s. 20.

²⁸³ ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska*.

²⁸⁴ ASKINS, S. (2011). *cit.d.*, s. 2

Závěr

Zatímco pohnutky majitelů plavidel k najímání PMSCs v zájmu ochrany před pirátskými útoky zůstávají pro mnohé nepochopitelné až nemyslitelné, vytvořil se trh pro námořní společnosti a to v důsledku neschopnosti světových přímořských států efektivně bojovat s vážným problémem pirátství. Stabilizace Somálska vybudováním fungující vlády a pomáháním občanům v oblastech vzdělávání, zdravotnictví apod. je pravděpodobně dlouhodobé řešení problému somálského pirátství. Nicméně natolik intenzivní budování státu (nation-building) vyžaduje roky soudržného a společného úsilí celého vyspělého světa. V současné době i v blízké budoucnosti přepravní společnosti téměř denně čelí hrozbě pirátských útoků a vyplouvají na moře s myšlenkou, že v případě přepadení a únosu budou muset s piráty vyjednávat a případně také pirátům zaplatit vysoké výkupné výměnou za bezpečný návrat lodi, posádky a nákladu. Zaměstnávání pracovníků bezpečnostních společností není ideální a trvalé řešení k potlačení pirátských aktivit u pobřeží Somálska i ve vodách jihovýchodní Asie. Je to ale jedna z účinných možností, kterou majitelé plavidel v současné době zvažují. PMSC je schopna nabídnout řadu potencionálních výhod námořním dopravcům, pojišťovacím společnostem, stejně tak i pobřežním vládám či humanitárním organizacím. Přes zmiňované nevýhody jsou potencionální výhody služeb PMSCs velmi lákavou variantou. Za prvé najmutím kvalitní PMSC, která se řídí potřebnými kodexy a pravidly, dochází k prevenci ztrátám na životech a k prevenci ztráty majetku. PMSCs nabízí sofistikované a efektivní prostředky k zabránění pirátství. Dále plavidla PMSCs mohou doplňovat limitované množství válečných flotil NATO i EU. Dochází také ke snižování pojistného námořních plavidel. PMSCs dodávají malou dávku stability v oblastech nestabilního Somálska a v neposlední řadě najmutím PMSC lze zabránit i budoucímu možnému teroristickému útoku.

Dle mého názoru v Somálsku soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti, které by postupovaly dle stanov a pravidel chování, mají své opodstatnění. Dokud mezinárodní společenství nezačne usilovat o odstranění samotných příčin pirátství v Somálsku, bude pravděpodobně jedinou stálou možností, jak ochránit plavidla najmutí soukromých bezpečnostních a vojenských společností. Fungují jako odstrašující faktor před piráty, přizpůsobují technické a další vybavení lodi k zamezení vniknutí na palubu, poskytují rady během pirátského útoku členům posádky a chrání plavidla doprovodem či eskortními službami. Také je pro obchodní společnosti finančně výhodnější najmout

si PMSCs a předejít tak případnému vyplácení výkupného a vysokých pojišťovacích částek.

V oblasti jihovýchodní Asie jsou PMSCs velmi aktivní, byť dle dostupných informací o společnostech se ukazuje, že většina jich operuje v oblasti Adenského zálivu a přilehlých vodách pobřežních států. JVA se od Somálska odlišuje regionálními uskupeními států, které se snaží postavit proti pirátům námořní hlídkující síly. Jak se zdá, tyto snahy od roku 2004 dopadají na úrodnou půdu. Počty útoků se během uplynulých šesti let příliš neodchylovaly. V roce 2011 mírně stoupají, ale jedná se především o útoky typu *hit and run robberies* v tamních přístavech. S těmito typy útoků námořní síly bojují hůře. Spíše než posilování PMSCs v oblasti by bylo účinnější posílit místní pobřežní a přístavní stráž, zajistit efektivní kontrolu moci ve státech a potlačit korupci, která napomáhá obchodování s PMSCs. V neposlední řadě by bylo dle mého názoru žádoucí, aby namísto fungování PMSCs v šedé zóně, vlády v JVA raději efektivně kontrolovaly PMSCs a řídily jejich vstup do státních vod. Podchycením těchto nejvýznamnějších faktorů by mělo za cíl snížení pirátské aktivity v oblasti a následně také snížení počtu PMSCs. Přesto jejich působení v průlivech potvrzuje snížení počtu útoků, které na počátku tisíciletí představovaly největší podíl. Pozitivním výsledkem bylo i zjištění, že v uplynulém roce nedošlo k usmrcení žádného člena posádky, dochází ke snižování počtu zraněných osob i ke snižování počtu únosů s cílem zisku výkupného.

Kombinací mnoha faktorů se vytváří pro piráty výhodný obchodní model, který nabízí obrovské finanční pobídky bez reálných hrozeb. Jedním z faktorů je existence neozbrojených obchodních plavidel. Zároveň i existence vlastníků, kteří jsou ochotni zaplatit vysoké výkupné za navrácení lodi, nákladu a posádky a málo účinné mezinárodní námořní síly pirátství napomáhá. V neposlední řadě pirátství usnadňuje také relativní beztrestnost (zejména somálských pirátů) za jejich zločiny. Paradoxně velmi podobné důvody angažování pirátů na moři platí i pro PMSCs.

Závěrem bych ráda dodala, že přes můj pozitivní pohled na PMSCs poskytující služby na mořích, je nutné mít neustále na mysli i druhou stranu mince. Jak bylo v kapitole 2.3.5 zmíněno, přítomnost soukromé bezpečnostní společnosti zejména u pobřeží Somálska může potencionálně vést k nebezpečné eskalaci násilí. Je proto nutné, aby si obchodní společnosti pečlivě vybíraly, které společnosti budou poskytovat bezpečnostní služby na plavidlech. Pomoci jim může selekce společností, kterou provádí Bezpečnostní asociace námořního průmyslu (SAMI). Ta seskupuje PMSCs, které přijaly pravidla chování soukromých bezpečnostních společností, dle kterých se

také řídí. Obdobně i předběžné stanovy IMO napomáhají obchodníkům vytipovat spolehlivé poskytovatele služeb, od kterých očekávají vysokou profesionalitu. V případě krizové situace by se PMSCs měla řídit všemi dostupnými pokyny a použít sílu až jako krajní řešení a to v sebeobraně. Případná eskalace násilí by měla nedozírné následky. Obávám se ale, že v budoucnu se i přes veškeré snahy PMSCs regulovat a zasazovat je do legislativních rámců bude počet PMSCs operujících na moři zvětšovat stejně jako počet pirátů (zejména somálských).

Summary

Due to the inability of the world's coastal states to effectively fight against piracy has been created a market for maritime private military and security companies. They act as a deterrent factor against pirates, adapt the technical equipment of the vessel to avoid the intrusion on the deck by pirates, provide advice during the pirate attack to members of the crew or provide escort services, vessel protection, and the hiring of their services is also cost-effective for companies and prevent possible high ransom and insurance amounts.

Despite author's positive view on PMSCs providing services on the seas, it is necessary to keep in mind the other side of the coin. The presence of private security companies particularly off the coast of Somalia can potentially lead to a dangerous escalation of violence. It is therefore necessary to carefully selected companies, which companies will provide security services for vessels. In the case of crisis situation, PMSCs should be guided by all available instructions and use force as a very last possibility and as a self-defense. Any escalation of violence would have grave consequences. Despite all efforts to regulate PMSCs and integrate them into legislative frameworks, the number of PMSCs operating at sea will probably increase as well as the number of pirates (mainly african).

The combination of the existence of unarmed merchant vessels, owners who are willing to pay a high ransom for the return of the ship, cargo and crew, ineffective international naval force to suppress piracy and the relative impunity of pirates for their crimes create for pirates an effective business model that offers a huge financial incentives no real threats. Paradoxically, very similar reasons for engagement at sea applies to PMSCs. But until the international community begins to eliminate the very causes of piracy in Somalia then the hiring of private security and military company is probably the only steady way to protect vessels.

Použitá literatura

Primární zdroje

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation. United Nations, 10 March 1988, No. 29004. Dostupné z: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>

ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 23. května 1991: Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů (Protokol I). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1991. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=39171>

ČESKO. Zákon č. 240 ze dne 21. července 1996: Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1996. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C5FDC566-00AF-4CDE-93B9-23CCE8EAD81A/0/UNCLOSkompletn%C3%AD.pdf>

International Convention against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries. United Nations General Assembly, 72nd plenary meeting, 4 December 1989, A/RES/44/34. Dostupné z: <http://www.un.org/documents/ga/res/44/a44r034.htm>

International Convention against the Recruitment, Use, Financing and training of Mercenaries: List of signatories and parties. In: United Nations Treaty Collection, aktualizace 18. března 2012. Dostupné z: http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-6&chapter=18&lang=en

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period: 1 January - 31 December 2007* [online]. Londýn: ICC International Maritime Bureau, January 2008, s. 94 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/ICC-IMB-PRC-2007.pdf>

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period: 1 January - 31 December 2011* [online]. Londýn: ICC International Maritime Bureau, January 2012, s. 113 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: www.kvnr.nl/stream/2011-imb-annual-piracy-report

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area* [online]. MSC.1/Circ.1405. Londýn: International Maritime Organization, 23 May 2011, 10 s. [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.marad.dot.gov/documents/MSC.1-Circ.1405.pdf>

List of countries which have signed, ratified/acceded to the Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa. African Union, 03/02/2010. Dostupné z: <http://www.african-union.org/root/au/Documents/Treaties/List/Convention%20for%20the%20Elimination%20of%20Mercenarism.pdf>

OAU Convention for the Elimination of Mercenarism in Africa. Organization of African Unity, 1979, CM/817 (XXIX) Annex II Rev.1. Dostupné z: http://www.african-union.org/official_documents/Treaties_%20Conventions_%20Protocols/Convention_on_Mercenaries.pdf

Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I). 8 June 1977. Dostupné z: <http://www2.ohchr.org/english/law/protocol1.htm>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1816. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1838. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1844. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/611/31/PDF/N0861131.pdf?OpenElement>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1846. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1851. United Nations Security Council, 2008. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1897. United Nations Security Council, 2009. Dostupné z: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/624/65/PDF/N0962465.pdf?OpenElement>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1918. United Nations Security Council, 2010. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1950. United Nations Security Council, 2010. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc10092.doc.htm>

The United Nations Convention on the Law of the Sea. United Nations, 10 December 1982. Dostupné z: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

The United Nations Convention on the Law of the Sea: Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, 03 June 2011. Dostupné z: http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

Sekundární zdroje

AEGIS DEFENCE SERVICES LIMITED. *Terrorism Report*. [online]. October 2003 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.aegisdef-webservices.com/sep2003terroristreport.htm>

APPS, Peter. As Pirate Attacks Grow, Shipowners Take Arms. *Reuters* [online]. May 3, 2011, 5:34am EDT [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/2011/05/03/us-special-report-pirates-idUSTRE7421RY20110503>

ASKINS, Stephen. *Shipping: Piracy - Issues Arising from the Use of Armed Guards*. [online]. Londýn: Ince & Co International, 2011 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://incelaw.com/documents/pdf/Strands/Shipping/Article/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>

BATEMAN, Sam. Sea Piracy: Some Inconvenient Truths. In *United Nations Institute for Disarmament Research. Disarmament Forum: Maritime Security* [online]. 2010, vol. 2, s. 13-24 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: <http://www.unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf>

BBC NEWS. France raid ship after crew freed. *BBC News* [online]. 12 April 2008 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7342292.stm>

BBC NEWS. US captain rescued from pirates. *BBS News* [online]. 13 April 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7996087.stm>

BRAYTON, Steven. Outsourcing War: Mercenaries and the Privatization of Peacekeeping. *Journal of International Affairs* [online]. Spring2002, Vol. 55 Issue 2, s. 303-329 [cit. 2012-04-07]. ISSN 0022-197X. Dostupné z: Academic Search Complete EBSCOhost

BRUNO, Paul. WikiLeaks Document Details Blackwater Anti-Piracy Plan. [online]. November 30, 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://maritime.about.com/b/2010/12/01/wikileaks-document-details-blackwater-anti-piracy-plan.htm>

ČERNOHOUS, Tomáš. *Moderní pirátství v Somálsku: analýza bezpečnostních hrozeb*. Brno, 2010. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií, Katedra mezinárodních vztahů a evropských studií. Vedoucí práce doc. PhDr. Zdeněk Kříž, Ph.D. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/273617/fss_b/

FITZPATRICK, David. Pirates set sights on Maersk Alabama again, maritime group says. *CNN World* [online]. November 22, 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://articles.cnn.com/2010-11-22/world/maersk.alabama.targeted.again_1_maersk-alabama-somali-pirates-somali-coast?_s=PM:WORLD

FRIEDMAN, Thomas L. *Svět je plochý: stručné dějiny jedenadvacátého století*. Vyd. 1. Překlad Jaroslav Veis. Praha: Academia, 2007, 559 s. XXI. století, sv. 2. ISBN 978-802-0015-303.

GATSIOUNIS, Ioannis. Malacca Strait: Target for terror. *Asia Times Online* [online]., Aug 11, 2004 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/FH11Ae02.html

GENEVA CENTRE FOR THE DEMOCRATIC CONTROL OF ARMED FORCES. *Private Military Companies. DCAF Backgrounder* [online]. 04/2006, s. 8 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.dcaf.ch/Publications/Private-Military-Companies>

HARRELSON, Jill. Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Conventions that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry. *American University International Law Review* [online]. 2010, vol. 25, iss. 2, s. 283-312 [cit. 2011-10-30]. ISSN 201520-460X. Dostupné z: <http://www.auilr.org/pdf/25/25-2-5.pdf>

HASSAN, Abdiqani. Somali Pirate: I Made \$2.4 million in 2010. *Reuters* [online]. May 3, 2011, 5:34am EDT [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/2011/05/03/us-special-report-pirates-idUSTRE7421RY20110503>

HOHENSTEIN, James. H. Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated [online]. International Bar Association Maritime and Aviation Law Section, Maritime and Transport Law Committee, Session: Piracy and Crimes at Sea including Pollution

- Liability. October 2007 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: <http://www.hklaw.com/id24660/publicationid3/returnid33/contentid46410/>
- HOURELD, Katharine. AP IMPACT: Security firms join Somali piracy fight. *USA TODAY* [online]. 10/26/2008, 8:10pm [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://www.usatoday.com/news/world/2008-10-26-2583935117_x.htm
- HOUSE OF COMMONS UK. *Piracy off the coast of Somalia: Tenth Report of Session 2010–12* [online]. Londýn: House of Commons - Foreign Affairs Committee, 5 January 2012 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/1318.pdf>
- HUGHES, David. “Ships Need Armed Guards,” Says Security Firm Chief. [online]. 20 October 2008, [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.mgn.com/news/dailystorydetails.cfm?storyid=9283>
- CHARITA ČR. *Humanitární a rozvojová pomoc 2009* [online]. červen 2010 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://old.charita.cz/Data/files/VZ2009/VZ_2009_hum_ok.pdf
- CHILDRESS, Sarah. Armed U.S. Ship Repels Attack by Somali Pirates. *The Wall Street Journal* [online]. November 19, 2009 [cit. 2012-02-18]. ISSN 1092-0935. Dostupné z: http://online.wsj.com/article/SB125854541908353475.html?mod=googlenews_wsj
- KELLY, Suzanne. First on CNN: Blackwater gets an even bigger makeover. *CNN News* [online]. December 11th, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://security.blogs.cnn.com/2011/12/11/blackwater-gets-an-even-bigger-makeover/>
- KOCH, Christopher. *International Piracy on the High Seas* [online]. Statement to the House Subcommittee on Coast Guard and Transportation. World Shipping Council. February 4, 2009 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://www.worldshipping.org/pdf/wsc_piracy_testimony_feb_2009_2.pdf
- KOŘAN, Michal. Jednopřípadová studie. In: DRULÁK, Petr. *Jak zkoumat politiku: kvalitativní metodologie v politologii a mezinárodních vztazích*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2008, s. 29-61. ISBN 9788073673857.
- LANHAM, Honor. *Walk the Plank: Somali Pirates and International Law*. Otago, October 2009. Dostupné z: http://www.otago.ac.nz/law/oylr/2009/Honor_Lanham.pdf. Bakalářská práce. University of Otago. Vedoucí práce Prof Kevin Dawkins.
- LISS, Carolin. Losing control? The privatization of anti-piracy services in Southeast Asia. *Australian Journal of International Affairs* [online]. September 2009, vol. 63, iss. 3, s. 390-403 [cit. 2011-10-30]. ISSN 1035-7718. Dostupné přes Academic Search Complete EBSCOhost
- LISS, Carolin. *Private Security Companies in the Fight Against Piracy in Asia*. [online]. Working paper No. 120. Asia Research Centre. Perth: Murdoch University, June 2005 [cit. 2012-04-07]. ISSN 1037-4612. Dostupné z: <http://www.warc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp120.pdf>
- LISS, Carolin. *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways: Risks, Challenges and Benefits* [online]. GraSPP Working Paper Series, University of Tokyo, October 2009 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: <http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/research/dp/documents/GraSPP-DP-E-09-003OPU-DP-E-09-001.pdf>
- LISS, Carolin. *Privatising the Fight Against Somali Pirates* [online]. Working paper No. 152. Asia Research Centre. Perth: Murdoch University, November 2008 [cit. 2011-

10-30]. ISSN 1037-4612. Dostupné z: <http://wwwarc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp152.pdf>

LISS, Carolin. GRIFFITH UNIVERSITY. *Security Sector Reform in Southeast Asia: The Role of Private Security Providers*. Nathan, 2011

LISS, Carolin. *The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia*. [online]. Nautilus Institute for Security and Sustainability, 17 August 2007 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://nautilus.org/apsnet/the-challenges-of-piracy-in-southeast-asia-and-the-role-of-australia/>

MACHIAVELLI, Niccolò. *Vladař*. V tomto překladu vyd. 3. Překlad Josef Hajný. Praha: Ivo Železný, 1997, 101 s. ISBN 80-237-3544-6.

MARINELINK.COM. Terra-Marine Security Ops from Yemen. In: *MarineLink.com* [online]. February 06, 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.marinelink.com/news/article/terra-marine-security-ops-from-yemen/329612.aspx>

MARINELOG.COM. Malaysia warns on private marine security escorts. *MarineLog.com* [online]. May 2, 2005 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMV/2005may02.html>

MARTIN, Jennifer S.. Fighting Piracy with Private Security Measures: When Contract Law should Tell Parties to Walk the Plank. *American University Law Review* [online]. 2010, vol. 59, s. 1363-1398 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1562226

MIETZNER, Marcus. *Military politics, Islam, and the state in Indonesia: from turbulent transition to democratic consolidation*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2009, 426 s. ISBN 978-981-2308-450. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=_88w9S28ZkUC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false

MINEAU, Michael L. Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy. *Journal in International Business and Law* [online]. 4/15/2010, vol. 9, s. 63-78 [cit. 2011-10-30]. Dostupné z: http://law.hofstra.edu/pdf/Academics/Journals/JIBL/JIBL_vol9no1_Mineau_Pirates.pdf

MM&P WHEELHOUSE WEEKLY. Security Team Abord Maersk Alabama Repels Pirate Attack. In: *The Wheelhouse Weekly* [online]. Volume 20, Number 15, May 16, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://www.bridgedeck.org/mmp_news_archive/2011/mmp_news110516.html#anchor838842

NEPTUNE MARITIME SECURITY. *Bound To Fail*. [online]. September 16, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://neptunemaritimesecurity.posterous.com/?tag=privatesecurity>

PEHE, Jiří. Privatizace americké bezpečnosti. *Pehe.cz* [online]. 2.1.2010 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.pehe.cz/zapisnik/privatizace-americke-bezpecnosti>

PERCY, Sarah. Morality and Regulation. In: CHESTERMAN, Simon a Chia LEHNARDT. *From mercenaries to market: the rise and regulation of private military companies*. New York: Oxford University Press, 2007, s. 11-28. ISBN 0-19-922848-5.

PFLANZ, Mike. British crew jump overboard as pirates hijack another tanker off Somalia. *The Telegraph* [online]. 28 Nov 2008 [cit. 2012-02-18]. ISSN 0845-3276.

Dostupné z: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/3533644/British-crew-jump-overboard-as-pirates-hijack-another-tanker-off-Somalia.htm>

RAIDA, Kirit. Pirates Again Target Maersk Alabama. *ABC News* [online]. March 8, 2011 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://abcnews.go.com/Politics/pirates-target-maersk-alabama-ship-hijacked-2009/story?id=13089048#.T5FTpXmH2BN>

RAYMOND, Catherine Z. Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved? *Naval War College Review* [online]. Summer 2009, Vol. 62, No. 3, s. 31-42 [cit. 2012-3-30]. ISSN 0028-1484. Dostupné z: <http://www.usnwc.edu/getattachment/7835607e-388c-4e70-baf1-b00e9fb443f1/Piracy-and-Armed-Robbery-in-the-Malacca-Strait--A->

RAYMOND, Catherine Zara. Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses. In: *Harvard Asia Quarterly* [online]. February 3, 2006 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://asiaquarterly.com/2006/02/03/ii-132/>

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. *Incident Alert No. 18/2011*. [online]. 12 September 2011 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=216&PortalId=0&TabId=78

RECAAP INFORMATION CENTRE. *ReCAAP ISC Newslettter*. [online]. ReCAAP Information Centre, Issue 2/10, Jul—Sep 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Newsletter/Issue%202-10.pdf>

RECAAP INFORMATION CENTRE. *ReCAAP ISC Newslettter*. [online]. ReCAAP Information Centre, Issue 3/10, Oct—Dec 2010 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Newsletter/Issue%203-10.pdf>

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. *Report for December 2006*. [online]. 2006 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=36&PortalId=0&TabId=78

Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy. [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>

ROZYCKI, Thomas J. Industrial Shipping Enterprises Corp. Announces Release of the MV Biscaglia. *Reuters* [online]. Jan 24, 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/2009/01/24/idUS81163+24-Jan-2009+PRN20090124>

SANDERS, Edmund Barnes a Julian E. BARNES. Somalia pirates hold U.S. captain. *The Los Angeles Times* [online]. April 09, 2009 [cit. 2012-02-18]. ISSN 0458-3035. Dostupné z: <http://articles.latimes.com/2009/apr/09/world/fg-somali-pirates9>

SCAHILL, Jeremy. *Blackwater: the rise of the world's most powerful mercenary army*. New York, NY: Nation Books, 2007, 452 s. ISBN 978-156-0259-794. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=_6f_3DobpdwC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false

SEPER, Jerry. Blackwater joins fight against sea piracy. *The Washington Times* [online]. December 4, 2008 [cit. 2012-02-18]. ISSN 1042-5128. Dostupné z: <http://www.washingtontimes.com/news/2008/dec/04/blackwater-joins-fight-against-sea-piracy/?page=all>

SHEARER, David. *Private Armies and Military Intervention*. New York: Oxford University Press for the International Institute for Strategic Studies, 1998, 88 s. Adelphi papers, no. 316. ISBN 01-982-9440-9.

SCHREIER, Fred a Marina CAPARINI. *Privatising Security: Law, Practice and Governance of Private Military and Security Companies* [online]. Occasional Paper - №6. Ženeva: Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces, March 2005, s. 184 [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://dcaf.ch/Publications/Privatising-Security>

SINGER, Peter Warren. *Corporate Warriors: the Rise of the Privatized Military Industry*. Updated ed. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press, 2008, 348 s. ISBN 08-014-7436-1. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=_9sXXff8KLQC&hl=cs&source=gbs_navlink_s

SOLHOLM, Rolleiv. Norway joins ReCAAP in fight against pirates. *The Norway Post* [online]. 31 August 2009 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.norwaypost.no/news/norway-joins-recaap-in-fight-against-pirates.html>

STANGER, Allison a Mark Eric WILLIAMS. Private Military Corporations: Benefits and Costs of Outsourcing Security. *Yale Journal of International Affairs* [online]. Fall/Winter 2006, Volume 2, Issue 1, s. 4-19 [cit. 2012-03-17]. ISSN 1936-2641. Dostupné z: <http://yalejournal.org/wp-content/uploads/2011/01/062101stanger-williams.pdf>

ŠIMON, Ondřej. Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství. *Valka.cz* [online]. 30.07.2011 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.valka.cz/clanek_14121.html

ŠIMON, Ondřej. Problém pirátství u Somálska. *Valka.cz* [online]. 30.07.2011 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://www.valka.cz/clanek_14119.html

THE ECONOMIST. Peril on the sea: Are terrorists now aiming to block shipping lanes and disrupt the flow of oil and other goods?. *The Economist* [online]. London: Economist Newspaper Ltd., Oct 2nd 2003 [cit. 2012-02-19]. ISSN 0013-0613. Dostupné z: <http://www.economist.com/node/2102424#footnote1>

THE FREE LIBRARY. Singapore seeks joint patrols of Malacca Straits, involving Japan. *Thefreelibrary.com* [online]. Asian Political News, May 24, 2004 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.thefreelibrary.com/Singapore+seeks+joint+patrols+of+Malacca+Straits,+involving+Japan.-a0117051877>

THE SOMALILAND TIMES. EU Representative Praises Somaliland's Anti-Piracy. *The Somaliland Times* [online]. March 17, 2012 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.somalilandtimes.net/sl/2012/529/7.shtml>

THE NATION. Security firms prosper on new construction, concerns over safety. *The Nation* [online]. June 7, 2010 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.nationmultimedia.com/home/2010/06/07/business/Security-firms-prosper-on-new-construction-concern-30130979.html>

UPADHYAYA, Shishir. Private Security on the High Seas. *Oceans Beyond Piracy India* [online]. July 12, 2011 [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: http://india.oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/upadhyaya_-_private_security_on_the_high_seas.pdf

VISINGR, Lukáš. Soukromé vojenské společnosti poskytující letecké služby: přínos nebo problém?. *Obrana a strategie: časopis strategických studií a názorů*. Ústav strategických studií Vojenské Akademie v Brně. 2007, č. 1, s. 91-106. ISSN 1214-6463.

VLČEK, Tomáš. *Bezpečnost námořního zásobování ropou v mezinárodním prostředí*. Brno, 2010. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/179046/fss_m/Diplomova_prace.txt. Magisterská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií. Vedoucí práce Doc. PhDr. Břetislav Dančák, Ph.D

VURBS, Jan. Blackwater roste. *Blog.Respekt.cz* [online]. 26. 9. 2007 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://vurbs.blog.respekt.ihned.cz/c1-46031820-blackwater-roste>

WORTH, Robert F. Pirates seize Saudi tanker off Kenya. *The New York Times* [online]. Tuesday, November 18, 2008 [cit. 2012-04-18]. ISSN 1542-667x. DOI: 1645522. Dostupné z: <http://www.nytimes.com/2008/11/18/world/africa/18iht-18pirates.17912822.html>

WULF, Herbert. Change of Uniform - But No Uniform Change in Function: Soldiers in Search of a New Role. In: CONVERSION, [prepared by] Bonn International Center for. *Conversion survey 2002: global disarmament, demilitarization and demobilization*. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos, 2002, s. 92-111. ISBN 3-7890-7914-6

Webové stránky

Aegis. [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.aegisworld.com/>

Background Asia Risk Solutions. [online]. [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: www.piracysuppression.com/

CTi Risk Management. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.cti5.com/our-services/maritime-security.aspx>

Drum Cussac Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.drum-cussac.com/our-people.php>

EU NAVFOR Somalia. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.eunavfor.eu/>

Gulf of Aden Group Transits. [online]. [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.goagt.org/>

Hart Security Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://www.hartsecurity.com/aboutus_whoare.asp

HollowPoint Protective Services Wepage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.hp-protection.com/vip.htm>

International Peace Operations Association. [online]. [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://www.stability-operations.org/index.php>

Knihovna Fakulty sociálních věd UK. Jak citovat. [online]. [cit. 2012-04-06]. Dostupné z: <http://knihovna.fsv.cuni.cz/Jak-citovat/>

Maritime & Underwater Security Consultants. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.mandusc.com/>

Námořní doprava: pravidla pro dopravu a bezpečnost. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z:

http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7270_cs.htm

NATO Operation Ocean Shield. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx

Olive Group Webpage. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.olivegroup.com/about.htm>

Sea Around Us Project. [online]. [cit. 2012-02-19]. Dostupné z: <http://www.seaaroundus.org/data/>

Tsunami - Data and statistics. [online]. [cit. 2012-02-18]. Dostupné z: <http://www.preventionweb.net/english/hazards/statistics/?hid=71>

Webpage of P. W. Singer. [online]. [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://www.pwsinger.com/>

Seznam příloh

Příloha č. 1: Jihovýchodní Asie (mapa)

Příloha č. 2: Mapa se souhrnem útoků a pokusů o útok v měsíci lednu roku 2012 (mapa)

Příloha č. 3: Politická mapa Somálska k 21. únoru 2012 (mapa)

Příloha č. 4: Expanze somálských pirátů (mapa)

Příloha č. 5: Pirátské útoky od počátku roku 2012 do 14. 4. 2012 (mapa)

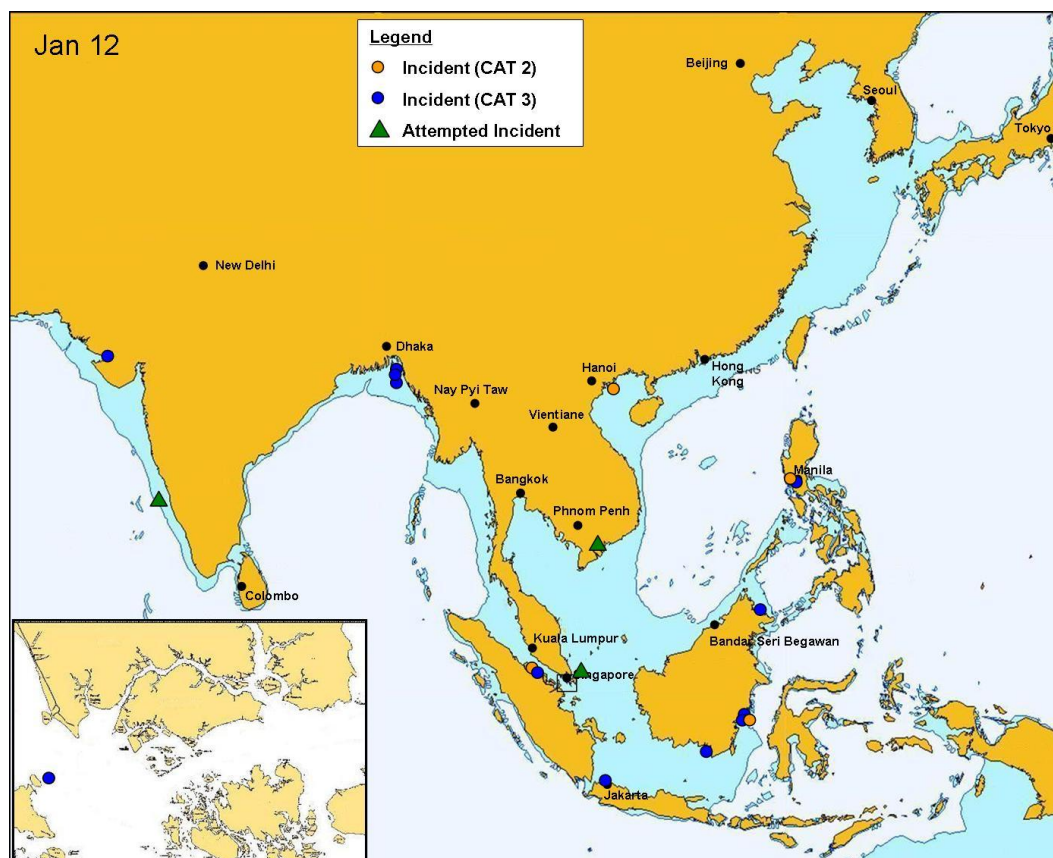
Přílohy

Příloha č. 1: Mapa jihovýchodní Asie



Zdroj: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/refmaps.html>

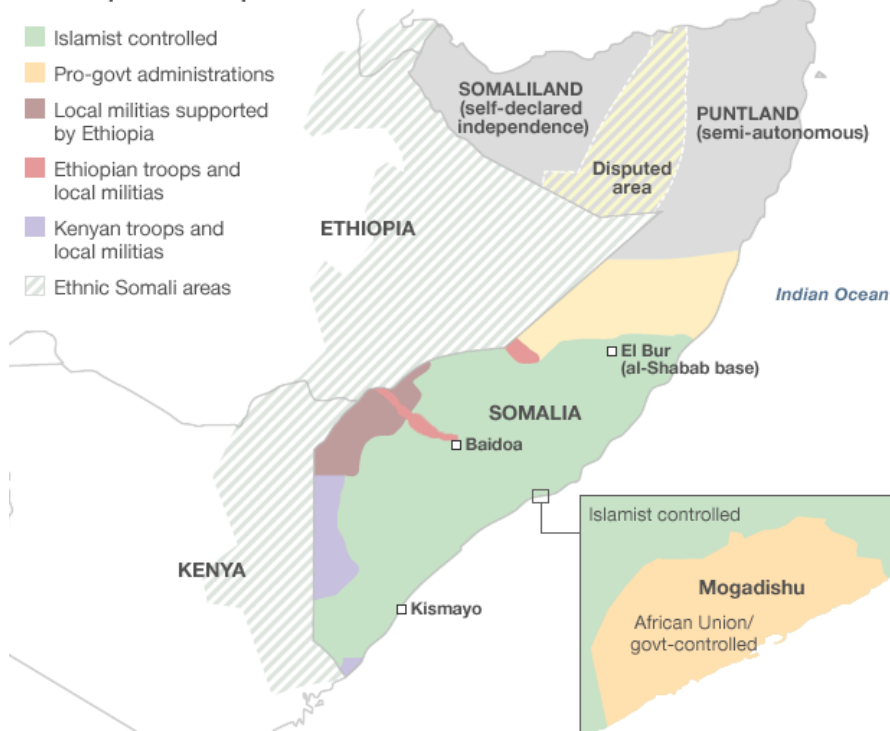
Příloha č. 2: Mapa se souhrnem útoků a pokusů o útok v měsíci lednu roku 2012



Zdroj: <http://www.recaap.org/ConsolidatedIncidents.aspx>

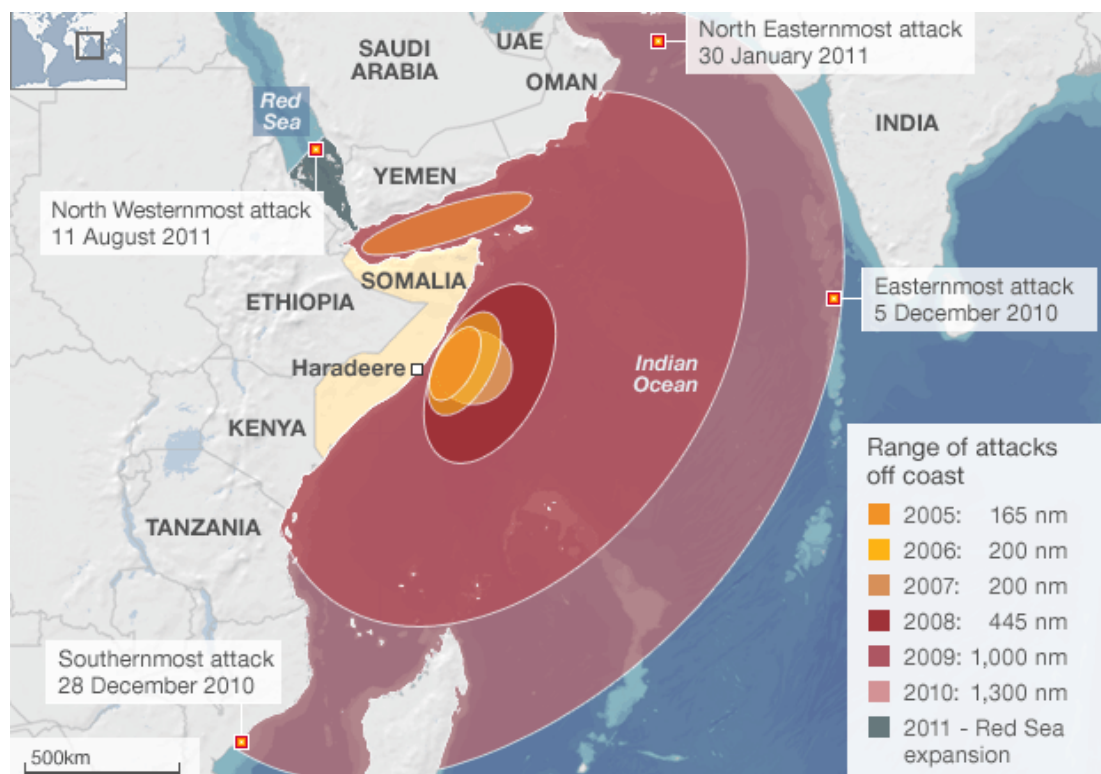
Příloha č. 3: Politická mapa Somálska k 21. únoru 2012 (mapa)

Somalia political map



Zdroj: <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-16970982>

Příloha č. 4: Expanze somálských pirátů (mapa)



Zdroj: <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-16970982>

Příloha č. 5: Mapa s vyznačenými pirátskými útoky od počátku roku 2012 do 14. 4. 2012



Zdroj: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

Univerzita Karlova v Praze
Fakulta sociálních věd
Institut politologických studií

Soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti v boji proti pirátům od Jihočínského moře po Africký roh

Projekt diplomové práce

Zpracovatel DP: Bc. Soňa Perglerová

Obor: Bezpečnostní studia

Akademický rok: 2009/2010

Vedoucí DP: JUDr. PhDr. Tomáš Karásek, PhD.

Souhlasím s vedením diplomové práce: _____

Mezinárodní systém od skončení studené války čelí neustálým změnám. Zejména v posledních dvaceti letech¹ začínají státy spolupracovat s novým hráčem na mezinárodním poli, který může v budoucnu hrát důležitou roli především v oblasti mezinárodní bezpečnosti. Do povědomí veřejnosti se pomalu dostávají zkratky PMCs (*private military companies* – soukromé vojenské společnosti) a PSCs (*private security companies* – soukromé bezpečnostní společnosti)². O to rychleji ale vzrůstá počet těchto společností operujících na mezinárodní šachovnici. V diplomové práci bych se ráda věnovala vývoji PMCs/PSCs, jejich typologii a působení v boji proti pirátství v oblasti od Suezského průplavu po Jihočínské moře.

Za posledních několik let se výrazně zvýšil počet soukromých vojenských/bezpečnostních společností poskytujících námořní bezpečnostní služby. PMCs/PSCs nabízejí své služby vedle služeb poskytované samotnými státy a vládními agenturami. Moře a oceány mohou znamenat pro námořní dopravu bezpečnostní hrozbu kdekoli na světě, ale v oblasti Jihočínského moře a Afrického rohu se vyskytují nejdůležitější dopravní uzly, jimiž se dováží například až 80 % ropy. Samotným Malackým průlivem, spojujícím Indický oceán a Jihočínské moře, ročně propluje více než 50 000 plavidel. Navzdory mezinárodnímu úsilí se nedaří redukovat útoky pirátů a následné únosy plavidel i obřích tankerů a vyplácení výkupného. Jejich majitelé a odborníci na námořní bezpečnost uvádí, že soukromé bezpečnostní společnosti mohou být schopny zajistit bezpečný průplav v piráty zamořených vodách. Proto se zvyšuje zájem o pronájem PMCs/PSCs, nicméně zkušenosti s působením soukromých firem v Iráku a dalších místech po celém světě poukazují na problémy spojené se službami poskytovanými těmito společnostmi a s jejich regulací v konfliktních zónách.

Práce bude zkoumat roli soukromých firem při zajišťování ochrany plavidel, přístavů, pobřežních energetických zařízení, oblastí rybolovu apod. Pokusím se objasnit faktory, které vedly k nárůstu činnosti PMCs/PSCs, nabízejících námořní služby v posledních letech, a konkretizovat jejich činnosti. Současně bude nutné srovnat rizika

¹ Již během války ve Vietnamu se objevují stopy po působení soukromé firmy Brown & Root operující pod vlajkou USA a užití civilních kontraktorů v souvislosti s tzv. nation-buildingem. Z původně stavení společnosti se po válce stala nejen jednou z nejúspěšnějších stavebních firem v USA, ale také blízkým spolupracovníkem americké armády.

² Rozlišení mezi PMCs a PSCs je stále otázkou nekončících debat. Převládá ale názor, že PMCs poskytují „aktivní“ bezpečnostní služby zahrnující vojenské cvičení, zatímco PSCs nabízejí více „pasivní“ služby jako ochrana majetku apod. V praxi ale nelze vždy striktně oddělit. Služby, které poskytují námořní bezpečnostní ochranu, se vyskytují mimo zóny ozbrojeného konfliktu či války, a proto bude užito více termínu PSC.

a výhody poskytování tohoto specifického „outsourcingu“³. Vládní i soukromé iniciativy se v oblasti jeví jako problematické a je třeba nalézt co nejlepší odpověď na bezpečnostní hrozby v tanečních vodách. Cílem mé diplomové práce proto bude objasnit, proč se angažují soukromé bezpečnostní společnosti v boji proti pirátství, resp. jaké jsou podmínky pro zahájení a rozvoj jejich činnosti.

Identifikace proměnných

Nezávislé proměnné

- Oslabení autority státu
- Outsourcing
- Existence hrozby pirátských útoků

Závislá proměnná

- Angažovanost PSCs v boji proti pirátství

Operacionalizace

Metodou shody se pokusím doplnit sledované korelace o logické a koherentní hypotézy, kterými vysvětlím předpokládané kauzality.

- *Oslabování autority státu*: Od konce studené války se začaly více otevírat oblasti pro soukromou sféru, jenž byly dosud vyhrazeny působnosti státu nebo veřejnoprávních subjektů. Úloha státu by měla být dle neoliberalního paradigmatu maximálně omezena a měl by být vytvořen takový trh, který by byl svépomocný. Mnohé státní služby byly odprodány do soukromého sektoru a nevynechány nebyly ani vojenské služby. Vzniku PSCs pomohlo například snižování kapacit armády⁴ po konci studené války, kdy byly společnosti „tankovány“ bývalými vojáky, kteří vstupovali do společností za vidinou zisku, a nabývaly na síle. Dnes jsou schopny nahradit armádu téměř ve všech oblastech její činnosti.

³ Outsourcing znamená zjednodušeně přesun a využívání služeb externí firmy.

⁴ Samotná americká armáda sama snížila počet vojáků ze 780.000 v roce 1991 na dnešní 380.000 vojáků.

Oslabování autority státu je také relevantní pro vývoj PSCs i z opačného konce problematiky a tou je postavení tzv. *weak states*. Problémy slabých států spočívají v samotné liberalizaci trhu podporující růst hospodářství, nového řádu apod., jelikož snahy založené na neoliberalních idejích byly doprovázeny paralelním obchodováním, nelegálními mezinárodními transakcemi a šířením tzv. nových válek (tzv. *new wars* - termín Mary Kaldor). Slabé státy jsou ideálním místem pro angažování PSCs. Pro práci je nutné uvažovat například o Somálsku⁵, kde stát ani vládní agentury nejsou schopny ochránit nejen své teritoriální vody, ale ani pobřeží, přístavy či plavidla, a proto se zde nachází centrum tamních pirátů. PSCs jsou schopny ochránit tankery či infrastrukturu a nahrazují tak málo schopnou armádu. Námořní doprava patří mezi nejvíce globalizovaná ekonomická odvětví.

K posouzení existence této proměnné se budu zabývat vymezením a zkoumáním konkrétních oblastí služeb, v nichž státy otevřely prostor pro působení soukromých vojenských a bezpečnostních společností.

- Thomas L. Friedman uvádí ve své knize Svět je plochý, že v dnešní době dochází k tzv. zplošťování světa, který napomáhá k rozvoji *outsourcingu* - zjednodušeně k přesunu a využívání služeb externí firmy. Obdobně jsou tedy služby soukromých bezpečnostních či vojenských společností přesouvány z domovské země a využívány v zemi jiné. Vznik PSCs je prakticky stimulován principem *outsourcingu*. Nebezpečí plynou z toho, že stále více funkcí státu v zahraniční politice a bezpečnosti přebírají soukromé firmy. Nelze se ale domnívat, že toto potvrzuje přímo předchozí proměnnou (oslabování autority státu), neboť samotný stát tak činil a činí dobrovolně. Takové nebezpečí se ukázalo zejména na působení společností typu Blackwater/Xe v Iráku. Soukromé firmy operují na rozdíl od armády téměř bez politického dohledu a unikají často i pozornosti médií (např. neočekávané události s následkem smrti unikají veřejnosti a nevzbuzují tak vlnu odporu). Soukromé společnosti poskytující služby v zahraničí mají na rozdíl od armády výhodu v rekrutování zaměstnanců, neboť armády rekrutují pouze muže ze své vlasti a společnosti typu Blackwater/Xe verbují v Latinské Americe či na Filipínách za vidinou

⁵ Otázkou zůstává, zda Somálsko je dnes považováno stále za *failed state* nebo za již za *weak state*. To však nemění nic na tom, že je neschopno zabezpečit své teritoriální vody i svou zem.

mnohokrát vyššího platu než pobírá voják. Outsourcing se stal formou závislosti, která vede k militarizaci americké zahraniční politiky. Outsourcing bezpečnostních služeb a funkcí zahraniční politiky nejvíce vzrostl během Clintonovy vlády, jež posvětila rozsáhlé používání nevládních vojenských jednotek v Kolumbii a bývalé Jugoslávii. Přijala sice také poměrně přísná pravidla pro monitorování těchto služeb, ale ta byla v následujících letech značně rozmělněna. Outsourcing je třeba vnímat z neutrální pozice a ne paušálně kritizovat. Soukromé firmy nebo nevládní organizace mohou některé služby zabezpečovat lépe než málo flexibilní vládní agentury. Outsourcing bezpečnosti raketově roste a hrozí, že se může stát až příliš nekontrolovatelný a již se vyskytují nepotvrzené případy, kdy samotní somálští piráti tvrdí, že byli cvičeni soukromou bezpečnostní firmou. Armády soustřeďující se čím dál více na vojenské operace přenechávají služby (jako logistika či ochrana konvoje) soukromým firmám. To posiluje postavení PSCs v konfliktních zónách a přebírají (či minimálně vyrovnávají) roli bezpečnostního aktéra v Jihočínském moři i v zamořených somálských vodách. Proč je tedy outsourcing relevantní v případě boje proti pirátům? Společnosti přepravující zboží čelí novým rizikům a zároveň je na ně v současnosti vyvíjen tlak globální ekonomické krize, aby omezily své výdaje. Nač by poté majitelé tankerů a jiných plavidel zaměstnávali nekvalitní ochranku, když se o to může starat externí a zkušenější firma?

Princip outsourcingu lze nejvhodněji zkoumat z hlediska zvyšování počtu soukromých bezpečnostních společností poskytující své služby v oblasti Jihočínského moře a Afrického rohu v posledních deseti letech.

- *Existence hrozby pirátských útoků:* Světová pozornost fenoménu pirátství není v současnosti ničím novým. V 70. letech 20. století jsme byli svědky rozsáhlých thajských či filipínských razií, kde proti pirátům byla využita vojenská plavidla. V poslední době přes snahu mezinárodního společenství (avšak nevalnou) lze najít pozitivní výsledky v boji proti pirátům obtížně. Jedním z posledních vítězství pirátů (somálských) byl únos ukrajinské lodi *Faina* s nákladem tanků a zbraní ruské provenience. Podpora ze strany soukromých vojenských a bezpečnostních společností je jednou z možností, jak plavidla ochránit. Buď jde o najmutí ozbrojené ochranky na loď, případně o služby doprovodných plavidel těchto společností.

Piráti obdobně jako teroristé představují bezpečnostní hrozbu, neboť jednou z jejich výhod je snadný přístup k novým technologiím, které poté využívají pro kriminální činnost. Novodobí piráti jsou schopni v malém počtu přepadnout tanker, zadržovat rukojmí a požadovat vysoké výkupné, které jim je ve většině případů proplaceno. Vzdůstávají bezpečnostní rizika plavby po mořích a oceánech. Existence hrozby pirátského útoku tak zvyšuje relevanci pro angažování PSCs.

Existenci pirátské hrozby lze nejlépe zachytit zkoumáním zvyšující se pirátské aktivity. Mezinárodní námořní úřad (*International Maritime Bureau - IMB*) shromažďuje statistiky o pirátských útocích od roku 1995 a blíže specifikuje, na jaké objekty byly útoky spáchány.

Zdroje

Zásadními zdroji zabývajícími se soukromými vojenskými společnostmi jsou zejména práce autorů Freda Schreiera a Mariny Caparini (2005), Paula R. Verkuila (2007), Christophera Kinseyho (2006) Sarah Perry (2007) and Petera Singera (2001; 2004). Peter Singer přináší komplexní studii o privatizaci vojenství a jeho díla budou jádrem čerpání informací o podstatě PMC's, jejich vzniku, vývoji, typologii a postavení na mezinárodním poli. Další autoři se kromě soukromých vojenských společností věnují také soukromým bezpečnostním společnostem, například Caroline Homqvist (2005). Pro část diplomové práce týkající se zapojení soukromých vojenských/bezpečnostních společností v boji proti pirátství v Asii jsou zásadními zdroji texty Carolin Liss (2005, 2009).

Bibliografické údaje:

Primární zdroje

Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I), 8 June 1977.
dostupné na: <http://www.cicr.org/ihl.nsf/7c4d08d9b287a42141256739003e636b/f6c8b9fee14a77fdc125641e0052b079>, shlédnuto dne: 18.4.2010.

International Convention against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries, dostupné na adrese <<http://www.un.org/documents/ga/res/44/a44r034.htm>>, shlédnuto dne: 11.5.2010.

Sekundární zdroje

Monografie

HOLMQVIST, C.: 2005. *Private Security Companies: The Case for Regulation*, SIPRI Policy Paper 9.

KINSEY, C.: 2006. *Corporate Soldiers and International Security: the Rise of Private Military Companies*. London: Routledge.

LISS, C.: 2005. *Private Security Companies in the Fight Against Piracy in Asia*. Working paper No. 120. Perth: Murdoch University.

LISS, C.: 2009. *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways: Risks, Challenges and Benefits*. GraSPP Working Paper, Tokyo: University of Tokyo.

MACHIAVELLI, N.: 1997. *Vladař*. Praha: Nakladatelství Ivo Železný.

PERRY, S.: 2007. Morality and regulation. In CHESTERMAN, S., LEHNARDT, C.: *From mercenaries to market: The rise and regulation of private military companies*. New York: Oxford University Press, s. 11-28.

SCHREIER, F.; CAPARINI, M.: 2005. *Privatising Security: Law, Practice and Governance of Private Military and Security Companies*. Geneva: Geneva Centre for the Democratic Control of the Armed Forces.

SINGER, P., W.: 2003. *Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry*. New York: Cornell University Press.

VERKUIL, P. R.: 2007. *Outsourcing Sovereignty – Why Privatization of Government Functions Threatens Democracy and What We Can Do About It*. Cambridge: Cambridge University Press.

Periodika

LANGLAIS, J.: 2005. Privatization of security: The need of improved governance. In *Human Rights Features*, 9(4).

SEREWICZ, L., W.: 2002. Globalization, Sovereignty and the Military Revolutions: From Mercenaries to Private International Security Companies. In *International Politics*, 39, s. 75-89.

SINGER, P., W.: 2001. Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry and Its Ramifications for International Security. In *International Security*, 26(3), s.186-220.

STOJANOV, R.: 2002. Subsaharská Afrika – životní prostředí a bezpečnost. In *Mezinárodní politika*, č. 11, s. 35-37.

VISING, L.: 2007. Soukromé vojenské společnosti poskytující letecké služby: přínos nebo problém. In *Obrana a strategie*, č. 1., s. 97-106.

ZÁVĚŠICKÝ, J.: 2005. Soukromé vojenské a bezpečnostní společnosti. In *Vojenské rozhledy*, roč. XIV, č. 4, s. 77-85.

Internetové zdroje:

<http://executiveoutcomes.org/index.php?page=history> (přístup: 11.12.2009)

<http://www.aegisteam.cz/newindex.php?main=testy&id=63> (přístup: 11.12.2009)

<http://www.blackwaterusa.com/> (přístup: 11.12.2009)

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmfaff/922/2061322.htm> (přístup: 11.12.2009)

VURBS, J.: 2007. Blackwater roste... In *Blog.Respekt.cz*, 27.9.2007; shlédnuto dne: 14.2.2010 - <http://vurbs.blog.respekt.cz/c/11974/Blackwater-roste.html>.