

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2013

Veronika TŘASÁKOVÁ

**Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav ekonomických věd**

**Ekonomické aspekty regionálního pirátství a jejich
dopady na region**

Veronika Třasáková

**Bakalářská práce
2013**

Zadávací list

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako Školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 4. 2013

Veronika Třasáková

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce, panu Ing. Zdeňku Řízkovi, Ph.D. za jeho odbornou pomoc a cenné rady, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou a deskripcí historie a současnosti pirátství v jednotlivých oblastech ve světě. Popisuje ekonomické aspekty a důsledky pirátství pro regionální a celosvětovou ekonomiku a jeho další sociální a ekonomické důsledky. Je zaměřena na nejvíce pirátstvím ohrožené oblasti světa, jejichž současná situace je porovnávána s předchozími lety včetně grafického zobrazení. Dále se zabývá deskripcí možných způsobů, jak je možné problematiku pirátství řešit.

KLÍČOVÁ SLOVA

Pirátství, piráti, námořní doprava, historie pirátství, ekonomické důsledky pirátství

TITLE

Economic aspects of regional piracy and its impact on the region

ANNOTATION

This Bachelor Thesis analyses and describes the history and present of piracy in different areas of the world. It deals with the economic aspects and consequences of piracy for regional and global economy and its other social and economic consequences. It focuses on the most vulnerable areas where is the current situation compared to previous years, including a graphical display. In the end it provides a description of the possible ways how to deal with the issue of piracy.

KEYWORDS

Piracy, pirates, maritime transport, history of piracy, economic consequences of piracy

Obsah

ÚVOD	9
1 STRUČNÁ HISTORIE PIRÁSTVÍ	11
1.1 DEFINICE PIRÁSTVÍ	11
1.2 HISTORIE	13
1.2.1 Starověk	13
1.2.2 Středověk	14
1.2.3 Novověk - Zlatý věk pirátství.....	14
1.3 SOUČASNÁ SITUACE – MODERNÍ PIRÁSTVÍ	16
2 PIRÁTSKÁ ORGANIZACE	17
2.1 PIRÁTSKÁ DEMOKRACIE	17
2.2 SOUČASNOST	19
3 PROBLEMATIKA SOUČASNÉHO PIRÁSTVÍ.....	21
3.1 NEJPROBLEMATIČTĚJŠÍ OBLASTI.....	22
3.2 EKONOMICKÉ DŮSLEDKY	29
4 ŘEŠENÍ PROBLÉMU PIRÁSTVÍ.....	38
4.1 ORGANIZACE ZABÝVAJÍCÍ SE PIRÁSTVÍM.....	38
4.1.1 Mezinárodní obchodní komora ICC.....	38
4.1.2 Mezinárodní námořní kancelář IMB	39
4.1.3 Mezinárodní námořní organizace IMO	40
4.1.4 Evropská unie.....	42
4.1.5 Severoatlantická aliance.....	42
4.2 OBRANA PROTI PIRÁTŮM	43
ZÁVĚR.....	46
POUŽITÉ ZDROJE	48

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Oblasti s největším počtem hlášených pirátských útoků za rok 2012	23
Obrázek 2: Rozložení počtu útoků dle regionů za rok 2012	23
Obrázek 3: Vývoj počtu útoků v jednotlivých měsících v roce 2012	24
Obrázek 4: Vývoj počtu útoků v letech 2008 – 2012	24
Obrázek 5: Výskyt pirátských útoků v roce 2012	25
Obrázek 6: Mapa Indonésie	26
Obrázek 7: Mapa Somálska	27
Obrázek 8: Nejvyužívanější námořní trasy	30
Obrázek 9: Podíly jednotlivých složek celkových nákladů	32
Obrázek 10: Přímá trasa nebezpečnou oblastí	34
Obrázek 11: Nepřímá trasa vyhýbající se nebezpečné oblasti	34
Obrázek 12: Aktuální výskyt pirátských útoků za rok 2013	40
Obrázek 13: Státy oprávněné k podpisu The Djibouti Code of Conduct.....	41

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Počty a podíly pirátských útoků ve vybraných zemích	28
Tabulka 2: Celkové náklady pirátství v Somálsku za rok 2012.....	31
Tabulka 3: Druh násilí, kterému byly posádky vystaveny v letech 2008-2012.....	36

SEZNAM ZKRATEK

ICC	International Chamber of Commerce
IMO	International Maritime Organization
IMB	International Maritime Bureau
OSN	Organizace spojených národů
NATO	the North Atlantic Treaty Organization
EU	Evropská unie
FIB	Financial Investigation Bureau
CIB	Counterfeiting Intelligence Bureau
WFP	World Food Programme
USD	americký dolar
nm	námořní míle (nautical mile)

ÚVOD

Pojem pirátství je často spojován především s literární a filmovou tvorbou, která ne zcela objektivně popisuje piráty. Zobrazování charizmatičtí, rum pijící, poklady hledající muži plavící se pod velením kapitána na svých korábech po širém moři slibují dobrodružné čtivo či dobrou podívanou v kině.

Skutečnost tak romantická není a faktem je, že piráti pohybující se do dnešního dne v oblastech Jižní a Jihovýchodní Asie, části Jižní Ameriky nehledají poklady, nýbrž přepadají a okrádají lodě soukromé i komerční. Kořist ve formě uloupeného nákladu z přepadených plavidel a výkupného požadovaného za navrácení unesených lodí a posádek představuje škodu nejen pro majitele těchto plavidel, ale v konečném důsledku znamená náklady i pro další subjekty, kterých se na první pohled tato situace vůbec netýká.

Cílem bakalářské práce je provedení analýzy a deskripce historie a současnosti pirátství v jednotlivých oblastech ve světě a představení důsledků pirátství jak pro regionální, tak celosvětovou ekonomiku.

Tato bakalářská práce v úvodní kapitole stručně popisuje historii pirátství od jeho prvních výskytů datovaných do dob prvních mořských cest až po současnost, v rozdělení do tří základních etap – starověku, středověku a novověku. Dále obsahuje vysvětlení základních pojmů ve spojitosti s pirátstvím.

Druhá kapitola je zaměřena na pirátskou organizaci, zahrnuje deskripci pirátského chování a zvyklostí a popis používaných plavidel. Kapitola obsahuje vysvětlení toho, jaká pravidla panují na palubě pirátské lodi, jakým způsobem docházelo k útokům dříve i s jakým vybavením a jakými postupy operují moderní piráti v současné době.

Jak vyplývá z názvu práce, pozornost je následně věnována především ekonomickým důsledkům pirátství. Přestože k pirátství dochází jen ve vybraných oblastech, které jsou v práci vypsány a pro přehlednost i zobrazeny pomocí map, pirátství ohrožuje nejen tyto oblasti, ale působí i na zbývající světovou ekonomiku. Právě proto se v současné době na pirátství pohlíží jako na mezinárodní problém. Důsledky tohoto problému jsou ve formě nákladů spojených s obranou proti pirátům a potřebou změny současné situace vyčísleny ve třetí kapitole. Díky grafickému zpracování a detailnímu vyčíslení nákladů

v rozdělení do konkrétních skupin poskytuje tato kapitola přehledný popis problematiky pirátství.

V závěru se práce zabývá popisem způsobů jak je možné v současné době pirátství řešit. Obsahuje výčet nejznámějších mezinárodních organizací, které se v boji proti pirátství nejvíce angažují, a popisuje jejich činnost. Těchto organizací existuje celá řada a jejich společným cílem je vymýcení pirátství. K tomuto cíli směřují pomocí různých prostředků. Některé organizace se aktivně účastní v boji proti pirátstvím vysíláním speciálních misí do nejproblematictějších oblastí. Jiné pomáhají prostřednictvím neustálého sledování situace a poskytováním nejaktuálnějších informací z této oblasti. Společně se podílejí na rozšiřování povědomí o existenci tohoto problému a vydáváním doporučení jak předejít pirátskému útoku nebo jak se chovat v případě, že k útoku dojde, poskytují možnost obrany proti pirátům i jednotlivým plavidlům.

1 STRUČNÁ HISTORIE PIRÁTSTVÍ

V úvodu je třeba zmínit, že existuje více druhů pirátství. Je možné rozlišit pirátství námořní, vzdušné a softwarové. V současnosti nejsledovanějším druhem je pirátství softwarové spočívající v nelegálním nakládání s programovým vybavením počítače. Vzdušné pirátství označuje situaci, kdy dochází k únosu a zadržení letadla a následnému požadování výkupného. Z historického hlediska je však nejznámější pirátství námořní a právě tomu se bude tato bakalářská práce věnovat.

Přestože vznik pirátství nelze přesně datovat, je možné říci, že první známky pirátství následovaly nedlouho poté, co na moře vypluly první lodě. Samotné slovo pirát pochází z řeckého výrazu peiratés a v době Římské říše bylo používáno označení pirata a obecně může označovat celou řadu různých skupin pirátů, které je možné rozlišit například dle jejich původu či místa působení.

1.1 Definice pirátství

V tradičním slova smyslu se pirátstvím rozumí jakýkoliv nedovolený akt násilí spáchaný soukromou lodí s úmyslem loupit na volném moři [1].

Dle Úmluvy OSN o mořském právu je aktuální definice pirátství stanovena článkem 101 Úmluvy [2]:

„Za pirátství se považují následující činy:

(a) jakýkoli protiprávní čin násilí nebo zadržení anebo jakýkoli 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) jakýkoli 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) jakýkoli čin, který má za účel podněcovat nebo úmyslně usnadňovat čin uvedený v pododst. (a) nebo (b).“

Za nejpřesnější definici slova pirátství je možné považovat definici uvedenou v ruské Vojenské encyklopedii, která definuje pirátství jako námořní lupičství prováděné jednotlivými osobami z vlastní iniciativy a s kořistnickým cílem proti cizímu majetku. Námořním pirátstvím není striktně označeno pouze loupění na lodích, nýbrž i výpravy pirátů na souš a přepadání pobřežních měst [3].

Označení „pirát“ je obecně velmi dobře známo. Mnoho knižních a filmových zpodobnění tohoto tématu vyvolává mezi čtenáři a diváky nepřesnou vizi piráta, toho jak vypadá, jak se chová, co dělá a proč. Z historického hlediska prochází i pojem pirát různými změnami a označeními. Je třeba odlišit pravého piráta od podobných označení, jako jsou privatýr, bukanýr, flibustýr, freebooter a swashbuckler [4].

Mezi mořskými lupiči byly značné rozdíly, proto se lišila i jejich pojmenování, přestože v bojovnosti, odvaze a krutosti si byli dosti podobní. Bukanýři, po pirátech nejznámější termín, byli původně francouzští kolonisté usídlení na karibských ostrovech, kde začali působit přibližně kolem roku 1600. Zde se nejprve živilo lovem zdivočelého dobytka, jehož maso konzervovali v udírnách (francouzsky boucan, indiánsky bukaoni) z čehož vzniklo jejich označení, a dále s ním obchodovali. Touto činností si taktéž vytvořili nepřátele, a sice Španěly, kterým se jejich obchodování znelíbilo, a snažili se je z těchto ostrovů vypudit. Bukanýři reagovali tak, že začali napadat španělská plavidla, po několika letech se usadili na blízkém ostrově Tortuga a stali se postrachem španělských galeon [5].

Flibustýr vznikl jako francouzská zkomolenina anglického slova freebooter, což vlastně znamená svobodný lovec. Jednalo se o klasické piráty působící hlavně v Karibském moři, kde přepadali španělské lodě, neboť jiné se zde neplavily. V jejich řadách se nacházeli i již zmínění bukanýři, kteří s nimi časem splynuli, a za jejich základnu je možné považovat taktéž ostrov Tortuga a od padesátých let 17. století i Jamajku, sídlo anglicky mluvících pirátů [5].

Privatýrem také označovaný jako korzár je člověk, jenž má v době války, na základě smlouvy uzavřené s vládou („a letter of marque“), povoleno útočit na nepřátelská plavidla, za což vládě odvádí určitý podíl na zisku. Swashbuckler označoval

v 16. století ozbrojeného briganta a v 17. století šermíře, až ve 20. století se tento pojem objevuje v pirátských románech a filmech [4].

Pojem pirát v pravém slova smyslu označuje člověka, který olupuje druhé na moři a jedná za hranicí zákona, napadne kohokoliv bez ohledu na národnost. Jednotlivé kategorie pirátů nebyly pevně stanoveny a během doby občas sami piráti překračovali hranice daného označení a jednali v rozporu s výše uvedeným popisem. Nejednoznačnost zařazení jednotlivých pirátů do konkrétních kategorií může být doloženo i větou, že privatýr jedné země je pro druhou zemi pirátem [4].

1.2 Historie

Pirátsví existuje od té doby, kdy lidé postavili první lodě a začali cestovat do míst blízkých i vzdálených a přes vytrvalé snahy bojovat proti němu, existuje dodnes.

1.2.1 Starověk

Piráti z období starověku jsou označovány kolektivním termínem „mořské národy“, který zavedli egyptští kronikáři pro označení kočovných kmenů napadajících egyptskou říši koncem 13. a začátkem 12. století př. n. l. a narušující obchodování Egypta, Řecka a Říma napadáním dopravních cest. První známou pirátskou skupinou byli Lýkové, dalšími známými kmeny tohoto období jsou Šardanové, Denjenové, Pelešeti, Šeklešové, Turšové a Lukové. Nejlepší informace o existenci pirátů starověku se dochovaly dodnes díky egyptským záznamům popisu útoků a jejich pachatelů. A byli to právě Egyptané, jejichž odpor zřejmě zapříčinil konec mořských národů, kdy po vítězné bitvě faraona Ramesse v 1. století př. n. l. končí pirátská hrozba [4].

Ve starověku jsou pravděpodobně nejznámějšími piráty ve Středozezemním moři Tyrhéňané známí již ze začátku 4. století př. n. l. Jejich nenasytnost a ničivé útoky zapříčinily, že se jejich jméno stalo synonymem pro piráta a přinutili Athéňany rozmístit flotilu vojenských plavidel v přístavu Adria (jižní část střední Itálie), aby chránila obchodníky a jejich lodě. Pro své výborné mořeplavecké zkušenosti a odvahu nepřestat v pirátské činnosti i v době mimosezónní (zimní) jsou známí Kilíkové [6].

1.2.2 Středověk

Ačkoliv nejsou považováni za piráty, pro současníky představovali Vikingové téměř totéž co piráti. Nepáchali loupeže pouze přímo na moři, nýbrž na souši, přičemž lodě využívali především jako dopravní prostředek umožňující rychlou přepravu, vylodění a útok na pobřežní cíle. Vikingové přepadali a následně obsazovali dobytá území pobřežní severní Evropy. Přestože se nejednalo o piráty v pravém slova smyslu, jejich organizace se výrazně podobala charakteristickým znakům mořských nájezdníků, a sice spoléhání se na rychlost svých lodí, pohyblivost a moment překvapení. Jejich jednání následně napodobovali bukanýři 17. století. Konec období mořských nájezdníků je datován do poloviny 9. století [4].

1.2.3 Novověk - Zlatý věk pirátství

Toto období je spojováno s prvními velkými námořními cestami, které přinesly nové zámořské objevy – objevení Ameriky, přínos zboží např. koření a nových materiálních i lidských zdrojů, následované první velkou inflací.

Následně 16. století představovalo rozmach pro pirátství především díky rozbrojům a válčení mezi katolickým Španělskem a protestantskou Anglií. Alžbětínští „mořští vlci“ neboli privatýři pracující pod záštitou anglické koruny napadali španělské lodě i pobřežní osady a prakticky v roce 1585 vyhlásili Španělsku válku. Jako privatýři byli označováni piráti, kteří s povolením od vlády neboli „a letter of marque“ napadali plavidla jiného státu. Privatýrství se řídilo mezinárodně uznávanými pravidly, zajišťujícími například v případě zajetí privatýra stejné zacházení, jako by došlo k zajetí nepřátelského vojáka a nikoliv piráta. Za tuto právní ochranu privatýři odměňovali svou vládu procentem ze své kořisti [4].

Konec 16. století představoval i konec válčení mezi Anglií a Španělskem. Mír byl uzavřen až po smrti královny Alžběty I. jejím nástupcem v roce 1604, čímž všechna privatýrská oprávnění pozbyla platnost. Zánikem privatýrství však nezaniká pirátství, naopak již počátek 18. století je označován jako počátek zlatého věku pirátství, což představuje období zvýšené pirátské činnosti ve vodách kolem Severní i Jižní Ameriky, západoafrického pobřeží a v Indickém oceánu a označuje dobu působení nejznámějších pirátů v dějinách [4].

Zlatá éra představuje období, kdy došlo k rozšíření pirátů do větších oblastí světa. I přes možnost přijetí amnestie nabízené Woodesem Rogersem, dali někteří přednost pokračování pirátství a přesunuli se z Karibiku k pobřeží západní Afriky nebo do Indického oceánu [6].

Výše zmíněný Woodes Rogers byl původně bristolským obchodníkem, který se po utrpení velké ztráty způsobené piráty rozhodl opatřit si loď a posádku za účelem získání zpět své ztráty. Spolu s dalšími obchodníky v roce 1708 jako kapitán lodi Duke vypluli, a na výpravě trvající tři roky zajali dvě velké španělské lodě vezoucí bohatý náklad. Po návratu do Bristolu se stal guvernérem Baham a v boji proti pirátům změnil taktiku tak, že pirátům v Nassau tehdy známém jako New Providence místo války nabídl královi milost pod podmínkou, že zanechají pirátství. Toto opatření pirátství v Karibiku nepotlačilo, ale výrazně omezilo [6].

Zlatý věk pirátství končí dopadením a exemplárním popravením mnohých více či méně známých pirátů přibližně v roce 1730. Mezi nejznámější piráty tohoto období patří například Edward England, Černovous či Charles Vane, kteří odmítli milost nabízenou Woodesem Rogersem. Edward England skutečným jménem Edward Seager narozen v Irsku byl tvrdošíjným zastáncem pirátského zákona, přesto odmítal mučení a dával přednost přesvědčování, přemlouvání a podávání alkoholu k rozvázání jazyka zadrženého [6].

Edward Teach, známý pod přezdívkou Černovous, vstoupil v osmnácti letech do řad anglického válečného loďstva, ale brzy zběhl k pirátství. Byl znám jako kapitán lodi Queen Anne's Revenge, která se stala nejsilnější a nejnebezpečnější pirátskou lodí operující v oblasti Bahamských ostrovů. Černovous byl zabit v bitvě [5][7].

Charles Vane odmítl přijmout milost, ale ani neopustil Karibik, naopak vyhlásil otevřený odpor Rogersovi pokračováním v přepadání a drancování lodí v Karibském moři a snahou zabránit Rogersovi v přistání v Nassau. Překazit Rogersovi přistání v Nassau se mu nepodařilo, ale jak on tak i jiní pokračovali v úsilí znovu zavést pirátství v Karibiku i navzdory Woodesu Rogersovi [6].

Loupeže na moři však nebyly jen privilegiem Evropy. Je třeba dodat, že pirátství existovalo odedávna u čínských břehů a v Malackém průlivu, v Arabském moři a Perském zálivu, čili v oblasti obchodních cest. O pirátech psali čínští budhističtí

poutníci už přede dvěma tisíciletími, později se s nimi setkal Marco Polo. V amerických vodách intenzita pirátství závisela na politické situaci dané oblasti. Pirátství v době válek Anglie nebo Francie se Španělskem sílilo, v době míru sláblo především z důvodu spojení sil ve společném boji proti pirátům [6].

1.3 Současná situace – moderní pirátství

Po roce 1912 se pirátské útoky stávaly stále vzácnějšími následkem střežení dopravních cest a bránění pobřežních měst Brity, Francouzy, Holanďany a dalšími. Koncem 19. století došlo k zefektivnění námořní dopravy zavedením parního stroje. Ani hlídání dopravních cest, ani technický pokrok nedokázaly pirátství úplně vymýtit. Vždy se našli lidé, které chudoba a zoufalství svedly k osudu stát se piráty, aby přežili a zlepšili svou životní situaci [6].

První světová válka, z důvodu potřeby zlepšování zbraní a zvýšení jejich množství, znamenala v budoucnu usnadnění pirátské činnosti. Po skončení války docházelo k postupnému zbavování se přebytku zbraní, které se nakonec objevily na černém trhu. Odtud se snadno dostala do rukou pirátů řada účinných ničivých zbraní, které nejsou na volném trhu k sehnání, například pušky, kulometry, granáty, bazuky, plamenomety, dělové čluny a další. Od 80. let 20. století, až do 21. století, bylo jejich vybavení stále dokonalejší a věci jako počítače, navigační systémy, satelitní telefony, dalekohledy, radary, zbraně a množství překupníků ochotných odkoupit uloupené zboží, to vše dokonale vyhovovalo potřebám jejich činnosti. Konec padesátých let 20. století přináší další rozvoj a nárůst dopravy, především dopravy hromadné – nákladní lodě, obchodní lodě, ropné tankery [6][8].

Oblíbeným lovištěm moderních pirátů je Malacký průliv, který má pro pirátství ideální podmínky. Průliv spojující Indický oceán s Pacifickým oceánem je dlouhý asi 550 mil (900 km) a jeho zalesněné břehy a malé ostrůvky poskytují spoustu úkrytů, z nichž je možné realizovat útok. Každý rok tudy projíždí asi jedna třetina světového obchodu a obsahuje téměř celý dovoz ropy do Číny a Japonska přepravovaný piráty oblíbenými nákladními loděmi a tankery [6].

2 PIRÁTSKÁ ORGANIZACE

Jak již vyplývá ze samotného popisu, pirátství není činnost určená pro jednotlivce. Je třeba sdružovat se a spolupracovat s jinými jedinci, čímž vzniká větší skupina se stejnými cíli a zvyšují se šance při střetu s podobně silným protivníkem dosáhnout vyšších zisků. Hlavní výhoda této spolupráce spočívá ve snížení nákladů, které jsou v případě útoku jednotlivce vysoké, ale v rámci větší skupiny je možné je rozdělit mezi členy. Vytvoření koalice sebou však přináší další náklady – manažerské, protože větší skupina účastníků vyžaduje jistý právní rámec a organizaci pro zachování pořádku.

2.1 Pirátská demokracie

Pirátské zákony z 18. století skutečně podporovaly rovnostářské myšlenky. Rovná volební práva při přijímání důležitých rozhodnutí, spravedlivé dělení potravin, stejné tresty pro provinilce, se týkala stejně posádky i kapitána a prvního důstojníka [6].

Pro potřeby udržení organizovanosti posádky je třeba vymezit vztahy nadřazenosti a podřízenosti. Piráti si velitele volili sami z nejschopnějších mužů v posádce. V případě, že se časem zjistilo, že se nejednalo o právě nejschopnějšího velitele, během výpravy byl sesazen a nahrazen [5].

Posádka pirátské lodi se mohla skládat z dobrovolníků, ale i zajatců k pirátství nucených. Někteří považovali pirátství za východisko z předešlého nespokojeného života, pro jiné znamenalo osud, který odmítali přijmout. Kapitán si nikdy nemohl být svou posádkou dostatečně jistý a ve své pozici se mohl udržet jedině díky síle své osobnosti, pevným vedením a pomocí bohatství, jež získali úspěšnými výpravami a především díky organizaci a pravidlům uplatňovaným na palubě své lodi [6].

Tato pravidla, všeobecně známá jako smluvní ustanovení, byla sepisována na určitou dobu např. na sezónu nebo jen na jednu výpravu. Zákony byly zpečetěny různými přísahami, které zneužívaly pověřivost námořníků – přísahy se skládaly na bibli, na zkřížené pistole, sekery, lidské lebky atd. Po podepsání ustanovení všemi členy posádky došlo k jejímu vyvěšení na viditelném místě pro možnost připomenutí si jejího obsahu [6].

Tyto smluvní ustanovení obsahovaly například zaručení spravedlivého rozdělení budoucí kořisti. Kořist byla rozdělována až po zaplacení zvláštních služeb jako je platba

lodnímu tesaři, který koráb připravil do bojeschopného stavu. Další předem placenou osobou byl ranhojič za své léčebné služby a část byla přidělena i na tehdejší zdravotní pojištění vyplácené zraněným v boji v závislosti na tom, o jaké zranění se jednalo, například ztráta končetiny v rozlišení, zda se jednalo o levou či pravou. Částky byly v zákonu stanoveny jen orientačně a výsledné ohodnocení záleželo na rozhodnutí kapitána a na velikosti kořisti. Zbytek kořisti se rozdělil na podíly, kapitán měl právo na dva podíly pro sebe a pět pro svou loď byl-li jejím majitelem. Nejmenší podíly dostávali plavčíci a začátečníci. Krádež – ponechání si části kořisti ještě před rozdělením pro sebe, se trestala dvěma způsoby, provinilec byl odsouzen k vyloučení z pirátského bratrstva či k trestu smrti buď zastřelením, nebo vysazením na pustý ostrov s trochou vody, potravin a nabitou puškou, často určenou k sebevraždě odsouzeného. Podobně bylo zacházeno i se zrádci [5].

K uskutečnění pirátské výpravy docházelo na pokyn velitele, který nechal na náměstí daného pirátského města vybubnovat oznámení o chystané akci, na což budoucí posádka reagovala přihlášením se pod „korouhev“. Po sestavení posádky došlo k sepsání ustanovení a k přísaze. Vybavení lodí potravinami, pitím a výstrojí záviselo na jednotlivcích, vyzbrojení lodě lodními děly, střelným prachem, koulemi, lany a plachtami zajistil velitel [5].

Začátkem samotného přepadení je vyslání výzvědné jednotky, která zjistila, o jak silného protivníka se jedná. Špehové byli umístěni buď přímo v místě zájmu, nebo v přístavech, kde podplácením získávali informace od námořníků, kteří zde kotvili. Samotná bojová taktika spočívala především v úderné síle a nezvyklém způsobu boje. Malá pohyblivá pirátská loď šikovně manévruje kolem velkého korábu a přesnou střelbou z mušket kosí její posádku. Po oslabení nepřítele se pomocí háků připoutají a přesunou na palubu. Boj probíhá prostřednictvím pistolí a šavlí, ústup se nepřipouštěl a bojové schopnosti měly zajistit přemožení posádky a získání kořisti [5].

Většina pirátských lodí se plavila pod černou vlajkou s vyobrazením lebky a zkřížených hnátů. Mezi námořníky všech zemí je tato vlajka známá pod jménem Jolly Roger (Veselý Roger) poukazující na „veselý“ výraz vyobrazené lebky. Tento vzhled vlajky však nebyl pravidlem pro všechny piráty. Často uváděnou a zřejmě i původní barvou pirátské vlajky je červená, což je potvrzeno i jménem vlajky Jolly Roger, jež vzniklo jako zkreslenina původního francouzského Joyeux Rouge (Veselý červený).

Červená byla tradiční barva povstání a válek a přesto se za pravou barvu pirátské vlajky dodnes považuje černá [3][1].

Vývoj pirátství se odrazil i v podobě a vybavení plavidel. Společným znakem zůstává používání štíhlých plavidel, pohyblivých a obratných, menší velikosti, které jsou dostatečně rychlé a přitom pojmu četnou posádku. Často byl používán větší počet menších plavidel umožňující zajmout i větší koráby. Jen výjimečně byly používány velké galéry, galeony nebo fregaty, jak pirátské lodě prezentují tvůrci filmů. Piráti potřebovali menší lodě jak z hlediska pohyblivosti, tak z důvodu údržby, kterou museli provádět sami někde v ústraní, bez možnosti vplutí do doku. Plavidla používaná piráty jsou známá pod názvy jako je piroga, kutr, škuner, šalupa, korveta, lugger, fregata, briga, galeona či džunka. Jména lodí se různí kvůli odlišnému vzhledu, tvaru, velikosti, druhu výzbroje i v závislosti na zemi, kde se plavidla používala a století z jakého pocházela [5].

2.2 Současnost

V současné době je téma pirátství prezentováno především ve světovém zpravodajství. Moderní piráti začínali parazitovat nejprve na jachtařích, což v současné době není zcela aktuální. V současnosti jsou nebezpečím napadení piráty vystavena nejen drobná plavidla nýbrž i velké tankery. Mezi riskantní oblasti patří Indonésie, Somálsko, Indie, Srí Lanka, Bangladéš, Barma, západní Afrika, Filipíny, Brazílie, Kolumbie a Venezuela. Tyto oblasti jsou ohrožovány již od 19. století. V následující době docházelo k útokům jen zřídka vlivem očištění vod od pirátů, o které se zasloužily Námořní mocnosti (především britské Královské námořnictvo a Válečné loďstvo USA). Až na konci 20. století počet pirátských útoků opět výrazně vzrostl [4].

Současné piráty je možné rozdělit na ty, kteří používají malé rychlé čluny, uloupí peníze a cennosti a rychle odplují, aby se vyhnuli zatčení, a dále na pirátské skupiny přistupující k pirátství více organizovaně. Loď přepadají ze zálohy a následně ji pomocí zbraní ovládnou a zmocní se jejího nákladu. Posádku nebo celou loď unesou a zadržují kvůli výkupnému. Tento druh pirátství vyžaduje velkou míru plánování, dobré financování a často podplácení přístavních úřadů, aby se dívali jinam, nebo uznali falešné dokumenty [6].

I pro současné piráty je tedy také důležitá organizovanost a koordinace. Je nezbytná existence jedné autority, jejíž vůli jsou ostatní podřízeni, což vede ke vzniku hierarchické struktury pirátské organizace. Pro současné piráty však úkol nespočívá pouze v dobrém manévrování s lodí a konfliktem s vybranou lodí. Následuje období kdy je plavidlo a jeho posádka držena jako rukojmí po dobu vyjednávání o výkupném. To sebou přináší další nutnost organizovaného chování pirátské posádky, je třeba zajistit ukotvení lodě, prostředníka pro vyjednávání, potravin a zázemí pro posádku uneseného plavidla. Z dostupných zdrojů je zřejmé, že vedení pirátské lodi na moři má na starosti kapitán, avšak činnosti spojené s následným držením uneseného plavidla jsou pod vedením jiné osoby nacházející se na pevnině. Ústředí pirátské organizace se nachází na souši, zde hlavní organizátor počáteční investicí iniciuje pirátský podnik. Následně dochází ke shromáždění posádky, lodí, vybavení a zbraní a samotný pirátský útok se již odehrává na moři [9].

3 PROBLEMATIKA SOUČASNÉHO PIRÁTSTVÍ

Piráctví představuje problém ohrožující mořskou dopravu od dávné historie dodnes. Přestože v průběhu času docházelo k omezení i občasnému potlačení pirátství v určitých oblastech, tato řešení bývala obvykle pouze dočasná a pirátství tak, přes veškerou snahu o jeho vymýcení, přetrvává.

K rozvoji současného pirátství v nemalé míře přispěl rozvoj cestovního ruchu a transportu. Dříve byli za nejohroženější mořeplavce pokládáni jachtaři a drobná plavidla, ale v současnosti se díky modernímu vybavení pirátů nemohou cítit v bezpečí ani posádky těch největších plavidel. Současné námořní pirátství tudíž představuje značné ohrožení současného mezinárodního obchodu a může se stát i případným faktorem destabilizace určitého území.

Námořní pirátství je nutné považovat za významný mezinárodní problém, z důvodu velkého množství přepadených lodí a peněžním ztrátám v podobě ukradeného zboží a zaplaceného výkupného, jakožto i ohrožení jedné z nejvýznamnějších cest zajišťujících mezinárodní obchod – námořní dopravy.

Závažnost dopadů pirátských útoků vyvolala nutnost zvýšené pozornosti tomuto problému. Proto se problematikou pirátství zabývá řada regionálních i mezinárodních organizací snažících se minimalizovat počet pirátských útoků prostřednictvím zavádění preventivních opatření a rozšíření povědomí a informovanosti, s cílem vyhnout se případnému pirátskému útoku. Mezi organizace usilující o potírání pirátství patří např.:

- Mezinárodní obchodní komora (ICC, International Chamber of Commerce);
- Mezinárodní námořní organizace (IMO, International Maritime Organization);
- Mezinárodní námořní kancelář (IMB, International Maritime Bureau);
- Severoatlantická aliance (NATO, North Atlantic Treaty Organization);
- Organizace spojených národů (OSN);
- Evropská unie (EU);
- a jiné.

ICC začala v roce 1985 zaznamenávat pirátské útoky. Ačkoliv jich v prvním roce bylo z celého světa hlášeno pouze 50, počet hlášených útoků každým rokem vytrvale

stoupal a toto zaznamenávání umožňovalo větší přehlednost a možnost sledovat a dále statisticky zpracovávat údaje potřebné pro zjištění nejvíce ohrožených míst, o jaké druhy útoku se jedná a jaký byl jejich výsledek [4].

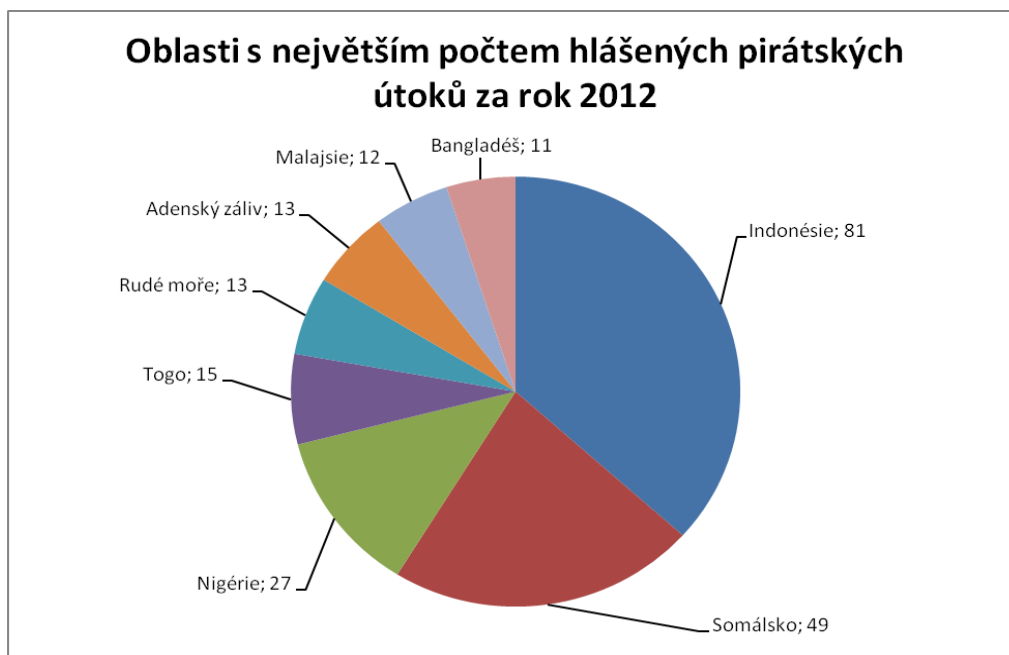
Ani tato statistická zpracování dat o pirátských útocích však neposkytují dostatečně přesné informace, což není chyba na straně organizací zabývajících se sběrem těchto dat, nýbrž na straně samotných obětí. Počet ohlášených incidentů se totiž často výrazně liší od skutečnosti, z důvodu úspory nákladů. Podle organizace IMO není zhruba polovina skutečných útoků vůbec nahlášena například proto, že piráty unesená loď získává špatnou reputaci, která je spojená například se zvýšením pojistného pojišťovatelem lodi. Dalším důvodem je, že majitelé lodí často raději zaplatí výkupné pirátům, než aby v přístavu platili určitý denní poplatek, kvůli čekání než úředníci dokončí zdouhavé vyšetřování zločinu [6].

3.1 Nejproblematictější oblasti

Přehledný výčet nejnebezpečnějších oblastí z hlediska ohrožení pirátů je možné najít na stránkách IMB. Jedná se o seznam oblastí, který slouží jako varování, a námořním lodím je doporučeno se v těchto místech pohybovat obezřetně a nepodcenit užití preventivních prostředků potřebných pro zajištění ochrany před pirátským útokem. IMB člení tyto oblasti do následujících skupin [10]:

- jihovýchodní Asie a indický subkontinent: Bangladéš, Indonésie, Malacký průliv, Singapurský průliv, Jihočínské moře;
- Afrika a Rudé moře: Lagos (Nigérie), Cotonou (Benin), Lome (Togo), Abidjan (Pobřeží slonoviny), Adenský záliv/Rudé moře, Somálsko;
- Jižní a Střední Amerika a Karibik: Ekvádor;
- zbytek světa.

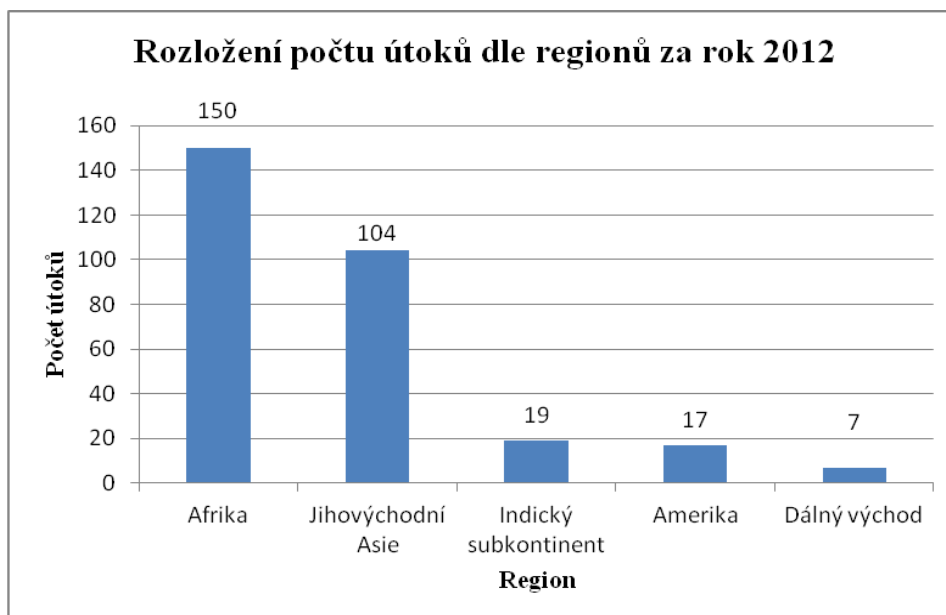
Za rok 2012 bylo hlášeno 297 pirátských útoků, což je oproti předcházejícímu roku, kdy jich bylo hlášeno 439 rapidní zlepšení [11]. V současnosti, se nejvíce hlášených útoků odehrálo v Indonésii, a sice 81, což představuje téměř čtvrtinu z celkového počtu útoků. Následující obrázek 1 zobrazuje oblasti s největším počtem útoků pirátů za rok 2012. Zobrazených 8 oblastí představuje 75 % z celkového počtu 297 hlášených pirátských útoků.



Obrázek 1: Oblasti s největším počtem hlášených pirátských útoků za rok 2012

Zdroj: Vlastní zpracování podle [12]

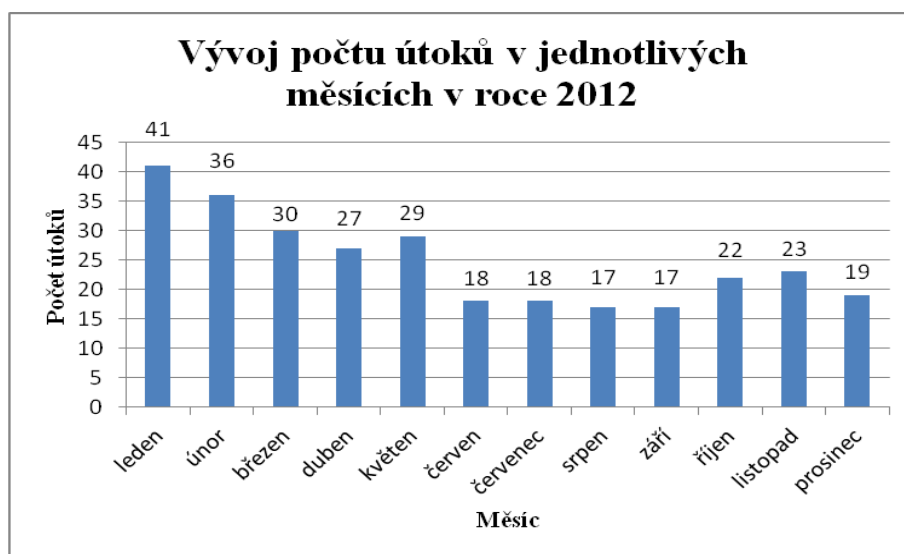
Z hlediska regionů je rozložení celkového počtu útoků vyobrazeno na následujícím obrázku 2. Z něhož je patrné, že většina se jich odehrává na území Afriky a velké množství v jihovýchodní Asii.



Obrázek 2: Rozložení počtu útoků dle regionů za rok 2012

Zdroj: Vlastní zpracování podle [12]

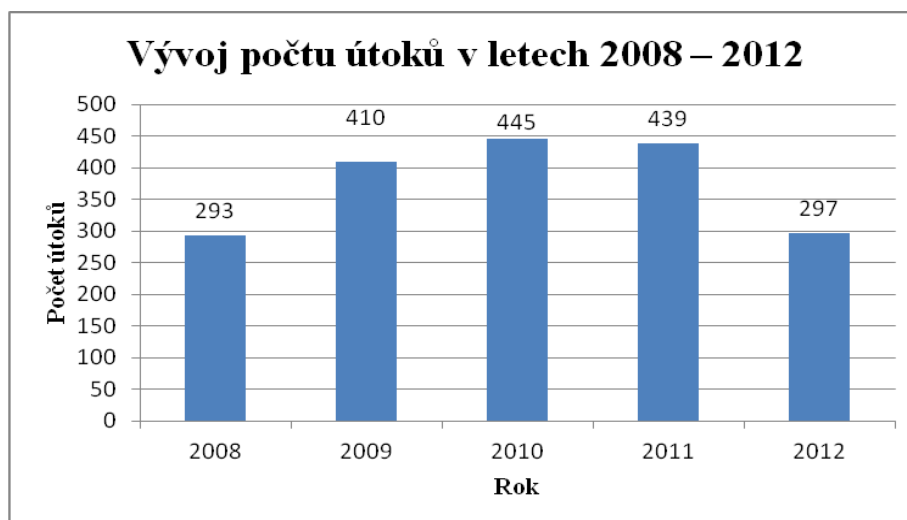
Z časového hlediska zobrazuje obrázek 3 rozložení útoků dle jednotlivých měsíců v roce 2012. Největší počet útoků je zaznamenán na začátku roku a s blížícím se koncem roku nahlášených útoků ubývá.



Obrázek 3: Vývoj počtu útoků v jednotlivých měsících v roce 2012

Zdroj: Vlastní zpracování podle [12]

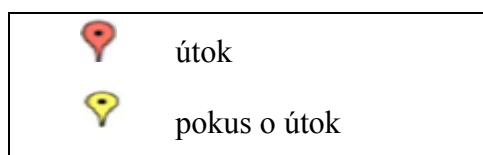
Obrázek 4 zobrazuje počty útoků v jednotlivých letech za období od roku 2008 do 2012 včetně. Je z něj patrné, že v roce 2008 bylo evidováno 293 útoků a tento počet následně rostl. Od roku 2010 dochází k úbytku počtu útoků a v posledním roce je znatelný pokles oproti roku předchozímu.



Obrázek 4: Vývoj počtu útoků v letech 2008 – 2012

Zdroj: Vlastní zpracování podle [12]

Na obrázku 5 je přehledně na mapě světa vyobrazen výskyt pirátských útoků v barevném rozdělení na útoky uskutečněné, pokusy o útok a spatření podezřelého plavidla. Z mapy je zřetelně vidět oblast Indonésie, vyznačující se největším počtem pirátských útoků v roce 2012. Oblast Somálska se v současné době vyznačuje spíše četnými pokusy o útok více než samotnými útoky. Množství bodů vyznačených na mapě však vypovídá o tom, že piráti v této oblasti stále aktivně ohrožují plavidla proplovající zdejšími vodami. Další výrazně ohrožovanou oblastí je pobřeží Nigérie.



Obrázek 5: Výskyt pirátských útoků v roce 2012

Zdroj: [12][8]

Dle počtu útoků se v roce 2012 do vedení dostává Indonésie, vyobrazena na obrázku 6, přestože zde dochází spíše k drobným krádežím. Ještě v roce 2011 toto místo patřilo Somálsku, zobrazenému obrázkem 7, které je v roce 2012 na druhém místě dle hlášených a zaznamenaných pirátských útoků. Následující část práce proto bude zaměřena právě na tyto nejvíce piráty postižené oblasti.



Obrázek 6: Mapa Indonésie

Zdroj: [13]

Konkrétně je možné za nejnebezpečnější vodní plochu na světě označit Malacký průliv. 885 kilometrů dlouhá úžina mezi indonéským ostrovem Sumatra a Malajským poloostrovem představuje jednu z nejužnějších vodních cest planety spojující Indický a Pacifický oceán. Každý rok tudy propluje přes 50 000 lodí, průlivem se převáží čtvrtina světových ročních dodávek ropy, tedy 11 milionů barelů denně. Proplouvají tudy největší plavidla světa, supertankery a obrovské nákladní lodě a při proplutí frekventovanou úžinou musí zpomalit, což je činí snadnou kořistí pirátů [4].

Pobřežní státy si jsou této zásadní hrozby vědomy a pomocí zavedení preventivních opatření a hlídkováním v dané oblasti, proti pirátům bojují. Jak již bylo uvedeno výše, jedná o boj s nevelkým úspěchem. Přestože se v určitém období daří piráty potlačit, nedochází k jejich vymýcení. Piráti se pouze dočasně přesunou do jiné oblasti, například k pobřeží Somálska, které je v posledních letech považováno z hlediska pirátské hrozby za nejvíce ohrožovanou oblast.

Indonésie představuje pro piráty vhodné podmínky díky mnoha ostrovům poskytujícím vhodný úkryt před hrozícím dopadením úřady. Oblast kolem Indonésie zahrnuje přibližně 1700 ostrovů skýtající potenciální útočiště.



Obrázek 7: Mapa Somálska

Zdroj: [14]

Počátky somálského pirátství sahají do 90. let minulého století, kdy byla dovršena dezintegrace státní moci bývalé Somálské republiky. Přímořské oblasti musely následně čelit nejen nelegálnímu rybolovu v teritoriálních vodách země, ale také objevujícím se skládkám jedovatého odpadu ze zahraničí. První pirátské skupiny vznikly ve zchudlých pobřežních oblastech, jako jsou Eyl, Hobyo či Xarardheere a jejich cílem nebylo uloupit plavidla a jejich náklad, ale požadovat výkupné za jeho navrácení. Přestože na zhoršující se situaci upozorňovala IMB již několik let, světová veřejnost jej jako mezinárodní problém začala chápat až koncem roku 2008, kdy došlo k útokům na mediálně zajímavé cíle např. obří ropný tanker Sirius Star ze Saúdské Arábie nebo ukrajinská loď plná ruských tanků [15].

Vývoj somálského pirátství lze popsat jako vývoj od drobných krádeží po mezinárodní organizovaný zločin. Vedle amatérských skupin přepadajících plavidla

zcela nahodile existují i organizované skupiny zahrnující investory, vyzvědače v přístavech a poskytovatele zázemí a vybavení i v jiných státech než Somálsku.

Somálští piráti se kromě pobřeží Somálska pohybují až do oblasti Adenského zálivu a Rudého moře, což jsou taktéž silně ohrožené oblasti, jak je patrné z výše uvedeného obrázku 5. Adenský záliv a Rudé moře jsou další důležitou oblastí pro mezinárodní obchod a problémy s piráty se tudíž dotýkají nejen přímo těchto oblastí ale i těch vzdálených. Problematika somálského pirátství byla v posledních letech natolik znatelná, že přitáhla pozornost světových médií a boj s piráty se tak stal mezinárodní záležitostí.

Zásadním faktorem rozvoje pirátství je absence státní moci na daném území a právě proto se pirátům daří především v oblastech hospodářsky či politicky nestabilních. Koncem studené války padla v Somálsku centrální vláda pod vedením Mohameda Siada Barrého následovaná občanskou válkou. Konec centrální vlády představoval i konec státní ochrany somálských teritoriálních vod [16][15].

Problém chudoby je dalším faktorem působícím kladně na rozvoj pirátství. Pro některé jedince představuje pirátství jediným dostupným způsobem obživy a přežití.

Následující tabulka zobrazuje vývoje počtů útoků a jejich podílů na celkových nahlášených útocích toho roku, ve vybraných oblastech: Indonésie a Somálska od roku 2008 – 2012.

Tabulka 1: Počty a podíly pirátských útoků ve vybraných zemích

	2008		2009		2010		2011		2012	
Celkový počet útoků	293		410		445		439		297	
Indonésie	28	9,56 %	15	3,66 %	40	8,99 %	46	10,48 %	81	27,27 %
Somálsko	19	6,48 %	80	19,51 %	139	31,24 %	160	36,45 %	49	16,50 %

Zdroj: Vlastní zpracování podle [12]

Jak je uvedeno na obrázku 4 v roce 2012 došlo k rapidnímu snížení počtu útoků z původních 439 z roku 2011 na 297 v roce 2012. Tento vítaný úbytek nastal především redukcí somálského pirátství, přestože východ a západ Afriky zůstává nejvíce pirátstvím postiženou oblastí s počtem 150 útoků za rok 2012. Snížení bylo dosaženo především

díky neustálému hlídkování dané oblasti námořnictvem. Avšak hrozba silně ozbrojených somálských pirátů přetrvává a jejich současné potlačení nemusí být trvalého charakteru [12].

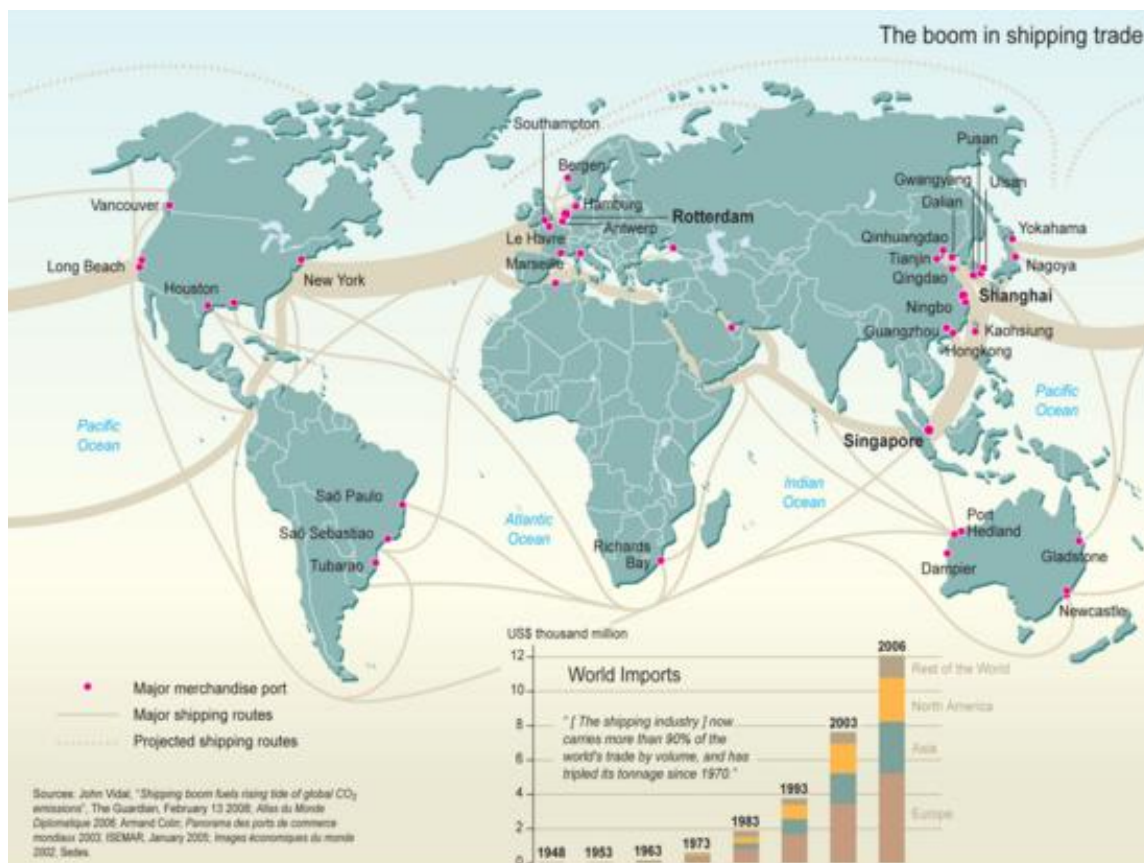
3.2 Ekonomické důsledky

Důsledky pirátství nepociťují jen samotní nejbližší účastníci, jako jsou vlastníci přepadených lodí, přepravovaného zboží či posádka, popřípadě obyvatelé piráty terorizované oblasti. V konečném důsledku znamená pirátství problém pro všechny celosvětovou ekonomiku.

Vzhledem k podstatě námořního pirátství dochází k největším škodám v oblasti námořní přepravy a námořního obchodu. Nezbytnost námořní dopravy pro mezinárodní obchod je zřejmá protože přes 90 % světového obchodu probíhá po moři. Z čehož vyplývá, že jakékoliv narušení chodu mezinárodní námořní dopravy je spojeno s dalšími ekonomickými důsledky [17][15].

Na obrázku 8 jsou na mapě vyznačeny nejvyužívanější námořní trasy. Šířka čáry je dána hustotou využívání dané trasy. Růžové body označují nejvýznamnější přístavy. Plná čára značí nejvyužívanější dopravní cesty, přerušovaná čára značí plánované dopravní cesty. Názorně je zde vidět, že jedny z nevyužívanějších dopravních cest vedou právě přes oblasti s velkým výskytem pirátů. Což odpovídá faktu, že piráti pro svou činnost vyhledávají oblasti s intenzivní námořní přepravou, která jim zajistí dostatek příležitostí k zajištění plavidla a přepravovaného nákladu.

Hlavní trasu představuje spojení Severní Ameriky přes Evropu do Jihovýchodní Asie. Úseky s nejintenzivnější námořní dopravou představují známé průplavy spojující jednotlivé oceány. Jsou to Suezský průplav směřující do oblasti Rudého moře a Adenského zálivu, Malacký průliv propojující Indický a Tichý oceán a Panamský průplav jako spojnice Tichého a Atlantského oceánu.



Obrázek 8: Nejvyužívanější námořní trasy

Zdroj: [18]

Vyčíslení přesných celosvětových nákladů způsobených pirátským útokem není jednoduché. Musí se sledovat jak náklady vzniklé kvůli pirátskému útoku, tak náklady preventivní, čili prostředky vynaložené pro potřebu ochrany a zabránění pirátskému útoku. Do první skupiny nákladů lze tedy zařadit škody způsobené přímo piráty čili uloupené nebo poškozené zboží, uloupené plavidlo, požadované výkupné a samozřejmě také náklady spojené s případným nedodržením obchodních závazků z důvodu zpoždění dodávky.

Preventivními náklady se rozumí náklady na pojištění, na vybavení plavidla zavedením techniky umožňující zpozorovat podezřelé plavidlo a například pomocí alarmu odvrátit případný útok. Další náklady představuje snaha vyhnout se nebezpečným oblastem zvolením jiné bezpečnější ale pravděpodobně i delší cesty, pro kterou je nutná větší spotřeba paliva a zásob.

Jak je uvedeno výše, vyčíslení konkrétních nákladů způsobených piráty na celém světě není téměř možné. Je však možné je sledovat v rámci jednotlivých oblastí. Dále

bude práce zaměřena na náklady, jež byly způsobeny piráty v oblasti Somálska. Právě této oblasti je v posledních letech věnováno nejvíce pozornosti z důvodů velkého rozmachu pirátství. Nejpřehlednější statistiky týkající se nákladů je možné získat díky projektu Ocean Beyond Piracy vedeného organizací One Earth Future. Projekt se hloubkově zabývá právě náklady vyvolanými somálským pirátstvím. Údaje týkající se této oblasti poskytnou dobrý nástin ekonomických důsledků pirátství.

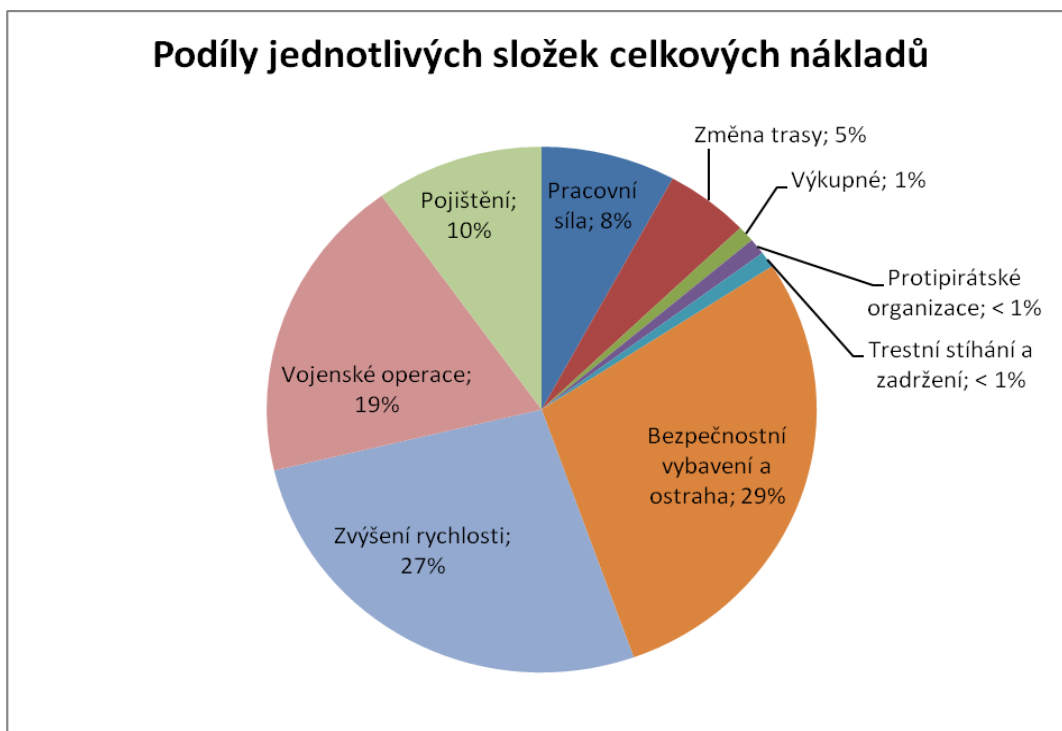
Celkové náklady námořního pirátství na světovou ekonomiku klesly o 12,6 % z přibližně 7 miliard v roce 2011 na 5,7 – 6,1 miliard za rok 2012. Vyčíslení celkových nákladů v milionech dolarů je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2: Celkové náklady pirátství v Somálsku za rok 2012

Kategorie	Náklady (miliony USD)
Bezpečnostní vybavení a ostraha	1650-2060
Zvýšení rychlosti	1530
Vojenské operace	1090
Pojištění	550,7
Pracovní síla	471,6
Změna trasy	290,5
Výkupné	63,5
Protipirátské organizace	24,08
Trestní stíhání a zadržení	14,89
Celkové náklady	5,7 – 6,1 mld

Zdroj: Vlastní zpracování podle [19]

Rozložení celkových nákladů mezi jednotlivé skupiny nákladů je zobrazen v obrázku 9. Celkové náklady jsou tedy rozděleny do devíti kategorií, z nichž největší je s 29 % podílem skupina nákladů na bezpečnostní vybavení a ostrahu. Dalšími kategoriemi jsou náklady na výkupné, pracovní sílu, změnu trasy, zvýšení rychlosti, pojištění, vojenské operace, protipirátské organizace a trestní stíhání a zadržení. Těmto bude věnována pozornost v následujícím textu.



Obrázek 9: Podíly jednotlivých složek celkových nákladů

Zdroj: Vlastní zpracování podle [19]

V roce 2012 bylo na výkupném somálským pirátům zaplaceno 31,75 milionů USD, což představuje 80,1 % snížení oproti výkupnému zaplacenému v roce 2011, které činilo 159,62 milionů USD. Toto snížení se dá vysvětlit především snížením počtu zajatých plavidel a zároveň snížení průměrného požadovaného výkupného oproti předchozímu roku. S placením výkupného se však pojí dodatečné náklady zahrnující náklady na doručení výkupného, poškození lodi způsobená v době jejího držení piráty a další náklady spojené s vyplacením zúčastněných osob jako jsou vyjednáváci, právníci a poradci. Celkové náklady na výkupné tedy činí až 63,5 milionů USD.

Náklady na vojenské operace představovali v roce 2011 1,27 mld. USD. Po roce 2012 došlo k poklesu o 14 % na hodnotu 1,09 mld. USD. Příčinou snížení je ovšem spíše konzervativnější metoda výpočtu nákladů. Hlavní změnou oproti roku 2011 je změna rozložení nasazení sil v rámci nejvýznamnějších operací potlačující pirátství: operace EU NAVFOR Atalanta, operace Nato Ocean Shield a Combined Task Force CTF-151, kdy došlo ke snížení vojenské síly, která byla nahrazena vzrůstajícím množstvím aktiv poskytnutých nezávislými aktéry jako je Čína, Rusko a Jižní Korea.

Největší složkou celkových nákladů jsou náklady na bezpečnostní vybavení a ostrahu, které za rok 2012 dosahují až 2,06 mld. USD. Náklady na bezpečnostní vybavení se snížili oproti roku 2011 o zhruba 11 % z 578,7 milionu USD na 514,6 milionu USD. Velice vítanou pomocí se stalo využívání ozbrojené ostrahy a náklady na ní tudíž dramaticky vzrostly o 79,7 %. V roce 2012 činí náklady jen na ostrahu od 1,15 do 1,53 mld. USD.

Náklady na pojištění od roku 2011 klesly z 634,9 milionů USD na 550,7 milionů USD v roce 2012. Pokles se dá přisoudit především tomu, že se námořní lodě soustředí více na zajištění bezpečnostního vybavenosti samotné lodě a přítomnost soukromých ozbrojených strážů na palubách, sloužící k odrazení pirátů, než na pojištění proti možnému napadení.

Kategorie s názvem změna trasy a zvýšení rychlosti zahrnují náklady spojené s nutnou změnou trasy či rychlosti z důvodů snahy zabránění pirátskému útoku. V současnosti, díky informačním systémům provozovaným různými mezinárodními organizacemi, dostává majitel či posádka plavidla aktuální informace o výskytu pirátů a tudíž si je vědoma, které oblasti patří v daném období k nebezpečným. Má tedy možnost, jako preventivní opatření, tuto trasu nezvolit, a vydat se trasou, dle známých informací, bezpečnější. Tato trasa však obvykle představuje zvýšení nákladů z důvodů její větší vzdálenosti a tudíž i nutnosti prodloužení doby dopravy zboží a zvýšení nákladů na zaplacení pracovní síly.

Na změnu trasy, z obvyklé a kratší cesty přes rizikové oblasti na cestu podél Arabského poloostrova a Indického pobřeží, vynaložily dopravní společnosti 290,5 milionů USD. Náklady se oproti loňskému roku snížily o 47,9 %, počet lodí, které se rozhodly změnit trasu, se však snížil jen o 10 %. Zbývající redukce je výsledkem zvýšení nákladů na vybavení lodi preventivními opatřeními, se kterými jsou plavidla ochotná riziko proplutí nebezpečnými oblastmi podstoupit.

Přímá trasa vedoucí přes nebezpečnou oblast otevřeného moře je zobrazena na obrázku 10, vede od Suezského průplavu podél Afrického rohu a dále přímo přes otevřené moře čili jednu z nejrizikovějších oblastí. Tato trasa měří 1 516,8 námořních mil (přibližně 2 800 km), což je vzdálenost, kterou lze rychlosti 12 uzlů (12 nm/h) překonat za 5,27 dnů.



Obrázek 10: Přímá trasa nebezpečnou oblastí

Zdroj:[19]

Obrázek 11 obsahuje mapu nepřímé trasy, která představuje možnost vyhnout se otevřenému moři a proplutí bezpečnější oblastí podél pobřeží Indie. Tato trasa sice vede přes Adenský záliv, který se také řadí mezi nebezpečné oblasti, ale i toto riziko jsou plavidla ochotna přijmout spoléhající na bezpečnostní vybavení lodi. Trasa dlouhá 2 276,8 nm (přibližně 4 200 km) je rychlostí 12 uzlů ujetá za 7,91 dnů.



Obrázek 11: Nepřímá trasa vyhýbající se nebezpečné oblasti

Zdroj:[19]

V roce 2012 zaplatily dopravní společnosti navíc o 1,53 mld. USD na nákladech za palivo, jehož spotřeba se zvyšuje kvůli zvýšené rychlosti. Zvýšení rychlosti představuje preventivní opatření proti napadení piráty. Rychle se pohybující loď je pro útočníky obtížně dosažitelná, a jak je výše uvedeno, piráti se radši zaměřují na plavidla, která byla nucena z nějakého důvodu zpomalit, což jim umožňuje její snazší dopadení.

Náklady na pracovní sílu zahrnují příplatky ke mzdě, které si účtuje posádka lodí v případě, že se mají plavit rizikovými oblastmi. Jedná se obvykle o zvýšení mzdy až na dvojnásobek jakožto náhrada psychické újmy způsobené stresem při proplouvání nebezpečnou oblastí. Zvýšení nákladů na pracovní sílu za rok 2012 činilo 471,6 milionů USD, ke zvýšení z loňských 195,1 milionů USD došlo především kvůli stálé hrozbě pirátského útoku a rozšíření povědomí o možnosti tyto příplatky požadovat.

Náklady na trestní stíhání a zadržení dosáhly v roce 2012 sumy 14,89 milionu USD, oproti roku 2011 se tedy jedná o pokles o 9,2 %. V oblasti stíhání došlo ke snížení o 24 % na současnou hodnotu 8,84 milionu USD, náklady na zadržení se zvýšily o 26,6 % na 6,04 milionu USD. Snížení nákladů na stíhání je způsobeno snížením počtu podezřelých, zatímco zvýšení zadržených vzrostlo kvůli dalším dlouhodobým nákladům spojeným se zadržením piráta ve vězení. V roce 2012 bylo více pirátů zadrženo než propuštěno.

Protipirátské organizace jsou dalšími aktéry v boji proti pirátství pracující vedle vojenských operací. Náklady na tyto organizace čítají 24,08 milionů USD za rok 2012, proti roku 2011 se jedná o nárůst z 21,3 milionů USD.

Výše uvedený výčet představuje přímé ekonomické náklady způsobené pirátstvím. Je však třeba zohlednit i další dopady, které pirátství vyvolává. Je logické, že právě v regionech s největším množstvím pirátů jsou dopady zřejmě nejsilnější.

V podstatě nevyčíslitelné náklady představují náklady lidské. Posádky přepadených plavidel jsou často vystaveny nejen psychickým újmám, ale i fyzickým zraněním a ztrátám na životech. Tabulka 3 obsahuje výčet druhů násilí, jakým jsou členové posádek vystaveni v případě útoku pirátů. Tabulka zahrnuje období od roku 2008 do roku 2012 a obsahuje počty osob vystavených jednotlivým druhům násilí. V posledních letech je vidět úbytek související s úbytkem pirátských útoků. Početně

největší skupinou druhu násilí je ve všech uvedených letech držení posádky jako rukojmí.

Tabulka 3: Druh násilí, kterému byly posádky vystaveny v letech 2008-2012

Druh násilí	2008	2009	2010	2011	2012
Napadení	7	4	6	6	4
Rukojmí	889	1050	1174	802	585
Zranění	32	69	37	42	28
Únos/výkupné	42	12	27	10	26
Zabití	11	10	8	8	6
Pohřešování	21	8	-	-	-
Vyhrožování	9	14	18	27	13
Celkem	1011	1167	1270	895	662

Zdroj: Vlastní zpracování podle [12]

Jak je popsáno výše, existence pirátství je často spojena s neexistencí státní moci. Státní ochrana se týká i oblastí teritoriálních vod a v případě absence této ochrany dochází nejen k nárůstu počtu nebezpečných plavidel, nýbrž i k dalším nepříjemným událostem. Jedná se například o nekontrolovatelné ničení somálského moře neomezeným rybolovem a ukládáním toxických odpadů. Toto drancování a devastování má velké dopady na mořský ekosystém, pro jehož obnovu bude třeba řady let klidu.

Ničení mořského prostředí je dále spojeno s nemožností vydělávání si na živobytí tradičním rybolovem. Důsledkem je chudoba a nutnost uchýlení se k nelegálnímu způsobu vydělávání, čímž se kruh uzavírá.

Situace v Somálsku dále ovlivňuje ostatní země. Kvůli nebezpečnosti vod dochází k zvýšení nákladů na přepravu tímto územím, což následně znamená zvýšení ceny dopravovaného zboží i pro jiné státy. Některé organizace bojující s pirátstvím si uvědomují, že pirátskou hrozbou je třeba se zabývat komplexně, nelze pouze vyhánět piráty z určité oblasti, ale je nutné řešit problémy přímo v dané zemi, aby nebylo zapotřebí se k pirátství uchýlovat.

Pirátství v Somálsku však nelze považovat za stoprocentní negativum. Ve skutečnosti k vzniku pirátství došlo v první řadě z důvodů ochrany rybolovu

ve zdejších vodách. Poté co se somálské vody ocitly bez ochrany státu a došlo k nadměrnému nekontrolovanému rybaření, požadování výkupného za piráty unesené lodě bylo považováno za jakousi daň za rybaření v této oblasti. Paradoxem je, že v důsledku hrozby pirátského útoku došlo v těchto oblastech k úpadku místního rybolovu, což představuje škody v rybářském průmyslu negativně ovlivňující místní ekonomiku. V současné době již nejsou primárním cílem pirátů nelegální rybářské lodě nýbrž veškerá plavidla představující potenciální zisky.

Následkem rozvoje pirátství v určité oblasti je snížení bezpečnosti a stability daného území. Špatná pověst piráty ohrožovaného území znamená ohrožení mezinárodního obchodu a cestovního ruchu. V neposlední řadě piráti vyskytující se v těchto už tak dost ekonomicky oslabených oblastech znemožňují dopravu humanitární pomoci.

Vedle výše uvedených nákladů vyplývajících z existence pirátství v určité oblasti je třeba si uvědomit, že velká část pirátských zisků z výkupného následně vstupuje do somálské ekonomiky prostřednictvím plateb za služby, zboží a nemovitosti. Podpora rozvoje prostřednictvím těchto plateb je zřejmá v centrech pirátských aktivit, která patří k nejrozvinutějším oblastem v Somálsku.

4 ŘEŠENÍ PROBLÉMU PIRÁTSTVÍ

Problematika pirátství se již delší dobu dotýká nejen regionů, v nichž k němu fakticky dochází, nýbrž i vzdálených států. Právě proto je nutnost boje s pirátstvím a snaha o jeho vymýcení a tím i vyřešení jednoho ze zásadních mezinárodních problémů, cílem nejedné mezinárodní organizace. Následující kapitola se věnuje výčtu některých organizací a popisem jejich postavení v boji s pirátstvím.

4.1 Organizace zabývající se pirátstvím

Důsledky pirátství uvedené výše jsou jasným důkazem toho, že je pirátství spojené s mnoha nepříjemnostmi působícími nejen na oblasti, kde k němu dochází nýbrž, že se jedná o problém mezinárodního charakteru. Právě proto se pirátstvím již nezaobírají pouze úřady vybraných zemí, ale došlo ke zřízení mezinárodních organizací, které si kladou za cíl vymýcení pirátství z důvodů mezinárodní bezpečnosti.

V současnosti existuje mnoho organizací zabývajících se pirátstvím. Některé se věnují převážně informativní činnosti, jiné se angažují vysíláním vojenských misí do nejproblematičtějších oblastí. Společnou snahou všech těchto organizací je řešení problému námořního pirátství. Výčet nejznámějších z nich je uveden v této kapitole.

4.1.1 Mezinárodní obchodní komora ICC

ICC byla založena v roce 1919 a sídlí v Paříži. Jedná se o mezinárodní nevládní organizaci zabývající se především mezinárodním obchodem. Je jedinou celosvětovou obchodní organizací, která reprezentuje tisíce společností všech sektorů z celého světa. Rozvoji světového obchodu slouží podporou zbožové výměny a investic, otevíráním trhů pro zboží a služby a volným tokem kapitálu. Její postavení v boji proti pirátství probíhá prostřednictvím složky protikriminálních služeb CCS (Commercial Crime Services). CCS vznikla pro boj se všemi formami komerční zločinnosti. Sídlí ve Spojeném Království a sestává ze tří specializovaných kanceláří [20][17]:

- Mezinárodní námořní kancelář IMB (International Maritime Bureau);
- Finanční vyšetřovací kancelář FIB (Financial Investigation Bureau);
- Kancelář pro vyšetřování padělků CIB (Counterfeiting Intelligence Bureau).

CCS se zabývá především prevencí proti kriminalitě. Udržuje databáze kriminálních metod a aktivit, provádí šetření a spolupracuje s vymahateli práva. Mezi její hlavní činnosti patří prevence a šetření zejména v oblasti pirátství a podvodů v námořní dopravě, podvodů ve finančnictví a investiční oblasti, padělání výrobků a kybernetické kriminality.

4.1.2 Mezinárodní námořní kancelář IMB






IMB byla založena jako speciální divize Mezinárodní obchodní komory v roce 1981 za podpory mezinárodní námořní organizace OSN. Jedná se o neziskovou organizaci zaměřenou na prevenci před finančními, námořními, dopravními a obchodními podvody a nedovolenými praktikami. IMB provozuje Protipirátské zpravodajské středisko (IMB Piracy Reporting Centre), které shromažďuje veškeré informace o pirátských útocích. IMB získává nejaktuálnější informace díky možnosti bezplatného kontaktování. Jednotlivé lodě tak mohou kdykoliv nahlásit pirátský útok, pokus o útok nebo spatření podezřelého plavidla. IMB získané informace zpracovává a výsledné souhrnné reporty obsahující tabulky a mapy s výskyty pirátských aktivit je možné získat prostřednictvím jejich internetových stránek.

IMB Piracy Reporting Centre umožňuje komukoliv získat aktuální informace o současném stavu pirátství v různých oblastech světa. Prostřednictvím „živé“ mapy zobrazené na obrázku 12 je možné sledovat přesné pozice míst, kde k aktuálnímu datu došlo k pirátskému útoku, včetně konkrétního popisu o jaký incident se jednalo. Útoky jsou barevně rozděleny podle toho, zda se jedná o pokus o útok, samotný útok, ohrožování stělbou, únos plavidla, nebo spatření podezřelého plavidla.

Z obrázku 12 vyplývá, že i k aktuálnímu datu 16. 6. 2013 je nejvíce piráty ohrožovanou oblastí Indonésie, dále Nigérie a v okolí Somálska a Adenského zálivu došlo k pokusům o útok a použití střelné zbraně ale taktéž ke dvěma únosům plavidla.

IMB tedy poskytuje vyčerpávající množství aktuálních informací, jak o poloze, tak o průběhu pirátských útoků. Pirátský problém jako takový kancelář neřeší, ale jí získané informace představují důležitou pomoc při boji s piráty, především jako forma prevence a tudíž možnost minimalizace pirátských aktivit.



	pokus o útok
	útok
	použití střelné zbraně
	únos
	podezřelé plavidlo

Obrázek 12: Aktuální výskyt pirátských útoků za rok 2013

Zdroj: [21]

4.1.3 Mezinárodní námořní organizace IMO

IMO je orgánem OSN fungujícím od roku 1959 a zabývající se výhradně zvyšováním bezpečnosti námořní dopravy a zabraňováním znečišťování moří. Od roku 1998, kdy zahájila dlouhodobý protipirátský projekt, se IMO zásadním způsobem podílí na boji s piráty. V rámci tohoto projektu docházelo k pořádání seminářů a vzdělávacích kurzů pro zástupce vlád pirátských oblastí pro potřebu rozšíření povědomí o tomto problému a zajištění mezinárodní spolupráce ve snaze jej potlačit. IMO se tedy ve snaze potírat pirátství podílí přímým působením v nejrizikovějších oblastech, ale i vytvářením

průběžných statistik o pirátských aktivitách a zpracování návrhů a způsobů zavádění možných protipirátských opatření.

Důkazem o důležitosti práce organizace IMO je dohoda s názvem The Djibouti Code of Conduct, která byla přijata v lednu 2009 během schůze svolané právě touto organizací. Cílem schůze bylo dohodnout spolupráci v oblasti potlačování pirátství v západní části Indického oceánu, Adénském zálivu a oblasti Rudého moře. Podepsáním dohody se zúčastněné státy zavázaly k budoucí spolupráci v boji proti pirátství, což do budoucna znamená zlepšení komunikace daných států a tím i zvýšení efektivity stíhání pirátů. Na obrázku 13 jsou červeně vyznačené státy oprávněné k podpisu dohody The Djibouti Code of Conduct. V současné době obsahuje dohoda podpisy dvaceti států, jedná se o Komory, Džibutsko, Egypt, Eritrea, Etiopie, Jordánsko, Keňa, Madagaskar, Maledivy, Mauricius, Mozambik, Omán, Saudská Arábie, Seychely, Somálsko, Jihoafrická republika, Saudská Arábie, Spojené arabské emiráty, Tanzanie a Jemen. K podpisu je dále oprávněná Francie, avšak k podpisu dohody dosud nedošlo [22][23].



Obrázek 13: Státy oprávněné k podpisu The Djibouti Code of Conduct

Zdroj:[24]

4.1.4 Evropská unie

V boji proti pirátství se angažuje i Evropská unie. Svou snahu stát se aktérem při řešení pirátství dala EU zřetelně najevo ve své bezpečnostní strategii v prosinci 2008, kam zařadila pirátství mezi nové hrozby a priority. EU se k boji proti pirátství zapojila prostřednictvím mise EU NAVFOR Atalanta spuštěné v rámci širší strategie EU vůči Somálsku. EU spatřuje příčiny somálského pirátství především na souši, proto se dlouhodobě angažuje při řešení somálského konfliktu v procesu národního usmíření. Operace Atalanta představovala první ryze protipirátsky orientovanou mezinárodní námořní operaci u Somálska a následně vyvolala reakci i dalších zemí (Rusko, Čína, Indie), které vyslaly na pomoc svá loďstva. EU alokuje v letech 2008 – 2013 na pomoc Somálsku 215,8 milionu eur což z EU činí největšího dárce pomoci Somálsku. Finanční prostředky směřují do tří sektorů – vládnutí, vzdělání a ekonomického rozvoje a potravinové bezpečnosti. Operace Atalanta byla zřízena na poskytování ochrany lodím VFP s pravomocemi použití nezbytných opatření včetně hrubé síly pro potřeby obrany proti pirátům a jejich stíhání a trestání pro potřeby ukončení jejich pirátské činnosti. Nejedná se tedy o klasickou mírovou operaci OSN, ale podléhá plné kontrole skupiny suverénních států. Usiluje o odrazování, předcházení a hatění pirátských útoků nevyjímaje použití síly vykonávané vojáky [15].

Významnou iniciativou EU NAVFOR se stalo založení internetového portálu Maritime Security Centre – Horn of Africa, prostřednictvím kterého nabízí velitelství námořních sil EU celou škálu služeb obchodním lodím a společnostem, týkají se především koordinace a informací. Operace EU NAVFOR Atalanta stále probíhá a byla prodloužena do prosince 2014.

4.1.5 Severoatlantická aliance

V roce 2008 vyslalo NATO do oblasti Afrického rohu první ze dvou námořních protipirátských misí. První operace s názvem Operation Allied Provider sloužila jako dočasná ochrana doprovázející lodě programu World Food Programme (Světový potravinový program). V prosinci 2008 byla tato operace ukončena a ochrana programu WFP byla převedena do pravomoci Evropské unie (operace Atalanta).

V roce 2009 odstartovala nová operace s názvem Operation Allied Protector s obdobnými cíli omezení pirátské aktivity v určitých oblastech a ochrany námořních

plavidel. Tuto operaci nahradila od druhé poloviny roku 2009 operace Ocean Shield, která je aktivní dodnes. Věnuje se ochraně plavidel dopravující humanitární pomoc do oblastí nejvíce zamořených piráty a dalším protipirátským zásahům odehrávajícím se výhradně na moři. Operace se účastní všechny členské země NATO. [25]

4.2 Obrana proti pirátům

Přestože se do boje s piráty zapojily mnohé organizace vojenské i soukromé, pirátskou hrozbu se dosud nepodařilo zcela potlačit a námořní plavidla se musí neustále obávat o svou bezpečnost.

Z historického hlediska se za důležitý bod považuje reakce Nigérie, která v roce 1981 zavedla opatření v podobě kombinované služby přístavních hlídek a zákazem pohybu kánoí s přívěsným motorem v blízkosti přístavu, ať už připlouvali odkudkoliv, protože představovali typická pirátská úniková plavidla. Pobřežní stráž sledovala teritoriální vody Nigérie, čímž došlo k rapidnímu snížení pirátských útoků v období devíti následujících měsíců z předešlých 72 útoků na pouhých šest. Dlouhodobě se bohužel nejednalo o řešení dostačující, ačkoliv takováto preventivní opatření nejsou zbytečná. Oblast pirátství se vyznačuje neustálým vývojem, ať už se jedná o nové formy útoků nebo v reakci na ně nové formy obrany. Jestliže piráti narazili na silnou obranu, příště použili účinnější strategii a zbraně a pokud byli z určité oblasti vyhnáni, přesunuli se jednoduše jinam. Boj s pirátstvím představuje skutečně globální válku, která je vedena podél východního a západního pobřeží Afriky, v Jižní Americe, Bangladéši, Indii a v Karibském moři. Piráti používají lodě a nafukovací čluny se silnými motory a ohrožují vše, co pluje, jakékoliv velikosti a hodnoty [6].

Dlouholetý boj proti pirátství představuje v současnosti rozsáhlou mezinárodní spolupráci, jejíž prací je monitorovat ohrožené oblasti, vyhledávat pirátská plavidla a spravovat databázi poskytující informace o místech pirátských útoků s cílem vymýcení pirátství.

Některé z organizací věnující se boji s piráty začaly spolupracovat na vypracování různých doporučení, která mají poskytnout plavidlům pomoc jak minimalizovat pirátskou hrozbu. Tato doporučení spadají do oblasti preventivních opatření obrany proti pirátům. A příkladem je jeden z nejznámějších souborů pravidel s názvem Best Management Practices BMP na jehož vzniku se podílela většina významných

organizací jako je IMO, IMB, EU NAVFOR, NATO. Aktuální verzi těchto pravidel je BMP4 vydaná v srpnu 2011 jako příručka na ochranu lodí před útoky somálských pirátů. Příručka je průběžně upravována prostřednictvím aktualizací obsažených na internetových stránkách zúčastněných organizací. Příručka obsahuje vyznačení nejrizikovějších oblastí a soubory zásad jak se má plavidlo před vyplutím bezpečnostně vybavit, jak se v dané oblasti chovat, popřípadě jakým způsobem se bránit v případě probíhajícího pirátského útoku [26].

Ve shrnutí lze zásady uvedené v BMP4 popsat následovně. Nejlepším preventivním řešením je, se rizikovou oblastem zcela vyhnout, je-li to možné. Pokud se rizikovými oblastmi pohybovat musí, je třeba obětovat nějaké prostředky na pojištění. Základními skupinami pojištění je v tomto případě pojištění s názvem War Risk a K&R (Kidnap and Ransom). První typ zahrnuje pojištění například zranění posádky či poškození plavidla při pohybu v rizikové oblasti. Druhá skupina zahrnuje krytí plateb výkupného a dalších nákladů spojených s únosem plavidla.

Další nutností je bezpečnostní vybavení plavidla a zajištění neustálého hlídkování, používání pátracích světlometů k prohledávání okolních vod, dalekohledů a radarů. K zastrašení pirátů je možné užití vrhání plynových bomb. Fyzickými překážkami, jako je ostnatý drát, se znemožňuje vstup pirátů na palubu. Pokud dojde k vniknutí pirátů na palubu lodí, snahou posádky je znemožnit jim přístup na kapitánský můstek a do strojovny.

Jednou z nejdůležitějších zásad je zajištění informovanosti posádky. Je třeba, aby všichni věděli co dělat a jak se chovat v případě útoku, ale i v případě obsazení lodí. Kapitán lodí musí být schopen zručně manévrovat s lodí, aby mohla loď pirátům uniknout, a všichni členové posádky musí dodržovat bezpečnostní zásady, aby nedošlo ještě k větším škodám nebo ztrátám na životech.

Přestože se jedná převážně o preventivní opatření i ta jsou pro boj s piráty důležitá. Především tím, že dostatečnou preventivní obranou dochází k minimalizaci pirátských útoků. Což může v konečném důsledku vést ke snížení snahy si touto činností zajišťovat živobytí.

O účinnosti boje s piráty vypovídají i aktuální světové zprávy poskytující informaci o tom, že Somálští piráti již rok neunesli žádnou loď. Za zlepšením situace

se somálskými piráty stojí současné působení několika výše uvedených faktorů a to společného hlídkování námořních sil několika zemí a většího důrazu kladeného lodmi na svou bezpečnost zajištěním preventivních opatření a využíváním ozbrojených stráží.

V posledních letech bylo v 21 státech světa uvězněno přes 1140 somálských námořních pirátů, což představuje odrazující faktor pro ostatní piráty. V roce 2009 unesli somálští piráti 46 lodí, v roce 2010 47 lodí, ale již v roce 2011 je znatelný pokles únosů na 25 plavidel. V současné době stále dochází k pirátským útokům, ale k únosu nedošlo od 12. května 2012. Poslední známý pirátský únos se týkal řeckého ropného tankeru MT Smyrni, jenž byl propuštěn až po 11 měsících vyjednávání a zaplacení rekordního výkupného ve výši téměř 15 milionů dolarů [26].

ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se věnuje popisu, jak historie, tak současného stavu pirátství. Protože právě pirátství představuje v současné době problém na mezinárodní úrovni vyžadující mnoho pozornosti. A jako každý problém, který ohrožuje bezpečný a bezproblémový chod světové ekonomiky, je třeba i problém pirátství řešit.

První část práce je věnována popisu vývoje pirátství od jeho vzniku až do současnosti. Pozornost je věnována názvosloví, zemím výskytu i pirátskému chování a zvyklostem. Obsahuje představení nejznámějších pirátských jmen, která se natolik zapsala do historie, že se jim věnuje nejedno literární a filmové zpracování.

Další část práce je zaměřena na zkoumání pirátství jakožto společenského problému a jeho dopadů na ekonomiku regionální i světovou. Mezi nejproblematictější oblasti ohrožované pirátstvím patří Somálsko, a proto je právě na tuto zemi soustředěno nejvíce pozornosti. Uvedením nákladů spojovaných s pirátstvím právě v Somálsku je poskytnut podrobný výčet důsledků pirátství. Kromě přímých dopadů na světovou ekonomiku působí pirátství i na další oblasti, které jsou taktéž v této práci uvedeny.

Závěr práce předkládá způsoby, jakými se problematika pirátství řeší. Výčtem jednotlivých organizací věnujících se protipirátským aktivitám a jejich doporučeními je poskytnut přehled opatření vedoucích k potlačení pirátství. Nejlepší možnou obranou proti pirátům je prevence. V současné době je možné snadno získat přístup k informacím o výskytu pirátů, což poskytuje šanci se útoku bránit. Samo uvědomění si, že existuje možnost být přepaden piráty, přesvědčí majitele a posádky zajistit svá plavidla bezpečnostními opatřeními. A znalost oblastí, které patří k nejohroženějším, představuje možnost volby, zda těmito místy skutečně cestovat nebo zvolit odlišnou trasu.

Cílem práce bylo provedení analýzy a deskripce historie a současnosti pirátství a jeho dopadů na současnou ekonomiku. Cíle práce bylo dosaženo popisem historie i současného stavu pirátství a zpracováním ekonomického zhodnocení nákladů pro společnost včetně jejich grafického zobrazení.

Přestože uplynulo přes 3300 let od doby, kdy se na mořích a oceánech poprvé objevilo nebezpečí v podobě pirátů a přestože se v průběhu času vyskytly chvíle, kdy

bylo toto nebezpečí alespoň částečně pod kontrolou, hrozba pirátství existuje dodnes. Fakt, že pirátství existuje po dobu tolika let, aniž by došlo k jeho vymýcení, jen potvrzuje, že se jedná o problém natolik složitý, že v rámci jeho řešení je zapotřebí mezinárodní spolupráce. Řešení však není možné hledat pouze na moři, ale především na souši. Vznik pirátství je spojen s nestabilním zázemím v domácí zemi, což je situace, kterou tyto státy nejsou schopny samy změnit.

Vznikem mezinárodních organizací spolupracujících ve snaze pomoci těmto oblastem, především řešením příčin, se v současnosti daří pirátství omezovat. Z historického hlediska je patrné, že současné snížení počtu pirátských útoků nemusí mít trvalé následky, ale vytrvání ve snaze řešit problém komplexně, umožní udržet situaci pod kontrolou.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ŠTURMA, P. Černá vlajka pirátů znovu nahání strach? Opatření proti pirátství a ozbrojenému lupičství na moři na začátku 21. století. *Www.iPrávnik.cz - Právo - občanské, trestní, obchodní...* [online]. 2009, roč. 2009, č. 7 [cit. 2013-06-08]. Dostupné z: http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/trestni-pravo/art_6122/cerna-vlajka-piratu-znovu-nahani-strach-opatreni-proti-piratstvi-a-ozbrojenemu-lupicstvi-na-mori-na-zacatku-21-stoleti.aspx#3.
- [2] Ministerstvo dopravy ČR: Sdělení č. 240/1996 Sb. Ministerstva zahraničních věcí ČR o Úmluvě Organizace spojených národů o mořském právu. In: <http://www.mdcz.cz> [online]. 2013 [cit. 2013-06-08]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C5FDC566-00AF-4CDE-93B9-23CCE8EAD81A/0/UNCLOSkompletn%C3%AD.pdf>.
- [3] MOŽEJKO, I. V. *Pod pirátskou vlajkou*. 1. vyd. Překlad Josef Týč. Praha: Naše vojsko, 1983, 312 s. ISBN 28-073-83.
- [4] KONSTAM, A. *Pirátsví: úplné dějiny*. 1. vyd. Překlad Michal Prokop. Praha: Mladá fronta, 2011, 294 s., [16] s. barev. obr. příl. ISBN 978-802-0424-082.
- [5] MORAVEC, V. *Nejslavnější piráti: život pod vlajkou Rytířů štěstěny*. 2. vyd. Překlad Michal Prokop. Praha: Toužimský, 2011, 260 s., [8] s. obr. příl. ISBN 978-80-7264-116-1.
- [6] LEWIS, B. R. *Pirátský kodex: od ctihodných zlodějů po současné ničemy*. 1. vyd. Překlad Michal Prokop. Praha: Naše vojsko, 2011, 191 s. ISBN 978-80-206-1239-7.
- [7] BAER, J. *Piráti*. Vyd. 1. Překlad Štěpánka Svobodová. Praha: Dobrovský, 2008, 229 s. ISBN 80-871-2438-3.
- [8] YOUNG, A. J. Roots of contemporary maritime "piracy" in Southeast Asia . In: *Scholar Space: University of Hawai'i at Manoa* [online]. 2004. vyd. [cit. 2013-06-06]. Dostupné z: http://scholarspace.manoa.hawaii.edu/bitstream/handle/10125/11454/uhm_ma_3160_r.pdf?sequence=2.

- [9] ONDRUŠKA, A. *Ekonomická analýza pirátství*. Brno, 2010. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/174785/esf_m/. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Ing. Michal KVASNIČKA, Ph.D.
- [10] Piracy Prone Areas and Warnings. *ICC Commercial Crime Services* [online]. 2013 [cit. 2013-06-11]. Dostupné z: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>.
- [11] DAXECKER, U. E., PRINS, B. C. INSURGENTS OF THE SEA: Institutional and Economic Opportunities for Maritime Piracy. In: *Ursula E. Daxecker* [online]. 2011 [cit. 2013-06-06]. Dostupné z: http://ursuladaxecker.weebly.com/uploads/2/6/1/8/2618117/daxecker_and_prins_insurgents_of_the_sea.pdf.
- [12] ICC International Maritime Bureau - Piracy and armed robbery against ships, report for the period 1 January - 31 December 2012. In: *Http://www.icc-ccs.org* [online]. 2013, 87 s. [cit. 2013-06-10]. Dostupné z: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>.
- [13] Map of Indonesia. *Lonely Planet* [online]. 2013 [cit. 2013-06-11]. Dostupné z: <http://www.lonelyplanet.com/maps/asia/indonesia/>.
- [14] Map of Somalia. *Lonely Planet* [online]. 2013 [cit. 2013-06-11]. Dostupné z: <http://www.lonelyplanet.com/maps/africa/somalia/>.
- [15] ŠIMON, O. Aktérství EU v boji proti somálskému pirátství. *Mezinárodní vztahy*. 2011, roč. 2011, č. 4, s. 38-56.
- [16] ZÁVĚŠICKÝ, J. Moderní piráti v Somálsku. *Mezinárodní politika*. 2009, vol. XXXIII, no. 1., s. 35-37.
- [17] International Shipping Facts and Figures: Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment. *Internatinoal Maritime Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-06-18]. Dostupné z: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf>.

- [18] The Role and Importance of International Shipping. *Internatinoal Maritime Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-06-18]. Dostupné z: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Pages/TheRoleAndImportanceOfInternationalShipping.aspx>.
- [19] BELLISH, J. *The Economic Cost of Somali Piracy 2012* [online]. One Earth Future Foundation, 2013, 80 s. [cit. 2013-06-18]. Dostupné z: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop2012final_2.pdf. Working Paper.
- [20] Elektronický spediční zpravodaj: Kdo je kdo v mezinárodní dopravě - spediční - logistice. *Svaz spediční a logistiky České republiky* [online]. 2012, roč. 12, č. 12, s. 13 [cit. 2013-06-16]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/ssl-zpravodaje/spedicni-zpravodaj/>.
- [21] IMB Piracy & Armed Robbery Map 2013. *ICC Commercial Crime Services* [online]. 2013 [cit. 2013-06-16]. Dostupné z: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>.
- [22] Piracy and armed robbery against ships. *IMO International Maritime Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>.
- [23] Signatory States. *IMO International Maritime Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/Signatory-States.aspx>.
- [24] Djibouti Code of Conduct. *IMO International Maritime Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-06-17]. Dostupné z: <http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>.
- [25] PLOCH, L., BLANCHARD, C. M., O'ROURKE, R., MASON, C., KING, R. O. Piracy off the Horn of Africa. In: *Federation of American Scientists* [online]. 2011 [cit. 2013-06-06]. Dostupné z: <http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>.

- [26] BMP4: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy. In: *ICC Commerical Crime Services* [online]. 2011, 95 s. [cit. 2013-06-19]. Dostupné z: www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/bmp4.pdf.
- [27] Už rok ani t'uk: Somálští piráti se stále činí, ale nejde jim to. *Česká televize* [online]. 2013 [cit. 2013-06-29]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/225394-uz-rok-ani-tuk-somalsti-pirati-se-stale-cini-ale-nejde-jim-to/>.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Výskyt pirátských útoků v roce 2012

Příloha B – Nejvyužívanější námořní trasy

Příloha C – Aktuální výskyt pirátských útoků za rok 2013

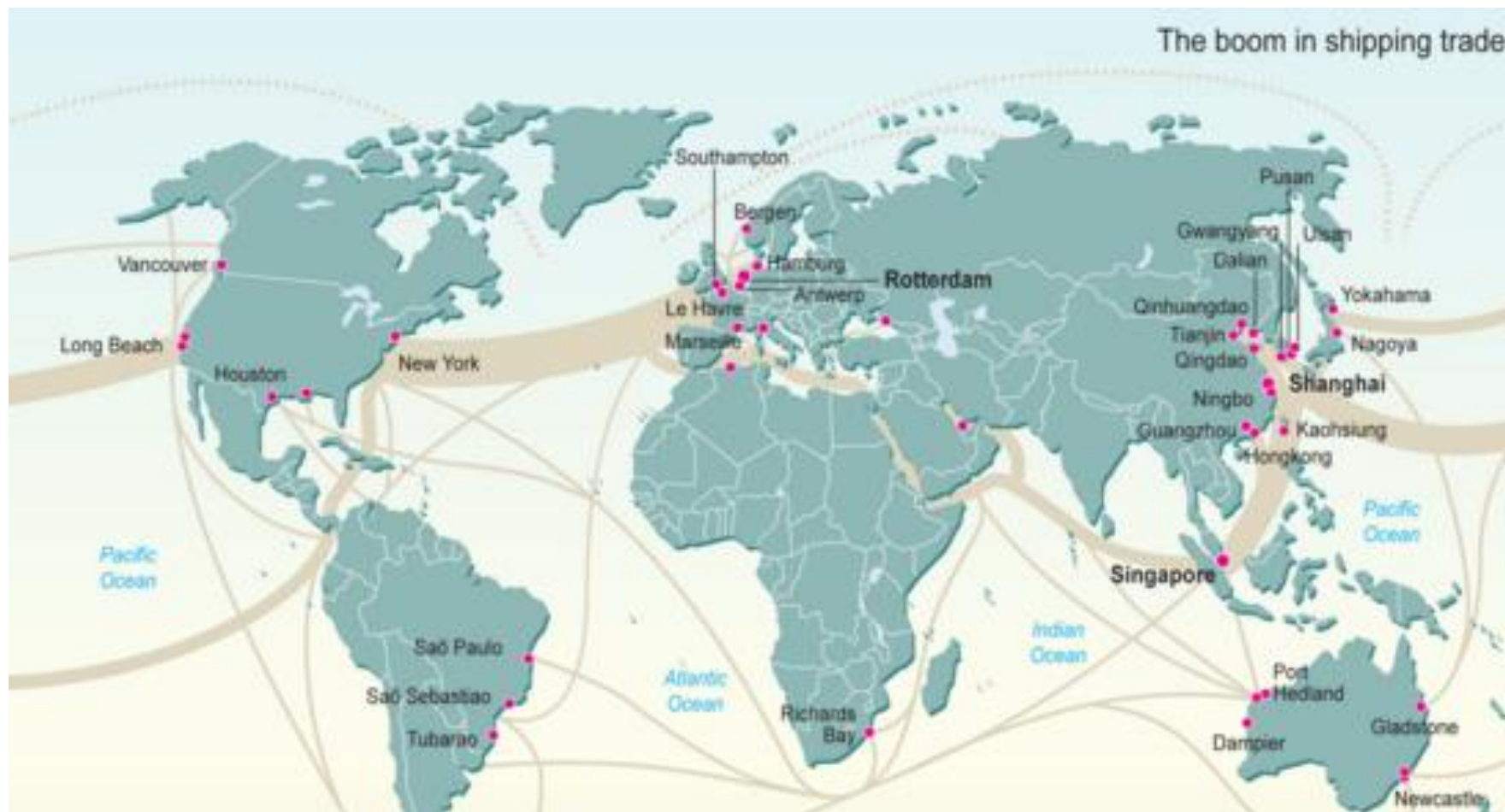
Příloha D – Státy oprávněné k podpisu The Djibouti Code of Conduct

Příloha A – Výskyt pirátských útoků v roce 2012



Zdroj:[12]

Příloha B – Nejvyužívanější námořní trasy



Zdroj: [18]

Příloha C – Aktuální výskyt pirátských útoků za rok 2013



Zdroj: [21]

Příloha D – Státy oprávněné k podpisu The Djibouti Code of Conduct



Zdroj: [24]