

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Vlado Odar

Mednarodna varnost in sodobno pomorsko piratstvo

Magistrsko delo

Ljubljana 2010

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Vlado Odar

Mentor: doc. dr. Milan Brglez

Mednarodna varnost in sodobno pomorsko piratstvo

Magistrsko delo

Ljubljana 2010

MEDNARODNA VARNOST IN SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO

Ko se je v medijih konec leta 2008 pojavil plaz poročil o ugrabitvah ladij in pomorščakov v okolici Afriškega roga in v Adenskem zalivu, se je zdelo, da so se po več kot sto letih zatišja zopet pojavili pomorski pirati, a dejstvo je, da je sodobno pomorsko piratstvo v vzponu že od konca hladne vojne. Zatonu pomorskega piratstva na koncu devetnajstega stoletja so botrovali mednarodna prepoved gusarstva, izgradnja stalnih in močnih vojnih mornaric držav ter vzpostavljanje državne suverenosti na ozemljih, kjer so imeli pirati svoje kopenske baze. Konec hlade vojne je pomenil upad prisotnosti vojnih mornaric držav na svetovnih morjih in globalizacijo svetovne trgovine, ki je odvisna predvsem od pomorskega transporta. Širjenje neoliberalnega kapitalizma, ki je narekovalo proces globalizacije, pa je obenem povzročilo večanje razlik med bogatimi in revnimi tako na državni kot na mednarodni ravni in vse manjšo prisotnost državnih organov obrobni delih držav globalnega juga. To je povzročilo ponoven vzpon pomorskega piratstva, najbolj očitno v regijah jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda, Indijske podceline, vzhodne in zahodne Afrike ter na območju Amerik.

Kljub temu, da so skozi zgodovino države piratstvo pogosto tolerirale, je to od nekdaj veljalo za sovražnika človeške rase, *hosti humani generis*. Problem piratstva je tako že od nekdaj mednarodno varnostni problem. Države so pirate v času miru tolerirale zato, da so jih lahko v času vojne zaposlile kot gusarje, in zato, ker so pirati predstavljali vir poceni luksuznega blaga. Danes, ko teh vzrokov ni več, je mednarodna narava piratske grožnje še toliko bolj izrazita.

Mednarodna varnost se je skozi zgodovino zagotavljala s konfliktnim in kooperativnim modelom zagotavljanja varnosti. Oba imata korenine v realistični in liberalistični teoriji mednarodnih odnosov in mednarodne varnosti. V soočanju mednarodne skupnosti s problemom sodobnega pomorskega piratstva, se ta dva modela prepletata, s čimer prihaja do izraza pristop t.i. angleške šole obravnavanja mednarodnih odnosov, ki je pravzaprav kombinacija prej omenjenih teoretičnih pristopov. Realizem, liberalizem in angleška šola predstavljajo dobre teoretične podlage za razlaganje sodelovanja med državami v boju proti sodobnemu pomorskemu piratstvu in zadržkov držav, ki pri tem obstajajo, predvsem v zvezi z varovanjem državne suverenosti, da pa analiza ne bi ostala zgolj na ravni razlaganja in opravičevanja obstoječih pristopov zagotavljanja mednarodne varnosti, smo jo poglobili s konstruktivističnim in marksističnim teoretičnim pristopom. Konstruktivizem in marksizem razkrijeta proces sekuritizacije piratske grožnje s strani nekaterih držav in interese v ozadju spopadanja mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom. Čeprav le-tega ne moremo označiti za razredni boj, je več kot očitno, da so v ozadju boja proti piratstvu predvsem interesi gospodarskih elit, katere motenje tokov svetovne pomorske trgovine najbolj prizadene.

Sodobno pomorsko piratstvo je v mednarodni skupnosti splošno sprejeto kot varnostna grožnja, ki zahteva mednarodni odziv. A vendar je raven sodelovanja, katero bi mednarodna skupnost morala doseči za uspešno spopadanje s to grožnjo, še vedno močno ovirana zaradi dvoma piratsko najbolj prizadetih držav v dobre namene ostalih in s tem povezano skrbjo za svojo suverenost. Konvencija Združenih narodov o pravu morja namreč ne dovoljuje pregona piratskih ladij v teritorialne vode suverenih držav, kar pirati s pridom izkoriščajo. V primerih, ko države presežejo svoje partikularne interese, pa se skupen boj proti piratom večinoma zreducira na preganjanju piratov na morju, manjkajo pa mu ukrepi za odpravljanje socialnih, ekonomskih in političnih vzrokov za nastanek piratstva v skupnostih na kopnem.

KLJUČNE BESEDE: mednarodna varnost, piratstvo, sodobno pomorsko piratstvo

INTERNATIONAL SECURITY AND MODERN MARITIME PIRACY

At the end of the year 2008, when medias were over flooded with reports of hijacked ships and kidnapped sailors around the Horn of Africa and the gulf of Aden, it seemed as though, after more than hundred years, piracy had reappeared, although it is a fact, that modern maritime piracy has been on the rise ever since the end of the Cold War. Decline of maritime piracy at the end of nineteenth century was facilitated by international abolishment of privateering, establishment of permanent and powerful navies, as well as imposition of state sovereignty in territories where pirate land bases were located. End of the Cold War incited the demise of large naval presence of states in world seas and increase in world commerce that depends heavily on maritime transport. At the same time the spread of neoliberal capitalism, which dictated the process of globalization, widened of the gap between rich and poor both on national and international levels along with diminished state presence on the outskirts of the global south. This incited renewed rise of maritime piracy which was most evident in the regions of Southeast Asia and Far East, Indian subcontinent, Eastern and Western Africa and in the Americas.

Although piracy was often tolerated by states throughout the history, it was from the earliest of times also considered to be the enemy of human kind or *hosti humani generis*. Therefore the problem of piracy has always been an international security problem. States tolerated pirates in time of peace, so that they could employ them as privateers in time of war and because pirates presented a source of cheap luxury commodities. Today, when these reasons for toleration no longer exist, international nature of pirate threat is even more evident.

International security has historically been provided with conflictive and cooperative model of security provision. These models have its roots in realistic and liberalistic theories of international relations and international security. When confronting the problem of modern maritime piracy these two models mix together, which brings to attention the so called English school approach to international relations which is actually a combination of the previously mentioned theoretical approaches. Realism, Liberalism and English school represent a good theoretical basis for explaining cooperation among states in their battle against modern maritime piracy and obstacles that restrain this cooperation, especially those concerning protection of state sovereignty. But in order not to keep our analysis focused only on explaining and exculpating existing approaches of assuring international security, we have deepened it with constructivist and Marxist theoretical approaches. These reveal the process of securitization of pirate threat in behalf of some states and interests, hidden in the back of international community's anti-piracy struggle. Although this struggle can not be characterized as class struggle, it is more than evident that there are hidden interests in the back of it, especially those of economic elites, which would be most affected by the disruption of maritime commerce.

Modern maritime piracy is internationally acknowledged as a security threat that demands international response. But the level of cooperation, that should be achieved by international community in order to effectively counter the pirate threat, is highly constrained by the suspiciousness of the most pirate affected countries in the good will of other states and consequently with concern for their sovereignty. United Nations Convention on the Law of the Sea namely does not allow pursuit of pirates in territorial waters of other states, which is often exploited by pirate gangs. But even in cases when states overcome their particular interests, common struggle against piracy is mostly usually reduced to battling piracy at seas and it falls short of measures for reducing social, economic and political causes that generate it.

KEY WORDS: international security, piracy, modern maritime piracy

KAZALO

SEZNAM KRATIC	8
1 UVOD	10
2 SODOBNO OBRAVNAVANJE MEDNARODNE VARNOSTI	15
2.1 REALIZEM	18
2.1.1 RAZNOLIKOST REALIZMA	20
2.1.1.1 KLASIČNI REALIZEM	21
2.1.1.2 STRUKTURNI REALIZEM (NEOREALIZEM)	22
2.1.1.3 SODOBNI ODZIVI NA STRUKTURALISTIČNI REALIZEM.....	23
2.1.2 MEDNARODNO PRAVO V REALISTIČNI TEORJI.....	24
2.2 LIBERALIZEM	25
2.2.1 RAZNOLIKOST LIBERALIZMOV	27
2.2.1.1 NEOLIBERALNI INSTITUCIONALIZEM	29
2.2.2 MEDNARODNO PRAVO V LIBERALISTIČNI TEORJI.....	30
2.3 ANGLEŠKA ŠOLA	32
2.3.1 MEDNARODNO PRAVO V ANGLEŠKI ŠOLI.....	35
2.4 KONSTRUKTIVIZEM.....	35
2.4.1 RAZNOLIKOST KONSTRUKTIVIZMOV	39
2.4.1.1 KOPENHAGENSKA ŠOLA	39
2.4.2 MEDNARODNO PRAVO V KONSTRUKTIVIZMU.....	40
2.5 MARKSIZEM	41
2.5.1 RAZNOLIKOST MARKSIZMA.....	44
2.5.1.1 TEORIJA SVETOVNEGA SISTEMA.....	44
2.5.1.2 GRAMSCIANIZEM	46
2.5.2 MEDNARODNO PRAVO V MARKSIZMU.....	47
2.6 OSREDNJE TOČKE TEORIJ SODOBNEGA OBRAVNAVANJA VARNOSTI.....	48
3 SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO	54
3.1 OPREDELITEV SODOBNEGA POMORSKEGA PIRATSTVA	54
3.1.1 GUSARSTVO.....	57
3.2 PIRATSTVO SKOZI ZGODOVINO	58

3.2.1 ZATON PIRATSTVA IN GUSARSTVA.....	64
3.3 VRSTE IN ZNAČILNOSTI SODOBNIH PIRATSKIH NAPADOV.....	67
3.4 GROŽNJE MEDNARODNI VARNOSTI S STRANI SODOBNEGA PIRATSTVA... 72	
3.4.1 EKOLOŠKO OGROŽANJE.....	73
3.4.2 EKONOMSKO OGROŽANJE.....	73
3.4.3 POVEZOVANJE PIRATOV Z ORGANIZIRANIM KRIMINALOM IN TERORIZMOM	75
3.5 TRENDI SODOBNEGA PIRATSTVA	76
3.5.1 ANALIZA PIRATSKIH NAPADOV PO SVETOVNIH REGIJAH.....	80
3.5.1.1 OBMOČJE JUGOVZHODNE AZIJE IN DALJNEGA VZHODA	81
3.5.1.2 OBMOČJE INDIJSKE PODCELINE	85
3.5.1.3 OBMOČJE AFRIKE.....	87
3.5.1.3.1 VZHODNA AFRIKA	88
3.5.1.3.2 ZAHODNA AFRIKA	91
3.5.1.4 OBMOČJE AMERIK	93
4 ODZIVI MEDNARODNE SKUPNOSTI NA SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO	94
4.1 MEDNARODNOPRAVNE PODLAGE.....	94
4.1.1 KONVENCIJE.....	96
4.1.2 RESOLUCIJE VARNOSTNEGA SVETA OZN.....	98
4.1.3 BILATERALNI IN MULTILATERALNI SPORAZUMI.....	100
4.2 ODZIVI MEDNARODNIH ORGANIZACIJ NA SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO.....	103
4.2.1 ICC.....	104
4.2.2 IMO	105
4.2.5 ReCAAP IN CENTER ZA IZMENJAVO INFORMACIJ.....	106
4.2.3 NATO.....	107
4.2.4 EVROPSKA UNIJA.....	109
5 KRITIKA SOOČANJA MEDNARODNE SKUPNOSTI S SODOBNIM POMORSKIM PIRATSTVOM.....	112
6 ZAKLJUČEK.....	121
7 LITERATURA	127

KAZALO TABEL, SLIK IN GRAFOV

TABELA 2.1: OSREDNJE TOČKE TEORIJ	48
TABELA 3.1: ZNAČILNOSTI OBIČAJNEGA IN ORGANIZIRANEGA POMORSKEGA PIRATSTVA	70
GRAF 3.1: ŠTEVILO PIRATSKIH NAPADOV V SVETU	76
SLIKA 3.2: OBMOČJA KJER SO PIRATSKI NAPADI NAJBOLJ POGOSTI	80
GRAF 3.2: GIBANJE ŠTEVILA PIRATSKIH NAPADOV PO REGIJAH	81
GRAF 3.3: GIBANJE ŠTEVILA PIRATSKIH NAPADOV V AFRIKI	877
GRAF 3.4: NASILNA DEJANJA PIRATOV V AFRIKI V PRIMERJAVI Z OSTALIM SVETOM	888

SEZNAM KRATIC

AMISOM	Misija Afriške unije v Somaliji (<i>African Union Mission in Somalia</i>)
ASEAN	Združenje držav jugovzhodne Azije (<i>Association of Southeast Asian Nations</i>)
EU	Evropska Unija (<i>European Union</i>)
EU NAVFOR	Mornariška operacija Evropske Unije v Somaliji (<i>European Union Naval Force</i>)
GAM	Gibanje za svobodni Ačeh (<i>Gerakan Aceh Merdeka</i>)
ICC	Mednarodna trgovinska zbornica (<i>International Chamber of Commerce</i>)
IMB	Mednarodni pomorski urad (<i>International Maritime Bureau</i>)
IMO	Mednarodna pomorska organizacija (<i>International Maritime Organization</i>)
ISC	Centra za izmenjavo informacij (<i>Information Sharing Centre</i>)
ISPC	Mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>)
LTTE	Osvobodilni tigri tamilskega Eelama (<i>Liberation Tigers of Tamil Eelam</i>)
MALSINDO	Sporazum med Malezijo, Singapurjem in Indonezijo o izvajanju skupnih protipitatskih pomorskih patrolj.
MEND	Gibanje za emancipacijo delte Nigra (<i>Movement for Emancipation of Niger Delta</i>)
MILF	Islamska osvobodilna fronta Moro (<i>Moro Islamic Liberation Front</i>)
NATO	Organizacija Severnoatlantske pogodbe (<i>North Atlantic Treaty Organisation</i>)
OZN	Organizacija združenih narodov (<i>United Nations</i>)
PRC	Center za sporočanje piratstva (<i>Piracy Reporting Centre</i>)
ReCAAP	Regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju (<i>Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia</i>)
SSAS	Ladijski sistem opozarjanja na nevarnost (<i>Ship Security Alert System</i>)
SNMG1	Natova stalna pomorska skupina 1 (<i>Standing NATO Maritime Group 1</i>)
SNMG2	Natova stalna pomorska skupina 2 (<i>Standing NATO Maritime Group 2</i>)

SUA	Konvencija za preprečevanje protipravnih dejanj zoper varnost pomorske plovbe (<i>Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation</i>)
UL ZN	Ustanovna listina Združenih narodov (<i>Charter of the United Nations</i>)
UNCLOS	Konvencija Združenih narodov o pravu morja (<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>)
UNEP	Programa združenih narodov za okolje (<i>United Nations Environment Programme</i>)
USD	Ameriški dolar (<i>United States Dollar</i>)
VS OZN	Varnostni svet Organizacije združenih narodov (<i>United Nations Security Council</i>)
WFP	Svetovni program za hrano (<i>World Food Programme</i>)
ZDA	Združene države Amerike (<i>United States of America</i>)
ZIS	Zveza islamskih sodišč (<i>Islamic Courts Union</i>)

1 UVOD

V zadnjem času se v zahodnih medijih, hkrati z nekaterimi filmskimi uspešnicami o starodavnih piratih, pojavljajo poročila o sodobnih piratih, ki s svojimi napadi ob glavnih pomorskih trgovskih poteh predstavljajo grožnjo mornarjem na ladjah, ki so napadene, pa tudi širši mednarodni varnosti in ekonomiji. Medtem ko še danes snemajo filme, v katerih so pirati prikazani kot rahlo komične in kljub kriminalni naravi njihovih dejanj kot dobrohotne figure, se mednarodna skupnost sooča z vse bolj drznimi sodobnimi pirati, ki terorizirajo odprte in teritorialne vode svetovnih morij.

Pojav piratstva ni nič novega. V bistvu je piratstvo eden najstarejših »poklicev« na Zemlji, razvijalo pa se je vzporedno s pomorsko trgovino in plovbo (Ivović 1990, 5). S problemom piratstva so se srečevali že stari Grki in Rimljani. Celó Julij Cezar je bil, ko še ni bil veliki vojskovodja, nekaj časa talec sredozemskih piratov (Louis-Smith 1980, 44). Pirati so bili od nekdanj grožnja pomorskemu trgovanju in piratstvo so že zelo zgodaj prepovedali. Anglija je leta 1413 piratstvo zakonsko označila za veleizdajo. Zaradi pojava gusarstva¹ in pogostega mešanja piratov in gusarjev ter prehajanja statusa ene skupine v drugo in obratno, je bilo preganjanje piratstva zelo oteženo, hkrati pa je bilo za to velikokrat malo interesa (Thomson, 1994, 22-23). Šele leta 1856 je bilo s Pariško pogodbo, ki so jo podpisale Francija, Velika Britanija, Rusija, Prusija, Avstrija, Sardinija in Turčija, gusarstvo prepovedano (Thomson 1994, 70). Posledično je do dvajsetega stoletja nato postopoma zatonilo tudi piratstvo, čeprav ni nikoli povsem izginilo in od sedemdesetih let dvajsetega stoletja so pirati zopet vse bolj prisotni na svetovnih morjih in v zadnjih letih tudi vse bolj medijsko opazni.

Konec leta 2008 so pozornost svetovne javnosti pritegnili somalijski pirati z več uspešnimi ugrabitvami tovornih ladij v Adenskem zalivu in vodah okoli Afriškega roga. Kljub burnemu odzivu svetovne javnosti in hitri reakciji mednarodnih organizacij, kot sta NATO in Evropska Unija (EU), ki sta skupaj z nekaterimi pomorskimi velesilami, kot sta Rusija in LR Kitajska, na območje ob Somaliji poslali svoje ladje, sta bila po podatkih Centra za sporočanje piratstva (*Piracy Reporting Centre* (PRC)), samo v času od 1. januarja do 31. marca 2009 v svetu izvedena stodva piratska napada, od tega kar enainšestdeset na območju Somalije, Adenskega zaliva in Rdečega morja (ICC International Maritime Bureau 2009, 6). Ti podatki kažejo na nemoč učinkovitega soočanja mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom,

¹ Gusarji so zasebni pomorščaki z državnim pooblastilom za napadanje oz. izvajanje nasilnih dejanj proti ladjam drugih držav (Thomson 1994, 22).

hkrati pa je iz poročil medijev razvidno, da se ukrepi mednarodne skupnosti za boj proti somalijskim piratom nanašajo zgolj in samo na uporabo vojaških sil na morju, le redko kdaj pa se poroča o ukrepih za stabilizacijo Somalije in ureditev političnih, ekonomskih in socialnih razmer v državi, ki so nedvomno dejavniki, ki najbolj vplivajo na razvoj Somalijskega piratstva.

Na to, da so sodobni pomorski pirati varnostni problem širše mednarodne skupnosti in ne samo držav in regij,² v katerih izvajajo svoje napade, vplivata pravni status odprtih voda svetovnih morij ter narava sodobne pomorske plovbe, ki je v veliki meri posledica naraščajoče soodvisnosti svetovnega gospodarstva. Ladja, katere lastnik je privatno podjetje v neki razviti državi, denimo Nemčiji, je lahko registrirana v Hondurasu, poveljuje ji hrvaški kapitan s častniki iz Ukrajine in mornarji iz Egipta. Vozi tovor iz Kitajske v Italijo, pri čemer je naročnik podjetje iz ZDA, in je ugrabljena v indonezijskih teritorialnih vodah.

Konvencija Združenih narodov o pravu morja iz leta 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)), pravi, da so odprta morja svobodna za vse države, tako obalne kot neobalne, da je odprto morje pridržano za miroljubne namene in da nobena država ne more veljavno podrediti katerega koli dela odprtega morja svoji suverenosti (87, 88. in 89. člen). Mednarodna narava reševanja varnostnih problemov na morju je v primerjavi s kopnim, kjer skoraj povsod velja suverenost določene države, še posebej izrazita.

Sodobno piratstvo se tako kaže kot kompleksen mednarodno-varnostni problem, na katerega nacionalne države in mednarodna skupnost zaenkrat še nimajo ustreznega odgovora. Ob soočanju s problemom na morju se mednarodna skupnost in nacionalne države pri preprečevanju piratstva soočajo tudi s problemi na kopnem, ki so ponavadi vzrok prvih, pri odpravljanju obeh pa so velikokrat nemočne. Obenem pa mednarodna skupnost zaradi spoštovanja načela suverenosti in ozemeljske nedotakljivosti držav ter slabega definiranja pristojnosti držav na nedržavnih območjih, pod kar spada tudi odprto morje, pri soočanju s sodobnimi pirati ostaja nemočna.

Predmet preučevanja pričujočega magistrskega dela je sodobno piratstvo in soočanje mednarodne skupnosti z varnostnimi grožnjami, ki jih predstavlja. Kompleksnost sodobnega pomorskega piratstva in način reševanja varnostnih problemov, ki jih le-to ustvarja, bomo opazovali preko realističnega, liberalističnega, konstruktivističnega in marksističnega teoretičnega pristopa k sodobnemu obravnavanju varnosti ter kombinacije realističnega in

² Poleg že omenjene Somalije in območja Adenskega zaliva je iz letnih poročil PRC-ja (ICC International Maritime Bureau 1997, ICC International Maritime Bureau 2002, ICC International Maritime Bureau 2007, ICC International Maritime Bureau 2008) razvidno, da so ogrožene regije še JV Azija, območje indijske podceline, Gvinejski zaliv in južno Karibsko morje.

liberalističnega pristopa, t.i. angleške šole, ter tako poskušali kar najbolje pojasniti odzivanje mednarodne skupnosti na ta fenomen. **Prvo raziskovalno vprašanje** se zato glasi: »Kateri teoretični pristopi prevladujejo v mednarodni skupnosti ob njenem soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom?« Na oblikovanje dveh danes prevladujočih modelov zagotavljanja mednarodne varnosti, konfliktnega in kooperativnega, sta vplivala predvsem realizem in liberalizem. Zato se zdi, da ta dva teoretična pristopa in njuna kombinacija, katero najbolje predstavlja angleška šola, tudi najbolj vplivata na oblikovanje odzivov mednarodne skupnosti na pojav sodobnega pomorskega piratstva.

Poleg možnosti spopadanja s tem problemom in rešitev, ki jih predstavljajo ti teoretični pristopi, pa je pomembno sodobno pomorsko piratstvo opazovati tudi z drugih teoretičnih perspektiv, ki osvetljujejo pomembne elemente mednarodne varnosti, ki jih liberalizem in realizem zanemarjata. To je pomembno predvsem v navezavi z **drugim raziskovalnim vprašanjem**, s katerem iščemo možnosti izboljšanja soočanja mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom: »Kako bi bilo možno izboljšati odzivanje mednarodne skupnosti na problem sodobnega pomorskega piratstva?« Po organiziranem odzivu mednarodne skupnosti na napade somalijskih piratov konec leta 2008, je bilo iz medijskih poročil moč razbrati, da se bo končni obračun s pirati zgodil v vodah okoli Afriškega roga. Protipiratske misije zveze NATO, Evropske unije in nekaterih azijskih držav, ki so na to območje poslale svoje bojne ladje, so bile omejene zgolj na zatiranja piratstva na morju.³ Vendar pa kot nakazuje Murphy (2007) in kot je razvidno že iz primera starogrških piratov (Lucie-Smith 1990, 41) izhaja problem piratstva iz političnih, družbenih, predvsem pa ekonomskih problemov na kopnem. Zato predvidevamo, da je treba odgovor na to vprašanje iskati predvsem v možnostih reševanja problemov skupnosti, iz katerih pirati izhajajo, in za katere se zdi, da so bili prezrti v najnovejših odzivih mednarodne skupnosti na piratske napade. Tu bodo prišle do izraza teoretske podlage, ki so prezrte v oblikovanju odzivov mednarodne skupnosti na sodobno pomorsko piratstvo, predvsem marksizem in konstruktivizem, ki izpostavljata razredne interese in konstruiranje identitet, na podlagi katerih se oblikujejo ti odzivi. Z odgovori na ti dve raziskovalni vprašanji bomo vzpostavili stik med teorijo in prakso, kjer bo teorija služila kot orodje za razumevanje prakse, ta pa bo *vice versa* nakazovala analitično vrednost teorij.

Cilji naloge so trije. Prvi je ugotoviti značilnosti sodobnega pomorskega piratstva in preko teorije tudi njegove implikacije na sodobno mednarodno varnost, drugi analizirati odzivanje

³ Glej Deutsche Welle 2008, NATO 2008, Svet Evropske unije 2008, Al Jazeera 2008a.

mednarodne skupnosti na ta fenomen in oblikovati konstruktivno kritiko nanj, ki bo nakazovala možne izboljšave v tem soočanju, tretji pa nakazati analitično vrednost uporabljenih teorij

Metodologija, ki jo bomo uporabili, zajema več različnih znanstvenih metod, njihovo izbiro pa bomo sproti prilagajali predmetu raziskovanja. V magistrskem delu bomo uporabili predvsem obramboslovna in politološka spoznanja, oprli pa se bomo predvsem na teoretične raziskovalne metode. Glavni metodi, ki ju bomo uporabil, bosta zbiranje, analiza in interpretacija primarnih (zakonov, konvencij, resolucij, deklaracij, poročil idr.) in sekundarnih virov (knjig, strokovnih in poljudnoznanstvenih člankov, internetnih virov idr.). Analiza in interpretacija primarnih in sekundarnih virov je v svojem bistvu kvalitativna raziskovalna metoda in bo osrednja metoda tega dela. Kvantitativne metode bodo v magistrski nalogi omejene na analizo uradnih in sekundarnih statistik, bomo pa s to metodo analizirali trende piratskih napadov, predvsem gibanje števila piratskih napadov v svetu in v regijah in njihove značilnosti, s čimer bomo pravzaprav izdelali manjše študije primerov. Metodo študije primerov bomo nato znova uporabili v poglavju, v katerem bomo analizirali odzive različnih mednarodnih institucij na problem sodobnega pomorskega piratstva.

Skozi celotno magistrsko delo bomo med seboj prepletali konceptualno in primerjalno raziskovalno metodo, s katerima bomo poskušali povzeti bistvo teoretičnih pristopov raziskovanja mednarodne varnosti, značilnosti piratskih napadov in njihovo ogrožanje mednarodne varnosti, identificirali mednarodne institucije in organizacije, ki se soočajo s sodobnim pomorskim piratstvom, in značilnosti njihovega delovanja. Kot osnovo za vse to bomo uporabili metodi analize in interpretacije primarnih in sekundarnih virov. Pri preučevanju zgodovine piratstva in soočanja nacionalnih držav in mednarodne skupnosti s tem pojavom bomo uporabili metodo zgodovinske analize. Ta je še posebej pomembna zaradi iskanja preteklih izkušenj pri soočanju s tem problemom in razumevanja današnjih pravnih ureditev na svetovnih morjih. Preko metode sinteze spoznanj in ponovne primerjalne analize bomo v zaključnem delu poskušali povezati spoznanja iz teoretičnega dela o mednarodni varnosti in spoznanja iz analize sodobnega pomorskega piratstva. Tako bomo ugotovili, kateri teoretični pristopi prevladujejo pri soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom, in nakazali možne izboljšave tega soočanja ter tako odgovorili na zastavljeni raziskovalni vprašanji.

Omejitvi v nalogi sta, zaradi vnaprej zastavljenih okvirov magistrskega dela, predvsem dve. Ker je teoretičnih pristopov in tudi njihovih izpeljank zelo veliko, bomo v magistrskem delu uporabili in obravnavali le tiste, ki se nam zdijo za preučevanje sodobnega pomorskega piratstva in odzivov mednarodne skupnosti nanj najpomembnejši. Druga omejitev se nanaša

na samo preprečevanje in boj proti sodobnemu pomorskemu piratstvu. Ta se bije predvsem na dveh ravneh, na ravni nacionalnih držav in na mednarodni ravni. Ker pa bi bila podrobnejša analiza posameznih nacionalnih strategij preobsežna, in tudi zaradi globalne razširjenosti in transnacionalnih groženj sodobnega pomorskega piratstva, bomo preučevali zgolj odzivanje mednarodne skupnosti, najrelevantnejše odzive nacionalnih držav pa bomo vključili v analizo regionalnih trendov.

Struktura naloge obsega prvi, teoretični del, v katerem bomo preučili teoretične pristope sobnega obravnavanja varnosti, ki bodo služili kot temelj razumevanja varnostnih problemov, ki jih predstavlja sodobno pomorsko piratstvo, fenomen, katerega bomo podrobneje preučili v drugem delu. Tu bomo najprej opredelili sam pojem sodobnega pomorskega piratstva in nato razčlenili njegov razvoj skozi zgodovino. Preučili bomo vrste in značilnosti piratskih napadov ter grožnje, ki jih piratstvo predstavlja mednarodni varnosti, čemur bo sledila še analiza trendov piratskih napadov od konca hladne vojne do leta 2008. Najprej bomo analizirali globalne trende, izpostavili najbolj ogrožene regije in podrobneje analizirali značilnosti piratskih napadov v posameznih regijah, pri čemer bomo opazovali tudi, kako se posamezne države v regijah in regija kot celota soočajo s piratskimi napadi. Poleg ugotavljanja trendov je namen tega poglavja tudi ugotoviti, kako se posamezne države soočajo s sodobnim piratstvom, in ali obstaja kakršnokoli institucionalizirano mednarodno sodelovanje pri soočanju s sodobnim piratstvom. V tretjem delu bomo preučili mednarodnopravne podlage, ki obstajajo v svetu, in ki državam in mednarodnim organizacijam tudi dajejo podlago za ukrepanje proti sodobnim piratom. Sledili bodo še dejanski odzivi oziroma delovanje mednarodnih organizacij na področju boja proti piratom, v četrtem delu pa bomo na podlagi varnostno-teoretičnih izhodišč opredeljenih v prvem delu, oblikovali konstruktivno kritiko prizadevanj mednarodne skupnosti pri reševanju problema sodobnega pomorskega piratstva.

2 SODOBNO OBRAVNAVANJE MEDNARODNE VARNOSTI

Večino intelektualne zgodovine so se varnostne razprave vodile okoli vzrokov za vojno. Nekateri so vzroke videli v človeški naravi, drugi kot posledico notranje organizacije držav, spet tretji pa kot posledico anarhičnosti mednarodnega sistema (Baylis 2008, 26). Grizold (1998, 2) pojem varnosti povezuje z eksistencialnimi vprašanji posameznika (kakovosti življenja in smrti) ter višjimi ravnmi družbenega organiziranja (družba/država, meddržavna skupnost in svet kot celota). Pravi, da je varnost »strukturalna prvina obstoja delovanja posameznika, družbe/države in mednarodne skupnosti oziroma sveta kot celote, ki zajema tako stanje uravnoveženega fizičnega, duhovnega in duševnega ter gmotnega obstoja omenjenih entitet kot tudi njihovo občutenje ter zavestno prizadevanje po nenehni vzpostavitvi tega stanja«. Jelušič (1989, 335) varnost definira kot »stanje ravnotežja mednarodnih, meddržavnih, medskupinskih, družbenih, interpersonalnih in intrapersonalnih procesov, zaradi česar se v zavesti posameznika oblikuje občutek stabilnosti, homeostatičnosti, torej tudi zagotavljanje pogojev za življenje in preživetje«. Varnost je torej koncept zagotavljanja obstoja, delovanja in razvoja družbe na vseh nivojih njenega organiziranja, od posameznika kot družbenega nukleusa do meddržavnih in mednarodnih odnosov kot najvišje oblike takšnega organiziranja.

Baylis (2008, 27) pravi, da se večina avtorjev strinja, da je koncept varnosti sporen, a ne toliko v njenem bistvu, tj. odsotnosti nevarnosti za osrednje družbene vrednote (za posameznike in skupine), kot v tem, ali bi moralo biti osrednje težišče raziskovanja varnosti individualna, nacionalna ali mednarodna varnost. Tri temeljne entitete (posameznik, država/družba in mednarodna skupnost) si prizadevajo vzpostaviti stanje varnosti, a med njimi ni nujne harmonije (Buzan 1991, 37). Nastanek države kot politične organizacije družbe je najtesneje povezan prav z željo posameznikov po doseganju večje stopnje varnosti, v zameno za katero so se odpovedali določeni stopnji osebne svobode. Vendar pa je, protislovno, krepitev države skozi zgodovino pomenila tudi vse večje ogrožanje posameznikove varnosti. Na varnost družbe kot celote lahko namreč negativno vpliva posameznikovo zagotavljanje osebne varnosti, kar se manifestira skozi kriminal, korupcijo, terorizem ipd. (Grizold 1998, 2). Ta protislovja so pomembna predvsem pri soočanju z varnostnimi problemi znotraj posameznih držav/družb. Za soočanje z varnostnimi problemi v mednarodni skupnosti, kar sodobno pomorsko piratstvo nedvomno je, pa so bolj pomembna protislovja, ki izhajajo iz zagotavljanja nacionalne in mednarodne varnosti.

Večino hladne vojne je v delih znanstvenikov prevladovala ideja nacionalne varnosti, ki je bila definirana predvsem v vojaškem smislu (Baylis 2008, 27). Vendar pa je takšen koncept nacionalne varnosti danes zastarel. Grizold (1998, 3) pravi, da danes »nacionalno varnost najsplošneje opredelimo kot varnost državnega naroda. Njena vsebina zajema ohranitev nacionalnega ozemlja (vključno zračni prostor in ozemeljske vode), zaščito življenja ljudi in njihove lastnine ter ohranitev nacionalne suverenosti«. Iz tega izhaja, da gre pri nacionalni varnosti za celoto razmerij med notranjimi (vojaško obrambnimi, gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi...) in zunanji (mednarodni) dejavniki (Grizold 1998, 3-4). Pomemben premik na področju obravnavanja varnosti se je zgodil po koncu hladne vojne, ko se je na podlagi liberalnih in konstruktivističnih teoretičnih izhodišč varnost vse bolj obravnavala v širšem družbenem kontekstu, hkrati pa so referenčne točke varnostne razprave postale tudi nedržavne institucionalizirane in neinstitucionalizirane družbene entitete. Tako je referenčna točka varnosti postal tudi posameznik. Takšna širitev in razvoj obravnavanja varnosti sta izredno pomembna predvsem za preučevanje aktualnih družbenih sprememb in odnosov, nastalih po koncu hladne vojne (Svete 2005, 45-46). Iz tega vidika je tudi preučevanje marginalnih družbenih skupin, kot so pirati, postalo relevantno pri preučevanju varnosti.

Proces globalizacije je povzročil, da so danes nacionalne varnosti posameznih držav vse bolj sestavni del mednarodne varnosti.⁴ Ta pa, kot pravi Grizold (1998, 4): »Ni zgolj seštevek posameznih nacionalnih varnosti, ampak je celota ukrepov, norm, vrednot, ki se uresničujejo skozi skupno sprejete mednarodne mehanizme in instrumente, ki zagotavljajo obstoj in razvoj vseh držav na ravni mednarodnega sistema«. V mednarodni varnosti se kažejo slojevitost in zapletenost mednarodnih odnosov, raven procesov integracije in globalizacije, učinkovitost ali neučinkovitost mehanizmov za zagotavljanje nacionalne in mednarodne varnosti, stanje vojaško-političnih, gospodarskih idr. odnosov med državami⁵ (Nobilo v Grizold 1992, 66). Zagotavljanje varnosti je preraslo v proces institucionalizacije mednarodne varnosti, ki zajema tako oblikovanje varnostnih sistemov kot skupkov načel delovanja, po katerih sodobne države vzpostavljajo in ohranjajo mednarodno varnost (Grizold 1998, 4). Tudi Benko (1997, 142) pravi, da so »političnoinstitucionalni in politični procesi, kar so procesi povezave med oblastmi in drugimi subjekti na področju mednarodnih odnosov, najpomembnejši del njihovega preučevanja«. Pri obravnavi institucionalizacije mednarodne varnosti je treba

⁴ V sodobnem globaliziranem svetu so grožnje varnosti vse bolj transnacionalne, za njih pa je vse bolj značilno nezadržno širjenje prek državnih meja, pretežno nevojaški značaj in nedržavni značaj nosilcev ogrožanja (Prezelj 2002, 62).

⁵ Grizold (2001, 86) pravi, da je »sodobna nacionalna varnost vpeta v širše mednarodno okolje, kjer je odgovornost za zagotavljanje varnosti poleg držav in njihovih zvez vse bolj tudi domena globalnega mednarodnega sistema«.

opazovati tri temeljne ravni: varnostni sistem kot skupek načel po katerih naj poteka zagotavljanje varnosti, varnostni mehanizem kot pojavno obliko delovanja varnostnega sistema in varnostni instrument kot posamično obliko dedovanja varnostnega mehanizma (Grizold 2001, 135). Za razumevanje delovanja mednarodne varnosti kot celote so posebej pomembni varnostni sistemi in mehanizmi, medtem ko instrumenti pridejo v poštev predvsem pri poglobljenem preučevanju določenega varnostnega instrumenta.

Iz povedanega izhajata dve točki, ključni za analizo zagotavljanja mednarodne varnosti. Prva je pomen mednarodnih institucij,⁶ preko katerih se izvajajo ukrepi za zagotavljanje mednarodne varnosti, pri čemer igrajo najpomembnejšo vlogo mednarodne organizacije, druga pa so »načela«, preko katerih se vzpostavljajo mehanizmi za zagotavljanje mednarodne varnosti in se manifestirajo v obliki mednarodnega prava. Tako je za preučevanje varnostnih implikacij na mednarodno varnost in soočanje mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom pomembno predvsem: 1. identifikacija groženj mednarodni skupnosti, ki iz piratstva izhajajo; 2. značilnosti sodobnih piratov; 3. preučitev mednarodnopravnih dokumentov, ki se tičejo sodobnega pomorskega piratstva; 4. identifikacija relevantnih mednarodnih organizacij in 5. njihov odziv na sodobno pomorsko piratstvo. Butterfield (v Baylis 2008, 43) pravi, da vprašanje, ali je večjo mednarodno in globalno varnost mogoče doseči, in kako, še vedno ostaja »najtrši oreh od vseh«, ki jih morajo preučevalci in praktiki mednarodne politike streti. Zaradi tega je preučevanje sodobnega pomorskega piratstva in odzivov mednarodne skupnosti na varnostne grožnje, ki jih ta predstavlja, ter zagotavljanje varnosti na svetovnih morjih še kako relevantno.

Mednarodna varnost se je do danes zagotavljala z bolj ali manj hkratnim delovanjem dveh modelov: kompetitivnega in kooperativnega (Grizold 1998, 5). Prvi izhaja iz realistične, drugi pa iz liberalistične teorije mednarodnih odnosov. Vendar pa se ti dve teoriji in njune novejši izpeljave ukvarjata predvsem z zadevami *statusa quo* in razmišljata o vprašanjih, kako ohraniti sistem (Lamy, 2007 285). Zato sta realizem in liberalizem sicer dobra za analize obstoječega stanja, ker pa si ne zastavljata vprašanj o prevladujočem sistemu prepričanj in

⁶ Pojem mednarodne institucije je mnogokrat nejasen. Neoliberalni institucionalisti pravijo, da je mednarodna institucija lahko mednarodna organizacija, kakršna sta NATO in EU, lahko pa je skupek pravil, ki urejajo ravnanja držav na določenih področjih (npr. letalstvo). Ti skupki pravil se velikokrat imenujejo tudi »režimi« (Jackson in Sørensen 1999, 119). Mednarodne režime Karsner (v Roter 1999, 33) opredeli kot »niz implicitnih ali eksplicitnih načel, norm, pravil in procedur odločanja, katerim se na določenem področju mednarodnih odnosov približajo pričakovanja akterjev«. Ker pa se bomo v pričujočem delu ukvarjali predvsem z odzivi mednarodne skupnosti na izzive sodobni varnosti, ki jo predstavljajo sodobni pomorski pirati, in ne toliko s procedurami, pravili in normami, na podlagi katerih se ti odzivi oblikujejo, režimi za potrebe te naloge niso tako pomembni kot širši pojem institucije. Zato bomo pojem »institucija« uporabljali v njenem širšem pomenu, kot temu pravita Jackson in Sørensen. Torej kot pojem, ki združuje mednarodne organizacije in mednarodna »pravila«, oziroma pravne podlage, na katerih te organizacije delujejo.

razporeditve moči, nista primerna za oblikovanje alternativnih varnostnih politik. Kot posebna teorija mednarodne skupnosti se nato pojavi t.i. angleška šola, ki kombinira liberalistični in realistični pristop, hkrati pa predstavlja neke vrste alternativo obema (Esih 2006, 32). Tretji teoretični pristop k obravnavanju mednarodnih odnosov in predvsem mednarodne varnosti je radikalistični pristop, ki pa je v ideološkem in vsebinskem smislu zelo diferenciran. Skupni imenovalci radikalističnih pristopov je netradicionalni, nepozitivistični pristop, zlasti v odnosu do realizma in liberalizma (Svete 2005, 46). Russett in Starr (1992, 93) trdita, da je glavni in največji del radikalizma marksizem, in radikalizem v nadaljevanju pravzaprav enačita z marksizmom. Uporaba marksistične paradigme pri preučevanju mednarodnih odnosov pove, da temeljna celica v mednarodnih odnosih ni država ali narod (Benko 1997, 149) temveč razred. Znotraj radikalističnega pristopa pa obravnavamo tudi konstruktivističen pristop, ki se za razliko od prej naštetih teorij, ki se usmerjajo v preučevanje materialnih dejavnikov, usmerja na vlogo in pomen idej. Po konstruktivističnih razlagah je stvarnost zgolj kreacija oz. konstrukt človeškega uma, temelječa na podatkih, informacijah in znanju oz. idejah (Svete, 2005, 46-47).

Pri obravnavanju mednarodne varnosti je tako nujna uporaba realizma, liberalizma in angleške šole kot teoretičnih podlag za razumevanje in razlaganje obstoječih modelov zagotavljanja varnosti. V smislu iskanja pristopov, ne samo razumevanja in razlaganja obstoječih modelov, ampak tudi iskanja alternativ, pa sta zelo dobrodošla marksizem in konstruktivizem, ki osvetljujejo določene elemente, ki so za varnost pomembni, a jih prvi trije pristopi izpuščajo. Zato bomo pri preučevanju sodobnega pomorskega piratstva in soočanja mednarodne skupnosti z njim poskušali na problem gledati skozi vseh pet prizem.⁷ Uporaba teh teoretičnih modelov omogoča preučevanje sodobnega piratstva, hkrati pa doživlja povratni učinek, saj s tem teorije pridobivajo večjo pojasnjevalno vrednost in krepijo pomen znanstvenega preučevanja za reševanje praktičnih problemov.

2.1 REALIZEM

Do konca druge svetovne vojne je v razvoju mednarodnih odnosov prevladoval konfliktni model zagotavljanja mednarodne varnosti, katerega bistvo je, da se konflikti med državami

⁷ Seveda pa te teorije niso edine, ki se ukvarjajo z mednarodno varnostjo in širše, mednarodnimi odnosi. S to tematiko se ukvarjajo še mnogi drugi alternativni pristopi, kot so feminizem, postmodernizem, zgodovinska sociologija idr., a zaradi omejenosti s prostorom in dejstva, da vsi ti pristopi na nek način izhajajo iz enega od že omenjenih petih, kot tudi zaradi mnenja, da površino in globino mednarodne varnosti dovolj zajame prvih pet teoretičnih pristopov, se s temi teorijami v magistrski nalogi ne bomo ukvarjali.

rešujejo z uporabo sile. Varnost je v tem modelu videna kot omejena dobrina, za katero države nenehno tekmujejo. To povzroča t.i. varnostno dilemo, ki predpostavlja, da dejavnost vsake države za uresničevanje lastnih varnostnih potreb v kvazianarhičnem mednarodnem okolju nujno ogroža varnost druge države (Grizold 1998, 5). Ta model izhaja iz realistične teorije mednarodnih odnosov. To je tipična racionalistično–materialistična, na pozitivizmu temelječa teorija, ki v mednarodnih odnosih in na področju varnosti kot najpomembnejšega akterja v ospredje postavlja državo (Peou v Svete 2005, 47). Malešič (1994, 98) politiko, ki temelji na realizmu in poudarja kvazianarhično naravo mednarodnega sistema in posledično ukvarjanje nacionalnih držav z varnostjo, imenuje politiko moči in varnosti.

Moderne nacionalne države so bile ustvarjene s sklenitvijo vestfalskega miru leta 1648, ki je zagotovil sekularnim vladam držav suverenost nad njihovim ozemljem in populacijo (Hook 2008, 66). Glavna premisa realistične teorije je, da ker je osrednji cilj mednarodne politike preživetje nacionalne države v njej sovražnem mednarodnem okolju, je pridobitev čim večje moči racionalen in neizogiben cilj zunanje politike. Zato se mednarodna politika uresničuje skozi boj za moč (Evans in Newnham 1998, 465). Kot pravi Donnelly (1994, 89), realisti politiko, še posebej mednarodno, radi enačijo s prizadevanjem po maksimiziranju moči. Moč in iz nje izpeljana sila je prva in temeljna kategorija v konceptualni shemi realistične teorije (Benko 1997, 66). Čeprav znotraj realistične teorije ne obstaja neka skupna in obče veljavna definicija moči, ta v najširšem smislu pomeni zmožnost vplivanja ali spreminjanja delovanja ostalih subjektov ter obratno zmožnost upreti se takšnemu vplivanju ali spreminjanju lastnega delovanja zaradi pritiskov ostalih (Evans in Newnham 1998, 465). Morgenthau (1948/1995, 84) pravi, da »moč zajema vse kar vzpostavlja in ohranja nadzor človeka nad človekom«.

Moč je odnosni koncept in nihče je ne izvaja v praznem prostoru, ampak v odnosu z neko drugo entiteto. Zato se pri merjenju moči ne sme upoštevati le lastne, ampak tudi moči drugih držav. Ker je merjenje moči držav zelo zapletena naloga, se jo ponavadi zreducira na preštovanje čet, tankov, letal in ladij, ki jih neka država ima, v prepričanju, da je te vire mogoče prevesti v sposobnost, da se pripravi ostale delovalce do tega, da storijo nekaj, česar sicer ne bi (Dunne in Schmid 2007, 222). Moč države sestavljajo geografske značilnosti države, naravna bogastva, industrijska zmogljivost, vojaška pripravljenost, prebivalstvo, nacionalni značaj in morala ter kvaliteta vlade (Morgenthau 1948/1995, 207-255). Skupaj sestavljajo potencial moči kot grobe ocene materialnih in človeških virov. Ta potencial je na neposreden način izkoriščen, ko je preveden v silo, predvsem v tisto fizične narave (Benko 1997, 70).

Druga kategorija, s katero operira realistična teorija, je nacionalni interes. »Kot je v jedru vsake politike interes, tako se tudi države v mednarodnih odnosih ravnaajo na temelju nacionalnih interesov« (Benko 1997, 67). Nacionalni interes je najširše definiran kot tisto, kar je skupno dobro za določeno nacijo v nasprotju z interesi subnacionalnih, mednarodnih in globalne skupnosti. Ker je mednarodno okolje, v katerem delujejo države, anarhično in zaradi tega ni neke višje avtoritete, kateri bi nacionalne države odgovarjale, se države v zagotavljanju lastnega preživetja lahko zanašajo samo nase. Zato je nacionalni interes definiran predvsem v okvirih moči in skorajda popolnoma izključuje ostale dejavnike, kot sta na primer ideologija in morala (Evans in Newnham 1998, 465-467). Tudi Morgenthau pravi, da je moč, ki je na voljo državi v določenem obdobju, tista objektivna realnost, na podlagi katere je mogoče opredeliti nacionalni interes te države (Benko 1997, 68).

Tretja kategorija realistične teorije je ravnotežje moči, ki ga države ustvarjajo tako, da se povezujejo v koalicije in protikoalicije, da bi lažje zagotovile lastne nacionalne interese (Benko 1997, 68). Anarhična narava mednarodnega sistema in želja po samoohranitvi silita države v razvijanje vojaških zmogljivosti, ki zadostujejo najmanj za odvrčanje napada drugih držav. Vse države pa težijo k maksimiziranju svoje moči in najbolj pogost način za doseganje tega je iskanje ravnotežja moči. Posledica tega sta stabilnost in red, ki sta rezultat ustvarjanja fleksibilnih zavezništov med državami, pri čemer so glavne povezovalne sile interesi držav in ne mednarodno pravo ali mednarodne institucije (Evans in Newnham 1998, 466).

Z vidika nastanka in razvoja piratstva v svetu ter nastajanja mednarodnih institucij, ki se ubadajo s problemom sodobnega pomorskega piratstva, se realizem kaže kot pomembna teorija zaradi razlaganja moči držav in varovanja instituta suverenosti pri oblikovanju mednarodnopravnih podlag za preganjanje piratov in oblikovanja odzivov mednarodnih organizacij, v ozadju katerih so po realističnem prepričanju egoistični nacionalni interesi držav kot preračunljivih in racionalnih akterjev.

2.1.1 RAZNOLIKOST REALIZMA

Realizem je teorija z zelo dolgo tradicijo, ki sega vse do zlatega obdobja antične Grčije. Še zdaleč pa to ni enotna teorija in kot pravi Svete (2005, 48), ga lahko najosnovneje delimo na klasični realizem in neorealizem (strukturni realizem). Dunne in Shmidt (2007, 211-212) takšno delitev sprejemata, dodajata pa še sodobne odzive na strukturni realizem.

2.1.1.1 KLASIČNI REALIZEM

Tukididova knjiga Peloponeška vojna je eno od prvih del, v katerih so vidni zametki realistične teorije. Tukidid v knjigi piše, da je bila vojna neogibna, in da je bila posledica tekmovanja med Atenami in Šparto. Vojno je sicer začela Šparta, ki pa je bila v to prisiljena, saj so Atenci s prekomernim oboroževanjem porušili razmerje moči (Forde 1994, 70). Na zgodovinsko razpravo o tem, kako najbolje doseči nacionalno varnost, so odločilno vplivala dela avtorjev, kot so Hobbes, Machiavelli in Rousseau. Ti so mednarodni sistem šteli za brutalno prizorišče, na katerem si države prizadevajo za lastno varnost na račun svojih sosedov. Meddržavne odnose so videli kot tekmovanje za moč, pri čemer so države poskušale druga drugo izkoristiti. Nenehno so poskušale uravnovežiti moč drugih držav in preprečiti vzpon enega hegemonu nad ostalimi (Baylis 2008, 30). Države so igrale igro ničelne vsote, kjer je povečanje varnosti ene države nujno pomenilo zmanjšanje varnosti druge. Vsi ti zgodovinski pogledi so vplivali na pisce, ki so po drugi svetovni vojni razvili to, čemur danes pravimo klasična realistična šola mišljenja (Baylis 2007, 30). Za utemeljitelja klasičnega realizma nesporno velja Hans Morgenthau, ki je posplošil in prenesel aksiome evropske diplomatske prakse iz devetnajstega stoletja v obče zakone ameriške družboslovne znanosti. Trdil je, da inherentna in stalna egoistična narava ljudi ob soočenju z mednarodno anarhijo povzroči, da države težijo k maksimiziranju svoje moči. Morgenthau je verjel, da je možno s povezovanjem koncepta moči in nacionalnega interesa predstaviti univerzalno razlago za delovanje držav (Carlsnaes 2003, 333). Po tem prepričanju politiko vodijo zakoni, ki jih ustvarja človeška narava, mehanizem za razumevanje mednarodne politike pa so interesi definirani v smislu moči (Dunne in Schmidt 2007, 211).

Bistvene značilnosti mednarodne politike po prepričanju klasičnih realistov so tekmovanje, strah in vojna, razložiti pa jih je mogoče na podlagi človeške narave (Dunne in Schmidt 2007, 213). Druga prepoznavna značilnost klasičnega realizma je ukvarjanje z moralno filozofijo in poskus vzpostavljanja razumevanja vrline v luči prakse zgodovinskih razmer. Ravnanje zgolj na podlagi lastne moči in interesa, brez vsakršnega upoštevanja moralnih načel, pogosto ustvarja samouničujočo politiko⁸ (Dunne in Schmidt 2007, 213).

⁸ Machiavelli je med klasičnimi realisti verjetno edini, ki se s tem ni strinjal in je trdil, da mora država prezreti vse obveznosti do drugih držav, če je njena varnost ogrožena. Poleg tega pa je zagovarjal imperialno širjenje kot sredstvo doseganja večje varnosti. Vendar pa večina klasičnih realistov kljub temu meni, da modro vodstvo in prizadevanje za nacionalne interese ublažita mednarodno anarhijo na načine, ki so združljivi z mednarodnim redom (Dunne in Schmidt 2007, 217).

Klasični realizem varnost povezuje predvsem z vojaško močjo držav, ki naj bi bila vzvod za stanje varnosti. Zgolj država je tista, ki lahko monopolno in legitimno uporablja silo, tako znotraj nje same, kot tudi v odnosih do drugih držav. Države v mednarodni skupnosti tekmujejo za omejene vire, med katerimi je tudi varnost, katere pa nobena država ne more v celoti užiti. V skladu s človeško naravo države v tekmovanju za vire težijo k dominantnosti nad drugimi državami, kar pa neogibno vodi v vojne (Svete 2004, 47).

2.1.1.2 STRUKTURNI REALIZEM (NEOREALIZEM)

Strukturalni realisti se s klasičnimi realisti strinjajo, da je mednarodna politika v bistvu boj za moč, vendar ne zagovarjajo teze, da je to posledica človeške narave. Tekmo za varnost in meddržavne konflikte pripisujejo pomanjkanju neke vrhovne oblasti in obstoječi razporeditvi moči v mednarodnem sistemu (Dunne in Schmidt 2007, 217-218). Mednarodni sistem je anarhičen, kar pa še ne pomeni, da je tudi kaotičen. Anarhija samo nakazuje odsotnost osrednje oblasti, ki bi mogla nadzirati vedenje držav. Države so suverene in v želji po preživetju, tj. ohranjanju te suverenosti, nujno razvijajo ofenzivne vojaške zmogljivosti, s čimer postajajo druga drugi nevarne. V skladu s tem pogledom je varnost večinoma rezultat strukture mednarodnega sistema. Struktura anarhije je trajna, kar pomeni, da bo mednarodna politika v prihodnosti verjetno enako nasilna, kot je bila v preteklosti (Baylis 2008, 31). Dunne in Schmidt (2007, 210) pojem neorealizem enačita s pojmom strukturalni realizem, znotraj katerega se pojavljata ofenzivni in defenzivni realizem.

Utemeljitelj strukturalnega realizma je Kenneth N. Waltz. Za njega je osrednja značilnost mednarodne politike razporeditev moči. Strukturne omejitve globalnega sistema so tiste, ki najbolj razlagajo ravnanja držav (Evans in Newnham 1998, 466). Waltz (2000) ignorira človeško naravo ter se osredotoča predvsem na učinke mednarodnega sistema, ki ga sestavljajo velike sile, katerih glavni cilj je preživetje. Ker pa je sistem anarhičen, vsaka država poskuša preživeti na svoj način, kar šibke države vodi v vzpostavljanje ravnotežja moči, ne pa k sodelovanju z močnejšimi državami (Svete 2005, 48).

Waltzeva strukturalistična razlaga spada v vejo defenzivnega realizma. Zagovorniki defenzivnega realizma menijo, da imajo države malo resničnih interesov za vojaško osvajanje in ekspanzijo, saj splošni stroški ekspanzije presegajo njene koristi. Iz tega izhaja, da so vojne med velikimi silami posledica pretiranih zaznav ogrožanja s strani drugih držav, hkrati pa domače javnosti preveč zaupajo v učinkovitost vojaške sile kot mehanizma za zagotavljanje

varnosti (Svete 2005, 49). Defenzivni neorealisti trdijo, da so lahko države v svojem iskanju varnosti relativno sproščene, in da se varnost lahko zagotavlja s pravočasnim uravnoteževanjem moči napram drugim državam. Takšna politika naj bi zadržala izbruh večine možnih konfliktov (Carlsnaes 2003, 336).

Ofenzivni realizem, katerega glavni zagovornik in utemeljitelj je John Mearshimer, prinaša bolj pesimistično videnje mednarodnega sistema skupnosti. Ofenzivni realisti trdijo, da anarhično mednarodno okolje spodbuja države k maksimizaciji njihove relativne moči, kajti nobena država ne more predvideti, kdaj se bo pojavila revizionistična sila, ki bo hotela zamenjati obstoječa razmerja moči (Svete 2005, 49). Idealen položaj za državo je, da doseže pozicijo hegemonia, ker pa globalna hegemonija ni izvedljiva, predvsem zaradi težavnosti usmerjanja moči prek vodilnih teles v svetu, stalno poteka tekmovanje med velikimi silami (Mearsheimer 2001, 2). Mednarodni sistem tako neogibno goji konflikt in agresijo, zaradi česar so racionalne države prisiljene pripravljati ofenzivne strategije za doseganje svoje varnosti (Mearsheimer v Carlsnaes 2003, 336).

2.1.1.3 SODOBNI ODZIVI NA STRUKTURALISTIČNI REALIZEM

Vsi realisti se niso strinjali s strukturalistično razlago mednarodnih odnosov in skepticizem do zamisli, da je mogoče samo z mednarodno razporeditvijo moči razložiti dejanja držav, je spodbudil nastanek nove veje v realizmu, imenovane neoklasični realizem (Dunne in Schmidt 2007, 219). Neoklasični realisti se sicer strinjajo s trditvijo strukturalistov, da je zunanja politika države v veliki meri določena z njenim položajem v mednarodnem sistemu in njeno močjo, hkrati pa trdijo, da je vpliv strukturalnih dejavnikov na to državo predvsem posreden (Carlsnaes 2003, 336). Moč je še vedno temeljna spremenljivka neoklasičnega realizma, »a kavzalna logika teorije postavlja notranjo politiko kot vmesno spremenljivko med razporeditvijo moči in zunanjepolitičnim ravnanjem« (Walt 2002, 211). Gre predvsem za to, da imajo različne vrste držav različne vrste zmogljivosti, da prvine nacionalne moči spremenijo v državno moč (Dunne in Schmidt 2007, 219), in da položaj držav v mednarodni skupnosti preko prej omenjenih vmesnih spremenljivk ne deluje na vse države enako.

Obstaja pa še ena smer realističnega razmišljanja, t.i. teorija racionalne izbire. V nasprotju z neorealisti in klasičnimi realisti ta smer, ob sprejemanju temeljnih realističnih predpostavk, trdi, da mednarodne institucije opravljajo več pomembnih funkcij in lahko igrajo pomembno vlogo v mednarodnih odnosih. Te institucije so pomembne predvsem za gradnjo varnosti

šibkih držav, s tem da jih povezujejo v mednarodni red (Dunne in Schmidt 2007, 219-220). V tem oziru ima teorija racionalne izbire veliko skupnega z liberalizmom, ki je podrobneje opisan v nadaljevanju.

2.1.2 MEDNARODNO PRAVO V REALISTIČNI TEORIJI

Realisti so skeptični do mednarodnega prava in nasprotujejo liberalistično-idealističnemu pojmovanju »miru s pomočjo prava« (Reus-Smit 2008, 114). Realistični teoretiki se s pojmom mednarodnega prava niso ukvarjali, vse dokler ni njegovega pomena začela izpostavljati liberalistična teorija, in njihovo stališče do mednarodnega prava in mednarodnih institucij se je v bistvu oblikovalo kot odziv na njune liberalistične predpostavke.

V realistični teoriji so glavne povezovalne sile med državami interesi držav in ne mednarodno pravo in mednarodne institucije (Evans in Newnham 1998, 466). Realisti trdijo, da so institucije in s tem tudi mednarodno pravo samo odsev razporeditve moči v mednarodni skupnosti. Institucije bazirajo na preračunljivih in egoističnih interesih velikih sil in nimajo neposrednega vpliva na ravnanje držav v mednarodnih odnosih (Mearsheimer v Navari 2008, 41). V mednarodni skupnosti ne obstaja osrednja oblast, ki bi sprejemala zakone, razsojala in izvajala mednarodno pravo.⁹ Znotraj države so državljani zaradi obstoja kazni za nezakonito ravnanje primorani spoštovati pravo, v mednarodnih odnosih pa je kazni malo, mehanizmi izvajanja prava pa so še v zametkih. Realisti zato pravijo, da so mednarodno pravne obveze držav v najboljšem primeru šibke, popolnoma nesmiselno pa je govoriti o močnih mednarodnopravnih obvezah (Reus-Smit 2008, 114).

Suverenost držav in njihovi egoistični interesi so v realistični teoriji nad mednarodnopravnim redom. Države naj bi se ravnale po mednarodnem pravu samo do takrat, ko je to še v njihovem interesu, od te točke naprej pa zaradi odsotnosti sankcij mednarodnopravnih norm ne bi oklevale kršiti, če bi s tem maksimizirale lastno moč in zadovoljile lastne nacionalne interese.

⁹ Hans Morgenthau (v Reus-Smit 2008, 114) pravi, da je mednarodno pravo v najboljšem primeru oblika primitivnega prava, sorodnega predpismenim družbam, kakršna je skupnost avstralskih Aboriginov.

2.2 LIBERALIZEM

Začetki liberalne tradicije segajo v dobo razsvetljenstva. Immanuel Kant in Jeremy Bentham sta dva od najbolj vplivnih liberalnih mislecev iz tega obdobja. Odpor do »brezpravnega stanja divjaštva« v mednarodnih odnosih, kot je to poimenoval Kant, ju je vsakega posebej privedel do razmišljanja o doseganju večnega miru med državami. Osrednja misel obeh je bila, da bo razum v mednarodne odnose uvedel pravičnost, svobodo in mir (Dunne, 2007, 241). Na začetek prve prave znanosti o mednarodnih odnosih, ki sovpada z nastankom prve univerzalne mednarodne organizacije, je odločilno vplival prav liberalizem, oziroma liberalistični institucionalizem (Brglez 2008, 87). Malešič (1994, 98) politiko, ki temelji na liberalizmu in poudarja sožitje in interakcijo množice politično aktivnih skupin v svetovnem sistemu, imenuje za politiko soodvisnosti in transnacionalnih odnosov.

V nasprotju z realisti imajo liberalisti bolj pozitivno videnje človeške narave in vidijo možnosti za sodelovanje na vseh stopnjah vladanja. Sicer priznavajo anarhično strukturo meddržavnega sistema, ampak menijo, da odsotnost svetovne vlade ne vodi nujno v konflikt in vojno (Hook 2008, 68). Liberalisti se z realisti sicer do neke mere strinjajo, da je človeška narava egoistična in tekmovalna, hkrati pa verjamejo, da imajo posamezniki veliko skupnih interesov, na podlagi katerih se tako na lokalni kot mednarodni ravni združujejo v skupine, ki izvajajo skupne družbene akcije, katerih posledice koristijo vsem udeležencem. Konflikt in vojna zato nista neizbežna v primerih, ko ljudje uporabijo svoj razum za doseganje večstransko koristnega sodelovanja, ne samo znotraj, ampak tudi preko državnih meja. Sreča in zadovoljstvo posameznika sta glavni vodili liberalizma (Jackson in Sørensen 1999, 109).

Vloga države po prepričanju liberalcev ni maksimiziranje in uporaba moči, temveč bi država morala nastopati kot sila, ki skrbi za uveljavitev vladavine prava in ščiti posameznikove pravice do življenja, svobode in privatne lastnine (Jackson in Sørensen 1999, 109). Zaradi svobodne narave sodobne pomorske plovbe v odprtih vodah svetovnih morij je liberalizem še posebej pomemben za razlaganje nastajanja mednarodnih institucij, ki se ubadajo s problemom sodobnega pomorskega piratstva in odzivanjem mednarodnih organizacij.

Liberalna teorija vsebuje veliko idej, najpomembnejše pa so: ideja demokratičnega miru, harmonije interesov, ideja kolektivne varnosti ter pozitivna vloga mednarodnega prava in institucij (Evans in Newnham 1998, 305). Na tem mestu sledi opis prvih treh temeljev liberalistične ideje, mednarodnemu pravu pa je v nadaljevanju namenjeno posebno poglavje.

Bistvo liberalističnega pristopa k razlaganju mednarodne varnosti po koncu hladne vojne¹⁰ je argument, da demokratične države običajno niso sovražne do ostalih demokratičnih držav (Baylis 2008, 34). Teorija demokratičnega miru ima korenine v kantovskem internacionalizmu, ki izhaja iz teze, da lahko večni mir dosežejo le prave demokracije (liberalne seveda), ki imajo miroljubne medsebojne odnose (Waltz 2000, 7). Zato je mir najlažje zagotoviti s širjenjem demokratičnih institucij na svetovni ravni. Vlade, in ne ljudje, so tiste, ki začenjajo vojne, in ker je demokracija najvišji izraz volje ljudstva, so demokracije inherentno bolj pacifistične kot ostali politični sistemi. V mednarodnem sistemu, kjer bi vladale zgolj demokracije, naj bi vladal trajen mir, konflikt in vojna pa bi za vedno izginila (Evans in Newnham 1998, 305).

Na teorijo demokratičnega miru je vezana tudi ideja o harmoniji interesov. Že liberalističnim mislecem devetnajstega stoletja je bila skupna ideja naravnega reda med ljudstvi, ki so ga uničili absolutistični vladarji in zastarela politika, kot npr. politika ravnotežja moči. Če bi bilo mogoče te nepravilnosti odpraviti, bi ugotovili, da med ljudstvi resnični konflikti ne obstajajo (Dunne 2007, 256). Če vsi ljudje sprejemajo racionalne odločitve na podlagi izračunov o tem, kaj je najbolje za njihov lastni interes, potem je lahko nacionalni interes, kot skupek vseh teh interesov, interes za skupno dobro nacije oziroma na mednarodni ravni za skupno dobro države. Soodvisnost interesov, ki iz tega izhaja, bi zagotavljala, da do vojn ne bi prihajalo, saj se le-te ne bi izplačale (Evans in Newnham 1998, 305).

Idejo sistema kolektivne varnosti je prvi predlagal ameriški predsednik Wilson po prvi svetovni vojni. V takšnem sistemu naj bi državni voditelji zavračali vojno kot državniški instrument in se zavezali, da bodo ščitili drug drugega pred zunanjo agresijo katerekoli druge države (Hook 2008, 35). Roberts in Kingsbury (v Dunne 2007, 244) pravita, da gre pri kolektivni varnosti za ureditev, v kateri »vsaka država v sistemu sprejema, da je varnost ene države stvar vseh, in se strinja, da se pridruži kolektivnemu odzivu na agresijo«. Ta ideja v liberalistični misli zamenja realistično idejo samopomoči na podlagi prepričanja, da bi bilo v takšnem sistemu vedno mogoče prepoznati agresorja ter oblikovati kolektivni odziv nanj (Evans in Newnham 1998, 305). Kolektivna varnost se je prvič institucionalizirala v Društvu narodov leta 1919 in drugič v Organizaciji združenih narodov (OZN) 1945.

Mednarodne institucije, še posebej mednarodno pravo in različne mednarodne organizacije, so z vidika preučevanja sodobnega pomorskega piratstva še posebej pomembne. Ker so bili

¹⁰ Prav konec hladne vojne, za katerega so nekateri trdili, da pomeni končno prevlado liberalnih demokracij, in ga označevali tudi za »konec zgodovine«, je dal teoriji demokratičnega miru največji zalet. Zato naj bi bilo v tistem času globalno širjenje liberalno-demokratičnih držav bistveno za zagotovitev trajnega miru in varnosti. To prepričanje je bilo prisotno v večini zahodnih, liberalno-demokratičnih držav (Svete 2005, 53).

pirati vedno sovražniki suverenih držav, in ker se zaton »klasičnega« pomorskega piratstva pripisuje predvsem skupnemu spoznanju modernih držav v devetnajstem stoletju, da je piratska grožnja skupna vsem državam, je pojasnjevalna vrednost liberalistične, še posebej pa neoliberalno institucionalistične teorije, zelo velika.

2.2.1 RAZNOLIKOST LIBERALIZMOV

Tako kot realistična, tudi liberalistična teorija še zdaleč ni enotna. Čeprav so vsem skupne neke bistvene liberalistične ideje opisane zgoraj, znotraj liberalizma obstaja veliko različnih pogledov na svet, v katerem živimo.

Dunne (2007, 249-250) razdeli različne tokove znotraj liberalizma glede na čas njihovega nastanka. Tako loči razsvetljeni liberalizem oziroma zgodnjo liberalistično misel, katere bistvo je, da so mednarodni red pokvarili nedemokratski državni voditelji in zastarele politike, kakršna je ravnotežje moči. Po prvi svetovni vojni je vzniknila nova liberalistična smer, imenovana idealizem, ki je bila za razliko od razsvetljenega liberalizma bolj programsko usmerjena in je zahtevala ustanovitev mednarodne organizacije, ki bi skrbelo za mir in izgradnjo boljšega sveta ter spoštovanje mednarodnih norm in pravil s strani držav. Po drugi svetovni vojni pa ob poplavi različnih liberalističnih tokov prevladujeta liberalizem demokratičnega miru in neoliberalizem.

Evans in Newnham (1998, 305-306) liberaliste delita na intervencionistične in ne-intervencionistične. Prvi zagovarjajo tezo, da je kljub zgodovinski neizbežnosti širitve liberalizma in demokracije, treba ta proces pospešiti in tako zagovarjajo doktrino pravične vojne.¹¹ Ne-intervencionisti pa temu nasprotujejo in zaradi neizbežnosti širjenja teh vrednot zavračajo uporabo sile za njihovo pospešitev.

Jackson in Sørensen (1999) za glavne liberalistične smeri po drugi svetovni vojni, ki so pomembnejše vplivale na razvoj mednarodnih odnosov, štejeta sociološki, medodvisnostni, republikanski in institucionalni liberalizem. Na razvoj in razumevanje mednarodne varnosti je nedvomno najbolj vplival (neo)liberalni institucionalizem, ki si zato zasluži svoje poglavje. Na tem mestu so na kratko opisane tiste značilnosti ostalih liberalističnih tokov, ki so najpomembnejše za razvoj celostne slike o liberalističnem razumevanju varnosti.

¹¹ Doktrina pravične vojne izhaja iz srednjega veka, njen namen pa je bil vzpostavljanje moralnih in etičnih standardov v družbi z uporabo vojaške sile (Hook 2008, 320).

Sociološki liberalizem zavrača tradicionalno osredotočenost liberalizma na države in suverenost, v čemer si je zelo podoben z realizmom, in pravi, da v mednarodnih odnosih ne obstajajo le meddržavni, ampak tudi transnacionalni odnosi, tj. odnosi med ljudmi, skupinami in organizacijami iz različnih držav. V zvezi z varnostjo je največji doprinos sociološkega liberalizma ideja »varnostne skupnosti«. Njeno bistvo je tako visoka stopnja medsebojne povezanosti ljudi, da bi razvili občutek »skupnosti«, znotraj katere bi se strinjali, da je konflikte najlažje reševati brez uporabe sile¹² (Jackson in Sørensen 1999, 111).

Medodvisnostni liberalisti trdijo, da visoka medsebojna integracija nacionalnih gospodarstev znotraj globalnega gospodarstva sili države, da se vzdržijo uporabe sile v reševanju medsebojnih sporov. Bolj kot so države gospodarsko razvite in zaradi tega posledično bolj medsebojno povezane, manjša je možnost vojne (Jackson in Sørensen 1999, 114-115).

Republikanski liberalizem izhaja iz trditve, da so liberalno-demokratske države bolj miroljubne in bolj spoštujejo mednarodno pravo kot države z drugimi političnimi sistemi. Zaradi porasta demokracij po koncu hladne vojne so republikanski liberalisti trdili, da svet čaka bolj mirno obdobje, v katerem bo mednarodne odnose zaznamovalo sodelovanje med državami in ne konflikti, ki so bili značilni za prejšnja obdobja (Jackson in Sørensen 1999, 122-123).

Pomemben za razumevanje varnosti je tudi ekonomski liberalizem, četudi se primarno ne ukvarja z vprašanjem varnosti. Čeprav znotraj ekonomskega liberalizma obstaja več različnih teoretičnih tokov, je za razumevanje varnosti pomembno vsem skupno dejstvo, da nimajo lastne teorije moči. Moč je v ekonomskem liberalizmu nadomeščena s svobodno izbiro na svobodnem trgu, ki pod pogoji popolne informiranosti usmerja strategijo akterjev, s katero ti maksimizirajo materialno blaginjo. Konvencionalni viri moči so tukaj razbiti na kupce in prodajalce, ki svoje interese uveljavljajo upoštevajoč relativno ceno blaga na enotnem globalnem trgu (Svete 2005, 51).

Čeprav so vse zgoraj opisane teorije pomembno vplivale na razumevanje varnosti znotraj bazena liberalističnih teorij, pa je najbolj pomembna, predvsem z vidika preučevanja groženj, ki jih predstavljajo sodobni pomorski pirati, teorija neoliberalnega institucionalizma.

¹² Deutsch (v Hook 2008, 69) za primer takšne varnostne skupnosti navaja neformalno povezanost demokratičnih držav severne Amerike in zahodne Evrope v času hladne vojne, ko si je bilo zaradi neformalnega sistema gospodarskega, političnega in vojaškega sodelovanja nemogoče predstavljati izbruh vojne med temi državami.

2.2.1.1 NEOLIBERALNI INSTITUCIONALIZEM

Vlogo mednarodnih institucij so izpostavljali že idealisti po prvi svetovni vojni. Današnji neoliberalni institucionalisti se s svojimi predhodniki sicer do neke mere strinjajo, vendar so glede vloge institucij mnogo manj optimistični. Pravijo, da mednarodne institucije sicer res lahko pospešujejo sodelovanje med državami, vendar pa same po sebi še niso garant za transformacijo mednarodnih odnosov iz anarhije v urejen red¹³ (Jackson in Sørensen 1999, 119).

Neoliberalni institucionalizem izhaja v grobem iz enakih predpostavk o strukturi mednarodnega sistema kot strukturalistični realizem, a dopušča, da imajo poleg držav svoje mesto v mednarodnem sistemu tudi drugi akterji. Govori o nujnosti sodelovanja držav v mednarodnem sistemu zaradi medsebojne odvisnosti na različnih področjih, ki so (funkcionalno) postala mednarodno-politična. Ta področja sam sistem institucionalizira, kar omogoča doseganje absolutnih koristi držav z barantanjem med različnimi področji, to pa v končni fazi ne spreminja tudi interesov držav (Brglez 2008, 91). Neoliberalistični institucionalizem deluje »večinoma znotraj realističnega ogrodja, vendar trdi, da mednarodne institucije veliko pomembneje pomagajo doseči sodelovanje in stabilnost, kakor pa se strukturalistični realisti zavedajo« (Baylis 2008, 34). Čeprav institucije ne morejo odpraviti anarhije, pa lahko spremenijo značaj mednarodnega okolja z vplivanjem na prednostne izbire in delovanje držav. Metode, s katerimi dosegajo to sodelovanje, obsegajo vse od uvajanja močnih trgovinskih vezi do groženj z ekonomskimi sankcijami (Navari 2008, 39).

Bistvo liberalistične teorije je sodelovanje med državami, tega pa mednarodne institucije omogočajo tako, da: predstavljajo arene za izvajanje moči in uresničevanje nacionalnih interesov, povečujejo število interakcij, kar omogoča pogajanja, povečujejo informacijsko neprepustnost in transparentnost kot osnovo izgradnje zaupanja med državami, povezujejo interakcije med državami ter znižujejo stroške za bi- in multilateralne dogovore, in tako povečujejo učinkovitost mednarodnega sodelovanja (Alimir v Svete 2005, 52).

Na področju varnosti se neoliberalni institucionalizem osredotoča na vlogo mednarodnih institucij pri blaženju konfliktov. Osrednja ideja je ideja transakcijskih stroškov. Ti vključujejo visoke cene informacij, stroške merjenj določenih atributov moči in stroške ščitenja pravic držav in uveljavljanja mednarodnih sporazumov (North v Navari 2008, 39). Institucije so tako v mednarodnih odnosih zaželeni, ker zmanjšujejo transakcijske stroške povezane s pogajanjem, uveljavljanjem mednarodnega prava, izvrševanjem in vsiljevanjem

¹³ Jackson in Sørensen na tem mestu uporabita prisposodbi džungle za anarhijo in živalskega vrta za urejen red.

določenih sporazumov, zbiranjem informacij in reševanjem konfliktov (Navari 2008, 39). Poleg tega so institucije trajne, saj režimi ostajajo v veljavi še dolgo časa po tem, ko so bili ustvarjeni, čeprav so okoliščine, ki so spodbudile njihov nastanek, že izginile (Keohane v Navari 2008, 39).

Za razliko od nekaterih ostalih vej liberalizma, neoliberalni institucionalizem ne izpostavlja vloge posameznika kot glavnega akterja v mednarodnih odnosih in pri zagotavljanju mednarodne varnosti, ampak še vedno poudarja vlogo držav, katere pa imajo skupni interes pri izgradnji mednarodnih institucij. Te so tiste, ki naj bi bile s sistemi vzpodbud in nagrad garant svetovne varnosti.

2.2.2 MEDNARODNO PRAVO V LIBERALISTIČNI TEORIJI

Termin »mednarodno pravo« se je prvič pojavil prav znotraj liberalistične teorije mednarodnih odnosov. Skoval ga je Jeremy Bentham, ki je verjel, da je v racionalnem interesu držav, da se v uresničevanju svoje zunanje politike ravnajo po mednarodnem pravu (Janis 1984, 408). Kant je iz tega izpeljal, da bi svet držav, ki bi se držale tega mednarodnega prava in njegovih norm, neizogibno peljal v svet »trajnega miru« (Jackson in Sørensen 1999, 109-110). V primeru, da bi do konfliktov med državami vseeno prišlo, bi bilo za reševanje letih, v skladu z mednarodnim pravom zadolženo mednarodno sodno telo. Mednarodni pravni režim, temelječ na občem prostovoljnem članstvu držav, bi izpolnjeval funkcije zakonodajne, izvršne in sodne oblasti v mednarodnih odnosih s tem, da bi hkrati ohranjal svobodo in neodvisnost suverenih držav (Evans in Newnham 1998, 305). Znotraj liberalizma obstajata dva različna pogleda na mednarodno pravo. Prvi je pogled neoliberalnih institucionalistov, ki poudarjajo pomen držav kot osrednjih akterjev v mednarodnih odnosih, drugi pa je pogled t.i. »novih liberalistov«, ki poudarjajo pomen posameznikov.

Neoliberalni insititucionalisti so se do nedavnega izogibali razpravam o mednarodnem pravu, delno zato, ker večinoma izhajajo iz ekonomske teorije in ne iz prava, deloma pa zato, ker so med hladno vojno prevladovali realisti in so zato neoliberalisti več govorili o mednarodnih režimih in institucijah, ne pa o mednarodnem pravu (Reus-Smit 2008, 115). Po koncu hladne vojne pa so prav neoliberalisti najbolj pozivali k produktivnejšim odnosom v mednarodni skupnosti in mednarodnemu pravu.

Neoliberalni institucionalisti države razumejo kot racionalne egoiste, pravo pa kot posrednika med cilji in političnimi rezultati držav. Pravo v neoliberalnem institucionalizmu

velja za urejevalno institucijo in ne konstitutivno, ki pogojuje identiteto in interese držav (Reus-Smit 2008, 115). Sprejemanje anarhije in koristoljubne narave držav ter poudarjanje pomena mednarodnega prava veliko prispeva k razumevanju strateških virov tovrstnega prava. Neoliberalno institucionalistični pogled je najmočnejši na področjih, kjer imajo države jasne koristi od mednarodnega prava, kot sta varnost in trgovina, manjšo razlagalno vrednost pa ima na področjih, ki posegajo v koristoljubje držav in mu nasprotujejo. Poleg tega ima malo teoretičnih sredstev za razlaganje institucionalne razlike med modernimi in absolutističnimi sistemi, ko poskuša razložiti sam izvor institucije mednarodnega prava, malo pa pove tudi o tem, kako lahko mednarodno pravo vzpostavlja identiteto in interese držav (Reus-Smit 2008, 115-116).

Pomemben pogled na pravo v mednarodnih odnosih znotraj liberalistične teorije poda tudi t.i. »novi liberalizem« (Reus-Smit 2008, 116). Njegovo bistvo je v tem, da skuša liberalizem na novo formulirati »v neideološki in neutopični obliki, primerni za empirično družboslovje« (Moravcsik 1997, 513). Moravcsik (1997, 516) pravi, da ima bistvo liberalistične teorije mednarodnih odnosov tri ključne točke. Prva je primarnost družbenih akterjev, kar pomeni, da so »temeljni akterji v mednarodni politiki posamezniki in zasebne skupine, ki so običajno racionalni in nenaklonjeni tveganju« (Moravcsik 1997, 516). Druga predpostavka so »predstavnštvo in državne preference«, kar pomeni, da »države (ali druge politične institucije) predstavljajo neko podskupino domače družbe, na podlagi interesov katere državni funkcionarji določajo prednostne naloge države in namensko delujejo v politiki« (Moravcsik 1997, 518). Zadnja pa je predpostavka medodvisnosti svetovnega sistema, ki pravi, da »konfiguracija medodvisnih prednostnih ciljev držav določa njihovo delovanje« (Moravcsik 1997, 520). Moravcsik v nasprotju z realizmom in neoliberalnim institucionalizmom ne zagovarja države kot primarnega akterja v mednarodnih odnosih, ampak na njeno mesto postavlja posameznika in zasebne skupine posameznikov.

Anne-Marie Slaughter je na podlagi Moravcsikovega pojmovanja mednarodnih odnosov razvila tristopenjsko pojmovanje mednarodnega prava, le da je bila pri odmiku od države kot osrednjega akterja še bolj radikalna kot Moravcsik (Reus-Smit 2008, 117). Prvo stopnjo mednarodnega prava predstavljajo »posamezniki in skupine v domači in mednarodni družbi, ki s pravili regulirajo medsebojno delovanje« (Slaughter 2000, 242), drugo pravo vladnih institucij, tretjo pa pravo meddržavnih odnosov (Slaughter 2000, 242). Znotraj te teorije ima mednarodno pravo, ki najbolj neposredno vpliva na odnose posameznik–država, prednost pred vsemi ostalimi oblikami prava.

Novi liberalci poudarjajo notranji izvor prednostnih ciljev držav in mednarodnega prava. Da bi razumeli naddržavno pravno povezovanje in medsebojno delovanje, zagovarjajo potrebo po razgrajevanju države (Reus-Smit 2008, 119). S postavljanjem posameznika na prvo mesto v mednarodnem pravu »novi liberalci« poudarjajo predvsem mednarodno humanitarno pravo in s tem povezano spoštovanje človekovih pravic, v čemer pridejo zelo blizu določenemu aspektu angleške šole.

2.3 ANGLEŠKA ŠOLA

Termin »angleška šola« se nanaša na teoretično smer v mednarodnih odnosih, katere začetki so nastali v London School of Economics and Political Science v petdesetih letih prejšnjega stoletja. Čeprav je v stroki kar precej nestrinjanja glede ustreznosti termina, obstaja konsenz o tem, da gre za smer v mednarodnih odnosih, katero združuje koncept mednarodne družbe. Martin Wight, Hedley Bull, C. A. W. Manning, Michael Donelan in James Mayall so samo nekateri od najbolj vplivnih teoretikov tega pristopa (Evans in Newnham 1998, 148). Jackson in Sørensen (1999, 53) trdita, da je poimenovanje »angleška šola« preveč ozko, saj je veliko teoretikov te smeri iz Avstralije, Kanade in Južne Afrike, in zato raje uporabljata termin mednarodna družba, oziroma teorija mednarodne družbe.

Angleška šola zavrača strogo delitev mednarodnih odnosov na realistični in liberalistični pristop ter ju hkrati kombinira in razširja na način, ki pomeni novo celoto in hkrati predstavlja alternativo obema, kombinaciji pa dodaja še zgodovinska in sociološka spoznanja (Esih 2006, 32-33). Teoretiki angleške šole se osredotočajo na državo in državne sisteme, obenem pa priznavajo tudi pomembnost posameznika v mednarodnih odnosih. Strinjajo se z realisti glede pomembnosti moči in nacionalnih interesov držav, vendar pravijo, da se realisti motijo v predpostavki, da se države stalno ukvarjajo samo z močjo druga druge in ravnotežjem moči ter s trditvijo, da je moč ene države nujno grožnja ostalim državam. Po drugi strani pa zavračajo videnje liberalistov, ki pravijo, da bi morala v meddržavnih odnosih vladati pravila in norme obnašanja, ki bi jih vsi spoštovali. Teoretiki angleške šole se strinjajo, da je pomemben obstoj nekih pravil obnašanja v mednarodnih odnosih, vendar pa ta pravila in norme, ki jih spremljajo, ne morejo same po sebi zagotavljati mednarodne harmonije in sodelovanja. Moč in ravnotežje moči sta še vedno pomembna dejavnika v mednarodnih odnosih (Jackson in Sørensen 1999, 53-54).

Vsebinsko je teorijo angleške šole razširil Martin Wight, in sicer s kombinacijo realizma oz. machiavelliansko tradicijo moči v politiki, racionalizma oz. Grotiousove tradicije naravnega in mednarodnega prava in revolucionizma oz. kantovske tradicije ene skupnosti človeštva (Jackson 1996, 206). Realistični koncept vidi države kot centre moči, ki zasledujejo lastne interese in mednarodne odnose kot instrument odnosov med državami, racionalizem pa vidi države kot »pravne osebe«, ki delujejo v skladu z mednarodnim pravom in diplomatsko prakso. Mednarodni odnosi so po racionalističnem prepričanju odnosi med državami, ki jih urejajo zakoni, na katere so vse države pristale. Revolucionizem pa zavrača primat države in postavlja posameznika za osrednjega igralca v mednarodnih odnosih in nadomešča mednarodno skupnost s svetovno skupnostjo, skupnostjo človeštva (Jackson in Sørensen 1999, 143). Po revolucionističnem prepričanju naj bi bilo mednarodne odnose nemogoče razumeti z ignoriranjem vloge tako držav kot tudi posameznika (Jackson 1996, 207). Martin Wight je priznal visoko pojasnjevalno vrednost vsaki od teh treh teorij, a hkrati trdil, da je mednarodne odnose nemogoče razumeti skozi samo eno od njih. Angleška šola oz. t.i. pristop mednarodne družbe bi zato po njegovem mnenju moral biti raziskovalni dialog med vsemi tremi pristopi (Jackson in Sørensen 1999, 143). Ta pristop je pomemben, ker iz njega izhajajo tri stopnje odgovornosti držav v mednarodnih odnosih: nacionalna, mednarodna in humanitarna odgovornost (Jackson in Sørensen 1999, 153).

Osrednjo pozornost angleška šola namenja skupnosti držav, ki je sestavljena iz treh med seboj prepletenih elementov: mednarodnega sistema, mednarodne družbe in svetovne družbe. Bistveno za razumevanje mednarodnih odnosov je tako razmerje med mednarodnim sistemom in mednarodno družbo (Little v Esih 2006, 33).

Ključni koncept angleške šole je nedvomno mednarodna družba, zaradi česar teorijo nekateri tudi imenujejo teorija mednarodne družbe. Hedley Bull mednarodno družbo definira kot »skupino držav, ki se zaveda določenih skupnih interesov in skupnih vrednot /.../, ki jo zavezujejo skupna pravila v medsebojnih odnosih in sodelovanje pri delovanju skupnih institucij« (v Esih 2006, 33-34). Po Jacksonu (1995, 110-111) ima mednarodna družba štiri glavne razsežnosti. Prva je ta, da so njeni člani lahko le suverene države. Posamezniki so lahko člani mednarodne družbe le posredno kot državljani držav članic in ne sami zase. Isto velja tudi za različne politične, gospodarske idr. organizacije, ki so vse v podrejenem položaju proti svojim domačim državam. Druga razsežnost je nastajajoča »svetovna družba«, ki jo teoretiki vidijo kot alternativo mednarodni družbi. Pri »svetovni družbi« imajo teoretiki v mislih vse pripadnike svetovne populacije, ki imajo iste pravice, tj. človekove pravice, ne glede na to, v kateri državi živijo. Vendar pa so človekove pravice še vedno podrejene

pravicam držav. Tretja razsežnost zahteva ločevanje med mednarodnim sistemom in mednarodno skupnostjo. Slednja vsebuje vse medsebojne obveznosti držav, medtem ko mednarodni sistem vsebuje le stike in interakcije držav. Pri četrti razsežnosti pa gre za poudarjanje vloge, ki jo v mednarodnih odnosih igrajo posamezniki, ki delujejo v imenu držav (predsedniki, predsedniki vlad, ministri idr.). Koncept mednarodne družbe pravzaprav v sebi nosi ostala dva osrednja koncepta angleške šole, svetovno družbo in mednarodni sistem. Prvi izhaja iz revolucionistične tradicije, drugi iz realistične, oba pa sta inherentna mednarodni družbi, ki se dviga nad njima in ju združuje.

Varnostni diskurz znotraj angleške šole poteka predvsem v iskanju in razreševanju državne in posameznikove varnosti (Bellamy in McDonald 2004, 308). S preučevanjem realističnih in liberalističnih predpostavk so teoretiki angleške šole prišli do spoznanja, da varnost ni instrument ali cilj sam zase, ampak je normativna vrednota družbe. Varnostni diskurz se oblikuje znotraj politične skupnosti, ki pa ni nujno omejena na državo. Tu igra pomembno vlogo mednarodna družba, ki je prizorišče, znotraj katerega se giblje varnostni diskurz in znotraj katerega se oblikujejo različne oblike varnostnih praks¹⁴ (Bellamy in McDonald 2004, 312-313).

Zavračanje realističnih trditev, da se države stalno ukvarjajo samo z maksimiziranjem moči, iskanjem ravnotežja moči z ostalimi državami in stalnih groženj, ki naj bi jo državam predstavljale moči drugih držav, je z vidika razumevanja samega fenomena sodobnega pomorskega piratstva in soočanja z njim v mednarodni skupnosti zelo zanimivo, saj so pirati, ki imajo v primerjavi s suverenimi državami praktično zanemarljivo moč, vseeno grožnja, ki jim je vsem skupna. A teorija angleške šole pravi, da ta moč ni zanemarljiva, saj se zdi, da je ravno oborožena sila, torej uporaba moči v njenem najčistejšem pomenu, tisto sredstvo, ki je v mednarodni skupnosti najbolj pogosto. Še posebej pomembna je moč tistih držav, na ozemlju katerih imajo pirati svoje kopenske baze. Norme in pravila obnašanja pa pridejo do izraza v tistih primerih, ko bi želele druge države uporabiti silo proti piratom na ozemlju suverene države, na katerem delujejo. Koncept svetovne družbe pa pride do izraza ob upoštevanju, da so pirati nedržavni akterji, pravzaprav skupine posameznikov, ki se združujejo na nadnacionalni osnovi in tako predstavljajo izziv suverenosti držav.

¹⁴ Teorija angleške šole je vplivala na oblikovanje koncepta »človekove« varnosti, ki se osredotoča na posameznika in predvideva vključevanje ne-državnih akterjev v reševanje varnostnih zagat ter koncept varnostnih skupnosti, ki naj bi bile politične skupnosti, znotraj katerih obstajajo realna pričakovanja, da bodo nesoglasja znotraj njih reševala na nenasilen način (Bellamy in McDonald 2004, 319-321).

2.3.1 MEDNARODNO PRAVO V ANGLEŠKI ŠOLI

Pojmovanje prava v angleški šoli oz. teoriji mednarodne družbe izhaja iz Wightove kombinacije realizma, racionalizma in revolucionizma, iz katerih izhaja tristopenjska odgovornost držav v mednarodni družbi. Jackson (1995, 118) pravi, da mora vsaka analiza mednarodnih odnosov upoštevati vse tri stopnje odgovornosti držav, če hoče v celoti razumeti zunanjepolitične odločitve držav.

Prva stopnja je nacionalna odgovornost, pri kateri se morajo državniki v svojih zunanjepolitičnih odločitvah ravnati predvsem v skladu z nacionalnim interesom in so pri tem odgovorni predvsem lastnemu prebivalstvu (Jackson 1995, 115-116; Jackson in Sørensen 1999, 158). Ta ideja izhaja iz realistične teorije in ne predpostavlja nekih mednarodnopravnih obvez države na zunaj, ampak zgolj obveze navznoter.

Druga stopnja je stopnja mednarodne odgovornosti. Ta izhaja iz obvez, ki jih ima država kot članica mednarodne družbe. Država se mora v odnosih z drugimi državami ravnati po normah, zapisanih v mednarodnem pravu. Na tej stopnji države niso več osamljene politične entitete, odgovorne zgolj same sebi, ampak v povezavi z drugimi državami tvorijo mednarodno družbo (Jackson 1995, 116-117; Jackson in Sørensen 1999, 159). Države so zato odgovorne tako navzven kot navznoter.

Tretja stopnja pa je stopnja humanitarne odgovornosti. Državniki so najprej ljudje in šele nato državniki. Zato morajo spoštovati in ščititi človekove pravice vseh ostalih. Tradicionalni odgovor na vprašanje, zakaj bi državniki morali spoštovati človekove pravice, tako pravi, da obstaja nek naravni in univerzalni zakon razuma in vesti ter univerzalne človekove pravice, ki jih morajo spoštovati vsi, tudi državniki (Jackso 1995, 117-118; Jackson in Sørensen 1999, 160).

Prvi dve stopnji odgovornosti držav v mednarodnem pravu sta zagovarjali že realistična in liberalistična teorija, in zato nista kot teoretična podlaga za preučevanje piratstva nič novega. Pomembna novost pa je ideja spoštovanja univerzalnih človekovih pravic, ki državam nalaga, da spoštujejo te pravice tudi v spopadanju s sodobnimi pirati.

2.4 KONSTRUKTIVIZEM

Mnogi znanstveniki so bili konec osemdesetih let kritični do neorealizma in liberalnega institucionalizma, pristopov, ki sta takrat prevladovala v teoriji mednarodnih odnosov in sta,

izhajajoč iz socioloških teorij, poskušala prikazati učinek normativnih struktur na svetovno politiko. Vendar pa je večina družboslovnih znanstvenikov takrat tak pristop zavrnila in od kritikov zahtevala empirične dokaze za svoje teorije. Konec hladne vojne je ustvaril nov intelektualni prostor za izzivanje obstoječih teorij mednarodne politike, kar je omogočilo uveljavitev konstruktivistične teorije, ki je pokazala, kako družboslovje strokovnjakom za mednarodne odnose pomaga razumeti pomen identitet in meril v svetovni politiki in s tem pomaga odkrivati pomembne zadeve, ki so jih realistična in liberalistična teorija ter njune izpeljave prezrle (Barnett 2007, 329-331).

Konstruktivizem (termin, ki ga je leta 1989 prvi uporabil Nicholas Onuf v knjigi *Svet, kakršnega smo naredili*) je teoretični pristop v teorijah mednarodnih odnosov, ki se dotika širokega nabora področij raziskovanja, od politične ekonomije do mednarodnih organizacij in mednarodne varnosti (McDonald 2008, 60). V nasprotju z racionalističnimi pristopi se konstruktivizem v okviru mednarodnih odnosov ukvarja predvsem z mednarodnim sistemom kot družbenim prostorom, pri tem pa izpostavlja predvsem identiteto in interese. Konstruktivisti z uvajanjem kulturno-institucionalnega okolja, ki določa vedenje akterjev, zavračajo realistično teorijo moči in materialnih virov, prav tako pa se ne strinjajo z neoliberalno teorijo, ki norme, izhajajoče iz mednarodnih režimov in institucij, obravnava kot glavne funkcionalne in instrumentalne intervenirajoče spremenljivke v odnosih med egoističnimi akterji (Svete 2005, 54-55).

Zagovorniki konstruktivizma trdijo, da svetovna politika skupaj z domačimi (tj. notranjimi) politikami in vsemi ostalimi vidiki javnega življenja nima fiksnih lastnosti, ampak so le-te družbeno konstruirane, prvenstveno skozi javne razprave. Nacionalni interesi ne obstajajo, obstajajo samo interesi, ki so jih skonstruirali politični voditelji in jih potem s preišljeno uporabo jezika in podob nacionalnih simbolov pretvorili v uradno politiko države (Hook 2008, 74). »Konstruktivizem v teoriji in metodologiji preučevanja izhaja iz teze o družbeni konstrukciji realnosti, kjer je mogoče različno razumeti ali poudariti vsako od izpostavljenih kategorij (npr. družbeno naravo konstruiranja, konstruiranje realnosti, družbeno konstrukcijo, družbeno realnost)« (Brglez 2008, 107).

Iz teze o družbeni konstrukciji realnosti izhaja tudi osrednja teza konstruktivističnega pristopa preučevanja mednarodne varnosti, torej da je tudi varnost družbeni konstrukt. To seveda ne pomeni, da varnost ne obstaja, ali da je pojem varnosti sam po sebi prazen in brez pomena. Varnost lahko razumemo npr. kot ohranjanje družbenih vrednot, a tako široko pojmovanje varnosti pove zelo malo o tem, kdo je skupina, ki se zavzema za varnost, kaj so njene temeljne vrednote, od kje izhajajo ogrožanja teh vrednot, in kako je mogoče ohranjati in

razvijati te vrednote. Odgovori na ta vprašanja so za konstruktiviste različni, a pomembno je to, da so ravno ti odgovori umeščeni v nek zgodovinski in družbeni kontekst (McDonald 2008, 61). Konstruktivizem se ne ubada več z iskanjem definicije varnosti, ampak se osredotoča na to, kakšno parcialno politično funkcijo igra varnost v družbenem življenju (McDonald 2008, 64). Varnostna skupnost je za konstruktiviste specifična družbena struktura, sestavljena iz skupnega znanja, v kateri države druga drugi zaupajo, da bodo probleme razrešile na miren način.

Poudarek na strukturi skupnega znanja je v konstruktivizmu zelo pomemben. Družbene strukture so definirane v smislu skupnega znanja, praks in tudi materialnih dejavnikov¹⁵ (Baylis 2008, 36-37), vendar pa se znotraj konstruktivizma pojavljajo različne skupine znanstvenikov, ki posameznim faktorjem pripisujejo različne teže. Barnett (2007, 332) pravi, da svet definirajo materialne in idejne sile, vendar slednje niso sorodne mentalnim prepričanjem ali psihološkim stanjem, ki prebivajo v naših glavah, ampak so to kolektivne (družbene) ideje, ki jih oblikujejo naše znanje, simboli, jezik in pravila.

Konstruktivisti so za področje varnostnih politik oblikovali raziskovalni program, ki obsega pet ključnih vzročno zastavljenih trditev (Jepperson, Wendt in Katzenstein v Brglez 2008, 108):

1. *Mednarodne norme ali pravila imajo dvojni učinek – oblikujejo nacionalne varnostne interese ali pa (neposredno) vplivajo na varnostno politiko držav.*
2. *Kulturni in institucionalni elementi državnih globalnih in notranjih okolij oblikujejo identiteto držav.*
3. *Variacije ali spremembe v identiteti držav vplivajo na varnostne interese in varnostno politiko držav.*
4. *Izoblikovane identitete držav vplivajo na meddržavne, na pravilih osnovane strukture (kot so mednarodni režimi in varnostne skupnosti).*
5. *Politike držav hkrati reproducirajo in rekonstruirajo kulturne in institucionalne strukture.*

Iz tega raziskovalnega programa je razviden nov ključni pojem - identiteta držav (Brglez 2008, 109) in norme. Identiteta je osrednji element konstruktivistične teorije, pomeni pa definiranje posameznika ali skupine tako, da se razlikuje od ostalih. Politične identitete, ki so družbeno konstruirane, definirajo odnose med vladami in določajo, ali bodo države zaveznice

¹⁵ Družbene strukture zajemajo materialne stvari, ki so v varnostni sferi npr. tanki in gospodarska moč, vendar pa ti materialni viri dobijo pomen šele prek skupnega znanja, v katerega morajo biti umeščeni.

ali sovražnice¹⁶ (Hook 2008, 74). Hopf pravi (v McDonald 2008, 61), da državni voditelji označujejo ostale države za prijateljske ali sovražne na podlagi identitet. Čeprav se različne veje konstruktivizma med seboj razlikujejo v pomembnosti identitet in načinu, kako te vplivajo na oblikovanje in izvajanje varnostnih politik,¹⁷ pa se vsi strinjajo o temeljni skupni tezi konstruktivistične teorije, da igrajo nematerialni oz. idejni dejavniki osrednjo vlogo v konstruiranju varnostnih praks v svetovni politiki (McDonald 2008, 61).

Norme lahko definiramo kot skupna prepričanja o primernem oz. legitimnem ravnanju akterjev z določenimi identitetami, kar se najpogosteje nanaša na prevladujoče ideje o tem, kako bi se morale v mednarodnih odnosih obnašati države kot glavne članice mednarodne družbe (McDonald 2008, 63). Ideje in norme ne delujejo le regulativno, temveč tudi konstitutivno, kar pomeni, da »niso zgolj refleksija materialne strukture oz. okolja (kot je npr. razdelitev moči v mednarodnem okolju), temveč oblikujejo in definirajo osnovo za to materialno strukturo« (Svete 2005, 56). Normativna struktura, ki iz tega izhaja, oblikuje identiteto in interese delovalcev, kakršne so države (Barnett 2007, 339), poleg tega pa oblikovanje identitet določa uporabo norm (Svete 2005, 56). Identitete in norme tako pravzaprav vzajemno vplivajo in poganjajo razvoj druga druge.

Konstruktivizem upošteva pomen idej, ideologije, kulture in socializacije. Ključni akterji v mednarodni politiki so državni voditelji, vendar kulturne norme, vrednote in identitete (v določenem zgodovinskem kontekstu) izoblikujejo njihove politične preference. Konstruktivizem tako predpostavlja, da je mednarodni sistem družbeno določen na temelju zgodovine, ideologij in socializacije (Svete 2005, 56). Tako konstruktivizem pri preučevanju sodobnega pomorskega piratstva izpostavlja pomen zgodovinskega razvoja piratske identitete in njenega vpliva na oblikovanje norm, na podlagi katerih države danes definirajo pirate in jih pred domačimi in mednarodnimi javnostmi prikazujejo kot neko skupno nadvladano grožnjo lastnim in širšim globalnim interesom. Poleg tega pa konstruktivizem z odkrivanjem identitet in zgodovine nastajanja norm lahko nakaže tudi možne izboljšave v nadaljnjem soočanju mednarodne skupnosti s piratskimi grožnjami s tem, da izpostavi tiste lastnosti

¹⁶ Iz tega vidika je bila zveza NATO po drugi svetovni vojni ustanovljena predvsem zaradi skupnih identitet zahodnoevropskih in severnoameriških držav in ne toliko zaradi grožnje, ki jo je predstavljala Sovjetska zveza. Obstoj teh istih identitet je po koncu hladne vojne omogočil obstoj Nata kljub izginotju sovražnosti med zahodnim in vzhodnim blokom (Hook 2008, 75).

¹⁷ Konvencionalni konstruktivisti poskušajo pokazati, kako nacionalna identiteta determinira delovanje države v svetovni politiki. Identitete vidijo kot nekaj relativno stabilnega in nespremenljivega, kar raziskovalcu omogoča razumeti, zakaj države delujejo na nek določen način. Kritični konstruktivisti pa se ubadajo predvsem s prikazovanjem tega, kako se nacionalna identiteta oblikuje v določenem kontekstu. Identiteta je nestabilna in stalno se spreminjajoča, služi pa definiranju tega, »kdo smo mi« in »kdo so tisti, ki nas ogrožajo« (McDonald 2008, 62).

konstruiranja piratskih identitet in varnostnih groženj piratov, ki morda zavirajo iskanje dolgoročnih rešitev za odpravljanje piratstva.

2.4.1 RAZNOLIKOST KONSTRUKTIVIZMOV

Kljub skupnim temeljnim premisam je konstruktivizem, tako kot realizem in liberalizem, notranje zelo raznolik. McDonald (2008) razlikuje med konservativnim in kritičnim konstruktivizmom, ki se med seboj razlikujeta predvsem v obravnavanju identitet, Kolodziej (v Svete 2005, 56-57) loči »mehki« oz. konvencionalni konstruktivizem in »trdi« konstruktivizem. Prvi dopušča pomen vplivanja materialnih dejavnikov na delovanje akterjev, drugi pa njihov pomen zreducira na minimum in trdi, da so predvsem identitete tiste, ki vplivajo na delovanje. Celo paleto konstruktivizmov našteje Brglez (2008, 107), ki poleg »mehkih« in »trdih« konstruktivistov omenja še družbeno-teoretske konstruktiviste, ki se posvečajo gradnji teorij na podlagi splošnih govornih dejanj in središčnosti družbenih pravil ter »zdravorazumske« konstruktiviste, ki upoštevajo jezikovno podgrajenost vsega reproduciranja svetovnih zadev. Čeprav se vsi konstruktivisti strinjajo s trditvijo, da je varnost družbeni konstrukt, pa so se redki odločili bolj eksplicitno prikazati delovanje varnosti in način njenega preučevanja. Ena od izjem na tem področju je Kopenhagenska šola (McDonald 2008, 67).

2.4.1.1 KOPENHAGENSKA ŠOLA

Kopenhagenska šola je naziv, ki označuje teoretično smer konstruktivizma, ki se je razvijala na Kopenhaškem mirovnem raziskovalnem inštitutu predvsem pod vplivom del Barry Buzana in Ole Wæverja, osredotočala pa se je na to, kako varnost dobi pomen preko intersubjektivnih procesov, in kakšne so politične posledice teh konstrukcij varnosti (McDonald 2008, 68). Varnost je po prepričanju teoretikov kopenhagenske šole jezikovni konstrukt, ki je politični produkt premišljene uporabe jezika s strani varnostnih akterjev. Najboljši način za analizo varnostnih vprašanj je opazovanje diskurzivnih praks v različnih varnostnih sektorjih (C.A.S.E. Collective 2006, 448).

Ole Wæver je kot osrednje koncepte varnosti opredelil sektorje, regionalne varnostne komplekse in sekuritizacijo. Buzan je sektorje opredelil kot sfere, znotraj katerih prihaja do različnih vrst varnostnih interakcij, kot npr. ekonomski, vojaški, politični, družbeni in okoljski

sektor. Ti sektorji spodbujajo različne oblike odnosov med relevantnimi varnostnimi akterji ter tako razvijajo in vzpodbujajo različne definicije varnosti (Buzan, Wæver in de Wilde 1998, 7-8). Varnostni kompleksi so med seboj izključujoče se geografske regije: Evropa, Amerike, Azija, Bližnji vzhod in Afrika. Teoretiki kopenhagenske šole trdijo, da je analiza regionalnih varnostnih problemov vse bolj pomembna za razumevanje globalne varnostne dinamike (McDonald 2008, 68).

Čeprav sta, še posebej z organizacijskega vidika, za razumevanje varnosti pomembni tako ideja o sektorjih, kot ideja o varnostnih kompleksih pa je sekuritizacija osrednji in najpomembnejši doprinos kopenhagenske šole. Wæver (v McDonald 2008, 69) sekuritizacijo definira kot proces, v katerem delovalec razglasi določen problem, dinamiko ali drugega akterja za »eksistencialno grožnjo« njemu samemu. To v primeru, da relevantna (predvsem domača) javnost sprejme razlago grožnje, omogoči akterju začasno ukinitve normalnih političnih procesov in uporabo kriznih ukrepov, skladnih z grozečo nevarnostjo. Gre torej za proces, v katerem se viri ogrožanja problematizirajo ter vzpostavijo mehanizmi učinkovitega in aktivnega odgovora nanje (Svete 2005, 73). Pri tem je izrednega pomena uporaba t.i. »varnostnega jezika«. Wæver pravi, da z uporabo jezika varnosti in grožnje državni voditelji zaradi določenega dogodka vpeljejo posebno stanje v družbi, ki jim daje pravico uporabiti vsa razpoložljiva sredstva, da preprečijo njegove negativne učinke (v McDonald 2008, 69).

2.4.2 MEDNARODNO PRAVO V KONSTRUKTIVIZMU

Konstruktivisti menijo, da so normativne in idejne strukture vsaj enako če ne še bolj pomembne kot materialne. Njihovo prepričanje je, da je razumevanje, kako identiteta delovalcev določa njihove interese in strategije, bistveno za razumevanje njihovega vedenja (Reus-Smit 2008, 116). Te ideje vplivajo tudi na pogled konstruktivistov na mednarodno pravo.

S širjenjem razumevanja pojma politike, tako da zajame vprašanja identitete in cilja pa tudi strategije, z obravnavanjem norm, pravil in idej kot konstitutivnih, ne le zamejujočih, in s poudarjanjem pomena razpravljanja, komunikacije in socializacije za odločanje o ravnanju delovalcev, konstruktivisti ponujajo sredstva za razumevanje mednarodnega prava, ki v realistični in liberalistični teoriji manjkajo (Reus-Smit 2008, 116). Konstruktivisti mednarodno pravo obravnavajo kot del normativnih struktur, ki pogojujejo državno in nedržavno delovanje v mednarodnih odnosih (Reus-Smit 2008, 119). Tako kot varnost, je tudi

mednarodno pravo družbeni konstrukt, za razumevanje katerega je potrebno preučiti vzpostavljane identitet, interese in strategije delovalcev.

2.5 MARKSIZEM

Po padcu komunističnih režimov v Vzhodni Evropi se je zdelo, da bo marksistična teorija odšla na smetišče zgodovine. Čeprav je konec hladne vojne povzročil krizo znotraj marksistične misli, se ta ni dala odgnati in deset let kasneje se je počasi zopet začela vse bolj uveljavljati. Dejstvo je, da Marxova družbena teorija še vedno ohranja izredno analitično vrednost za svet, v katerem živimo, in je z vdiranjem tržnega mehanizma v vse sfere življenja danes verjetno še merodajnejša kot v njegovem času (Hobden in Wyn Jones 2007, 292-293). Zdi se, da se je z izbruhom globalne finančne krize konec leta 2008 zanimanje za marksistično teorijo še bolj povečalo. Marx je postal popularen, vitalen in luciden, kot že dolgo ne, pa tudi prav je imel, kot že dolgo ne, pravi Štefančič jr. (2009, 21).

Marksizem predstavlja radikalno alternativo realističnemu in liberalističnemu pristopu k preučevanju mednarodnih odnosov. Evans in Newnham (1998, 317) pravita, da sta realizem in liberalizem horizontalni teoriji, ki preučujeta odnose med državami, marksizem pa je vertikalna teorija, ki preučuje odnose med razredi. Tako marksizem zanika ločenost mednarodnih odnosov od notranjih zadev države in jih vidi kot manifestacijo podaljšanega prizadevanja za ekonomsko okoriščanje buržoazije. Realizem in liberalizem ter njune novejši izpeljave se lotevajo zadev *statusa quo* in razmišljajo o tem, kako hraniti delovanje sistema. Ne zastavljajo pa vprašanj o prevladujočem sistemu prepričanj ali razporeditvi moči, ter kako utegneta biti povezana z revščino in nasiljem (Lamy 2007, 285). Marx takšnim kvaziobjektivnim pristopom nasprotuje s tem, ko meni, da ni niti možno niti zaželeno, da bi analitik ostal neprizadet ali nevtralen opazovalec velikega spopada med kapitalom in delovno silo (Hobden in Wyn Jones 2007, 297). Največja vrednost Marxove teorije v primerjavi z ostalimi do tedaj uveljavljenimi, je v ugotovitvi, da so do tedaj »filozofi samo razlagali svet na različne načine, bistvo pa je, da ga spremenimo« (Marx v Hobden in Wyn Jones 2007, 297).

Osrednji elementi marksizma so (Evans in Newnham 1998, 316):

1. Vsa zgodovina je zgodovina razrednega boja med vladajočim in zatiranim razredom.
2. Kapitalizem povzroča nastanek nasprotujočih si razredov buržoazije in proletariata, pri čemer je buržoazija na oblasti.

3. Kapitalizem uporablja vojno kot sredstvo za doseganje ciljev.
4. Socializem, ki konča z razredno delitvijo, mora končati tudi z vojnam.
5. Ko je enkrat odpravljena država, mora biti odpravljena tudi mednarodna politika.

Vsi marksistični teoretiki so si enotni, da je treba svet analizirati kot celoto. Delitev družbenega sveta na različna področja preučevanja (zgodovino, filozofijo, ekonomijo, politologijo itd.) naj bi bila samovoljna in nekoristna, saj v resnici nobenega od teh področij ni mogoče razumeti brez poznavanja drugih, zaradi česar je treba družbeni svet preučevati kot celoto. Medsebojna povezanost in kontekst sta v marksistični teoriji še najbolj poudarjena v materialističnem pojmovanju zgodovine (Hobden in Wyn Jones 2007, 296). Za interpretacijo in predvidevanje razvoja mednarodnih odnosov so pomembni predvsem trije vidiki zgodovinskega materializma, na katerem je grajena marksistična teorija: teorem o nadgradnji, teorem o dialektiki proizvodjalnih sil in teorem o razrednem boju v mednarodnih okvirih in razredu kot temeljni celici v mednarodni skupnosti (Benko 1997, 141).

Osrednja družbena dinamika, ki jo prepoznava Marx, je napetost med proizvodnimi sredstvi in proizvodnimi razmerji, ki skupaj tvorijo ekonomsko bazo družbe (Hobden in Wyn Jones 2007, 296), ta pa je osnova za izgradnjo vseh nadaljnjih družbenopolitičnih procesov in institucij. Teorem nadgradnje Marx najbolje prikaže, ko pravi, da:

v družbeni produkciji svojega življenja ljudje vstopajo v določene, nujne, od njihove volje neodvisne odnose – v produkcijske odnose, ki ustrezajo določeni razvojni stopnji njihovih materialnih produktivnih sil. Celota teh produkcijskih odnosov sestavlja ekonomsko strukturo družbe, realno osnovo, ki se na njej dviga pravna in politična vrhnja stavba, in ki ji ustrezajo določene oblike družbene zavesti. Način produkcije materialnega življenja določa socialni, politični in duhovni proces življenja nasploh (Marx 1859/1979, 105).

Ta Marxov razmislek ima dve ključni točki: 1. materialni družbeni odnosi so osnova vseh ostalih družbenih odnosov in 2. anatomijo teh materialnih življenjskih odnosov je treba iskati v politični ekonomiji (Benko 1997, 141-142). Pravne, politične, kulturne ter vse ostale institucije in prakse neke družbe odsevajo in podpirajo vzorec moči in oblasti v gospodarstvu. Iz tega sledi, da samo sprememba ekonomske baze lahko privede do resničnih sprememb v pravni in politični nadgradnji (Hobden in Wyn Jones 2007, 296).

Družbene spremembe so možne samo preko spremembe ekonomske baze, iz česar izhaja drugi temeljni teorem marksistične teorije, ki je pomemben za mednarodne odnose. To je dialektika proizvodjalnih sil. Z razvojem proizvodnih sredstev postanejo prejšnja proizvodna sredstva zastarela in začnejo zavirati učinkovito izrabo proizvodnih zmogljivosti. V tem

trenutku se morajo proizvodna razmerja spremeniti, da bi ustrezala novi razporeditvi sredstev¹⁸ (Hobden in Wyn Jones 2007, 296). Pomembnost teorema o dialektiki proizvodjalnih sil v mednarodnih odnosih se kaže v trditvi, da so »mednarodni odnosi različnih nacij odvisni od tega, koliko je sleherna od njih razvila svoje proizvodjalne sile, delitev dela in materialne odnose« (Marx in Engels v Benko 1997, 142), in da se z visoko stopnjo razvoja proizvodjalnih sil, ki jim je dana empirična eksistenca v svetovnozgodovinskem razvoju, namesto lokalnega obstajanja ljudi ustvarja neko splošno komuniciranje med njimi in tako vsak narod postaja odvisen od preobrazbe drugih narodov (Marx in Engels v Benko 1997, 142). S tem vsak narod postaja odvisen od preobrazbe drugih narodov. Benko (1997, 142) pravi, da je te determinante razvoja proizvodjalnih sil mogoče uporabiti za obdobje pred prebojem kapitalističnega načina proizvodnje, še posebej pa za obdobje, ko se je gradil sistem svetovne reprodukcije kapitalizma pod prevladujočim kapitalističnim načinom proizvodnje.

Zadnji teorem marksistične teorije, verjetno najpomembnejši za interpretacijo mednarodnih odnosov, je teorem razrednega boja na mednarodni ravni in razreda kot temeljne celice mednarodne skupnosti. V Komunističnem manifestu sta Marx in Engels (1848/1979, 588) zapisala: »Zgodovina sleherne dosedanje družbe je zgodovina razrednih bojev«. V današnjem času je to boj med kapitalisti (buržoazijo ali meščanstvom) in delavci (proletarci). Družbena realnost je spopadanje razredov za nadzor nad proizvodjalnimi sredstvi, pri čemer se pojavljajo politične ustanove zgolj kot elementi nadgradnje, nimajo lastne eksistence marveč odsevajo procese v družbeni bazi (Benko 1997, 149). Razredi si tako nasprotujejo za nadzor državne politike znotraj držav, vlada pa pri tem ne streže abstraktnemu nacionalnemu interesu temveč interesu prevladujočega razreda ali razredov.¹⁹ Države niso enoviti delovalci, razredi pa se oblikujejo preko nacionalnih meja. Kapitalisti tako mednarodno sodelujejo, da bi ohranili politično in gospodarsko okolje, naklonjeno vlaganjem multinacionalnih korporacij (Russett in Starr 1996, 93-94). Uporaba te paradigme v preučevanju mednarodnih odnosov pove, da temeljna celica v mednarodni skupnosti torej ni država ali pa narod, oziroma, da jo je smiselno obravnavati kvečjemu v smislu vzporednega obstoja držav. Temeljna celica je razred in bistvo mednarodnih odnosov se pojavlja v razrednih nasprotjih na svetovni ravni, ki vsrkava vase tudi oblike tekmovanja med državami kot oblike uresničevanja interesov različnih nacionalnih buržoazij, tekmovanje za trge in gospodarske vire. Kapitalisti pri tem

¹⁸ Kot primer revolucioniziranja proizvodnih odnosov Marx in Engels navajata prehod iz fevdalizma v kapitalizem. Producerska in občevalna sredstva buržoazije so se oblikovala v fevdalni dobi, a fevdalna lastninska razmerja so zavirala produkcijo, namesto da bi jo pospeševala. Zato je bilo treba ta razmerja zlomiti, na njihovo mesto pa je stopila buržoazija (Marx in Engels 1848/1979, 594).

¹⁹ »Moderna državna oblast je le odbor, ki upravlja skupnostne posle vsega buržoaznega razreda« (Marx in Engels 1848/1979, 591).

državo in njene ustanove uporabljajo za uresničevanje svojih lastnih interesov (Benko 1997, 149).

Iz vseh treh teoremov torej logično izhaja, da je grožnja, ki jo predstavljajo sodobni pomorski pirati pravzaprav grožnja sodobnemu kapitalizmu. Vsakršna reakcija nacionalnih držav ali širše mednarodne skupnosti pa je potemtakem le reakcija nacionalnega in globalnega kapitala na ogrožanje njunih ekonomskih interesov. Glede na razvitost globalne trgovine, ki v veliki meri temelji na pomorskem transportu, to niti ni presenetljivo.

2.5.1 RAZNOLIKOST MARKSIZMA

Zapuščina Marxove ideje je ostala in še danes ostaja odprta za številne interpretacije, ki si pogosto nasprotujejo. Poleg tega je razvoj dogodkov po Marxovi smrti privedel nekatere teoretike, ki so bili pod vplivom Marxa, do tega, da so njegove ideje dopolnili v luči zgodovinskih izkušenj. Tako je nastala vrsta miselnih šol, ki navajajo Marxa kot neposredni navdih, ali katerih delo je mogoče povezati z njegovo zapuščino (Hobden in Wyn Jones 2007, 295-296). Nedvomno je marksistična teorija prva resnično družbeno-kritična teorija, ki je vplivala na nadaljnji razvoj teoretične smeri, imenovane »kritična teorija«, znotraj katere se zopet pojavlja več tokov, npr. postmodernizem in feminizem. Vsem kritičnim teorijam mednarodnih odnosov in ožje mednarodne varnosti je skupno, da iščejo odgovore na to, kaj je varnost in kako jo preučujemo ter da zavračajo poudarjeno vlogo države in skušajo varnost rekonceptualizirati na drugačen način, kot to počneta realizem in liberalizem (Baylis 2008, 37). Najnovejša struja znotraj marksistične teorije so t.i. »novi marksisti«, ki se vračajo k temeljnim predpostavkam marksistične misli in skušajo nekako oživiti ideje, ki so jih generacije po Marxu zanemarjale ali po njihovem prepričanju nekoliko narobe razlagale (Hobden in Wyn Jones 2007, 312). Čeprav vse te teorije na nek način izhajajo iz marksistične misli, pa vsaka osvetli nek nov pogled na mednarodne odnose in mednarodno varnost. Od vseh teh »neomarksističnih« teorij sta za razumevanje delovanja mednarodne skupnosti verjetno najpomembnejšo dala teorija svetovnega sistema in gramscianizem.

2.5.1.1 TEORIJA SVETOVNEGA SISTEMA

Avtorji teorije svetovnega sistema skušajo razložiti sodobni mednarodni sistem s poudarjanjem ekonomskih razsežnosti, pri interpretaciji in razlagi družbenih sprememb pa se

opirajo na zgodovinsko sociologijo (Brglez 2008, 91). Izvor teorije je mogoče najti v poskusih mislecev, kot so Hobson, Luxemburg, Buhanin in Lenin, da bi Marxove ideje prenesli na mednarodno področje. Najbolj znano in vplivno delo iz teh razprav je nedvomno Leninov pamflet iz leta 1917 z naslovom *Imperializem, najvišja stopnja kapitalizma* (Hobden in Wyn Jones 2007, 298). Za Lenina je imperializem neizbežna posledica kapitalizma. V stanju, ko v kapitalističnem gospodarstvu monopoli vse bolj zamenjujejo svobodno konkurenco, je za ohranjanje visoke stopnje naložbenega dobička nujen izvoz kapitala. To povzroči težnjo po političnem ali vojaškem nadzoru trgov in surovin, kar povzroči boj kapitalističnih držav za kolonije. Nadzor nerazvitih delov sveta pa obenem zagotavlja poceni delovno silo in nove trge za prodajo proizvodov. Edini recept za svetovni mir je odprava kapitalizma s svetovno proletarsko revolucijo (Evans in Newnham 1998, 317). Lenin je trdil, da se z razvojem monopolnega kapitalizma razvija dvostopenjska struktura svetovnega gospodarstva z jedrom (centrom), ki izkorišča obrobje (periferijo). Z razvojem jedra in obrobja pa se končuje harmonija interesov delavskega razreda, saj buržoazija v jedru z izkoriščanjem obrobja lahko izboljša usodo svojega proletariata (Hobden in Wyn Jones 2007, 298) in ga tako odvrne od zahtev po spreminjanju proizvodnih razmerij.

Leninovo teorijo je dodelal Immanuel Wallerstein, ki je trdil, da je zgodovina doživela dve vrsti svetovnih sistemov: svetovne imperije in svetovno gospodarstvo. V prvem centraliziran politični sistem uporablja svojo moč, da prerazporeja vire iz obrobja v jedro. V drugem pa ni enega samega središča oblasti, ampak jih je več, ki med seboj tekmujejo, virov pa ne prerazporeja odločba središča, ki temelji na moči, ampak delovanje trga. Kljub različnim mehanizmom, pa je neto učinek enak, tj. prenos virov iz obrobja v jedro (Wyn Jones 2007, 299). Wallerstein je jedru in obrobju dodal še polobrobje (polperiferijo), ki združuje lastnosti obeh in igra bistveno vlogo pri stabiliziranju politične strukture svetovnega sistema. Tri območja svetovnega gospodarstva so povezana v izkoriščevalsko razmerje, pri katerem bogastvo odteka iz obrobja v jedro. Posledica tega je, da je položaj območij še bolj utrjen, revni so vse bolj revni in bogati vse bolj bogati (Hobden in Wyn Jones 2007, 300). Dinamika nastanka svetovnega gospodarstva v njegovem odnosu do hegemonskih teženj naj bi determinirala nastanek svetovnega jedra, polobrobja in obrobja, pri čemer je po razumevanju teoretikov teorije svetovnega sistema poudarek Marxove spirale ekonomske reprodukcije na menjavi in distribuciji in ne produkciji (Brglez 2008, 91). Wallerstein je tudi pomemben zaradi svojega gledišča na krize, ki so kapitalizmu endemične in se pojavljajo ciklično zaradi širjenja in upadanja gospodarske rasti. Kriza po Wallersteinu nastopi takrat, ko se protislovja, sekularni trendi in ciklična gibanja, ki delujejo znotraj sistema, združijo na tak način, da se

sistem ne more več reproducirati. Tako kriza v nekem sistemu najavlja njegov konec in je obenem priložnost, da delovalci, ki v času krize dobijo večji vpliv, spremenijo strukturo sistema (Hobden in Wyn Jones 2007, 300-302).

Politika, ki temelji na takšnem interpretiranju mednarodnih odnosov, se imenuje politika nadvlade in odvisnosti. Najbolj se je uveljavila po sprožitvi procesov dekolonizacije v petdesetih in šestdesetih letih prejšnjega stoletja (Malešič 1994, 98).

2.5.1.2 GRAMSCIANIZEM

Klasični marksisti so ohranjanje prevladujočega reda pripisovali skoraj izključno prisilnim praksam in zmogljivostim države. Prisila, ali vsaj strah pred njo, je preprečevala, da bi se izkoriščane in odtujene množice v družbi uprle in zrušile sistem, ki je vzrok njihovega trpljenja. Antonio Gramsci, italijanski komunist, je bil eden od prvih, ki je spoznal, da sistema ne ohranja samo prisila, ampak tudi pristanek (Hobden in Wyn Jones 2007, 304). Gramsci je osrednji del svoje politične teorije posvetil ravno kategoriji pristanka in analizi anatomije pristanka v različnih sistemih reprodukcije politične moči (Jelušič 1997, 47). Po Gramsciju (v Hobden in Wyn Jones 2007, 304) pristanek vzpostavlja in ohranja hegemonijo vladajočega sloja v družbi. Ta hegemonija omogoča, da se moralne, politične, kulturne in ostale vrednote prevladujoče skupine razširijo po vsej družbi, in da jih sprejmejo podrejeni razredi. Prevladujoča ideologija se tako zelo zasidra na dno družbe, da postane že »zdrava pamet«, o kateri nihče več ne dvomi. Hegemonija vladajočega razreda je torej ključna prvina za ohranjanje njegove prevlade in edini način za doseganje korenitih družbenih sprememb je protihegemonski boj v civilni družbi, v katerem se hegemonija spodkoplje, kar omogoči nastanek alternativnega zgodovinskega bloka (Hobden in Wyn Jones 2007, 305).

Gramscijevski pristop je Robert Cox uporabil za kritiko prevladujočih teorij mednarodnih odnosov in mednarodne politične ekonomije ter razvoj alternativnega okvira za analizo svetovnih politik (Hobden in Wyn Jones 2007, 305). Bistvo tega pristopa je sporočilo, da v mednarodnem svetu ni mogoče nekritično ločevati dejstev in vrednot in to Cox (v Brglez 2008, 47) najbolje izrazi s sledečim stavkom: »Teorija je vedno za nekoga in z nekim namenom«. Pri vseh teoretikih njihove vrednote vplivajo na njihovo analizo, kar Coxa privede do tega, da pravi, da si moramo natančneje ogledati tiste teorije, ideje in analize, ki pravijo, da so objektivne ali brez vrednot, ter se vprašati, komu ali čemu so namenjene in kakšnemu namenu služijo (v Hobden in Wyn Jones 2007, 306). Cox je Gramscijev koncept

hegemonije prenesel na mednarodno raven. Prevladujoče sile v mednarodnem sistemu so oblikovale svetovni red, ki ustreza njihovim interesom, kar pa jim ni uspelo zgolj z njihovo močjo prisile nad šibkejšimi akterji v mednarodnih odnosih, ampak tudi s tem, ko so pridobili široko soglasje za ta red celo med tistimi akterji, ki so zaradi njega prikrajšani²⁰ (Hobden in Wyn Jones 2007, 306).

Cox potegne pomembno ločnico med teorijami reševanja problemov (med katere bi lahko uvrstili liberalizem in realizem) in kritičnimi teorijami. Namen prvih je izboljšati obstoječi sistem mednarodnih odnosov in s tem povečati njegovo legitimnost. Pogledi kritične teorije pa se radikalno ločijo od prevladujočih pogledov »hegemonskega« razreda na trenutno družbeno (mednarodno) ureditev in se sprašujejo, kako je prišlo do tega stanja in kateri družbeni procesi so tisti, ki bi lahko privedli do sprememb obstoječega stanja (Bilgin 2008, 92). Namen gramscianizma, marksizma in ostalih kritičnih teorij torej ni le razlaganje in iskanje izboljšav v obstoječem svetovnem redu, ampak radikalen klic k zrušitvi tega reda in gradnja novega in pravičnejšega sveta.

2.5.2 MEDNARODNO PRAVO V MARKSIZMU

V marksistični misli produkcijski (v neomarksistični tudi menjalni) odnosi tvorijo ekonomsko bazo družbe, nad katero se dvigajo vsi ostali družbeni odnosi, ki so (kot družbena nadstavba) nadgradnja ekonomskih. Med te nadgradnje spada tudi pravna nadgradnja. Hobden in Wyn Jones (2007, 296) v zvezi s tem pravita, da pravne, politične, kulturne ter vse ostale institucije in prakse neke družbe odsevajo in podpirajo vzorec moči in oblasti v gospodarstvu. Isto potemtakem velja tudi za mednarodno pravo, ki je le iz tega izhajajoč odsev mednarodnih ekonomskih vzorcev moči in oblasti. Mednarodna trgovina diktira razvoj mednarodnega prava, katerega smisel je v ohranjanju obstoječih družbenoekonomskih razmerij na mednarodni in s tem posledično tudi na nacionalnih ravneh posameznih držav. Kot velja za razvoj prava na nacionalni ravni, tako tudi za razvoj mednarodnega prava velja, da se ga razvija predvsem v skladu z interesi vladajočega razreda, ki je v mednarodnih odnosih utelešen v najrazvitejših kapitalističnih gospodarstvih. Pri govoru o mednarodnem pravu tudi ne smemo pozabiti Gramscijeve teorije o hegemoniji, iz katere logično izhaja

²⁰ Ena od zadnje čase verjetno najočitnejših hegemonskih idej je ideja »svobodne trgovine«. Trditev, da koristi vsem, je sprejeta že kot »zdrava pamet«, v resnici pa je »svobodna trgovina« v interesu hegemonov, njena korist za obrobne države in regije pa je mnogo manj vidna in nekatere celo trdijo, da je ovira njihovemu gospodarskemu in družbenemu razvoju (Hobden in Wyn Jones 2007, 306).

dejstvo, da je mednarodno pravo namenjeno ohranjanju proizvodnih in trgovinskih razmerij, ki najbolj ustrezajo hegemonu v mednarodnih odnosih. Tu igra ključno vlogo zaščita privatne lastnine in s tem investicij podjetij s »severa« v državah »juga«.

2.6 OSREDNJE TOČKE TEORIJ SODOBNEGA OBRAVNAVANJA VARNOSTI

Iz obravnavanih teorij lahko izločimo tiste bistvene elemente, ki kar najbolj pojasnjujejo odzivanje mednarodne skupnosti na fenomen sodobnega pomorskega piratstva. Vse teorije skušajo definirati osrednjega akterja v mednarodnih odnosih oz. mednarodni varnosti, katerega delovanje skušajo pojasniti z neko osrednjo pojasnjevalno spremenljivko. Vsaka teorija ima osrednjo točko, ki skupaj z osrednjo pojasnjevalno spremenljivko determinira pogled teorije na varnost, varnostne mehanizme in mednarodno pravo. Te osrednje točke petih različnih teorij, ki so najpomembnejše za preučevanje odzivanja mednarodne skupnosti na grožnje sodobnega pomorskega piratstva, so prikazane v Tabeli 2.1.

Tabela 2.1: Osrednje točke teorij

	Realizem	Liberalizem	Angleška šola	Konstruktivizem	Marksizem
Osrednji akterji	Države	Posameznik (države v neolib. institucionalizmu)	Država, državni sistemi, posameznik	Državni voditelji	Razredi
Osrednja pojasnjevalna spremenljivka	Moč	Interes	Moč in pravila obnašanja	Znanje	Ekonomska baza
Osrednja točka teorije	Nacionalni interes	Povezovanje	Mednarodna družba	Identitete	Dialektika proizvajalnih sil in odnosov
Varnost	Cilj	Posledica	Norma	Družbeni konstrukt	Varnost vladajočega razreda
Mehanizem zagotavljanja varnosti	Ravnotežje moči, samopomoč	Sodelovanje	Ravnotežje moči + sodelovanje	(De)sekuritizacija	Hegemonija
Mednarodno pravo	Relevantno samo, ko služi nacionalnemu interesu držav	Ureja odnose med državami in ohranja njihovo svobodo in neodvisnost	Tristopenjska odgovornost držav	Del normativnih struktur, konstitutivnost	Nadstavba ekonomske baze

Realizem, liberalizem, angleška šola, konstruktivizem in marksizem skušajo z med seboj različnimi pristopi preučevanja mednarodne varnosti pojasniti iste stvari. S svojo različnostjo ne ustvarjajo zmede, pri razumevanju delovanja mednarodno-varnostnih institucij, ampak ustvarjajo celovit pogled na njeno delovanje.

Realizem je pesimistična teorija, v kateri prevladuje mnenje, da se svet mednarodne politike ne more spremeniti na bolje. Vse smeri znotraj realizma trdijo, da so države glavni akterji v svetu, ki nima osrednje vlade ali avtoritete oblasti. Te države so unitarni dejavniki, katerih glavno vodilo so njihovi lastni, tj. nacionalni interesi. Delujejo v anarhičnem mednarodnem okolju, in zato največje grožnje prihajajo s strani drugih držav (Svete 2005, 49).

Osrednja točka realizma je državocentričnost. Ta se kaže v trditvi, da je država najpomembnejši akter na mednarodnem področju in v državni suverenosti, tj. v obstoju neodvisne politične skupnosti, ki ima pravno oblast nad svojim ozemljem (Dunne in Schmidt 2007, 226). Obstoj mednarodnega prava realisti zavračajo, oziroma trdijo, da so mednarodno pravne obveze držav v najboljšem primeru šibke, popolnoma nesmiselno pa je govoriti o močnih mednarodnopravnih obvezah (Reus-Smit 2008, 114). Nacionalni interes je glavno vodilo držav v mednarodnih odnosih, iz česar izhaja, da mednarodno pravo upoštevajo le v primerih, ko s tem maksimizirajo lastno moč in uresničujejo nacionalni interes.

Realizem poudarja primat moči in varnosti v vseh sferah političnega življenja. Ta je posledica egoistične naravnosti človeške narave in strukture mednarodnega sistema, ki je anarhičen (Donnelly 1994, 85). Zato je primarni cilj vseh držav preživetje, ki je najvišji nacionalni interes. Da bi voditelji zagotovili varnost lastni državi, morajo sprejeti etična pravila, ki presojujejo dejanja po njihovem izidu in ne po tem ali so dobra ali slaba (Dunne in Schmidt 2007, 226). Varnost realisti vidijo kot cilj, moč pa kot instrument za doseganje tega cilja (Grizold 2001, 118).

Pri zagotavljanju varnosti se države ne morejo zanesti na nobeno drugo državo ali institucijo. Sobivanje je mogoče le s stalnim ohranjanjem ravnotežja moči, sodelovanje pa je možno le v omejenem obsegu, pri katerem realistična država vedno pridobi več kot druge. Edini način za zagotavljanje varnosti je skozi samopomoč - vsaka država mora poskrbeti sama zase (Dunne in Schmidt 2007, 226). Mednarodne institucije so v realizmu videne zgolj kot produkt državnih interesov in omejitev, ki jih uveljavlja sam mednarodni sistem. Ti interesi in omejitve pa oblikujejo odločitve o tem ali naj države med seboj tekmujejo ali sodelujejo, in ne institucije same (Baylis 2008, 33). Tekmovanje med državami za varnost, ki se kaže kot omejen vir, je igra ničelne vsote, ki sproža nikoli razrešljivo varnostno dilemo.

»Medtem, ko realistična teorija opisuje svet takšen, kakršen je, pa ga liberalistična teorija opisuje takšnega, kakršen naj bi bil« (Grizold 2001, 111). Liberalisti med seboj delijo v osnovi optimistično videnje mednarodnih odnosov in perspektiv zagotavljanja mednarodne varnosti. Ta optimizem izhaja iz prepričanja, da ljudje uporabljajo razum, na podlagi katerega vzpostavljajo sodelovanje in dosegajo skupne koristi. Izhodiščna točka liberalistične teorije in tudi osrednja točka preučevanja ni država, ampak posameznik ter različni kolektivi, v katere se posamezniki združujejo. Med njimi je vsekakor najpomembnejša država, ni pa edina (Jackson in Sørensen 1999, 136).

Ključni koncepti liberalizma v povezavi z oblikovanjem mednarodne varnosti so demokratični mir, harmonija interesov, kolektivna varnost in mednarodno pravo. Slednje naj bi v liberalistični teoriji služilo kot neke vrste zakonodajna, izvršna in sodna oblast v mednarodnih odnosih, z obstojem katerega pa ne bi bila ogrožena suverenost držav. Liberalistična misel je pravzaprav tista, ki je vzpodbudila nastanek prvih kolektivno-varnostnih institucij, ki so prerasle v mednarodne organizacije. Varnost je znotraj liberalizma videna kot posledica sodelovanja, trajajoči mir v mednarodni skupnosti pa naj bi jo zagotovil vsem državam (Grizold 2001, 118). Bistveno za liberalizem je povezovanje posameznikov, držav in institucij, ki temelji na spoznanju, da je kljub temu, da imajo države svoje egoistične nacionalne interese, uresničevanje teh interesov lažje preko sodelovanja in ne tekmovanja, kot trdijo realisti.

Znotraj liberalistične teorije se pojavlja več različnih tokov, ki imajo različne razlagalne motive in različne implikacije na varnostno teorijo (Navari 2008, 43). Čeprav vse teorije dajo nek, četudi le posreden prispevek k razumevanju varnosti, je z varnostno teoretičnega vidika nedvomno najpomembnejši in najbogatejši prispevek neoliberalnega institucionalizma. Njegovi teoretiki sprejemajo mnoge od realističnih predpostavk o mednarodni varnosti in za razliko od mnogih drugih liberalističnih smeri ne poudarjajo vloge posameznika v mednarodnih odnosih, temveč vlogo države. Trdijo, »da lahko institucije zagotavljajo okvir za sodelovanje, ki lahko pomaga preseči nevarnost varnostnega tekmovanja med državami« (Baylis 2008, 35).

Pristop k preučevanju mednarodnih odnosov, ki kombinira spoznanja realistične in liberalistične teorije in veliko pove o svetu suverenih držav, v katerem sta prisotna tako moč kot mednarodno pravo, se imenuje »angleška šola«, ali teorija mednarodne družbe. Po mnenju teoretikov angleške šole sta preudarnost in upoštevanje nacionalnega interesa v ravnanju državnikov prav tako pomembna kot dolžnost spoštovanja mednarodnih pravil in procedur. Svet svetovne politike je svet držav, a tudi svet ljudi, v katerem je velikokrat težko upoštevati

pravice in interese obeh (Jackson in Sørensen 1999, 55). Osrednji koncept angleške šole je mednarodna družba, znotraj katere se oblikuje tudi varnostni diskurz. Teoretiki angleške šole varnosti ne dojemajo kot cilj ali instrument za doseganje cilja ampak normativno vrednoto, ki nastane znotraj varnostnega diskurza v mednarodni družbi (Bellamy in McDonald 2004, 312), zagotavlja pa se preko ravnotežja moči in preko upoštevanja mednarodnih pravil in procedur (Jackson in Sørensen 1999, 55). S trditvijo, da je varnost norma, ki se diskurzivno ustvarja znotraj mednarodne družbe, pa se angleška šola že rahlo oddalji od kombiniranega realistično-liberalističnega pogleda na mednarodno varnost in se približa konstruktivizmu.

Konstruktivizem predpostavlja, da je okolje, v katerem delujejo države, družbeno in materialno, kar omogoča razumevanje interesov držav. Ključni akterji v mednarodni politiki so državni voditelji, ki določajo interese držav. Ti po konstruktivističnem prepričanju niso eksogeni in od zunaj določeni, temveč endogeni in so posledica interakcij držav z njihovim okoljem, pri čemer igrajo ključno vlogo vrednote in norme, ki konstruirajo akterjevo identiteto in ne vplivajo zgolj na delovanje (Svete 2005, 61). Razliko med družbenimi in materialnimi dejavniki zelo dobro ponazori Barnett (2007, 339), ko pravi, da »družbeni dejavniki, kakor so suverenost in človekove pravice, obstajajo zgolj zaradi človeškega dogovora, medtem ko so gola dejstva, kakor so gore, od takih dogovorov neodvisna«. Bistveno sporočilo tukaj je, da so vsi družbeni dejavniki družbeni konstrukt. Tudi mednarodni sistem je družbeno določen na temelju zgodovine, ideologij in socializacije (Svete 2005, 56). Zelo velik poudarek konstruktivizem daje strukturi skupnega znanja. Družbene strukture so definirane v smislu skupnega znanja, praks in tudi materialnih dejavnikov²¹ (Baylis 2008, 36-37).

Navkljub različnim strujam vsi konstruktivisti delijo prepričanje, da je varnost družbeni konstrukt in lahko pomeni različne stvari v različnih kontekstih. Varnost je videna kot prizorišče pogajanj in konsenza, v katerem različni akterji tekmujejo v definiranju identitet in vrednot določene skupine na način, ki bi vzpostavil temelje za politično akcijo. Identitete in vrednote akterjev so zato osrednja točka preučevanja varnosti (McDonald 2008, 67). Varnost torej nima fiksne definicije, ampak se konstruira in posledično zagotavlja skozi proces desekuritizacije, ki je nasproten sekuritizaciji, »v kateri se viri ogrožanja oz. ranljivosti varnostno problematizirajo (sekuritizirajo), ter vzpostavijo mehanizmi učinkovitega in aktivnega odgovora nanje« (Svete 2005, 73).

²¹ Družbene strukture zajemajo materialne stvari, ki so v varnostni sferi npr. tanki in gospodarska moč, vendar pa ti materialni viri dobijo pomen šele prek skupnega znanja, v katerega morajo biti umeščeni.

Podoben pogled kot na varnost imajo konstruktivisti tudi na mednarodno pravo. Tudi ta je za njih družbeni konstrukt in kot tako del normativnih struktur, ki pogojujejo državno in nedržavno delovanje v mednarodnih odnosih (Reus-Smit 2008, 119).

Baylis (2008, 37) pravi, da so konstruktivistični misleci gradili svojo ideje na dveh predpostavkah. Prva je prepričanje, da so temeljne strukture mednarodne politike družbeno konstruirane, druga pa, da lahko spreminjanje načina, kako o varnosti razmišljamo, pomaga doseči večjo mednarodno varnost. Slednja izhaja iz enega od ključnih poudarkov konstruktivistične teorije, ki pravi, da »družbena konstrukcija spreminja naravo tega, kar velja za samoumevno, zastavlja vprašanja o izvoru tega, kar zdaj velja kot dejstvo in upošteva alternativne poti, ki so morda ustvarile alternativne svetove, ali pa bi jih lahko« (Barnett 2007, 339). To pa je tista največja dodana vrednost, ki jo konstruktivizem prinaša v primerjavi z realizmom, liberalizmom in angleško šolo. Z odkrivanjem procesov konstruiranja identitet in interesov akterjev, ki so stali za to konstrukcijo, lahko nakažemo mogoče popravke v obstoječih mednarodno pravnih in varnostnih strukturah, četudi bi bila njihova izvedba zaradi rigidnosti mednarodnega političnega sistema lahko v najboljšem primeru dolgoročna.

Podobno kot konstruktivizem se z iskanjem alternativnih možnosti razvoja ukvarja tudi marksistična teorija, le da v primerjavi s konstruktivizmom v analizi obstoječega reda in iskanja alternativ zavzema mnogo bolj kritično, če ne kar revolucionarno pozicijo. Osrednja dinamika družbenega življenja, ki jo je prepoznal Marx, je napetost med proizvodnimi sredstvi in proizvodnimi razmerji, ki skupaj tvorijo ekonomsko bazo dane družbe. Razvoj proizvodnih sredstev povzroča zastarelost proizvodnih razmerij in ta se morajo vedno znova revolucionizirati, da lahko zagotavljajo najučinkovitejšo izrabo proizvodnih zmogljivosti (Hobden in Wyn Jones 2007, 296). To v marksistični misli tvori nauk o dialektiki proizvodjalnih sil, ki izhaja iz nauka o ekonomski nadgradnji. Marx pravi (1859/1979, 105), da prav ekonomska baza družbe določa vse ostale družbene strukture. Za nadzor ekonomske baze se med seboj spopadajo različni družbeni razredi, politične ustanove in država, ki so zgolj elementi ekonomske nadgradnje, pa nimajo lastne eksistence, ampak so le odsev procesov v »bazi« (Benko 1997, 149). Ekonomske elite zunaj vlade z gospodarskimi in političnimi pritiski diktirajo notranjo in zunanjo politiko države, iz česar izhaja, da v kapitalističnih državah denar kupuje moč (Hook 2008, 73). Razred je v marksistični analizi osrednji preučevani element, razredni boj pa gonilo družbenega napredka.

Marksizem sam po sebi sicer ni teorija mednarodnih odnosov, je pa v marksističnem odnosu do mednarodnih pojavov eksplicitno opredeljena globalna pojasnjevalna hipoteza, ki je v opredelitvi materialnih družbenih odnosov, tj. razvoja proizvodjalnih sil in proizvodjalnih

odnosov ter protislovij med njimi, družbeni delitvi dela, centralizaciji kapitala v nacionalnih in mednarodnih okvirih ter neenakomernega gospodarskega razvoja (Benko 1997, 138). V marksistični misli produkcijski odnosi tvorijo ekonomsko bazo družbe, nad katero se dvigajo vsi ostali družbeni odnosi. Med nadgradnje družbenih odnosov spada tudi mednarodno pravo, ki ni nič več kot projekcija razrednih razmerij na mednarodno raven.

V svojem začetku se marksizem ni veliko ukvarjal z mednarodnimi odnosi. Na te ga je v večji meri prvi apliciral Lenin, ki velja za začetnika teorije svetovnega sistema, ki govori o okvirih svetovnega kapitalističnega gospodarstva in poudarja pomen razredov kot ključnih akterjev v mednarodnih odnosih. Marksizem je nato vplival na razvoj še mnogih drugih teorij o mednarodnih odnosih, najpomembnejša med njimi pa je t.i. »italijanska šola« oziroma gramscianizem, ki se je ukvarjal predvsem s preučevanjem hegemonije vladajočega razreda, ki z razširjanjem idej in ideologije tega razreda omogoča ohranjanje obstoječega kapitalističnega sistema (Hobden in Wyn Jones 2007, 297-308). V tem si je gramscianizem zelo blizu s konstruktivizmom, ki prav tako poudarja pomen idej za konstruiranje družbene realnosti, katera omogoča razvoj družbenega življenja in je izrazito v prid vladajočim elitam.

Marksistična teorija z odkrivanjem soodvisnosti med političnimi in ekonomskimi dejavniki omogoča razumevanje številnih procesov v mednarodnih odnosih, ki jih liberalizem, realizem, angleška šola in konstruktivizem spregledujejo. Poleg tega pa je dodana vrednost marksistične teorije tudi v njeni kritični naravnosti do obstoječih družbenih razmerij. Njen namen ni zgolj pojasnjevanje, ampak z razkrivanjem določenih prikritih resnic o obstoječem redu tudi njegovo spreminjanje.

3 SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO

Da bi razumeli grožnjo, ki jo danes pojav sodobnega pomorskega piratstva predstavlja mednarodni varnosti, in odzive mednarodne skupnosti na te grožnje, je potrebno najprej preučiti značilnosti tega pojava, zgodovino, oblike in grožnje, ki iz tega izhajajo ter seveda trende sodobnega pomorskega piratstva, ki najboljše orišejo pomembnost pojava. Še prej pa je treba opredeliti sam pojem »sodobno pomorsko piratstvo«.

3.1 OPREDELITEV SODOBNEGA POMORSKEGA PIRATSTVA

Piratstvo že od nekdaj velja za *hosti humani generis*, sovražnika človeške rase (Keyuan 2005, 117). Pri opredeljevanju pojma piratstvo imajo poseben pomen njegove pravne definicije, ki poleg opisovanja samega pojava služijo tudi kazenskemu pregonu piratov in nudijo pravno podlago suverenim državam za ukrepanje proti njim (O'Meara 2007, 3). Najdemo jih lahko v zakonih nekaterih držav, vendar te za preučevanje odziva mednarodne skupnosti niso tako pomembne kot mednarodnopravne definicije, ki jih sprejema širša mednarodna skupnost. Najpomembnejši mednarodnopravni dokument, ki definira piratstvo je Konvencija Združenih narodov o pravu morja iz leta 1982 (UNCLOS), ki je osrednji pomorski mednarodnopravni dokument. Ta piratstvo definira kot:

- (a) *vsako protipravno dejanje nasilja, zadrževanja ali kakršnega koli plenjenja, ki ga storijo v osebne namene posadka ali potniki zasebne ladje ali zasebnega letala in je naperjeno:*
 - (i) *na odprtem morju zoper drugo ladjo ali letalo ali zoper osebe oziroma imetje, ki so na ladji ali letalu;*
 - (ii) *zoper ladjo ali letalo, osebe ali imetje na kraju, ki ni pod oblastjo nobene države;*
- (b) *vsako dejanje prostovoljnega sodelovanja pri uporabi ladje ali letala, če storilec ve za dejstva, spričo katerih ima taka ladja ali letalo značaj piratske ladje ali letala;*

(c) vsako dejanje, ki spodbuja ali namerno olajšuje izvrševanje dejanj, opisanih v odstavkih (a) ali (b) (101. člen),²²

nato pa še doda, da so piratska dejanja »opisana v členu 101, ki jih stori vojna ladja, državna ladja ali državno letalo, na katerih je zagospodarila njihova posadka, ki se je uprla, izenačena z dejanji, ki jih stori zasebna ladja ali letalo« (102. člen). Čeprav se v zvezi s to definicijo pojavlja precej nejasnosti v zvezi s piratstvom in piratskimi dejanji, katere bomo podrobneje preučili v poglavju o mednarodnopravnih podlagah za preganjanje piratstva, ta definicija danes vendarle ostaja najširše sprejeta definicija piratstva v mednarodni skupnosti. Za preučevanje samega fenomena piratstva, tako zgodovinskega kot sodobnega, pa se v stroki pojavlja več različnih definicij, katerih namen je predvsem opisati širok nabor kriminalnih aktivnosti na morju, s katerimi se ukvarjajo nedržavne združbe.

Eno od starejših in preprostejših definicij piratstva je podal sodnik sodišča angleške admiralitete Charles Hedges, ki je leta 1696 piratstvo preprosto opredelil kot »samo drugi izraz za ropanje na morju« (v Lucie-Smith 1990, 21). Vojna enciklopedija (1973, 688) pirate definira kot »osebe, ki na odprtem morju in v teritorialnih vodah brez pooblastila države ali določene politične organizacije v vojni in miru vršijo oboroženo nasilje nad ladjami in njihovimi potniki ter nad prebivalstvom in lastnino obmorskih naselij«. Hall (v Thomson 1994, 22) pravi, da se kot piratska lahko opredelijo nasilna dejanja, ki so storjena na morjih, ozemljih, ki ne spadajo pod suverenost nobene od držav, ali na ozemljih suverenih držav v primerih, ko napad pride z morja, napadalci pa delujejo za lastne interese in niso politično organizirani. Iz vseh teh definicij je razvidno, da izraz piratstvo pokriva celo paleto nasilnih dejanj na morju, ki se na kopnem pod suverenostjo držav smatrajo za kazniva. Nobena od teh definicij pa ni sprejeta kot splošno veljavna v strokovni javnosti.

Najpomembnejšo definicijo piratstva, ki je široko sprejeta tudi znotraj stroke, zato podaja Mednarodni pomorski urad (*International Maritime Bureau (IMB)*), ki deluje kot specializiran oddelek znotraj Mednarodne trgovinske zbornice (*International Chamber of Commerce (ICC)*) in piratstvo definira kot: »Vkranje ali poskus vkranja na katerokoli ladjo z očitnim namenom zagrešitve tatvine ali kateregakoli drugega kriminalnega dejanja in z očitnim namenom ali zmožnostjo uporabe sile ob izvedbi tega dejanja« (ICC-International Maritime Bureau 2008, 4). Ta definicija pokriva tako napade na odprtih in teritorialnih vodah,

²² Ta člen je kopija definicije piratstva, ki je bila leta 1958 vključena v Konvencijo o odprtem morju (15. člen). Ob sprejemanju te definicije sta Sovjetska zveza in LR Kitajska zaradi dejanj ladij kitajskih nacionalistov zahtevali, da se kot piratska dejanja obravnavajo tudi protipravna nasilna dejanja na morju, ki se zgodijo pod pokroviteljstvom držav, vendar so bili njuni predlogi zavrnjeni s strani držav, ki so podpirale nacionaliste (Johnson 1957, 64).

kot tudi napade na ladje zasidrane v pristaniščih, izključuje pa manjše tatvine, razen v primerih ko so tatovi oboroženi (ICC-International Maritime Bureau 2008). Definicija je široko sprejeta v ladjarski industriji, ni pa priznana v mednarodnem ali kateremkoli nacionalnem pravu (Keyuan 2005, 120). Hermann (2004, 20) v zvezi s to definicijo meni, da je sicer dobra za poročanje in statistično evidentiranje piratskih napadov, ni pa ustrezna za potrebe pravnega preganjanja piratstva. Zaradi obsežne baze statističnih podatkov, ki jih v zvezi s piratskimi incidenti zagotavlja IMB, kot tudi zaradi mnenja, da piratski napadi ne bi smeli biti omejeni na odprte vode in njihovo nepolitičnost, se bomo pri preučevanju trendov sodobnega pomorskega piratstva opirali predvsem na to definicijo. Seveda pa bomo pri preučevanju mednarodnopravnih podlag za odzivanje mednarodne skupnosti na ta fenomen in podlag za kazenski pregon piratov upoštevali definicije piratstva in ostalih kaznivih dejanj na morju, ki so mednarodnopravno priznane.

Ob pojmu piratstvo se v novejši strokovni literaturi pogosto pojavlja tudi pomorski terorizem, katerega Chalk (2009, 1) opredeljuje kot aktivnost, namenjeno spodkopavanju pomorskega reda za doseganje političnih, ideoloških ali verskih ciljev. Piratstvo in pomorski terorizem imata več skupnih točk. Oba sta načrtovana vnaprej, njune tarče so civilisti, izvajajo jih sub- ali trans-nacionalne skupine, nasilje je organizirano in včasih instrumentalizirano, napadi se vršijo na morju z uporabo plovil in orožja ter pogosto vključujejo ugrabitve. Poleg tega oba predstavljata grožnjo varnosti na morju in tako rušita politično, ekonomsko in družbeno stabilnost območij, na katerih se pojavljata (Ong 2004, 14). Kljub podobnosti med piratstvom in pomorskim terorizmom pa med njima obstajata dve ključni razliki. Cilji piratov so ekonomski, cilji pomorskih teroristov pa politični, ideološki ali verski. Ker teroristi iščejo pozornost medijev in javnosti, poskušajo narediti čim večjo škodo in čim bolj opozoriti nase, medtem ko se pirati pozornosti izogibajo in želijo svoje napade izvesti s čim manj nasilja in žrtvami (Ong 2004, 14).

Ob pojmu piratstvo se v laični literaturi in javnosti pogosto pojavlja še pojem gusarstvo. Pojma se med seboj velikokrat meša in ni povsem jasno, ali poleg semantične med njima obstaja tudi vsebinska razlika. Ivović (1990, 5) pravi, da je mešanje teh pojmov posledica dejstva, da sta se piratstvo in gusarstvo razvijala vzporedno skozi celotno zgodovino pomorstva. Ker je gusarstvo nedvomno del zgodovinskega razvoja piratstva je potrebno za razumevanje pojma in zgodovine piratstva podrobneje opredeliti in razčistiti tudi njegov pomen.

3.1.1 GUSARSTVO

Izraz gusarstvo izhaja iz latinske besede *cursus* (vožnja, plovba) in označuje napadanje in plenjenje inozemskih ladij in ostalega sovražnikovega premoženja na morju zaradi izvajanja represalij ali pooblaščenega oviranja pomorskega prometa (Pomorska enciklopedija 1983a, 592-593). V angleščini se uporablja beseda *corsairing*, katere etimološke korenine Oxford English Dictionary (2009a) najde v latinski besedi *cursairus*, ki pomeni sovražno odpravo, plenilni pohod ali plenjenje, in dodaja, da se beseda *corsairing*, torej gusarstvo, uporablja kot mediteranski sinonim za besedo *privateering*. Slednja označuje oborožene ladje v zasebni lasti, katere vojskujoča se država pooblasti, da izvajajo sovražna dejanja proti njenim sovražnikom (Global Security 2009a). Anderson in Gifford (1991) pravita, da so bile to zasebne ladje, katere je država v času vojne pooblastila, da so plenile ladje sovražne države v zameno za del ali za celoten plen, ki ga je zasebna ladja naropala. Grad, Škerlj in Vitrovič (1978, 733) besedo *privateering* prevajajo kot piratstvo, besedo *privateer* pa kot zasebno ladjo, ki je imela dovoljenje za napadanje sovražnih trgovskih ladij. Vendar pa pirati, kot je razvidno iz prejšnjega poglavja, nimajo nikakršnih pooblastil držav za izvajanje svojih dejanj in že od nekdaj delujejo izven zakona. Najustreznejši prevod besede *privateering* v slovenščino je glede na njen pomen nedvomno beseda gusarstvo, ki je hkrati tudi edini možen prevod besede *corsairing* in je v angleščini pravzaprav sinonim za *privateering*, le da je geografsko omejen zgolj na področje Mediterana, še posebej na berbersko obalo.

Gusarstvo se pogosto meša s piratstvom, kar Pomorska enciklopedija (1983, 592a) pripisuje prepletenosti razvojev jezika in zgodovinopisja, poenostavljanju zgodovinskih dogodkov in procesov ter pomanjkanju kritičnega pogleda na družbenoekonomsko ozadje nastanka piratstva in gusarstva. Poleg tega pa je status pomorščakov, ki so se v času miru ukvarjali s piratstvom, v času vojne pogosto prešel v status gusarjev in nato zopet nazaj v status piratov (Thomson 1991, 23), kar je povzročilo še dodatno mešanje obeh pojmov. Čeprav so nasilna dejanja, ki jih na morju vršijo gusarji in pirati, skorajda identična, obstaja med njimi pomembna razlika. Gusarji so pooblašteni s strani države za izvajanje takšnih dejanj in država tako sprejema odgovornost za njihova dejanja, pirati pa delujejo izven vseh zakonov in izven kakršnekoli avtoritete (Thomson 1991, 22). Dovoljenja za plenjenje sovražnih ladij in izvajanje povračilnih ukrepov,²³ ki so jih zasebnim morjeplovcem izdajale države, so bila zelo

²³ V angleščini »*letters of marque and reprisal*«. V začetku so bila to dovoljenja monarhov zasebnim morjeplovcem za izvajanje povračilnih ukrepov nad subjekti sovražne države, zaradi katerih so utrpeli škodo na morju, kasneje pa je to pomenilo pooblastilo države zasebnikom za oborožitev trgovskih ladij in izvajanje napadov na sovražne ladje, kar bi se brez teh pooblastil smatralo za piratstvo (Oxford English Dictionary 2009b).

pomembna, ker so se (le) v njih gusarji razlikovali od piratov.²⁴ Do devetnajstega stoletja so vse države priznavale gusarje kot legitimno in legalno oboroženo silo na morju.²⁵ V primeru, da so gusarje ujele oborožene sile nasprotne države, so imeli zaradi dovoljenj za plenjenje in izvajanje povračilnih ukrepov po obče običajnem mednarodnem pravu enake pravice kot vojni ujetniki, medtem ko pirati teh pravic niso imeli in so bili ponavadi takoj pobiti (Tabarrok 2007, 566).

Gusarstvo je bilo ukinjeno s Pariško deklaracijo leta 1856 (Pariška deklaracija, 1. člen), kar je bilo potrjeno še na drugi haaški konferenci leta 1907 (Global Security 2009a). Danes gusarstvo sicer ne obstaja več, je pa razčistitev pomenov pojma piratstva in gusarstva zelo pomembna za razumevanje zgodovinskega razvoja piratstva kot ene izmed ključnih točk za razvoj razumevanja odzivov mednarodne skupnosti na pojav piratstva danes.

3.2 PIRATSTVO SKOZI ZGODOVINO

Piratstvo je staro enako, kot sta stari trgovina in plovba. Čeprav je nemogoče opredeliti trenutek v človeški zgodovini, ko se je piratstvo pojavilo, se prvi viri o njem pojavljajo že v zgodnji antiki. Ko se je blago začelo transportirati iz mesta v mesto, so se našli posamezniki, ki so prestrezali karavane in ladje ter jim kradli blago. Piratstvo je vedno sledilo trgovini in se v vseh mogočih oblikah razvijalo tam, kjer je bil največji potencial bogatega plena (Pomorska enciklopedija 1983b, 46).

Največ podatkov o antičnem piratstvu prihaja iz Sredozemlja (Lucie-Smith 1990, 41), čeprav se tudi za obale vzhodne Azije ve, da so bile v tem času polne piratov, med katerimi so bili najštevilčnejši revni japonski ribiči, ki so se v boju za preživetje posluževali piratstva in plenili obale od Kitajske do Malajskega polotoka (Pomorska enciklopedija 1983b, 50). Prvi bolj natančni zapisi o sredozemskih piratih so Tukididovi - pisal je o tem, kako je kretskega kralja Minos, da bi zaščitil promet med Kreto in njej podrejenimi ozemlji v Egejskem morju, zgradil močno vojno mornarico in z njo pregnal pirate iz Karie. V času punskih vojn je piratstvo zaradi prisotnosti močnih mornaric Rima in Kartagine delno zamrlo, po njihovem koncu in postopnem opuščanju velike vojne mornarice na rimski strani, pa se je piratstvo zopet

²⁴ Anderson in Gifford (1991) zaradi te majhne, a pomembne razlike med piratstvom in gusarstvom slednje označujeta za legalizirano krajo, Dobovšek (2009, 69) pa pravi, da so bili gusarji »v bistvu pirati, ki so svojo dejavnost opravljali zakonito«.

²⁵ ZDA so pravico izdajanja dovoljenj za plenjenje in izvajanje povračilnih ukrepov zapisale celo v ustavo. Ameriški kongres ima po osmem razdelku prvega člena Ustave ZDA pravico »Napovedati vojno in izdajati dovoljenja za zaplenbo sovražnih ladij in izvajanje aretacij tujih državljanov kot povračilo, ter sprejeti pravila v zvezi z aretacijo oziroma zaplenbo na kopnem in na morju« (v Jaklič in Toplak 2005, 54-56).

razbohotilo predvsem na Kilikiji in Kritu (Vojna enciklopedija 1973, 688). To je bil čas v starem veku, ko je bil nadzor na morjih ali slab ali razdeljen med različne vladarje, ki so v medsebojnih spopadih za oblast nad ozemljem sklepali zaveznitva tudi s pirati (Lucie-Smith 1990, 42), kar je vodilo k rojstvu gusarstva.²⁶ V prvem stoletju pr. n. št. je v Sredozemlju delovalo okoli tisoč piratskih ladij, ki so resno ogrožale rimsko pomorsko trgovino. Zaradi tega je v Rimu prišlo do občutnega dviga cen določenih dobrin, predvsem žita. Vse to je botrovalo temu, da je bil sprejet t.i. Gabinijev zakon (*Lex de piratis presequendis*), s katerim je Pompej na položaju prokonzua dobil široka pooblastila za boj proti piratom. Ta je Sredozemsko in Črno morje razdelil na petnajst vojnih območij, na katerih so se leta 67 pr. n. št. istočasno začele izvajati vojaške operacije proti piratom, ki so trajale tri mesece in so se rezultirale v razbitju in oslabitvi piratskih skupin. Šele v času selitve narodov v tretjem stoletju se je piratstvo v Sredozemlju zopet razbohotilo, predvsem po zaslugi gotških in vandalskih piratov (Vojna enciklopedija 1973, 688).

Piratstvo se je v antiki od neorganiziranega in primitivnega na začetku razvilo v visoko organizirano na koncu, predvsem v času razcveta sužnjelastniških držav. Trgovske ladje so se pred pirati ščitile tako, da so se oborožile in potovale v večjih skupinah. Obseg piratstva je nato celo prisilil vojne mornarice držav, da so poleg bojevanja proti piratom morale tudi spremljati konvoje trgovskih ladij (Pomorska enciklopedija 1983b, 46).

Čeprav so se pirati na morju po padcu Rima zopet zelo okrepili, je zaradi majhnega števila zgodovinskih virov o piratih zgodnjega srednjega veka znanega bolj malo, čeprav so bili pirati bolj organizirani kot v antiki. Iz tega časa so najbolj znani piratski napadi Arabcev v Sredozemlju in Normanov²⁷ ob škotskih, angleških, irskih in francoskih obalah (Vojna enciklopedija 1973, 688). Prvi normanski napad v tem delu Evrope je bil napad na Dortshire v južni Angliji leta 789. V svojih napadih so Normani kradli hrano, blago, ženske in vse, kar so potrebovali za plovbo. Zasedli so tudi dele kopna in se mešali z avtohtonim prebivalstvom ter ustanavljali neodvisne piratske skupnosti.²⁸ Najpogosteje so napadali baltiška obmorska mesta, ki so začela združevati napore za obrambo pred pirati. Leta 1241 sta Lübeck in Hamburg združila svoje moči in se spopadla z njimi, a neuspešno. Do štirinajstega stoletja so

²⁶ Eden prvih primerov prehoda piratov v gusarje se je zgodil, ko je pontski kralj Mitridat VI. Eupator sklenil zaveznitvo s kilikijskimi pirati za boj proti Rimu (Vojna enciklopedija 1973, 688).

²⁷ Vendar pa ne moremo vseh normanskih oz. vikinških napadov šteti za piratske. Axelberg (v Lucie-Smith 1990, 46) deli te napade v štiri kategorije. Prva so posamični vpadi in ropi, ki bi jih lahko smatrali za piratske. Druga so politične ekspedicije, tretja so pohodi s ciljem naseljevanja in ustanavljanja kolonij, četrta kategorija pa so trgovski prodori.

²⁸ Najzloglasnejša normanska pirata sta bila Godeskin in Stertebeken, ki sta ropala tudi svoje sonarodnjake. Kasneje sta še z dvema piratskima vodjema Moltkejem in Manteufelom osnovala piratsko združbo imenovano »Oskrbniško bratstvo« (Pomorska enciklopedija 1983b, 47).

bili pirati tako močni, da si v baltiških mestih ladje niso več upale izpluti na morje, zamrl je celo ribolov. Šele leta 1402 je Simon Utrechtski s hamburško floto razbil normanske pirate v Baltiku (Pomorska enciklopedija 1983b, 47).

Tudi irski, škotski, valonski in francoski pirati so se do vladavine Henrika III (1207-1272) okoli Anglije tako okrepili, da si je redko katera ladja upala izpluti na morje. Zato je Anglija začela postopoma krepiti svojo vojno mornarico in piratske aktivnosti v njeni okolici so se postopoma zmanjšale, a po smrti kralja Edwarda II (1327) je angleška vojna mornarica začela propadati in pirati so se zopet okrepili (Pomorska enciklopedija 1983b, 47). V tem času se je Anglija zaradi šibkosti svoje mornarice začela posluževati gusarjev za zagotavljanje svoje varnosti in uveljavljanje svojih nacionalnih interesov na morju. Že zelo zgodaj v trinajstem stoletju je Henrik III ukazal ladjam zveze *Cinque Ports*,²⁹ naj napadajo francoske ladje, leta 1243 pa je izdal prvo dovoljenje za plenjenje sovražnih ladij in izvajanje povračilnih ukrepov, v skladu s katerimi naj bi kralj dobil polovico plena, ki ga je naropala pooblaščen gusarska ladja (Thomson 1994, 22). S tem je gusarstvo postalo legitimna oblika vojskovanja, medtem ko je piratstvo še naprej veljalo za kaznivo. Leta 1414 je Anglija z zakonom razglasila piratstvo za veleizdajo, a zaradi šibke oblasti, ki se ni bila zmožna boriti proti piratom in zaradi ogromnih zaslužkov, ki jih je piratstvo prinašalo skupnostim, ki so se z njim ukvarjale, do zatiranja piratstva ni prišlo, zakon pa je bil leta 1435 ukinjen (Lucie-Smith 1990, 50; Thomson 1994, 23). Isti problem je imela tudi Francija, iz katere je delovala takrat najokrutnejša piratkinja tistega časa La Dame de Clisson. Največje piratsko oporišče v Franciji je bilo majhno mestece Fowey, ki je bilo praktično država v državi, foweyevske pirate pa so za boj proti Franciji v gusarske vrste novačili tudi Angleži (Pomorska enciklopedija 1983b, 47).

Proti koncu srednjega veka so Anglija, Francija in Španija sklenile sporazum za zatiranje piratov, ki so postali do takrat že zelo številčni. A zaradi šibkosti domačih mornaric in zaradi nenehnega vojskovanja držav med sabo, pri čemer so se piratom izdajale gusarske licence, je bil ta sporazum brezpredmeten (Pomorska enciklopedija 1983b, 47). Čeprav je piratstvo tudi v srednjem veku načelom veljalo za *hosti humani generis*, je bilo velikokrat tolerirano zaradi šibkosti centralne vlade in njene vojne mornarice ter dobičkov, ki jih je prinašalo obmorskim skupnostim, v katerih so delovali. Poleg tega so države v vojnem času piratom podeljevale

²⁹ Zvezo so sestavljala mesta Hastings, Hythe, Dover, Sandwich in Romney. Ladje te zveze so se ukvarjale v glavnem s piratstvom, ki pa je bilo tolerirano zaradi izjemnih sposobnosti teh piratov, katerim je kralj v času vojn podeljeval status gusarjev (Thomson 1994, 22-23).

gusarske licence, kar pomeni, da je bilo tudi s strani centralne vlade le malo zanimanja za zatiranje piratstva.

Ob začetku novega veka je bilo v času vladavine kraljice Elizabete (1533-1603) v Angliji piratstvo na vrhuncu zaradi vsesplošne revščine, slabe trgovine in brezposelnosti pomorščakov, medtem ko na Portugalskem in v Španiji, ki sta bogateli na račun novih kolonij v Ameriki, piratov skorajda ni bilo (Pomorska enciklopedija 1983b, 17-48). Kljub protestom Portugalske in Španije Elizabeta ni ukrepala proti piratom vse dokler niso ti oropali kraljeve ladje, ki je prenašala Elizabetine darove za francoskega kralja. Takrat je Elizabeta začela močan boj proti piratom v tem delu Evrope in ti so se začeli postopoma seliti v Ameriko, od koder so izvirali bogati španski in portugalski tovari zlata. Prvi so se na zahod preselili francoski pirati,³⁰ tem so nato sledili še angleški, nizozemski in drugi (Pomorska enciklopedija 1983b, 48). Za piratstvo v novem veku ni bil značilen samo povečan obseg, ampak predvsem politična narava organiziranih piratskih skupin. V več primerih so piratske skupine ustanovile kvazidržavne skupnosti, ki so temeljile na demokratizaciji politike in nasilja, čemur je botrovalo predvsem hitro spreminjanje sodnega sistema evropskih držav v mehanizem varovanja privatne lastnine in discipliniranja delavstva (Thomson 1994, 45-46).

Poseben status med morskimi razbojniki so imeli berberski pirati, ki so od nekdaj plenili ladje ob obalah severne Afrike. Od vzpona kapitana Barbarosse, ki je zavzel Alžir in Tunis ter nato pridobil dovoljenje otomanskega cesarja za pljenje ladij, pa je piratstvo ob berberski obali dobilo bolj organizirano obliko in tako postalo gusarstvo. Maroko in Tripoli sta se hitro pridružila ohlapni uniji držav, ki so bile *de jure* del Otomanskega imperija, katerih gusarji so ropali trgovske ladje v mediteranskem morju (Boot 2009). Berberski gusarji so posebni prav zaradi neobičajne politične avtoritete, pod katero so delovali. Berberske »države« so bile del otomanskega imperija in sultan jim je vladal preko podrejenih paš, vendar pa so bili *de facto* voditelji berberskih držav njihovi vojaški voditelji, ki so vladali preko svojih podrejenih. Berberske države in otomanski imperij sta bila *de facto* dve neodvisni politični entiteti (Thomson 1994, 45). Kljub več uspešnim evropskim vojaškim ekspedicijam, berbersko piratstvo v sedemnajstem stoletju ni zamrlo za več kot nekaj let po posamični ekspediciji in države so morale Berberom plačevati posebne davke za prost prehod (Pomorska enciklopedija 1983b, 47). ZDA so tako morale po pogodbi iz leta 1795 plačati berberskim državam milijon dolarjev oz. kar šestino takratnega zveznega proračuna, Berberi pa so nato ceno še vsako leto zvišali. ZDA so zato leta 1801 intervenirale in oblegale Tripoli. Vojna z Berberi je trajala do

³⁰ Prvi francoski piratski napad v novem svetu je bil napad na mesto Santiago de Cuba leta 1542. Kljub temu da so bili pirati odbiti, so se v Francijo vrnili z bogatim plenom (Lucie-Smith 1990, 114).

1815, ko so se ZDA umaknile v zameno za zagotovilo, da berberske države ne bodo več zahtevale odkupnin za varno plovbo ameriških ladij, niti jih ne bodo napadale (Boot 2009). Vendar pa so Berberi še naprej napadali evropske ladje. Šele francoska okupacija Alžirije leta 1830, ki je pomenila tudi grožnjo Maroku in Tuniziji, je zagotovila konec gusarstva ob berberskih obalah (Thomson 1994, 112).

V sredini sedemnajstega stoletja so Hispaniolo začeli naseljevati najrevnejši ekonomski migranti iz Evrope, predvsem iz Francije. Tu so našli obilo podivjanega goveda, ki so ga na poti v Mehiko in Peru pozabili Španci. Priseljenci so se preživljali z lovom na to govedo in njegovo prodajo mimoidočim morjeplovcem, ki so priseljence poimenovali »bukanirji« (Pomorska enciklopedija 1983b, 48). Španci so se odločili bukanirje pregnati, ker so njihove naselbine smatrali za nelegalne, in ker so bukanirji oskrbovali tudi ladje Španiji sovražnih držav. Bukanirji so zatočišče našli na otoku La Tortuga, ki je od leta 1630 postal piratska baza Antilov, skorajda piratska republika znana kot »Bratstvo obale«, ki je privabila številne pustolovce, predvsem Francoze in Angleže (Thomson 1994, 47). Po angleški okupaciji takrat španske Jamajke so Angleži, da bi zaščitili otok pred ponovnim španskim prevzemom, začeli piratom iz Tortuge izdajati dovoljenja za plenjenje sovražnih ladij, s čimer so pirati postali gusarji (Thomson 1994, 47). Najbolj znan med njimi je bil Henry Morgan, ki je leta 1671 zavzel Panamo. Ker pa se je to zgodilo eno leto po podpisu sporazuma med Anglijo in Španijo, v kateri je slednja priznala suverenost prve na Jamajki, v zameno za kar se je Anglija obvezala, da se bo vzdržala nadaljnjih napadov na Špansko ladjevje, so Morgana obtožili piratstva in ga poslali na sojenje v London. Tam je bil oproščen vseh obtožb, povišan v viteza in imenovan za guvernerja Jamajke (Boot 2009). Podpis mirovnega sporazuma med Španijo in Anglijo leta 1690 in izbruh sovražnosti med Francijo in Anglijo, je pomenil razpad Bratstva obale in zaton piratstva in gusarstva v Karibskem morju ter hkrati botroval vzponu piratstva na Madagaskarju (Thomson 1994, 47).

Leta 1693 je nek ameriški gusar v bližini Madagaskarja zajel indijsko ladjo, polno luksuznega blaga in 100.000 funtov v zlatih in srebrnih kovancih. To je spodbudilo migracije piratov iz Amerike in Evrope v vode okoli Madagaskarja. Pomembna razlika med madagaskarskimi in ostalimi pirati leži v tem, da so madagaskarski prišli zelo blizu tega, da bi osnovali lastno državo. Med madagaskarskimi pirati je obstajala visoka stopnja lojalnosti drug drugemu, ki je močno presegala rasne, nacionalne in verske delitve, tedaj značilne za ostali svet. Pirati so razvili lastne običaje, jezik in zastavo, v Evropi pa so začele krožiti govorice o

socialistični republiki³¹ (Thomson 1994, 47-48). Leta 1698 je z Ryswiško pogodbo prišlo do zatišja v vojni med Anglijo in Francijo, kar je Angležem omogočilo, da pošljejo štiri bojne ladje na Madagaskar. Piratom je bila ponujena popolna amnestija v zameno za njihovo predajo, kar je večina sprejela, ostali pa so zbežali v džunglo. Piratstvo na Madagaskarju je potihnilo, pirati pa so v večni prešli v vrste angleških gusarjev v španski nasledstveni vojni. Po koncu vojne so ti gusarji zopet postali pirati, ker pa je bila prisotnost angleške mornarice v okolici Madagaskarja še vedno zelo velika, so se preselili nazaj v Ameriko (Thomson 1994, 49).

Pod vodstvom Henry Jenningsa, ki je bil izgnan iz Jamajke, ker je sprožil diplomatski spor Britanije s Španijo, je bila leta 1716 na Bahamih (pri New Providence) ustanovljena piratska kolonija, katere populacija je v samo nekaj mesecih narasla na dva tisoč plenjenja zelenih piratov. Čeprav obseg njihovih dejavnosti na morju ni bil tako velik kot prej na Madagaskarju, je Britanija problem tokrat vzela zelo resno (Thomson 1994, 52). Do konca sedemnajstega stoletja, ko je prekomorska trgovina postala glaven vir bogastva britanskega imperija, se je začel spreminjati angleški oz. britanski odnos do piratstva in gusarstva, ki sta bila vse manj tolerirana. Začeli so celo najemati gusarje za lov na pirate (Boot 2009). Anglija je za zatrtje piratov v Ameriki razvila dvodelno strategijo, ki sta jo sestavljali zmanjševanje podpore kolonij piratom in uporaba vojne sile. Kolonije so pirate tolerirale, ker so jim ti zagotavljali vir poceni luksuznega blaga, ki so ga naropali na španskih ladjah (Thomson 1994, 50). Ujetim piratom so sodili v kolonijah, a ta sojenja so bila večinoma neuspešna, ker so pirati zlahka podkupili sodnike in državne uradnike, ti pa tudi niso imeli posebnih interesov, da bi pirate obsodili, zaradi prej navedenih ekonomskih razlogov. Zato je Anglija leta 1700 vzpostavila vice-admiralska sodišča, specializirana za sojenje piratom, ki so lahko zasedala tudi izven matičnega ozemlja, torej tudi v kolonijah (Boot 2009). Ta ukrep se je skupaj z odstavljanjem koruptivnih uradnikov v kolonijah izkazal za zelo uspešnega pri odrekanju podpore piratom. Manj uspešna pa je bila uporaba vojne sile, katero je bilo treba pripeljati vse

³¹ Eden najbolj znanih piratov iz Madagaskarja je bil kapitan Mission, za katerega bi lahko rekli, da je bil eden od miselnih predhodnikov francoske revolucije. Svojo kariero je gradil na ideji, da je treba spremeniti odnose med ljudmi v smeri večje svobode posameznika in sožitja med narodi (Seitz 2002, 18). Po smrti kapitana ladje francoske La Victorie, na kateri je služil kot mornar, je prevzel poveljstvo nad ladjo in začel piratsko življenje. Njegovo geslo je bilo »svoboda, bratstvo in enakost«. Mission je slovel po tem, da je ladjam plenil večinoma samo hrano in obleko, osvobajal črnske sužnje in jih jemal med posadko, kjer so se učili francoščine in veščin morjeplovstva. Na otoku Johanna v indijskem oceanu je osnoval kolonijo, v kateri so mornarji z La Victorie in črnski sužnji živeli v miru in slogi z domorodnim prebivalstvom. Ker je kolonija kmalu postala premajhna, so se preselili na Madagaskar, kjer so osnovali socialistično republiko »La Libertad«. Na čelo kolonije je bil za »čuvaja republike« za tri leta izvoljen Mission, volitve pa so potekale tudi v republiški svet, ki je bil neke vrste zakonodajni organ. Po sedmih letih so republiko iz neznanega razlog napadli in uničili madagaskarski domorodci (Pomorska enciklopedija 1983b, 49).

iz Evrope, saj se na vojsko v kolonijah niso mogli zanesti. Kljub nekaterim bitkam, pozivom k predaji in ponudbam o dodelitvi zemljišč piratom, ki bi se predali, je bila vojska v boju proti piratom neuspešna. Šele ponovne sovražnosti med Anglijo in Španijo v drugem desetletju osemnajstega stoletja, ko so pirati zopet služili kot gusarji v službi britanske krone, so povzročile zaton piratstva na Bahamih. Preostali pirati so se zdesetkani preselili na Hispaniolo, Jamajko, večina pa nazaj na Madagaskar. Tam so ob obalah indijskega oceana in Rdečega morja hoteli ropati indijske ladje in ladje Vzhodnoindijske družbe (East India Company). Zaradi strahu pred ponovnim vzpostavljanjem piratske republike na Madagaskarju se je Britanija tokrat hitro odzvala in tja poslala močno vojno mornarico, katere prisotnost v tem delu sveta je močno zmanjšala piratske aktivnosti (Thomson 1994, 53).

V Indijskem oceanu so z afriške obale nevarnost trgovskim ladjam predstavljali v glavnem evropski pirati, z južno-indijskih obal pa so dolgo časa delovali malabarski pirati. Te je vodila mahratska dinastija Angrija, ki je vladala celotni malabarski obali. Proti njim sta Indija in Britanija organizirali več ekspedicij, a pirate so uspešno zatrli šele leta 1756, ko je bila zavzeta zadnja piratska utrdba Gherian (Pomorska enciklopedija 1983b, 49). Tudi pirati v perzijskem zalivu, t.i. zibelki piratstva, so bili uničeni v začetku devetnajstega stoletja s hkratno zmago angleške mornarice na kopnem in na morju (Pomorska enciklopedija 1983b, 50). Kitajske pirate sta v devetnajstem stoletju skupaj zatrli Kitajska in Britanija s kombinacijo vojaške sile, amnestijami in plačili za predaje piratov. Največji udarec piratom pa je bil zadan, ko so leta 1842 Britanci zasedli Hongkong in vzpostavili suverenost na ozemlju, ki je bilo pred tem močno piratsko oporišče (Thomson 1994, 114; Pomorska enciklopedija 1983b, 51). V devetnajstem stoletju so se pirati v večjem obsegu pojavili še na Kreti in v Malajskem arhipelagu, in tudi v teh dveh primerih je bila za njihovo uničenje uporabljena vojaška sila na morju in na kopnem, kjer so imeli oporišča (Thomson 1994, 114-115).

3.2.1 ZATON PIRATSTVA IN GUSARSTVA

Med letoma 1650 in 1850 so države pirate preganjale na različne načine. Ti so vključevali najmanjše zasebnih lovcev na pirate (gusarjev), poskuse izkoreninjenja korupcije, izboljševanje nacionalnih sodnih sistemov, ponujanje amnestij piratom, ki so se prostovoljno predali, povečevanje obsega vojnih mornaric držav in njihova povečana uporaba za boj proti piratom, meddržavno sodelovanje pri preganjanju piratov, uporaba trgovskih konvojev,

blokade in obstreljevanja piratskih pristanišč, preganjanje piratov na morju in kopnem in predvsem zavzemanje in razbijanje piratskih oporišč na kopnem (Boot 2009). McDaniel (2000) kot razloge za zaton piratstva navaja: napredek v tehnologiji, povečano prisotnost vojnih mornaric na svetovnih morjih, bolj centralizirano upravljanje kolonialnih posestev s strani velesil in pa spoznanje držav, da so piratska dejanja resne ovire v gradnji dobrih mednarodnih odnosov in krepitvi nacionalnih gospodarstev. Thomson (1994, 116) v zvezi s tem pravi, da je bil za uspešno zatiranje piratstva potreben tudi razvoj določenih norm v mednarodni skupnosti. Prva norma, ki se je do začetka devetnajstega stoletja v celoti razvila, je spoštovanje državne suverenosti in odgovornost države za boj proti piratom v lastnih teritorialnih vodah, ne glede na to, kdo so žrtve piratov in koliko lahko država gostiteljica piratov s tem zasluži.³² Druga pomembna norma pa je bilo priznanje, da so odprta morja skupno dobro vsega človeštva. Dolgo časa so se pojavljale zahteve držav po suverenosti nad svetovnimi morji, a nobena država te suverenosti ni priznala drugi državi, dokler ta svoje suverenosti ni bila sposobna tudi uveljaviti. Poleg tega države niso prevzemale odgovornosti za piratske napade svojih državljanov, ki so se zgodili na odprtem morju. Pirati so tako postali brezdržavni posamezniki, proti katerim je lahko na odprtem morju ukrepala vsaka suverena država (Thomson 1994, 117). Uveljavljanje državne suverenosti na kopnem je skupaj s tehnološkim napredkom (gradnjo parnih ladij, razvojem strelnega orožja in navigacijskih naprav ipd.) nedvomno glavni razlog za zaton piratstva ob koncu devetnajstega stoletja. Kljub temu pa zaton piratstva ne bi bil možen brez spremenjenega odnosa držav do njegove legalizirane oblike, tj. gusarstva, in njegovega postopnega ukinjanja.

Države so skozi zgodovino pravzaprav same posredno vzpodbujale razvoj piratstva s tem, da so pooblašale gusarje, da so v vojnem času plenili ladje sovražnih držav. Ko je bilo vojne konec so gusarji, zaradi odsotnosti alternativnih možnosti preživetja, postali pirati, katere so države sicer preganjale in jih v mnogih primerih prisilile, da so spremenili kraj delovanja, a večinoma proti njim niso nastopale preveč ostro, saj so ti pirati ob izbruhu naslednje vojne zopet služili državam kot gusarji (Thomson 1994, 54). Gusarstvo je bilo tako vse do razvoja velikih stalnih vojnih mornaric v osemnajstem stoletju primarna oblika vojskovanja na morju (Boot 2009). Predvsem je gusarstvo dobro služilo tistim državam, ki niso imele sredstev za razvoj velikih vojnih mornaric.

³² Dokaz za obstoj spoštovanja suverenosti teritorialnih voda najdemo že v letu 1611, ko je Nizozemska zaprosila Anglijo za dovoljenje za vstop njenih bojnih ladij v angleške teritorialne vode, da bi se borila proti piratom. S tem je Nizozemska priznavala suverenost Anglije na tem območju, Anglija pa je z ugoditvijo Nizozemski prošnji priznala, da ni sposobna izvajati dolžnosti, izhajajočih iz njene suverenosti (Thomson 1994, 116).

Tabarrok (2007, 572-574) kot glavni razlog za zaton gusarstva pripisuje dejstvu, da medtem ko je bilo v interesu gusarjev, da se sovražne ladje in posadka ujamejo in nato od nasprotne države za njih izterjajo visoke odkupnine, kar je bil najpogostejši gusarski *modus operandi*, je bil interes držav, ki so izdajale gusarske licence, drugačen. Te so raje videle, da se ladje in njihove posadke uničijo, kot pa da so po plačilu odkupnin te ladje in njihove posadke zopet lahko uporabljene za boj proti njim. S pridobivanjem avtoritete centralnih vlad držav in krepitvijo vojnih mornaric, je toleriranje instituta odkupnine za sovražne ladje in posadke postalo vse manjše in vlade so začele izdajati posebne nagrade za ladje, ki jih gusarji potopijo, posadko pa pobijejo.³³ Drugi razlog za zaton gusarstva, ki ga navaja Tabarrok (2007, 575), pa je bil napredek na področju vojaške tehnike. Lesene trgovske ladje, ki so jih opremili s topovi, do devetnajstega stoletja niso bile dosti drugačne od vojaških ladij, le da so imele manjšo ognjeno moč. Razvoj specializiranih parnih vojaških ladij in podmornic je tako močno zmanjšal konkurenčnost zasebnih ladjarjev v vojnem času, katerih se jim v času miru ni izplačalo vzdrževati specializirane vojne ladje.

Pot do mednarodne prepovedi gusarstva je vodila prek nezadovoljstva nevtralnih držav v vojnah, saj so bile pogosto tarča gusarskih napadov. To je povečevalo možnosti, da bi nevtralna država stopila v vojno na strani tistih, ki se borijo proti gusarjem, ki so ropali njene ladje, vsem državam pa je bilo v interesu, da se institut nevtralnosti in vse pravice in dolžnosti, ki jih prinaša, ohranja (Anderson in Gifford 1991). Najpomembnejšo vlogo v prepovedovanju gusarstva v devetnajstem stoletju pa je nedvomno odigrala Britanija. Čeprav je bila sama več stoletij vodilna med državami, ki so se posluževale gusarstva, je do devetnajstega stoletja razvila veliko vojno mornarico in postala najmočnejša mornariška velesila. Gusarstvo, kot orožje šibkejših in revnejših držav, je s tem postalo grožnja britanski nadvladi na svetovnih morjih in kot tako kar naenkrat nezaželeno (Thomson 1994 73). To je pripeljalo do podpisa Pariške deklaracije (1856, 1. člen), ki pravi da »gusarstvo je in ostaja ukinjeno«, torej prepovedano. Pariška deklaracija predstavlja konsenz med manjšimi in običajno nevtralnimi državami in pomorskimi velesilami. Britanija je imela največjo mornarico in zato največji interes za ukinitvev gusarstva, Francija pa drugo največjo mornarico in zato iste interese kot Britanija. Rusija, Prusija, Avstrija in Sardinija se tradicionalno niso zatekale h gusarstvu v vojnem času, Turčija pa v tem času ni več imela take moči, da bi lahko nasprotovala konsenzu vseh prej naštetih držav (Thomson 1994, 73). ZDA deklaracije niso

33 Kongres ZDA je leta 1813 sprejel zakon po katerem je vsak, ki je potopil britansko vojno ladjo v vojni, dobil iz proračuna ZDA izplačano nagrado v višini polovice vrednosti te ladje in tovora (An Act to Encourage the Destruction of the Armed Vessels of War of the Enemy).

podpisale, saj v tem času še niso imele velikih mornariških zmogljivosti in so bile mnenja, da je pogodba pisana na kožo evropskim velesilam, same pa se bodo morale v vojnah močno zanašati tudi na gusarje. Pogoj za podpis deklaracije s strani ZDA je bil, da bi bila vsa zasebna lastnina državljanov pogodbenic, razen tihotapskega blaga, na morju v času vojne nedotakljiva (Global Security 2009a). Alternativni pristop, ki so ga predlagale ZDA, bi rešil problem gusarskih napadov na trgovske ladje, hkrati pa bi ohranil možnost izdajanja gusarskih pooblastil (Thomson 1994, 75). K izdajanju gusarskih dovoljenj za plenjenje sovražnih ladij so se v času ameriške državljanske vojne zatekle države konfederacije, medtem ko Združene države teh dovoljenj niso izdajale. Kljub temu da ZDA Pariške deklaracije niso podpisale, po njenem sprejetju niso več izdajale gusarskih dovoljenj. Leta 1870, med francosko-prusko vojno, je Prusija ustanovila »prostovoljno mornarico«, proti čemur je francoska vlada protestirala in Prusijo obdolžila kršenja Pariške deklaracije. Prusija se je izgovarjala s tem, da »prostovoljna mornarica« ni gusarska mornarica, ker je podrejena mornariški disciplini vojne mornarice, kar pa za gusarje ne velja.

Na drugi Haaški mirovni konferenci leta 1907 je bilo s Konvencijo v zvezi s predelovanjem trgovskih ladij v vojaške ladje sprejeto, da morajo biti trgovske ladje, ki so predelane v vojaške ladje pod direktnim poveljstvom in nadzorom ustrezne državne avtoritete (1. člen), da morajo nositi obeležja vojne mornarice države (2. člen), in da morajo delovati v skladu z zakoni in običaji vojne (5. člen). Ta konvencija je skupaj s tehnološkim napredkom na področju vojaške in pomorske tehnike praktično dokončno, čeprav le posredno, »prepovedala« gusarstvo, s čimer pa se je začel tudi zaton piratstva.

Čeprav je bilo piratstvo v drugi polovici devetnajstega stoletja skoraj popolnoma zatrto, ni v resnici nikoli izumrlo in še vedno je včasih prišlo do manjših piratskih napadov. Najmanj piratskih napadov se je zgodilo v času hladne vojne, predvsem zaradi močne prisotnosti ameriške in sovjetske vojne mornarice na svetovnih morjih (Dobovšek 2009, 69). Ob koncu hladne vojne pa smo bili priča novemu izbruhu piratstva. A preden se lotimo analize trendov sodobnega pomorskega piratstva po koncu hladne vojne, je treba najprej preučiti, v kakšnih oblikah se sodobno pomorsko piratstvo pojavlja in iz tega izhajajoč določiti tista področja varnosti, katerim sodobno piratstvo predstavlja največjo grožnjo.

3.3 VRSTE IN ZNAČILNOSTI SODOBNIH PIRATSKIH NAPADOV

Obstaja več metodoloških pristopov k razvrščanju piratskih napadov. Anderson (v Murphy 2007, 32) izhaja iz zgodovinske perspektive in piratske napade razvršča glede na njihov

»izraz« oziroma »formo«. Pri tem razlikuje tri oblike piratskih napadov. Prva so t.i. parazitski napadi, v katerih pirati z željo po zaslužku ob obalnih vodah napadajo naključno mimoidoče ladje. Druga vrsta so t.i. epizodični napadi, ki se pojavijo v času oslabitve močne, po možnosti imperialne države, kar povzroči motnje v gospodarstvu, zaradi česar nekatere skupnosti izgubijo vir dohodka in se zato zatečejo h piratstvu, katerega razvoj je še dodatno spodbujen zaradi oslabitve državnih organov pregona. Tretja vrsta pa je t.i. piratska družba, v kateri je piratstvo sestaven del državnega gospodarstva. Čeprav je takšna klasifikacija morda dobra za socio-zgodovinsko preučevanje piratstva, pa je za preučevanje vpliva varnostnih implikacij modernega piratstva neprimerna.

Med analitiki najširše sprejeta tipologija piratskih napadov je tipologija, ki jo navajata Mednarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organisation (IMO)*) (v Murphy 2007, 31) in IMB (v Naval Forces 2005, 20), ki razločuje tri vrste piratskih napadov: majhen oborožen rop, srednje velik oborožen napad in rop ter večja ugrabitev.

Majhni oboroženi ropi se ponavadi zgodijo, ko je ladja zelo blizu kopnega (Murphy 2007, 31). Izvajajo jih majhne skupine piratov, oborožene večinoma s hladnim orožjem. Tarče napada so denar v ladijskem sefu, osebno premoženje posadke in potnikov ter ladijska oprema. Napadalci delujejo po principu »napadi, ukradi, zbeži« in število žrtev v takšnih napadih je načelom nizko (Naval Forces 2005, 20). Liss (2003, 61) znotraj te kategorije razloči posebno vrsto piratstva, ki se je pojavila v jugovzhodni Aziji in jo imenuje »socialno piratstvo«. Od ostalih piratskih napadov se razlikuje po tem, da motivacija za napad ne izhaja iz ekonomskih potreb ali želja posameznikov, ampak skupnosti. V teh primerih se v revnih obmorskih vaseh organizirajo skupine piratov, ki nato vsake toliko časa oropajo kakšno od mimoidočih ladij, plen pa razdelijo med vse prebivalce vasi. Te pirate je zelo težko ujeti, saj v svojih vaseh veljajo za junake in prebivalci zato nočejo sodelovati z organi pregona.

Srednje veliki oboroženi ropi so izvedeni dlje od obale, ob morskih trgovinskih poteh (Murphy 2007, 31). Napadalci so skupine od deset do trideset zelo dobro organiziranih in težko oboroženih piratov. Tarče napadov so podobne kot v manjših oboroženih ropih, le da je v teh primerih tarča mnogokrat tudi ladijski tovor. Napadi so nasilni in žrtve med posadko in potniki niso redke, poleg tega pa so le-ti velikokrat ugrabljeni in za njih pirati zahtevajo odkupnino (Naval Forces 2005, 20). Liss (2003, 62) takšen napad označuje kot dolgotrajen zaseg ladje. Po napadu pirati spremenijo smer ladje in jo včasih prebarvajo in spremenijo ime, da se izognejo odkritju s strani varnostnih sil. Ladjo nato odpeljejo na neznan kraj ob obali in jo raztovorijo, nakar ladjo in posadko izpustijo. Do takšnih napadov ponavadi pride po

predhodnem dogovoru med pirati in organiziranimi kriminalnimi združbami o odkupu tovara (Liss 2003, 62).

Velike ugrabitve, tretji tip piratskega napada, so zelo dobro organizirane in gladko izpeljane nasilne operacije, v katerih ni ukraden samo ladijski denar in tovor, ampak tudi ladja sama (Murphy 2007, 31). Ta ladja nato postane t.i. »fantomska ladja«. Pirati posadko in potnike ponavadi pobijejo, vržejo čez krov ali pustijo sredi ocena v majhnem reševalnem čolnu, ladijski tovor pa razložijo nekje ob obali, kot v primeru srednje velikega oboroženega roba (Liss 2003, 63). Ladjo nato na mestu prebarvajo, preimenujejo in izobesijo drugo zastavo. Ladjo nato registrirajo v eni od držav z nizkimi ladijskimi dajatvami, kot so Panama, Honduras, Liberija ipd., lahko pa pirati registracijo zlahka opravijo tudi na konzularnem predstavništvu katere od teh držav (McDaniel 2000). Ladja tako dobi vse uradne papirje, ki jih potrebuje. »Fantomske ladje« so se prvič pojavile v sedemdesetih letih dvajsetega stoletja. Njihovo število je nato raslo vse do začetka enaindvajsetega stoletja, ko je zaradi vse bolj poostrelega nadzora zavarovalniških družb in aktivnega delovanja PRC ter budnosti svetovnih mornaric, začelo upadati (Murphy 2007, 37).

»Fantomske ladje« se ponavadi uporabljajo za tihotapljenje orožja, mamil in ljudi ali pa se jih ponuja za prevoz tovara, ki nato nikoli ne pride na cilj (Naval Forces 2005, 20). Pirati tovor odpeljejo v drugo pristanišče, ga prodajo in ladjo zopet prebarvajo, preimenujejo in ponovno registrirajo, nakar se igra začne znova.³⁴

Za velike ugrabitve je značilno, da so pirati največkrat že vnaprej povezani z organiziranimi kriminalnimi skupinami, in da je ugrabitev ladje samo del večjega načrta. V takšnih napadih morajo imeti pirati zagotovljene kupce, katerim bodo prodali blago, in po možnosti celotno ladjo. Za to je potrebna predhodna obveščevalna dejavnost, s katero se zbere podrobne informacije o ladijskem tovoru, številu posadke, morebitnih varnostnih ukrepih na ladji in načrtovani poti ladje (Liss 2003, 63).

Čeprav je zgoraj opisana tipologija dobra za razvrščanje piratskih napadov glede na stopnjo nasilja, ki je v njih uporabljena, in za opazovanje organiziranosti piratskih skupin na

³⁴ Eden bolj znanih primerov »fantomske ladje« je primer tovarne ladje Alondra Rainbow, ki je iz Kuala Tanjunga v Indoneziji peljala 7000 ton aluminija v Miike na Japonskem. Kmalu po njenem izplutju 22. oktobra 1999 so jo ugrabili pirati, oboroženi z meči in strelnim orožjem. Sedemnajst članov posadke je bilo vkrcanih na neko drugo ladjo in nato po tednu ujetništva zapuščenih na odprtem morju v rešilnem čolnu, nakar so jih po desetih dneh ob severozahodni obali Sumatre našli in rešili tajski ribiči. Pirati so ladjo v tem času preimenovali v Global Venture in 3000 ton aluminija preložili na ladjo Bonsoon II, ki je ta aluminij nato peljala v Manilo. Pirati so ladjo spet preimenovali, tokrat v Mega Rama in izobesili belizejsko zastavo ter zapluli proti Karačiju v Pakistan, kjer so nameravali prodati preostalih 4000 ton aluminija. Vse od 28. oktobra naprej je IMB koordinirala aktivnosti za izsleditev ladje in to jim je končno uspelo 14. novembra. Dva dni kasneje je indijska mornarica zajela ladjo. Pirati so potrdili, da so ladjo nameravali uporabiti za nadaljnjo kriminalno dejavnost (Naval Forces 2005, 22).

določenem področju, pa Murphy (2007, 32) pravi, da je slaba zato, ker se preveč osredotoča na pomorsko komponento piratstva, predvsem metode in neposredne posledice. Vendar pa je piratstvo prav toliko kopenska kot pomorska dejavnost in posledice, ki jih ima piratstvo za skupnosti na kopnem, so odvisne od stopnje njegove organiziranosti in povezanosti z ostalimi organiziranimi kriminalnimi združbami in skorumpiranimi uradniki na kopnem. Zaradi tega in pa zaradi preučevanja potencialnih učinkov modernega piratstva na mednarodno varnost, Murphy (2007, 32) piratske napade razvrsti glede na kriminalno organiziranost piratske dejavnosti v dve skupini, in sicer na običajne piratske skupine in organizirane piratske skupine, pri čemer opazuje specifične značilnosti vsake od skupin. To sta seveda idealno-tipska primera, ki se v praksi lahko mešata, a sta odlična za teoretično preučevanje modernega piratstva. Značilnosti običajnega in organiziranega kriminalnega piratstva so prikazane v Tabeli 3.1.

Tabela 3.1: Značilnosti običajnega in organiziranega pomorskega piratstva

Značilnosti piratskega delovanja	Običajno kriminalno piratstvo	Organizirano kriminalno piratstvo
<u>Lokacija napada</u>		
Pristanišča in pristani	×	
Sidrišča	×	
Obalne vode	×	×
Odprte vode		×
<u>Izbira tarče napada</u>		
Naključna	×	
Glede na informacije, zbrane z obveščevalno dej.		×
<u>Prestrežanje žrtve</u>		
Neposredno	×	
S prevaro		×
Z infiltracijo "petokolonašev" na ladijski krov		×
<u>Trajanje napada</u>		
Dolgo	×	
Kratko		×
<u>Namen napada</u>		
Kraja denarja	×	
Kraja osebne lastnina posadke	×	
Kraja manjšega plovila	×	samo specializiranih
Kraja tovora		×
Kraja ladje		×
Kraja tovora in ladje		×
Ugrabitev in izsiljevanje z odkupnino		×
Pridobitev "fantomske ladje"		×
<u>Nasilje</u>		
Verjetnost uporabe nasilja	srednja do visoka	visoka
<u>Nevarnost za okolje</u>	×	

<i>Trgi</i>		
Dostop do lokalnih trgov	×	×
Dostop do mednarodnih trgov		×
<i>Povezave s terorističnimi in uporniškimi skupinami</i>	zelo neverjetne	možne, a neverjetne
<i>Stopnja podpore med oblastmi</i>		
Nizka ali nikakršna	×	
Zmerna do visoka		×
<i>Povezave z organiziranim kriminalom</i>		
Nikakršne ali občasne	×	
Pogoste ali stalne		×

Vir: Murphy (2007, 35).

Običajne piratske skupine ladje napadajo večinoma v obalnih vodah, predvsem v pristaniščih in sidriščih. Njihove tarče so naključne mimoidoče ladje, ki jih prestrezajo neposredno, t.j. tako, da napadejo ladjo z več manjšimi čolni. Organizirane piratske skupine pa na drugi strani operirajo predvsem v mednarodnih vodah, tarče pa izbirajo na podlagi obsežne in dolgotrajne obveščevalne dejavnosti na kopnem, s katero zbirajo predvsem informacije o ladijskem tovoru, posadki, načrtovani poti, možnih varnostnih ukrepih na ladji ipd. Pri zavzemanju ladje se pogosto poslužujejo različnih vrst prevar, npr. maskiranja piratske ladje v ladjo obalne straže ali mornarice bližnje države. Zelo priljubljen način zavzemanja ladje je tudi infiltracija piratov na ladjo, katero nato napadejo. Ti »petokolonaši« z ladje obveščajo pirate o lokaciji in varnostnih razmerah na ladji, hkrati pa se poslužujejo različnih sabotаж, s čimer svojim tovarišem olajšajo delo (Murphy 2007, 34-36).

Tako običajne kot organizirane piratske skupine svoje žrtve napadajo ognjevitno, razlikujejo pa se v tem, koliko časa so pripravljeni preganjati svojo žrtev v primeru, da ta pravočasno opazi piratsko grožnjo. Pri običajnih piratskih skupinah je možnost, da jih žrtev opazi večja, saj svojih napadov ne načrtujejo tako natančno kot organizirane piratske skupine. Poleg tega so nagnjene k temu, da svoje žrtve preganjajo dlje časa, in so prepričane, da jih lahko izčrpajo do te mere, da se bodo predale. Napad zato lahko traja zelo dolgo časa. Organizirane piratske skupine pa, zahvaljujoč svoji obveščevalni dejavnosti in načrtovanju, ponavadi napad izvedejo v zelo kratkem času.

Običajne piratske skupine napadajo žrtve predvsem z namenom ropanja ladijskega sefa, osebne lastnine članov posadke in v primeru, da gre za napad na manjše plovilo (ribiške čolne ali jahte), tudi rop celotne ladje. Verjetnost, da bodo te skupine uporabile nasilje, je srednja do visoka, odvisno od žrtvine pripravljenosti za sodelovanje. Do vsaj določene vrste nasilja pride v skoraj vseh piratskih napadih, skoraj zagotovo pa v napadih organiziranih piratskih skupin. Te se pri svojih napadih osredotočajo predvsem na krajo tovara, ladje ali pa kar obojega

skupaj. Zelo pogosto tudi vzamejo posadko za talce in za njihovo izpustitev zahtevajo odkupnino (ibidem, 36-38).

Ker je običajna piratska dejavnost pogosto nenačrtovana in nekoordinirana, predstavlja večjo grožnjo za okolje, kot organizirana piratska dejavnost, saj obstaja velika verjetnost, da bo kontrola nad ladjo za kratek čas izgubljena, zaradi česar ladja lahko nasede ali se zaleti v drugo ladjo, pri čemer lahko pride do razlitja nevarnih snovi v morje. Organizirane piratske skupine ohranjajo popoln nadzor nad zajetim plovilom, zaradi česar je nevarnosti za okolje manj (ibidem, 38).

Običajne piratske skupine lahko naropano blago prodajajo samo na lokalnih trgih, organizirane piratske skupine pa imajo dostop tako do lokalnih kot mednarodnih trgov, tudi zahvaljujoč povezavam z ostalimi organiziranimi kriminalnimi skupinami, lahko pa so celo integralen del teh organiziranih skupin. Dostop do mednarodnih trgov jim je omogočen tudi zaradi povezav s skorumpiranimi državnimi uradniki, katerih običajne piratske skupine načeloma nimajo. Pri organiziranih piratskih skupinah obstaja tudi večja verjetnost, da bodo povezane z različnimi terorističnimi in uporniškimi skupinami, medtem ko je to za običajne piratske skupine zelo neznačilno³⁵ (ibidem, 38-42).

3.4 GROŽNJE MEDNARODNI VARNOSTI S STRANI SODOBNEGA PIRATSTVA

Najočitnejše posledice piratskih napadov so mrtvi, ranjeni in ugrabljeni člani posadk in potniki napadenih ladij. Piratski napadi lahko nekaterim mornarjem povzročijo hude psihološke travme in nekateri se ne vrnejo več na morje (Chalk 2008, 15). Pirati tako nedvomno predstavljajo neposredno grožnjo človekovi varnosti na čisto osebnem nivoju, vendar pa se piratstvo kaže predvsem tudi kot grožnja na mednarodno-varnostni ravni. Iz zgoraj opisane Murphyeve sistemizacije piratskih napadov, prikazane v Tabeli 3.1, lahko opazimo tri področja mednarodne varnosti, na katerih je grožnja sodobnih pomorskih piratskih napadov najbolj očitna, ista področja pa izpostavlja tudi Chalk (2009, 4), ki še dodaja, da so grožnje večstopenjske, kompleksne in medsebojno prepletene.³⁶ Najočitnejše so

³⁵ Na tem mestu je treba navesti, da vse več strokovnjakov opozarja na to, da so se uporniške in teroristične skupine, ki delujejo v geografsko primernih okoljih, začele posluževati piratstva kot financiranja in servisiranja svojih dejavnosti na kopnem. To velja predvsem za skupini Osvobodilni tigri tamilskega Eelama na Šrilanki in Gibanje za svobodni Ačeh v Indoneziji (Murphy 2007, 41; Hermann 2004, 24).

³⁶ Prepletenost groženj je zelo dobro vidna na primeru sicer terorističnega in ne piratskega napada na francoski tanker Limburg ob jemenski oblai. Rezultat napada je bila ena mrtva oseba, 90.000 sodčkov razlite nafte in potrojitev zavarovalniških premij za jemenska pristanišča, kar je Jemnu povzročilo devetdesetodstoten padeč trgovinskega prometa, izgubo treh tisoč delovnih mest in mesečni izpad petnajstih milijonov ameriških dolarjev (USD) dohodka (Annati 2009, 32).

grožnje na ekološkem in ekonomskem področju ter seveda grožnje na širšem obrambno-varnostnem področju, predvsem v povezavi piratskih skupin s terorističnimi skupinami in organiziranimi kriminalnimi združbami.

3.4.1 EKOLOŠKO OGROŽANJE

Piratski napadi predstavljajo veliko okoljsko grožnjo. Pirati posadko velikokrat pobijejo, vržejo v morje ali zaklenejo v kabine, po napadu pa zbežijo in pustijo ladjo brez nadzora. Takšno ravnanje je značilno predvsem za neorganizirane piratske skupine, ki izvajajo majhne oborožene rope, in ne za večje napade, kjer je ugrabljena celotna ladja (Murphy 2007, 38). Mo (2002, 344) opozarja, da so ekološke grožnje varnosti, v primerih ko pirati ladje pustijo pluti brez nadzora v pomorsko najprometnejših delih sveta, vse prej kot zanemarljive. Zapuščena ladja lahko trči z drugo ladjo, kar je še posebej verjetno v prometnih delih morja, kjer pirati ponavadi napadajo, ali pa nasede na obalo. V primeru, da je ta ladja tanker, lahko povzroči večje onesnaženje morja (Liss 2003, 65). Chalk (2009, 4) pravi, da takšno razlitje ne bi povzročilo ekološke katastrofe samo za življenje v in ob morju, ampak bi lahko močno prizadelo tudi rodovitne obalne pasove, kar bi bilo še posebej katastrofalno za države, ki se močno zanašajo na morje kot primarni vir hrane. Kako hude posledice ima lahko takšna nesreča za naravo in prebivalce okoliških obal smo videli novembra 2002, ko je na obali Španije nasedel tanker *Prestige* (Liss 2003, 65).

Tudi vse bolj pogosta uporaba težkega strelnega orožja, ročnih raketometov in ročnih bomb povečuje možnost hujšega poškodovanja ladje, ki je tarča piratskega napada, in s tem povezano razlitje nafte in nevarnost onesnaženja³⁷ (Hunter 1999). Do tega k sreči še ni prišlo, a realna nevarnost obstaja.

3.4.2 EKONOMSKO OGROŽANJE

Strokovnjaki ocenjujejo, da se ekonomska škoda, povzročena s piratskimi dejanji, giblje med 500 milijoni in 25 milijardami USD. Takšen razpon je posledica nestrinjanja o tem, kaj ta škoda vključuje. Povišane zavarovalniške premije in prevozne tarife ter izgubljeni denar zaradi preusmerjanja ladij so samo nekateri od dejavnikov okoli katerih vlada nestrinjanje.

³⁷ 30. septembra 1992 so pirati v Južnokitajskem morju z avtomatskim orožjem in raketami napadli tanker, ki je plul pod panamsko zastavo. Napad se je končal neuspešno, pri kasnejšem pregledu tankerja pa je bilo v trupu odkritih več kot petdeset lukenj, posledic piratskega napada (Hunter 1999).

Kljub navidezno visokim številkam je škoda zaradi piratskih napadov zelo malo v primerjavi z izgubami, ki jih letno utrpi kopenski transport, in se gibljejo med 30 in 50 milijardami USD letno. Tudi v primerjavi z vrednostjo celotne pomorske trgovine, ki je leta 2005 znašala okoli 7,8 bilijard USD, je številka zelo nizka (Murphy 2007, 20). V letu 2000 je škoda, povzročena s piratskimi napadi v Malajskem prelivu, znašala med 0,001 in 0,002 odstotka celotne vrednosti blaga, prepeljanega čez preliv (Eklöf v Murphy 2007, 20).

Piratski napadi zaenkrat še ne ogrožajo resno svetovne trgovine, a potencialna grožnja obstaja. Po ocenah ameriške Pomorske uprave (v Paul 2007) okoli 95 % svetovne trgovine potuje preko morij. V primeru, da bi bile ovirane svetovno pomembne pomorske trgovinske poti, bi to lahko povzročilo motnje v globalnih preskrbovalnih verigah. To bi se lahko zgodilo že z enim samim napadom na ladjo v kateri od pomembnejših ožin, med katerimi je najbolj ranljiv malajski preliv, skozi katerega potuje približno tretjina svetovne pomorske trgovine in šestdeset odstotkov svetovnih pošiljk nafte. Zaradi piratskih napadov obstaja velika možnost trčenja ugrabljenih ladij z drugimi, hujša nesreča v ožini pa bi bila lahko dovolj velik razlog za preusmerjanje pošiljk po daljših poteh in posledično podaljševanje dobavnih rokov.³⁸ S tem bi se tudi znižala ponudba in povečalo povpraševanje po ladijskem prevozu ter z njim povezanimi stroški, kar bi dvignilo rast cen prevoznih storitev in posledično prevoženega blaga. (Luft in Korin 2004; Naval Forces 2005, 22). Zaenkrat piratski napadi verjetno najbolj neposredno slabijo svetovno ekonomijo s tem, ko zaradi piratskih napadov določne plovne poti postajajo nevarne in se za plutje po njih zvišujejo zavarovalne premije in stroški dela³⁹ (O'Meara 2007, 5).

Ekonomske posledice piratskih napadov na svetovni ravni niso tako očitne, kot so lahko na lokalni ali nacionalni. Države in mesta, za katere je znano, da v njih pogosto prihaja do piratskih napadov, lahko doživijo bojkot ali grožnjo z bojkotom uporabe njihovih pristanišč in ostale trgovinske infrastrukture⁴⁰ (Chalk 2008, 16).

³⁸ Primer tega je preusmerjanje ladij na plovni poti skozi Adenski zaliv na pot okoli Rta dobrega upanja s strani nekaterih podjetij, kar se je zgodilo konec novembra 2008 zaradi povečane dejavnosti somalijskih piratov (Al Jazeera 2008e). Ekonomska škoda, ki je nastala zaradi tega, bo znana šele čez nekaj časa.

³⁹ Do aprila 2009 se je zavarovalnina za ladjo za eno plutje preko Adenskega zaliva zvišala iz 500 USD na 20.000 USD (Arman 2009).

⁴⁰ To se je sredi devetdesetih let prejšnjega stoletja že zgodilo Hongkongu, danes pa isti problem pesti določena pristanišča v Bangladešu, Nigeriji, Indoneziji in ob afriškem rogu (Chalk 2006, 16).

3.4.3 POVEZOVANJE PIRATOV Z ORGANIZIRANIM KRIMINALOM IN TERORIZMOM

Bolj kot je piratska skupina organizirana, več ima povezav z organiziranim kriminalom in danes je takšnih povezav vse več. »Piratski botri« načeloma ne delujejo na morju, ampak s kopnega, včasih celo z druge države. Usmerjajo piratske akcije in skrbijo za logistično podporo, predvsem pri prodaji naropanelega blaga in ladij (Murphy 2007, 41). Beumont (2008) ocenjuje, da somalijski pirati obdržijo le 10 do 20 % odkupnine, plačane za ladjo, ostalo pa si razdelijo podkupljeni vladni uradniki in »botri« v Keniji in Dubaju. Ker se večina držav v okviru boja proti piratom osredotoča samo na boj proti njegovi pomorski komponenti, ti ljudje večinoma ostajajo nekaznovani. To so ponavadi ljudje z določenim političnim vplivom ali pa vsaj s podporo lokalnih oblasti, zato se piratstvo na morju nadaljuje, v povezavi s korupcijo pa prinaša še kup problemov, s katerimi se morajo nato države soočiti na različnih ravneh (Murphy 2007, 42). Piratstvo vzpodbuja rast paralelnih gospodarskih struktur in sistemov, ki negativno delujejo na gospodarsko stabilnost držav, poleg tega pa s korupcijo, brez katere skorajda ne more delovati, spodkopava in slabi politično stabilnost držav⁴¹ (O'Meara 2007, 5; Chalk 2009, 4).

Vse več strokovnjakov opozarja tudi na naraščajočo verjetnost združitve piratstva in terorizma. Konvergenco med pirati in teroristi je povzročil predvsem spremenjen način financiranja teh skupin po koncu hladne vojne, zato so se nekatere skupine, predvsem tiste, ki delujejo v geografsko primernih okoljih, začele kot vira financiranja posluževati tudi piratstva (Murphy 2007, 40). Pomorske zmogljivosti že imajo uporniške skupine Gibanja za svobodni Aceh (*Gerakan Aceh Merdeka* (GAM)) in Osvobodilni tigri tamilskega Eelama (*Liberation Tigers of Tamil Eelam* (LTTE)), ki se v svojem delovanju poslužujejo tudi terorističnih taktik, za razvoj pomorskih zmogljivosti pa so se zanimali tudi že Hezbolah, Islamski Džhad, Gama'at' Islamiyah in druge. V Scotland Yardu ocenjujejo, da ima celo Al Kaida okoli petnajst fantomskih ladij, ki plujejo po svetovnih morjih (Hermann 2004, 25). Ta podatek je zaskrbljujoč predvsem zato, ker je Al Kaida že zagrozila z napadi na »ekonomsko ožilje« sveta, kar vključuje tudi trgovske pomorske poti (Ong 2004, 6). Teroristi bi lahko ladjo polno eksploziva ali pa naloženo z orožjem za množično uničevanje uporabili v samomorilskem napadu na katerega od večjih svetovnih pristanišč. Takšen napad bi za nekaj časa zaustavil

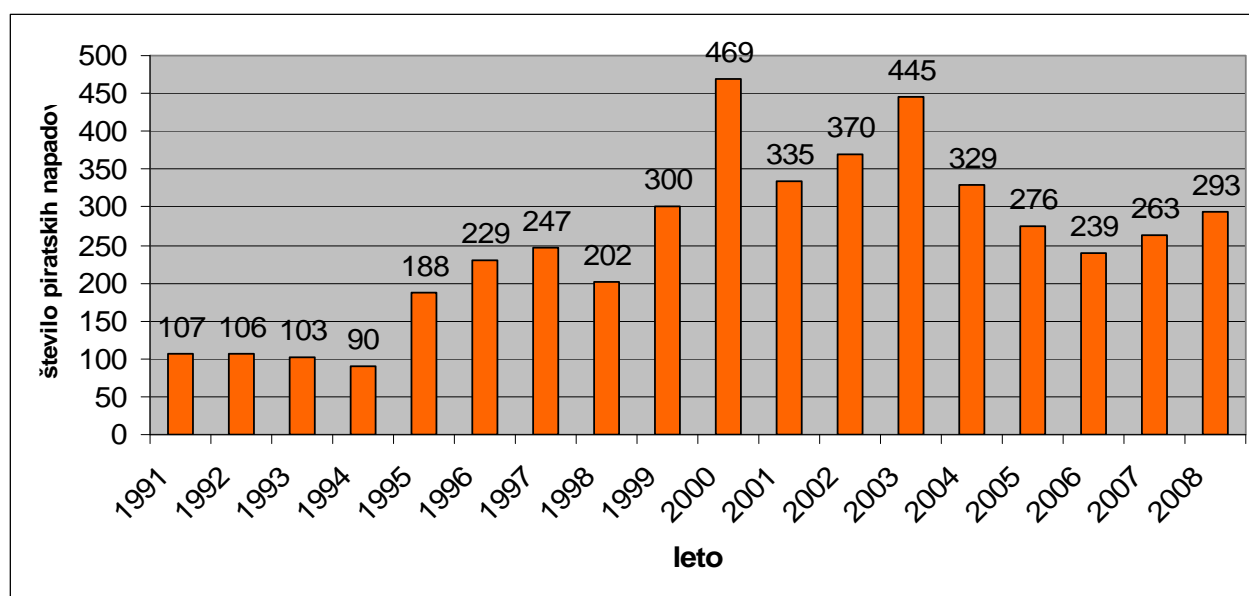
⁴¹ Chalk (2009, 4) v zvezi s tem kot primer navaja Indonezijo, ki je bila do leta 2008 ena od piratsko najbolj ogroženih držav.

mednarodno pomorsko trgovino in povzročil več milijardno škodo v svetovnem gospodarstvu (Luft in Korin 2004; Banlaoi 2005, 64).

3.5 TRENDI SODOBNEGA PIRATSTVA

Od konca devetnajstega stoletja do sedemdesetih let dvajsetega stoletja razen redkih posamičnih incidentov piratstva skorajda ni bilo. Rahel dvig v številu piratskih napadov se je začel šele konec sedemdesetih let s ponovnim pojavom piratov ob obalah jugovzhodne Azije (Liss 2003, 54). Ob analizi različnih člankov in poročanj mednarodnih organizacij Bruyneel (2001) ugotavlja, da se je v letih od 1981 do 1983 število piratskih napadov na globalni ravni gibalo med sto in sto petdeset napadi letno, med letoma 1984 in 1990 pa med trideset in petinpetdeset na leto. Od leta 1992, ko so v Kuala Lumpurju ustanovili Regionalni center za spremljanje piratstva, so na voljo bolj točne in metodološko poenotene statistične analize piratskih napadov v svetu. Center je nastal prav zaradi povečane grožnje piratskih napadov na območju jugovzhodne Azije, s povečanjem števila piratskih napadov na globalni ravni pa se je leta 1998 preimenoval v Center za prijavljanje piratstva (PRC) (Murphy 2007, 21; Liss 2003, 55). Graf 2.1 je prikazuje število zabeleženih piratskih napadov v svetu med letoma 1991 in 2008.

Graf 2.1: Število piratskih napadov v svetu



Vir: Prirejeno po ICC-International Maritime Bureau (2002, 6) in ICC-International Maritime Bureau (2009, 6).

V zvezi s številom piratskih napadov je treba omeniti zadržke, ki obstajajo pri obravnavanju teh podatkov v stroki. Obstaja širok konsenz o tem, da je piratskih napadov v resnici bistveno več. IMB v svojem letnem poročilu vsakokrat zapiše, da podatki niso točni, saj mnogo napadov ostane nesporočeni. Noel Choong, regionalni vodja PRC, je v letu 2002 ocenil, da je prijavljenih samo okoli 50 % dejanskih napadov (v Liss 2003, 55). Britanska vojaška obveščevalna služba je leta 1998 ocenila, da je število piratskih napadov trikrat večje od števila, ki je sporočeno IMB, avstralska vojaška obveščevalna služba pa, da se število prijavljenih napadov giblje med 20 % in 70 % dejanskih napadov (Murphy 2007, 23).⁴²

Razlogov, zakaj žrtve ne prijavijo napadov, je več. V primeru ugrabitve so žrtve prisiljene v molk in organi pregona ne morejo ukrepati (Murphy 2007). Največ neprijavljenih incidentov je med majhnimi ribiči in »rekreativnimi« pomorščaki predvsem zaradi strahu pred možnimi povračilnimi ukrepi in ker so lokalni državni uradniki, katerim bi napade lahko prijavili, velikokrat skorumpirani in povezani s pirati (Global Security 2009b). Poleg tega so manjše ribiške ladje iz revnih predelov sveta, kjer se dogajajo piratski napadi, večkrat slabo opremljene in nimajo komunikacijskih naprav, preko katerih bi PRC sploh lahko sporočili, da so žrtve piratskega napada (Storey 2008, 105). Večje ladjarske družbe nočejo prijavljati piratskih napadov zato, da njihovo podjetje ne bi dobilo negativne podobe pri potencialnih strankah, in da zavarovalniške družbe ne bi dvignile zavarovalnin za ladje in tovor. Prisotna je tudi bojazen, da bo zaradi potrebe preiskave ladja ostala zasidrana dlje časa, kar bi pomenilo dodatne stroške za lastnika ladje, ki bi v mnogih primerih presegli škodo piratskega napada (Liss 2003, 55). Murphy (2007, 23) temu dodaja še bojazen, da bi mornarji in mornariški sindikati zahtevali dodatno plačilo za plovbo v piratskih območjih. Poleg tega pa nacionalne vladne agencije in organi pregona velikokrat skrivajo dejanske številke piratskih napadov pred javnostjo zato, da njihove države ne bi izgubile statusa varnih držav za plovbo med komercialnimi ladijskimi družbami. Predvsem manjše piratske napade na zasebna turistična in lokalna ribiška plovila lokalni organi pregona le redko sporočijo IMB (Liss 2003, 56).

Kljub temu so podatki IMB dober pokazatelj trendov v sodobnem piratstvu. Kot je razvidno iz grafa 2.1, je na globalni ravni po koncu hladne vojne prišlo do skokovitega naraščanja števila piratskih napadov, ki so svoj vrhunec doživeli leta 2000 s štiristodevinšestdesetimi zabeleženimi piratskimi napadi. Liss (2003, 57) kot vzroke za porast navaja pospešeno

⁴² Bolj pesimistični podatki navajajo še večji prepad med dejanskimi in zabeleženimi napadi: McDaniel (2000) trdi, da je sporočenih samo 10 % dejanskih napadov, medtem ko Global Security (2009b) navaja neimenovan vir iz britanske vojaške obveščevalne službe, ki ocenjuje, da je dejanskih piratskih napadov kar dvatisočkrat več, kot jih je sporočenih.

globalizacijo in intenziviranje svetovne ekonomije, konec hladne vojne ter tehnološki napredek.⁴³

Pospešena globalizacija in intenziviranje svetovne trgovine sta povzročila povečanje pomorskega trgovskega prometa in s tem več potencialnih tarč za pirate (Chalk v Liss 2003, 57). Poleg tega je globalizacija povzročila rast ekonomskih razlik, tako med svetovnimi regijami, kot znotraj njih. Vse večja revščina in prepad med revnimi in bogatimi, ki sta stranska produkta globalizacije, sta posredno vplivala tudi na naraščanje piratske dejavnosti (Gorjup 2008, 45). Chalk (2008, 11) v zvezi s tem izpostavlja finančne krize, ki s povzročanjem gospodarske nestabilnosti, povečevanjem brezposelnosti in cen hrane ter nižanjem plač silita ljudi v iskanje zaslužka v kriminalnih dejavnostih, tudi v piratstvu. Poleg tega pa finančne krize posredno manjšajo državni proračun in izdatke države za varnost, kar še dodatno omogoča razraščanje piratstva in ostalih oblik kriminala.

Konec hladne vojne je pomenil tudi nov svetovni red, v katerem je ostala samo še ena velesila. Zaradi konca grožnje spopada med Vzhodom in Zahodom, se je število ladij, ki so patrolirale po svetovnih morjih, predvsem po najbolj prometnih ožinah in v okolici prekopov, zmanjšalo. To je oblikovalo pogoje, ki so omogočili razvoj piratstva do stopnje, ki predstavlja grožnjo varnosti na globalnem nivoju (Gorjup 2008, 45). Še dodatno zmanjšanje varnosti na morju pa se je zgodilo po terorističnih napadih na ZDA 11. septembra 2001, ko so države začele namenjati večjo pozornost varnostnim ukrepom na kopnem, zanemarile pa so pomorsko komponento (Chalk 2008, 12). S koncem hladne vojne se je močno zmanjšalo tudi število lokalnih vojn, v katerih sta moči merili ZDA in Sovjetska zveza. To je povzročilo zasičenost svetovnega trga z orožjem in posledično dostopnost orožja (predvsem pehotnega) po nizkih cenah, s katerim so se oskrbeli kriminalci, teroristi, uporniki in tudi pirati po vsem svetu (Liss 2003, 58).

Tudi tehnološki napredek ima velik vpliv na razvoj sodobnega piratstva. Informatizacija ladijskih sistemov z zmogljivimi računalniki je zmanjšala število posadke, potrebne za plovbo velikih čezoceanskih ladij, kar je zmanjšalo možnosti za hitro detekcijo in boj proti piratom. Hkrati so z razvojem tehnologije piratom postali dostopni hitri čolni in moderno orožje, s katerim izvajajo svoje napade (McDaniel 2000).

⁴³ Chalk (2008, 10-14) navaja sedem dejavnikov, ki so še dodatno vplivali na vzpon piratstva po koncu hladne vojne. To so: povečanje pomorskega trgovskega prometa, koncentracija pomorskega prometa ob pomorskih ožinah, finančne krize, zmanjšano vlaganje držav v varnost na morju po 11. septembru 2001, slaba varnost v pristaniščih, korupcija in disfunkcionalni sodni sistemi v mnogih državah ter proliferacija lahkega strelnega orožja.

V devetdesetih letih se je število piratskih napadov nenehno povečevalo in leta 2000 doseglo svoj vrh. Nato je sledil trend padanja s ponovnim skokom čez štiristo zabeleženih napadov v letu 2003. Od leta 2006 naprej pa je število piratskih napadov zopet naraščalo in leta 2008 je bilo zabeleženih že dvesto triindevetdeset piratskih napadov, predvsem na račun afriške celine, ki je leta 2007 povedla v številu piratskih napadov (ICC International Maritime Bureau 2002, 6; ICC International Maritime Bureau 2009, 6). Zanimiv trend se kaže tudi v obliki nasilja, ki ga pirati izvajajo nad člani posadke ali potniki ugrabljenih ladij. Čeprav je bilo v letu 2007 in 2008 relativno malo ljudi ranjenih, ubitih ali naknadno pogrešanih, je skupno število nasilnih dejanj nad potniki in člani posadke napadenih ladij leta 2008 doseglo rekordno številko tisočenajstih nasilnih dejanj, kar je za 233 % več kot leto pred tem in za 152 % odstotkov več od do tedaj najbolj nasilnega leta 2003. Kar se nasilja tiče je opazen predvsem trend vse večjega ugrabljanja članov posadke. Leta 2007 je bilo ugrabljenih dvesto dvaindevetdeset članov posadke, kar je skoraj 50 % več kot leta 2006, v letu 2008 pa je bilo ugrabljenih že osemsto devetinosemdeset članov posadke, kar je več kot 200 % več od prejšnjega rekorda iz leta 2005 (ICC International Maritime Bureau 2002, 10; ICC International Maritime Bureau 2009, 13).

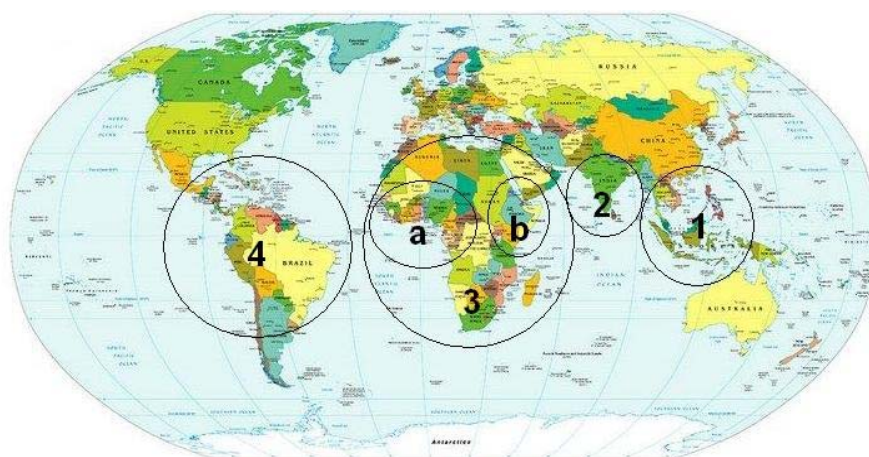
Po podatkih IMB so najbolj pogoste tarče piratskih napadov ladje za prevoz kontejnerjev, razsutega tovora in različne oblike tankerjev. Delež ladij za prevoz kontejnerjev se je od leta 2003 do 2007 počasi povečeval in v letu 2007 obsegal 20 % vseh napadenih ladij, nakar je v letu 2008 padel na 16,7 % (ICC - International Maritime Bureau 2009, 16). Ladje za prevoz razsutega tovora in različne oblike tankerjev so v letu 2007 skupaj tvorile 43 % napadenih ladij, v letu 2008 pa 44 % (ICC - International Maritime Bureau 2009, 16). Zajetje takšnih ladij in prodaja njihovega tovora ali v nekaterih primerih kar prodaja celotne ladje zahteva visoko stopnjo organizacije in pirati so v teh primerih velikokrat povezani z organiziranimi kriminalnimi združbami. Čeprav v IMB statistiki ribiške ladje in ostala manjša plovila zajemajo zelo majhen delež napadenih plovil, so ta verjetno najbolj prizadeta zaradi modernega piratstva (Liss 2003, 56).

Pomemben podatek je tudi lokacija napada. Večina piratskih napadov se zgodi, ko so ladje zasidrane v pristaniščih ali blizu obale. Te ladje so tarče predvsem manjših piratskih napadov, katerih cilj je gotovina in osebno premoženje posadke. Večji napadi bolj organiziranih piratskih skupin pa se nasprotno dogajajo večinoma na odprtih vodah (Murphy 2007, 34). Da bi bolje razumeli gibanje števila piratskih napadov in njihovo naravo je potrebno podrobneje analizirati trende v posameznih regijah.

3.5.1 ANALIZA PIRATSKIH NAPADOV PO SVETOVNIH REGIJAH

Na podlagi podatkov iz poročil IMB (ICC International Maritime Bureau 2002; ICC International Maritime Bureau 2008; ICC International Maritime Bureau 2009) smo izpostavili štiri regije, v katerih so piratski napadi najbolj pogosti. Regije so prikazane na sliki 3.2.

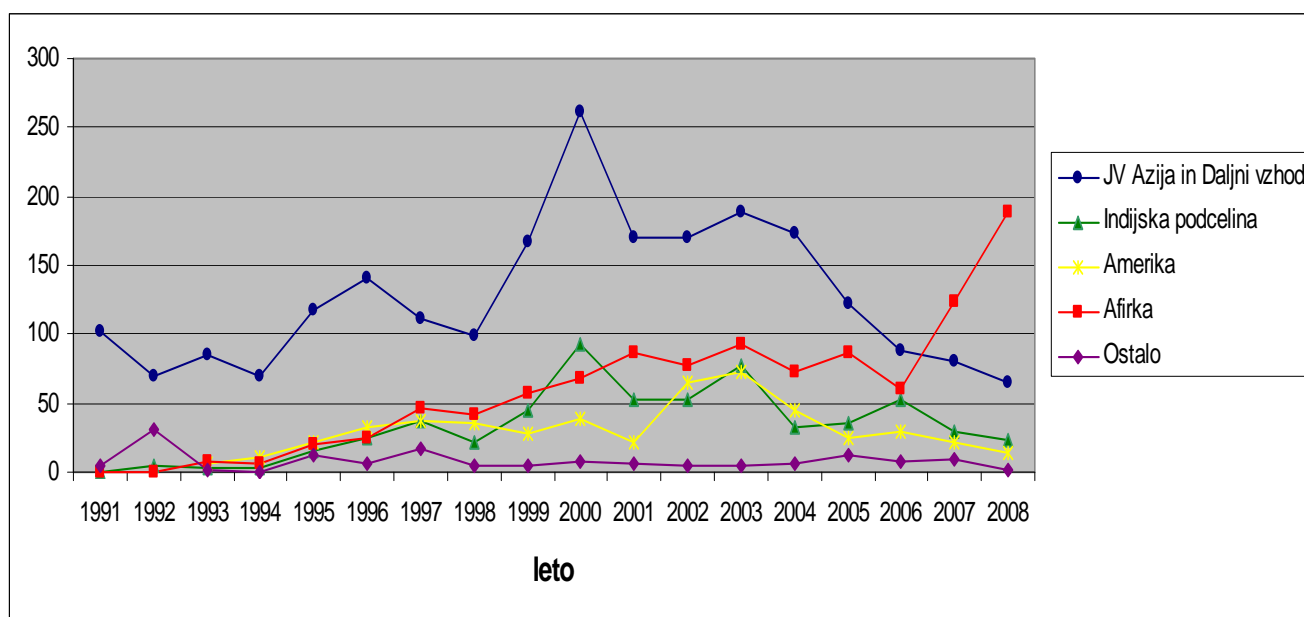
Slika 3.2: Območja kjer so piratski napadi najbolj pogosti



Vir: prirejeno po World Map 2008.

Prva regija obsega: Kambodžo, Indonezijo, območje Malajskega preliva, Filipine, Mjanmar, Malezijo, Singapur, Tajsko, LR Kitajsko (vključno s Hongkongom in Macaom), Vzhodno kitajsko morje, Južno kitajsko morje, Papuo Nova Gvinejo, Salomonove otoki, Tajvan in Vietnam. Druga regija obsega Šrilanko, Indijo in Bangladeš. Tretja regija obsega celotno območje afriške celine, znotraj katere bomo, zaradi geografske oddaljenosti obal, posebej obravnavali vzhodno afriško (Kenija, Eritreja, Oman, Rdeče morje/Adenski zaliv, Somalija, Džibuti, Tanzanija in Jemen) in zahodno afriško obalo (Angola, Benin, Kamerun, Kongo, DR Kongo, Ekvatorialna Gvineja, Gabon, Gambija, Gana, Gvineja, Gvineja Bissau, Slonokoščena obala, Liberija, Mavretanija, Nigerija, Senegal, Sierra Leone in Togo). Ostale afriške države, v katerih prihaja do piratskih napadov, so še Alžirija, Egipt, Madagaskar, Maroko, Mozambik in Južnoafriška republika. Kot četrto regijo bomo obravnavali območje obeh Amerik. Čeprav se posamična piratska dejanja dogajajo tudi izven teh regij, je njihovo število zanemarljivo. V letu 2007 se je od dvesto triinšestdesetih piratskih napadov izven zgoraj opredeljenih regij zgodilo le devet piratskih napadov (ICC International Maritime Bureau 2007, 6), kar je manj kot 3,5 % na globalni ravni. Graf 3.2 predstavlja porazdelitev in gibanje števila piratskih napadov po zgoraj opredeljenih regijah.

Graf 3.2: Gibanje števila piratskih napadov po regijah



Vir: ICC-International Maritime Bureau (2002, 6), ICC-International Maritime Bureau (2007, 5-6), ICC-International Maritime Bureau (2009, 6-7).

Največ piratskih napadov se zgodi na območju Jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda. Ostale regije so si po številu napadov in njihovem naraščanju do leta 1996 približno enake. Število napadov v Afriki je skorajda premočrtno naraščalo vse do leta 2001, od tega leta naprej pa je njihovo število padalo, kar za to obdobje načeloma velja tudi za ostale regije. V letu 2007 se je število piratskih napadov v Afriki v nasprotju z ostalimi regijami močno zvišalo in prvič v moderni zgodovini se je v Afriki zgodilo največje število piratskih napadov na svetu. Za to gre kriviti predvsem somalijske pirate. Trend naraščanja števila piratskih napadov v Afriki in padanja drugod po svetu se je nadaljeval tudi v letu 2008. Območju obeh Amerik je v letih 2002 in 2004 po številu piratskih napadov uspelo »prehiteti« območje Indijske podceline, ki sicer velja za tretjo najbolj ogroženo regijo. Murphy (2007, 25) pravi, da je za ti dve regiji, kot tudi za območje zahodne Afrike, značilno, da se piratska dejavnost koncentrirata predvsem okoli pomembnih pristanišč.

3.5.1.1 OBMOČJE JUGOVZHODNE AZIJE IN DALJNEGA VZHODA

Geografske značilnosti Jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda so idealne za razvoj piratstva. Pirati se po izvedenem napadu zlahka skrijejo med tisočimi otoki, čermi in lagunami. Lahko se skrijejo v ustjih manjših rek in potočkov ali v gosta mangrovska

močvirja, ki rastejo ob obalah (Murphy 2007, 25-26). Najbolj nevarna območja so Indonezija, Malezija, Malajski preliv in Južno kitajsko morje. Piratska dejavnost v regiji je tradicionalno zelo prisotna, zato njena vodilna pozicija v številu piratskih napadov v devetdesetih letih niti ni presenetljiva. V regiji so pogoste vse vrste piratskih napadov, njihova značilnost je med drugim tudi, da posadke ali potnikov načeloma ne ugrabljajo za odkupnino, ampak samo za čas trajanja napada (Gorjup 2008, 78). Med letoma 1998 in 2000 se je število piratskih napadov v svetu izrazito povečalo. Zanimivo je, da sta drastičen porast beležili samo Jugovzhodna Azija in Daljni Vzhod ter Indijska podcelina, medtem ko v ostalih regijah ta porast ni bil tako izrazit. Liss (2003, 61) razlog za to pripisuje azijski ekonomski krizi leta 1997, ki je zmanjšala sredstva držav za boj proti piratom in hkrati povzročila povečanje nezaposlenosti in negotovosti v regiji, kar je vse več ljudi sililo v iskanje alternativnih možnosti zaslužka, tudi v piratstvu. V tej regiji se piratstva z namenom financiranja svojih dejavnosti velikokrat poslužujejo tudi uporniške skupine, kot so GAM in Jemaah Islamiyah v Indoneziji ter Abu Sayyaf in Islamska osvobodilna fronta Moro (*Moro Islamic Liberation Front* (MILF)) na Filipinih (Storey 2008, 99-100).

Regija Jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda, kar se tiče piratskih napadov, še zdaleč ni kohezivna. Med območji v regiji namreč prihaja do zanimivih razlikovanj v njihovem številu. Med letoma 1990 do 1992 je bil Malajski preliv piratsko najbolj ogroženo območje na svetu. Preliv, ki je eno izmed najbolj prometnih pomorskih območij na svetu,⁴⁴ je na določenih delih zelo ozek⁴⁵ in ima številne plitvine, zato morajo ladje upočasniti hitrost, s čimer pa postanejo lahke tarče za pirate v majhnih, a hitrih motornih čolnih (Liss 2003, 56). Leta 1991 se je kar tretjina skupnega števila piratskih napadov v svetu zgodila v Malajskem prelivu (ICC International Maritime Bureau 2002, 6). Po letu 1993 pa je, predvsem zaradi poostrelega nadzora indonezijske in malezijske mornarice, ki sta v prvi polovici 1993 skupaj patroljirali na tem območju, prišlo do drastičnega upada v številu napadov v Malajskem prelivu (Hunter 1999). Čeprav to območje še danes velja za piratsko zelo ogroženo, pa različne študije kažejo, da je zaradi velikega števila ladij, ki plujejo čez preliv, možnost piratskega napada na ladjo le od 0,06 do 0,2 % (Murphy 2007, 27).

Sočasno z zatonom piratskih napadov v Malajskem prelivu leta 1993 je prišlo do porasta piratske aktivnosti v Južno kitajskem morju, predvsem v trikotniku Hongkong, Luzon,

⁴⁴ Vsak dan potuje skozi malajski preliv četrtnina vse svetovne trgovine, vključno s polovico vseh pomorskih pošiljk nafte, namenjene za vzhodnoazijske trge, in dve tretjini svetovnih pošiljk utekočinjenega zemeljskega plina (Gal in Korin 2004).

⁴⁵ Preliv je dolg približno petsto navtičnih milj in na svojem južnem koncu širok le devet navtičnih milj (Ong 2004, 4).

Hainan. Med letoma 1993 in 1995 se je na tem območju zgodilo več kot 50 % vseh piratskih napadov v regiji (Liss 2003, 56). Pregarjanje piratov na tem območju je zelo težavno zaradi geografskih značilnosti, slabega sodelovanja sosednjih držav in teritorialnih zahtev različnih držav po posameznih otokih (IMO 2000a, 4). Okolica Južno kitajskega morja je za piratstvo ugodna tudi zaradi razvitosti organiziranih kriminalnih združb, ki piratom nudijo odkup ugrabljenega tovora, informacije o ladjah na območju in oskrbo ladij s ponarejenimi dokumenti (Gorjup 2008, 82). Kljub temu se število piratskih napadov na območju od leta 1996 ni bistveno povečalo in leta 2007 so bili na tem območju zabeleženi samo še trije napadi, leta 2008 pa nič (ICC International Maritime Bureau 2009, 5).

Leta 2000 je zopet prišlo do porasta piratskih aktivnosti v Malajskem prelivu, ki pa so se po uničujočem cunamiju decembra 2004 krepko zmanjšale in vse do konca februarja 2005 ni bilo zabeleženega niti enega piratskega napada (Naval Forces 2005). Čeprav se je piratska aktivnost v drugi polovici 2005 zopet obnovila, ostaja do danes na relativno nizki ravni s samo sedmimi zabeleženimi napadi v letu 2007, štirje od teh so bili neuspešnimi (ICC International Maritime Bureau 2008, 9). Trije »uspešni« napadi pa so se končali: eden tako, da so pirati pobegnili še preden so karkoli ukradli, v drugem je posadka pirate zajela in predala singapurskim organom pregona, v tretjem pa so pirati na ladji uničili navigacijsko opremo, pokradli zasebno lastnino posadke in ugrabili kapitana. Slednji primer kaže na to, da so bili napadalci uspešni zgolj pri vkrcanju na ladjo (Raymond 2009, 34). Leta 2008 sta se v Malajskem prelivu zgodila dva piratska napada, oba neuspešna (ICC International Maritime Bureau 2009, 9). Raymond (2009, 32) razlog za zmanjšano piratsko aktivnost v prelivu pripisuje individualnim in kolektivnim ukrepom obalnih držav (Indonezije, Malezije in Singapurja).

Od držav v regiji je najbolj ogrožena Indonezija z 81.000 km obale in z veliko območji nad katerimi ima osrednja vlada malo ali sploh nič nadzora (Murphy 2007, 26). V devetdesetih letih se je v Indoneziji zgodilo v povprečju 25 % od vseh piratskih napadov na globalni ravni, v kar niso všteti napadi v malajskem prelivu na meji z Malezijo. Močan porast v številu piratskih napadov pa je opazen v letu 1999, ko je bilo teh napadov kar sto petnajst, kar je 91 % več kot v letu prej (ICC International Maritime Bureau 2002, 6). Razloga za to sta dva. Prvi je že zgoraj omenjena gospodarska kriza leta 1997, drugi pa je konec Suhartovega avtokratskega režima leta 1998 (Liss 2003, 56). Indonezija je problemu piratstva namenjala zelo malo pozornosti, zaradi česar je bila deležna ostrih kritik mednarodne skupnosti. Zato se je odločila vzpostaviti več proti-piratskih centrov na Sumatri, Bangkaju in Batamu, ki pa nimajo dovolj sredstev, da bi učinkovito opravljali svoje delo. Keyuan (2005, 126) ocenjuje,

da bi Indonezija za učinkovit boj proti piratom potrebovala dvesto devetintrideset plovil in sto petnajst letal, konec leta 2005 pa je imela na razpolago le sto petnajst plovil in šestdeset letal, torej približno 50 % manj. Raymond (2009, 36) sicer za leto 2009 pravi, da ima indonezijska mornarica na voljo sto štirinajst ladij, od katerih ocenjuje, da jih je le 25 % operativnih v vsakem trenutku, a tudi če bi bile operativne vse, bi jih za nadzor celotnega indonezijskega arhipelaga potrebovala še dodatnih dvesto dvainšestdeset. Ne glede na različne ocene ostaja dejstvo, da je Indonezija še daleč od kapacitet za učinkovit nadzor celotnega ozemlja, kar kaže tudi število piratskih napadov v letu 2008. Kljub temu, da je Indoneziji s kombinacijo nacionalnih in mednarodnih ukrepov uspelo zmanjšati število piratskih napadov v njenih vodah s triinštirideset v letu 2007 na osemindvajset v letu 2009 ostaja, piratsko najbolj ogrožena država v regiji (ICC International Maritime Bureau 2009, 5).

Filipini imajo podobne geografske značilnosti kot Indonezija in se prav tako soočajo s problemom piratstva, ki pa se je v zadnjih letih drastično zmanjšal. 2005 ni bilo nobenega zabeleženega piratskega napada, v letih 2006 in 2007 vsako leto po šest, leta 2008 pa sedem (ICC International Maritime Bureau 2009, 5). Storey (2008, 126) ta upad pripisuje večletnemu premirju in mirovnim pogajanjem med MILF⁴⁶ in filipinsko vlado ter mirovnemu sporazumu in razorožitvi GAM. Vendar pa je ta upad le navidezen. Eric Ellen, bivši direktor IMB, je izjavil, da je bilo leta 1993 kar sto triinštirideset piratskih napadov na Filipinih, ki niso bili sporočeni IMB, filipinska mornarica in obalna straža pa trdita (v Murphy 2008, 27), da je bilo skupno število piratskih napadov v filipinskih vodah med letoma 1993 in 2005 tisoč tristo devetindvajset, kar se močno razlikuje od poročil ICC International Maritime Bureauja. A kljub visokemu številu napadov so Filipini v boju proti piratstvu najbolj napredna država v regiji. Že leta 1996 je vrhovni poveljnik filipinskih oboroženih sil izjavil (v Hunter 1999), da je piratstvo resna grožnja filipinski nacionalni varnosti, in zahteval občutno povečanje števila ladij kot del programa modernizacije filipinskih oboroženih sil.

Jugovzhodna Azija in Daljni vzhod sta bila vse od leta 1991 piratsko najbolj ogrožena regija na svetu. V letu 2007 pa se je po podatkih IMB (ICC International Maritime Bureau 2008) prvič v zgodovini več piratskih napadov zgodilo v Afriki. Od leta 2000 v Jugovzhodni Aziji in na Daljnem vzhodu prevladuje trend zmanjševanja piratskih napadov: leta 2008 se jih je zgodilo petinšestdeset, kar je več kot 75 % manj kot leta 2000. Razloge za to gre pripisati

⁴⁶ MILF ima več kot enajst tisoč pripadnikov, cilj skupine pa je ustanovitev samostojne države na Bangsa Moro in sosednjih otokih (Military Balance 2008, 482). Leta 2003 je filipinska vlada z MILF sklenila premirje in začela mirovni proces. A pogajanja med MILF in vlado niso bila uspešna in avgusta 2008 so zopet izbruhnili spopadi, v katerih je bilo do konca marca 2009 ubitih že več kot petsto ljudi (Al Jazeera 2009a).

predvsem pojemanju gospodarske krize, ki je regijo prizadela leta 1997, poostrenemu nadzoru nad najbolj kritičnimi območji (predvsem Malajskega preliva) ter mednarodnemu sodelovanju posredno (Kitajska, Japonska, ZDA, Avstralija) in neposredno prizadetih držav na področju boja proti piratstvu.

3.5.1.2 OBMOČJE INDIJSKE PODCELINE

Za najbolj nevarno državo Indijske podceline velja Bangladeš. Od leta 2000 naprej se v Bangladešu letno zgodi približno polovica vseh piratskih napadov v tej regiji in približno 10 % piratskih napadov na globalni ravni (ICC International Maritime Bureau 2002, 6: ICC International Maritime Bureau 2007, 6). Analize so pokazale, da se je več kot 75 % napadov zgodilo v pristaniščih ali njihovi okolici. Najbolj problematični sta pristanišči Chittagong in Mongla, v katerih tuje ladjarske družbe nerade zasidrajo svoje ladje, saj računajo posebne dodatke na blago, pripeljano v ta pristanišča, kar posledično dviguje ceno blaga na kopnem (Sakhuya 2005). Za bangladeške pirate je značilno, da so večinoma oboroženi le s hladnim orožjem, saj si strelnega orožja ne morejo privoščiti, kar kaže na to, da se ti ljudje s piratstvom ukvarjajo predvsem zaradi lastnega preživetja (Gorjup 2008, 92). Zelo pogosti napadi v Bangladešu so tisti na ribiške ladje.⁴⁷

Bangladeš ima problem pri zatiranju piratstva predvsem zaradi rečne meje z Indijo, ki je v veliko predelih močvirnata in kot taka predstavlja ugodno območje za razvoj piratske aktivnosti. Pirati s pridom izrabljajo dejstvo, da Bangladeš nima sporazuma o sodelovanju z Indijo na področju boja proti piratom in pri svojih dejavnostih prehajajo iz ene v drugo državo ter tako otežujejo delo organom pregona (Sakhuya 2005). Bangladeške oblasti so zaradi slabega glasu, na katerega so pirati spravili njihove vode, in zaradi izgube dohodkov od ladijskega prometa v letu 2006 s sedemnajstimi plovili in tri tisoč pripadniki oboroženih sil začele izvajati poostren nadzor na problematičnih območjih (Herald Tribune 2006). O njihovi uspešnosti govorijo podatki IMB. V letu 2007 je bilo piratskih napadov v Bangladešu samo še petnajst, kar je triinštirideset manj kot v letu 2003, v letu 2008 pa je bilo napadov samo še dvanajst (ICC International Maritime Bureau 2009, 5).

Problem piratstva v Indiji ni tako pereč kot v sosednjem Bangladešu. Omejen je v glavnem na pristanišča in okolico ter na manjše rope. Najbolj je piratska aktivnost razvita v pristanišču

⁴⁷ Sakhuya (2005) navaja primer, ko so pirati napadli ribiško ladjo, pobili šestnajst članov posadke in ukradli ulov v vrednosti 50.000 USD.

Chennai na jugu države (Sakhuya 2005). Po podatkih IMB se število piratskih napadov na letni ravni v Indiji giblje med pet in petnajst napadi z največjim zabeleženim številom napadov v letu 2003, ko jih je bilo sedemindvajset (ICC International Maritime Bureau 2002, 6: ICC International Maritime Bureau 2009, 5). V mednarodni skupnosti si je Indija pridobila visok ugled zaradi doslednosti in zagrizenosti pri preganjanju piratov. Primer tega sta že opisana izsleditev in zajetje piratov, ki so novembra 1999 v arabskem morju zasegli ladjo Alondra Rainbow (Sakhuy 2005).

Tretje območje te regije, kjer se pojavlja piratska dejavnost, je Šrilanka. Piratskih napadov na Šrilanki je relativno malo, le leta 1997 jih je bilo trinajst, drugače pa njihovo število na letni ravni nikoli ne doseže dvomestne številke. Ne leta 2004 ne 2005 ni bil zabeležen niti en sam piratski napad, v letu 2006 se je zgodil eden, leta 2007 štiri in leta 2008 zopet eden (ICC International Maritime Bureau 2002, 6: ICC International Maritime Bureau 2008, 5). Za večino piratskih napadov na območju Šrilanke je odgovorna separatistična uporniška skupina LTTE oziroma Tamilski tigri. Ko je šrilanška mornarica leta 1984 potopila več tamilskih ladij, ki so tihotapile orožje za izvajanje osvobodilnega boja je LTTE ustanovila svoje mornariško krilo, imenovano Morski tigri (Murphy 2007, 67). Za podporo svojih aktivnosti so se Morski tigri posluževali tudi piratstva. Napadali so predvsem ladje, ki so tovorile orožje, s katerim so nato oskrbovali svoje kopenske tovariše⁴⁸ (Sakhuya 2005). Sčasoma so Morski tigri postali najbolj zmogljiva in taktično najbolj podkovana mornariška uporniška enota. Od svoje ustanovitve do leta 2007 so uničili med tretjino in polovico šrilanške obalne flote (Murphy 2007, 67). Sočasno s poslabšanjem položaja LTTE na kopnem leta 2008 se je zmanjšala tudi aktivnost Morskih tigrov, kar je verjetno vzrok za nizko število piratskih napadov na območju Šrilanke v letu 2008. Glede na vojaški poraz LTTE leta 2009 lahko pričakujemo, da bo število piratskih napadov ostalo nizko v primeru, da bo šrilanška vlada poskrbela za hitro obnovo razdejanih območij in pogoje za dober socio-ekonomski položaj Tamilcev, kar pa se zdi malo verjetno.

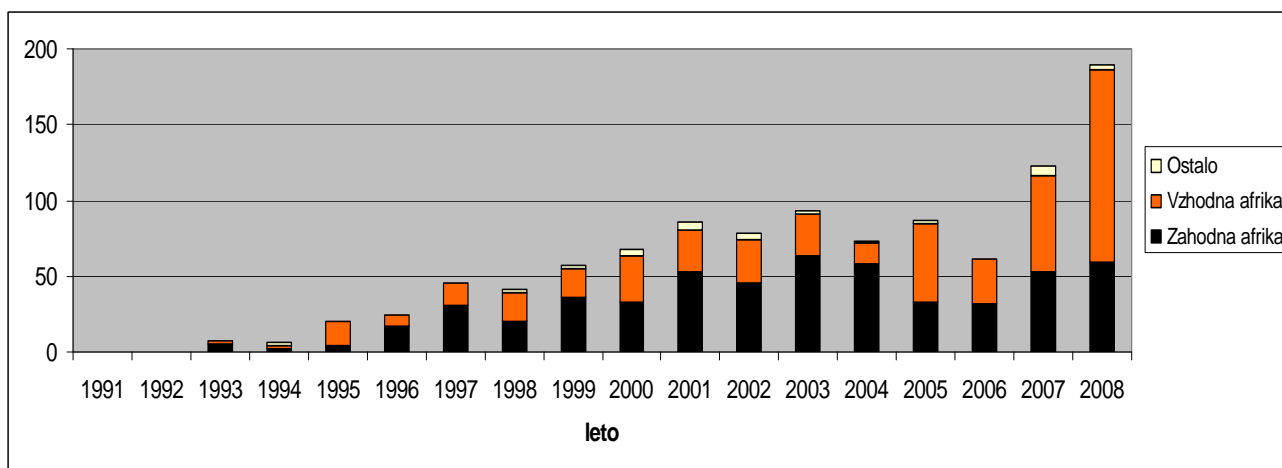
Piratstvo na Indijski podcelini je v upadanju. Zaslugo za to imajo predvsem mornariške sile prizadetih držav, katerih napor v boju proti piratstvu daleč presegajo napore držav v sosednji jugovzhodni Aziji. Kljub temu piratstvo ostaja prisotno na nekaterih območjih regije, katerih pa se ladje načeloma izogibajo, če pa že plujejo v teh območjih, morajo biti stalno pozorne na sumljive aktivnosti v njihovi bližini.

⁴⁸ Najbolj odmevna piratska akcija Morskih tigrov je ugrabitev 2818 ton težke malezijske ladje Sik Yang maja 1999. Usoda petnajstih članov posadke je do danes neznan, ve pa se, da je LTTE iz nje naredila fantomsko ladjo, ki jo za podporo svojih aktivnosti verjetno uporablja še danes (Sakhuya 2005).

3.5.1.3 OBMOČJE AFRIKE

Afriška celina je najmanj razvita celina na svetu. In ena izmed posledic nerazvitosti je tudi oteženo zagotavljanje varnosti v teh državah, kar velja tudi za varnost na morju. Piratsko najbolj ogrožena območja Afrike so obale Nigerije, Somalije, Tanzanije in Sierra Leone (Gorjup 2008, 61). Kot smo že omenili, lahko znotraj Afrike identificiramo dve najbolj ogroženi regiji, in sicer Vzhodnoafriško regijo, ki zajema predvsem območje Somalije in okoliških držav, ter Zahodnoafriško regijo, ki jo sestavljajo obalne države Gvinejskega zaliva. Iz grafa 3.3 je razvidno, da je število piratskih napadov na afriški celini v devetdesetih letih močno naraščalo.

Graf 3.3: Gibanje števila piratskih napadov v Afriki



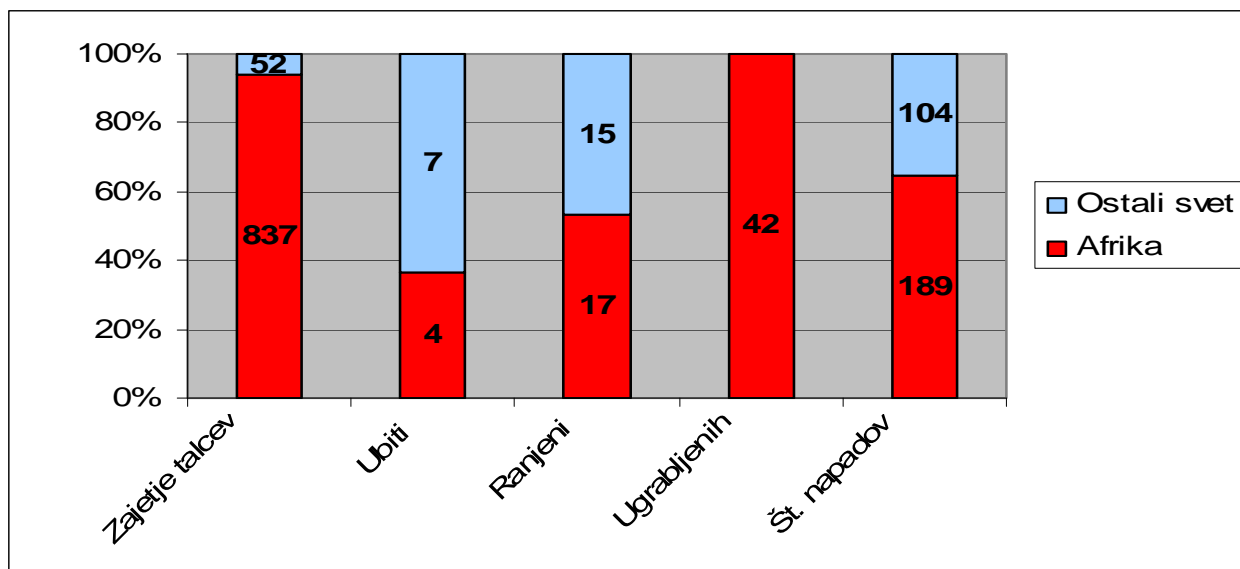
Vir: Prirejeno po ICC-International Maritime Bureau (2002, 6), ICC-International Maritime Bureau (2007, 5-6), ICC-International Maritime Bureau (2009, 6-7).

Do vključno leta 2004 je za bolj ogroženo veljalo območje Zahodne Afrike, nav katerem se je, z izjemo v letih 1995 in 1998, zgodilo več kot 50 % napadov. Najbolj ogrožena država na tem območju je Nigerija. V letu 2005 je prišlo do skokovitega povečanja piratskih napadov v Vzhodni Afriki. Samo na območju Somalije in Adenskega zaliva, v katerem operirajo skoraj izključno somalijski pirati, je bilo tega leta zabeleženih štiriinštirideset od skupno dvainpetdesetih napadov v Vzhodnoafriški regiji.

Za afriške pirate velja, da so najbolj nasilni na svetu. Khalifa (2009, 21) primerja somalijske in malajske pirate, pri čemer ugotavlja, da medtem ko pirati v Malajskem prelivu izvajajo večinoma majhne oborožene rope in le redko ugrabljajo ladje in posadke, v okolici Somalije do majhnih oboroženih ropov skoraj ne prihaja. Skoraj vsak napad je izveden z namenom ugrabitve celotne ladje in posadke. Leta 1997 se je v Afriki zgodilo 19 % globalnih piratskih

napadov, istega leta je bilo od vseh zajetih talcev v Afriki zajetih skoraj tretjina (ICC International Maritime Bureau 1997, 8). Leta 2007, ko je afriška celina že postala piratsko najbolj ogrožena regija na svetu, in se je tu zgodilo 47 % vseh piratskih napadov, je bilo v tej regiji zajetih kar 83 % vseh talcev. Prav tako v tem letu na afriško celino od globalnega števila žrtev piratskih napadov pade 80 % ubitih (čeprav je bilo v letu 2007 teh vse skupaj res le pet), 74 % ranjenih in kar 95 % ugrabljenih (ICC International Maritime Bureau 2008, 13). V letu 2008 se je število ubitih v piratskih napadih povzpelo na enajst, a od tega so bili v Afriki ubiti le štirje. Močno se je povečal tudi afriški delež ugrabitev in na ladjah zajetih talcev. Leta 2008 se je v Afriki zgodilo sto devetinosemdeset piratskih napadov, kar je 65 % vseh zabeleženih piratskih napadov v svetu. Pri tem so bili afriški pirati odgovorni za 94 % vseh zajetih talcev (v Afriki jih je bilo zajetih osemsto sedemintrideset, od tega v Adenskem zalivu in Somaliji osemsto petnajst), 100 % ugrabitev (dvainštirideset, od tega devetinštirideset v Nigeriji) in 36 % ubojev (štiri, od tega trije v Adenskem zalivu in en v Somaliji) (ICC International Maritime Bureau 2009, 13-14). Nasilnost afriških piratov v primerjavi s pirati drugod v svetu je za leto 2008 prikazana v grafu 3.4.

Graf 3.4: Nasilna dejanja piratov v Afriki v primerjavi z ostalim svetom v letu 2008



Vir: Prirejeno po ICC-International Maritime Bureau (2009, 13-14).

3.5.1.3.1 VZHODNA AFRIKA

Najbolj problematični območji Vzhodnoafriške regije sta Somalija in Adenski zaliv. Dejavniki, ki so najbolj prispevali k razvoju piratstva na tem območju, so: skoraj popolna

odsotnost nadzora obal, odsotnost pravnih podlag in sredstev za preganjanje piratov v prizadetih državah, plutje ladij blizu obal ter uporaba nezaščitenih VHF radijskih frekvenc, kar piratom omogoča natančno določitev ladijske pozicije (Chalk 2001, 44).

Somalija je od leta 1969 pod avtoritarnim socialističnim predsednikom Mohamedom Siad Barrom veljala za stabilno in razvijajočo se državo. Ko so leta 1991 uporni klani na severu države razglasili neodvisno republiko Somaliland, je Barrov režim padel. Od takrat naprej se je stanje v Somaliji le še slabšalo in čeprav je Organizacija združenih narodov (OZN) tja v začetku devetdesetih let poslala mirovne enote, so se morale te, zaradi žrtev v lastnih vrstah, leta 1995 umakniti (Erznožnik 2008, 46). Od takrat naprej število piratskih napadov v somalijskih in sosednjih vodah raste. Vzrok za to Arman (2009) in Logar (2009, 28) pripisujeta temu, da so številne evropske ribiške korporacije v času, ko je v Somaliji zavladal kaos, nemoteno ropale ribiško bogastvo somalijskih voda. S tem so osiromašile majhne somalijske ribiče, ki so kot povračilo začeli ugrabljati evropske ribiške ladje in zahtevati plačilo »davka«. Slab nadzor somalijskih obal pa so izkoristila tudi nekatera evropska podjetja, ki so somalijsko obalo od leta 1990 uporabljala kot odlagališče najbolj strupenih industrijskih odpadkov. Cena za odstranitev odpadkov v Evropi je do 1000 USD na tono, medtem ko odlaganje ob somalijski obali stane približno 2,5 USD na tono. Med odpadki so tudi radioaktivni uran, svinec, kadmij in merkurij. Cunami decembra 2004 je na obalo naplaval in razbil več sodov takšnih snovi in posledično je zbolelo na stotine ljudi. Zaradi situacije, ki vlada v Somaliji, je delo okoljevarstvenih skupin večinoma onemogočeno in natančnih podatkov o ekološki grožnji takšnih odpadkov trenutno ni (Abdullahi 2008). O evropskem onesnaževanju somalijskih obal je prepričan tudi Nick Nuttall iz Programa združenih narodov za okolje (*United Nations Environment Programme* (UNEP)), ki je izjavil, da so »evropska in ostala podjetja uporabila Somalijo za odlagališče širokega spektra jedrskih in ostalih nevarnih odpadkov« (v Arman 2009).

Prvi piratski napad je bil v Somaliji zabeležen leta 1994, a je bil tistega leta tudi edini, leta 1995 jih je bilo že štirinajst, leta 2000 pa dvaindvajset, oziroma tretjina vseh piratskih napadov v celotni afriški regiji (ICC International Maritime Bureau 2002, 6). Leta 2001 je bilo število napadov približno enako kot leto, prej nato pa je v naslednjih treh letih upadlo zaradi povečane prisotnosti koalicijskih ladij pod vodstvom ZDA, ki so patrolirale v morjih med Somalijo in Pakistanom. Število piratskih napadov je v letu 2005 in v prvi polovici leta 2006 zopet naraščalo, v maju in juniju 2006 pa je Zveza islamskih sodišč (ZIS) vzpostavila nadzor nad skoraj celotnim delom države in vladavina klanov je bila prekinjena. ZIS je začela preganjati pirate, ki so prej delovali pod pokroviteljstvom klanskih vodij in število piratskih

napadov se je v drugi polovici 2006 izredno zmanjšalo. Decembra 2006 je etiopska vojska ob podpori ZDA vdrla v Somalijo in porazila ZIS. Od takrat naprej število piratskih napadov v Somaliji in Adenskem zalivu zopet strmo narašča (Murphy 2007, 29-30).

V letu 2008 je ICC International Maritime Bureau (2008, 6-7) zabeležil sto enajst piratskih napadov v Somaliji in Adenskem zalivu, kar je za 152 % več kot leto prej. Pozornost svetovne javnosti so somalijski pirati konec leta 2008 pritegnili z ugrabitvijo ukrajinske ladje Faina, ki je plula pod belizejsko zastavo. Ladja naj bi bila na poti v Kenijo,⁴⁹ na svojem krovu pa je imela triintriideset tankov T-72, večje število minometov in različno strelivo namenjeno kenijski vojski (Al Jazeera 2008b). Ladjo je takoj obkolilo šest ameriških bojnih ladij in jo zadrževalo na mestu, pirati pa so zahtevali dvajset milijonov USD odkupnine za ladjo in posadko⁵⁰ (Beaumont 2008). Ladja in posadka sta bili nato v začetku februarja 2009 izpuščeni proti odkupnini treh milijonov USD (Al Jazeera 2009b).

Naslednji odmeven napad se je zgodil, ko so v noči iz 16. na 17. november pirati kljub močni prisotnosti tujih vojaških ladij v okolici Somalije ugrabili saudski tanker Sirius Star, ki je prevažal nafto v vrednosti sto milijonov USD, kar je takoj povzročil dvig cene nafte in zavarovalnin za plutje prek Adenskega zaliva (Annati 2009, 32). Tanker v velikosti treh letalonosilk je največja zasežena ladja v zgodovini piratskih napadov (Al Jazeera 2008c). Tanker je bil odpeljan v mesto Eyl,⁵¹ zahtevana je bila odkupnina v višini petindvajset milijonov, ki so jo po nekaj dneh znižali na petnajst milijonov USD (Al Jazeera 2008d), končna odkupnina, ki je bila izplačana januarja 2009, pa je znašala tri milijone USD⁵² (Khalifa 2009, 21). Kljub burnemu odzivu mednarodne skupnosti in povišani stopnji pripravljenosti vojaških ladij različnih držav v okolici Somalije, so pirati v osemindvajsetih urah od ugrabitve tankerja ugrabili še hongkonško, tajsko in grško ladjo. Zaradi teh dogodkov so se EU, NATO, Rusija, Južna Koreja, Japonska in še nekatere druge države začele pripravljati na izvajanje mednarodnih protipiratskih operacij v okolici somalijskih voda (Al Jazeera 2008e).

Somalijski pirati so nekakšen hibrid med navadnimi in dobro organiziranimi kriminalci. Metode načrtovanja v njihovih napadih so zelo osnovne in vključujejo visoko stopnjo

⁴⁹ Pirati na ladji so nato izjavili, da so našli dokumente, iz katerih je razvidno, da je bil tovor namenjen v Sudan (Xinhua 2008). Čeprav je ladja po izpustitvi priplula v Kenijo, do danes še ni znano, kaj se je zgodilo z orožjem na ladji.

⁵⁰ Zanimivo je, da so pirati izjavili, da bodo denar namenili čiščenju somalijske obale, ki so jo onesnažila evropska podjetja (Abdullahi 2008).

⁵¹ Somalijsko mesto Eyl je danes tisto, kar je bila nekoč Tortuga na haitski obali, ki je bila baza Henryja Morgana, enega najbolj razvpitih gusarjev v zgodovini (Beaumont 2008).

⁵² Ironija je, da se je piratski čoln, s katerim so se vračali na obalo, prevrnil, pri čemer je utonil eden od piratov, ostali pa so ostali brez denarja (Khalifa 2009, 21).

tveganja, njihove taktike zajetja ladij in pogajanj pa so zelo sofisticirane (Bahukutumbi v Murphy 2007, 30). V nasprotju z večino piratov na drugih celinah somalijski napadajo ladje tudi, ko so te od obale oddaljene do štiristo navtičnih milj⁵³ (Murphy 2007, 30). So visoko izurjeni in dobro oboroženi, poleg težkega strelnega orožja uporabljajo tudi ročne raketomete, bombomete in ročne bombe. Za navigacijo in koordiniranje svojih akcij uporabljajo GPS sisteme in satelitske telefone. Napadi velikokrat delujejo tako, da se z večjo, matično ladjo samo na daleč približajo tarči, nato pa v vodo spustijo več majhnih motornih čolnov, ki izvedejo napad (Gorjup 2008, 65). Potem ko je ladja ugrabljena, jo odpeljejo v somalijske ozemeljske vode, v območje pod nadzorom milic, kjer ladja ostane zasidrana, dokler pirati ne dobijo odkupnine. Ubijanju se izogibajo, če se le da, saj je živa posadka vredna več kot mrtva, v primeru, da naletijo na odpor med posadko, pa pride tudi do žrtev (Chalk 2001, 44).

Poleg Somalije in Adenskega zaliva je piratsko bolj ogrožena še Tanzanija. Večina napadov se zgodi v pristanišču Daar es Salaam ali njegovi okolici. Tanzanijski pirati so večinoma oboroženi le s hladnim orožjem, njihovi napadi pa so ponavadi le manjši oboroženi ropi. Dejstvo je, da je Tanzanija relativno varna in stabilna država z močno osrednjo oblastjo in so zato pogoji za razvoj piratstva tu zelo omejeni (Gorjup 2008, 76-77). V ostalih državah v regiji pa so piratski napadi bolj izjema kot pravilo.

3.5.1.3.2 ZAHODNA AFRIKA

Med letoma 1982 in 1986 je na območju zahodne Afrike, še posebej ob nigerijskih obalah, prišlo do povečane aktivnosti piratov. Zabeleženih je bilo okoli petindvajset napadov letno. Nigerijske varnostne sile so v letih 1984 in 1985 uvedle izredne varnostne ukrepe in razen posamičnih piratskih incidentov piratstva na tem delu sveta nato nekaj let skorajda ni bilo (IMO 2000a, 3). Do strmega vzpona števila piratskih napadov je zopet prišlo v drugi polovici devetdesetih let, trend pa se je ohranil tudi od leta 2000 naprej. Leta 2003 se je skoraj 15 % vseh svetovnih napadov zgodilo v tej regiji, leta 2007 pa že več kot 20 %, enako v letu 2008 (ICC International Maritime Bureau 2002, 6; ICC International Maritime Bureau 2009, 5-6). Piratska aktivnost v Gvinejskem zalivu se razteza od obal Gvineje do Nigerije, najbolj prizadete države pa so Nigerija, Gana in Slonokoščena obala. Najpogostejša oblika piratskih napadov v regiji so majhni oboroženi ropi v okolici pristanišč. Najbolj izpostavljena so Lagos, Conakry in Abidjan, ki so destinacija velikega števila ladij, varovanje v pristaniščih pa je zelo

⁵³ Ladja Sirius Star je bila ugrabljena kar petsto dvajset milj od kenijske obale (Khalifa 2009, 20).

slabo. Piratstvo je tu predvsem posledica pomanjkanja legalnih možnosti zaslužka in slabe gospodarske razvitosti regije (Chalk 2001, 45).

Čeprav so za regijo nasploh značilni majhni oboroženi ropi, to ne velja za Nigerijo, kjer v piratskih napadih večinoma sodeluje večje število piratov, tudi po nekaj deset naenkrat. So zelo nasilni in zelo dobro oboroženi, za tarče pa si kdaj izberejo tudi nigerijske oborožene sile. Piratska dejavnost v Nigeriji je skoncentrirana predvsem v pristanišču Lagos in njegovi okolici ter na reki Niger, predvsem na njeni delti. Reka Niger je izjemno zaviti in preprečen rečni sistem, na katerem je težko izvajati učinkovit nadzor, majhni kanali in močvirja pa piratom predstavljajo idealno pot pobega (Gorjup 2008, 69-73). Poleg tega je na reki Niger od leta 2005 aktivna tudi uporniška skupina imenovana Gibanje za emancipacijo delte Nigra (*Movement for Emancipation of Niger Delta* (MEND)), ki se velikokrat poslužuje tudi piratstva⁵⁴ (Reuters 2008). ASI Global (2009) trdi, da je MEND odgovoren za večino piratskih napadov in z njimi povezanimi ugrabitvami na območju Nigerije in ostalega Gvinejskega zaliva. A vse kaže, da je tudi nigerijska mornarica vpletena v piratstvo na reki Niger. MEND je namreč leta 2009 obtožil nigerijsko mornarico izvajanja piratskih napadov na ribiške ladje in v imenu ribičev zahteval vračilo plena ter plačilo odškodnin (Gbomo 2009).

Za nigerijske pirate velja, da so zelo nasilni, na kar kažejo tudi podatki IMB. V letu 2007 se je v Nigeriji zgodilo 15 % piratskih napadov na svetu, število ubitih in ranjenih v teh napadih predstavlja kar 40 % od skupnega števila žrtev. Od globalnega števila ugrabljenih v piratskih napadih, jih je bilo v Nigeriji leta 2007 ugrabljenih kar 63 % (ICC International Maritime Bureau 2008, 13). V letu 2008, ko se je v Nigeriji zgodilo štirinajst odstotkov od vseh piratskih napadov v svetu, je bilo v teh napadih ugrabljenih devetintrideset ljudi, kar znaša 93 % ugrabljenih v piratskih napadih leta 2008. Poleg tega je bilo v teh napadih leta 2008 v Nigeriji ranjenih štirinajst članov posadke - skoraj polovica ranjenih v piratskih napadih tega leta v svetu (ICC International Maritime Bureau 2009, 13-14).

Državam zahodnoafriške obale je skupno to, da imajo svoje obale zelo slabo varovane, kar omogoča razcvet piratstva. Zelo slaba je tudi komunikacijska oprema v pristaniščih in komuniciranje z ladjami, veliko je primerov, ko je ladja oddajala SOS signale, na katere se v pristaniščih sploh niso odzvali (Chalk 2001, 45-46). Poleg tega odsotnost politične volje, šibka legitimnost vlad in globoko zakoreninjena korupcija še dodatno onemogočata ukrepanje držav Gvinejskega zaliva v smeri boja proti piratstvu. Dodaten problem je tudi tradicionalna

⁵⁴ Gibanje se bori predvsem za pravičnejšo razdelitev dobička od črpanja nafte v porečju Nigra, tarče njihovih napadov pa so poleg nigerijskih varnostnih sil tudi naftna infrastruktura in tuja naftna podjetja v državi. Delavci tujih naftnih podjetij so v napadih MEND večkrat ugrabljeni ali ubiti (Reuters 2008).

osredotočenost teh držav na zagotavljanje varnosti na kopnem in zanemarjanje pomorske komponente, kar povzroča pomanjkljivo opremljene mornarice, ki se niso sposobne boriti proti piratom na morjih in rekah (ASI Global 2009).

3.5.1.4 OBMOČJE AMERIK

Območje obeh Amerik ima bogato zgodovino piratstva. Danes pirati ogrožajo obale Brazilije, severne obale Južne Amerike in v manjši meri Velike Antile. Kot je razvidno iz grafa 3.2 je bila regija do konca devetdesetih let druga piratsko najbolj ogrožena regija na svetu, kar velja tudi za leti 2002 in 2005, od takrat naprej pa se je število piratskih napadov konstantno zmanjševalo in v letu 2008 je območje Amerik zabeležilo najmanj napadov od vseh regij.

V Karibskem morju so najbolj ogrožena zasebna turistična plovila, katere so pirati ugrabljali, ne toliko zaradi plena samega, ampak bolj zaradi uporabe teh plovil za tihotapljenje prepovedanih drog iz Južne v Severno Ameriko. ZDA so s poostrenim nadzorom nad plovili, ki so vstopala v njihove teritorialne vode, in z izboljšanim medorganizacijskim sodelovanjem med različnimi deli nacionalno varnostnega sistema, začele uspešno odkrivati takšne tihotapske ladje in število napadov na turistična plovila se je zmanjšalo (Gorjup 2008, 53).

Brazilijo so v devetdesetih letih pestili napadi dobro oboroženih in nasilnih piratov. Brazilska obalna straža in mornarica sta bili proti njim zaradi razpotegnjenosti brazilske obale večinoma nemočni (ICC International Maritime Bureau 1997, 10). Kljub temu je Brazilija od leta 1997, ko je imela zabeleženih petnajst piratskih napadov, število piratskih napadov v svojih vodah zmanjšala na enomestno številko in v letu 2008 je bil zabeležen samo še en napad (ICC International Maritime Bureau 2002, 6; ICC International Maritime Bureau 2009, 5).

Območje Amerik je danes najmanj ogrožena regija, v celotni regiji se je namreč v letu 2008 zgodilo le štirinajst piratskih napadov (ICC International Maritime Bureau 2009, 9). Številka je zelo majhna, praktično zanemarljiva, kar je verjetno tudi razlog za neobstoj strokovnih analiz sodobnega piratstva v tem delu sveta. Menimo, da razlogi za tako nizko stopnjo piratstva ležijo predvsem v izboljševanju ekonomskega stanja držav in aktivnemu boju proti revščini, ki smo mu priča v nekaterih državah, pa tudi v povečanju in posodobitvi mornariških sil nekaterih najbolj prizadetih držav (Brazilija, Venezuela, Kolumbija).

4 ODZIVI MEDNARODNE SKUPNOSTI NA SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO

Mednarodna prizadevanja v boju proti sodobnemu piratstvu je treba preučevati na dveh ravneh. Prva so mednarodnopravni okviri, predvsem mednarodne pogodbe in konvencije, katerih namen je vzpostaviti pravila za boj proti pomorskemu piratstvu in določiti dolžnosti suverenih držav v teh naporih. Druga raven je mednarodno sodelovanje v boju proti piratstvu – tako med zasebnimi mednarodnimi organizacijami, primer česar je ustanovitev PRC s strani ICC, kot na ravni vladnih mednarodnih organizacij, primer česar sta Združenje držav jugovzhodne Azije (*Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)*) in IMO (Mo 2002, 346-347).

4.1 MEDNARODNOPRAVNE PODLAGE

Osrednji formalni pravni viri mednarodnega prava⁵⁵ so mednarodne pogodbe, ki urejajo večino zadev, obča pravna načela in mednarodno običajno pravo (Pavčnik 2001, 450), tem pa lahko kot enakopraven mednarodnopravni vir prištejemo še enostranske pravne posle in judikaturu ter jurisprudenco kot pomožna mednarodnopravna vira. Za ukrepe mednarodne skupnosti proti sodobnemu pomorskemu piratstvu in za razumevanje teh ukrepov so kot mednarodnopravna podlaga pomembne predvsem mednarodne pogodbe, ki, kot pravi Türk, (2007, 259), »izražajo voljo pogodbenih strank in pričakovati je mogoče, da je ta volja ustrezno izražena v besedilu pogodbe«. 31. člen Dunajske konvencije o pogodbenem pravu pravi, da je treba pogodbe najprej razlagati v dobri veri v skladu z običajnim pomenom izrazov, uporabljenih v pogodbi, in nato v njihovem kontekstu⁵⁶ glede na predmet in cilj pogodbe. Ta člen po Türku (2007, 259) kot splošno pravilo za razlago pogodb določa tekstualno razlago, pri kateri mora razlagalec paziti, da jasnega besedila ne naredi po nepotrebnem bolj zapletenega. 31. člen Dunajske konvencije o pogodbenem pravu nato še pravi, da se bo besedilo pogodbe razlagalo skupaj s katerimkoli kasnejšim sporazumom med

⁵⁵ Pavčnik (2001, 499-452) loči med mednarodnim javnim in mednarodnim zasebnim pravom. Prvo je pravna panoga, ki ureja mednarodna razmerja med subjekti mednarodnega prava, drugo pa je pravna panoga, ki ureja statusna, družinska, premoženjska in še nekatera ostala materialnopravna razmerja s tujo prvino. Za preučevanje odzivanja mednarodne skupnosti na sodobno pomorsko piratstvo je pomembno predvsem mednarodno javno pravo.

⁵⁶ Kot kontekst za razlaganje pogodbe, poleg same pogodbe, njene preambule in dodatkov, šteje tudi vsak dogovor v zvezi s pogodbo, ki je bil sklenjen med pogodbenicami ob sklenitvi pogodbe, in vsak inštrument, ki ga je naredila ena ali več pogodbenic v zvezi s pogodbo in je bil sprejet s strani ostalih pogodbenic kot tak (Dunajska konvencija o pogodbenem pravu, 31. člen).

pogodbenicami v zvezi z interpretacijo pogodbe ali uresničevanjem njenih členov, vsako kasnejšo prakso izvajanja pogodbe, ki vzpostavlja sporazum med pogodbenicami v zvezi z njenim izvrševanjem in vsa relevantna pravila mednarodnega prava, ki se nanašajo na odnose med pogodbenicami. Tako je besedilo 31. člena poleg tekstualne, izhodišče tudi za subjektivno razlago pogodbe, ki izhaja iz volje pogodbenih strank in za teleološko razlago, ki izhaja iz namenov ali ciljev pogodbe. Volja pogodbenih strank in cilji pogodbe se prvenstveno najbolj odražajo v besedilu pogodbe (Türk 2007, 560). Iz tega izhajajoč se bomo pri razlagi mednarodnopravnih dokumentov naslanjali prvenstveno na razlago njihovega besedila, ko pa to ne bo dovolj, pa bomo opazovali tudi kontekst, v katerem so bili sprejeti, ter cilje samih dokumentov.

Posebno mesto med mednarodnopravnimi dokumenti imajo resolucije Varnostnega sveta Organizacije združenih narodov (VS OZN), saj niso pogodbe med državami ampak izvršne odločitve telesa mednarodne organizacije. Članice OZN so v 24. členu Ustanovne listine Združenih narodov (UL ZN) naložile »prvenstveno odgovornost za ohranitev mednarodnega miru in varnosti«. Varnostni svet »sme raziskovati vsak spor ali pa vsako situacijo, ki bi utegnila pripeljati do mednarodnega trenja ali izzvati spor« (34. člen) in daje pravno nezavezujoča priporočila ali pa skladno z 41. in 42. členom⁵⁷ UL ZN pravno zavezujoče odloča, kaj je treba ukreniti, da se ohranita ali vzpostavita mednarodni mir in varnost (39. člen). 48. člen nato pravi, da »Ukrepe, potrebne za izvršitev odločb Varnostnega sveta za ohranitev mednarodnega miru in varnosti, izvajajo vsi člani Združenih narodov ali pa nekateri izmed njih, kakor to določi Varnostni svet«. Odločbe oz. resolucije VS OZN so zato pravno zavezujoče, če so sprejete na osnovi VII. poglavja UL ZN, in kot take predstavljajo mednarodnopravno podlago tudi pri ukrepanju mednarodne skupnosti v boju proti sodobnemu pomorskemu piratstvu.

Najpomembnejša mednarodnopravna dokumenta za boj proti sodobnemu piratstvu sta Konvencija Združenih narodov o pravu morja (UNCLOS) in Konvencija za preprečevanje protipravnih dejanj zoper varnost pomorske plovbe (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* (skrajšano SUA)). Tema dvema sledijo resolucije VS OZN ter različni bilateralni in multilateralni sporazumi, ki urejajo sodelovanje v boju proti piratstvu med posameznimi državami. Čeprav slednji urejajo zgolj sodelovanje med posameznimi državami in ne celotne mednarodne skupnosti, so pomembni,

⁵⁷ 41. člen Ustanovne listine Združenih narodov vključuje neoborožene ukrepe za vzpostavljanje mednarodnega miru in varnosti, 42. člen pa v primeru njihove neustreznosti omogoča izvedbo demonstracije, blokade in druge operacije, ki se lahko izvedejo z zračnimi, pomorskimi ali kopenskimi silami članic Združenih narodov.

saj dajejo nek značaj sodelovanju v boju proti sodobnemu pomorskemu piratstvu in razkrivajo spodbude in zavore držav v tem sodelovanju.

4.1.1 KONVENCIJE

Najpomembnejši konvenciji, ki se dotikata vprašanja piratstva, sta UNCLOS⁵⁸ in SUA.⁵⁹ Dokumenta opredeljujeta pojem piratstva in ostalih kaznivih dejanj na morju ter ukrepe, ki se jih države lahko poslužujejo v boju proti njemu in ostalim protipravnim dejanjem na morjih. Definicija piratstva, kot je navedena v 101. členu UNCLOS, je bila že navedena (v poglavju 3.1 Opredelitev sodobnega piratstva). Pomembno pa je opozoriti na pomanjkljivosti, ki se v zvezi s to definicijo in njenimi omejitvami, navedenimi v 102. členu UNCLOS pojavljajo z vidika boja proti piratstvu. Prvi problem je, da definicija omejuje problem sodobnega piratstva na tista dejanja, ki so storjena izključno zaradi osebnih koristi, s čimer kot piratska izključi tista dejanja, ki jih zagrešijo uporniške skupine. Definicija prav tako izloča takšna dejanja, ki so podprta in izvedena s strani države. Čeprav so se pojavljala namigovanja o tem, da naj bi za piratskimi napadi v Južno kitajskem morju stala LR Kitajska, so se ta pokazala za neutemeljena, še vedno pa obstajajo utemeljeni sumi o vpletenosti nekaterih uradnikov iz južnokitajskih pristanišč, ki naj bi delali na svojo roko (Hunter 1999). Naslednja pomanjkljivost je, da definicija pogojuje piratski napad z napadom ene ladje na drugo in tako izključuje možnost prevzema ladje s strani potnikov ali posadke (Keyuan 2005). Prav tako omejuje piratska dejanja na odprto morje (in ekskluzivne ekonomske cone), kar bi pomenilo, da ista dejanja zagrešena v teritorialnih vodah držav niso piratska, ampak po mednarodnem pravu spadajo med zločine storjene pod jurisdikcijo držav⁶⁰ (Global Security 2009b).

UNCLOS poleg sicer pomanjkljive definicije piratstva navaja tudi ukrepe, ki se jih države lahko poslužujejo v boju proti piratom na morju. Po UNCLOS lahko pomorske oborožene sile držav zajamejo piratske ladje in ladje, zajete s strani piratov, ter pirate aretirajo. Za sojenje piratom so pristojna sodišča države, ki je zajetje izvedla. V primeru, da je bilo zajetje neupravičeno, mora država, ki ga je izvedla, državi, pod zastavo katere pluje zajeta ladja,

⁵⁸ UNCLOS je do danes ratificiralo 160 držav (*United Nations Treaty Collection* 2010).

⁵⁹ SUA je do danes ratificiralo 156 držav (IMO 2010).

⁶⁰ Mednarodna pomorska organizacija, International Maritime Organisation (IMO), se sicer pridružuje definiciji piratstva po UNCLOS, dodaja pa pojem oboroženega roba ladij, ki je »vsako protipravno dejanje nasilja, zadrževanja ali kakršnega koli plenjenja ali grožnje s tem, ki ni piratsko dejanje, in je naperjeno proti ladji ali osebam ali premoženju na tej ladji znotraj državne jurisdikcije nad takšnimi dejanji« (IMO 2000b). S tem IMO pravzaprav razširi piratska dejanja na teritorialne vode držav, a jih kot takšna eksplicitno ne imenuje, čeprav po vsebini so.

plačati odškodnino (Konvencija Združenih narodov o pravu morja, 105. in 106 člen). Države imajo tudi pravico do pregleda ladje, če sumijo, da se ladja ukvarja s piratstvom, trgovino s sužnji, nepooblaščenim oddajanjem po radiu, ali da ladja pluje pod zastavo iste države kot vojna ladja, ki hoče izvesti preiskavo, a se kot taka noče identificirati (110. člen). Za preganjanje piratstva pa je najpomembnejši člen 111, ki omogoča vojnim ladjam držav pregon piratske ladje, tudi ko ta pluje pod tujo zastavo. Država lahko pregon začne, če sumi, da je tuja ladja kršila zakone in predpise te države. Pregon se mora začeti v notranjih, arhipelaških ali teritorialnih vodah ali pa v izključni ekonomskih coni in se lahko nadaljuje na odprto morje. Država izgubi pravico do pregona v trenutku, ko piratska ladja zapluje v teritorialne vode druge države (111. člen). UNCLOS državam daje zelo slabo pravno podlago za preganjanje piratov. Najbolj kritičen je 111. člen, ki zaradi spoštovanja suverenosti držav prepoveduje pregon piratske ladje v ozemeljskih vodah druge države. Z vidika vzpostavljanja sodelovanja med državami pa je zelo pomemben 100. člen UNCLOS, ki pravi: »Vse države naj po svojih najboljših močeh sodelujejo pri zatiranju piratstva na odprtem morju ali v katerem koli drugem območju, ki ni pod oblastjo nobene države«. Ta člen vzpostavlja možnost za oblikovanje kolektivne akcije mednarodne skupnosti proti piratom. Vendar pa kot pravi Mo (2002, 348), z namenom boja proti piratom do danes še ni bila vzpostavljena nobena medvladna organizacija, zato uresničevanje UNCLOS leži predvsem na IMO, ki pa ni specializirana agencija za nadzor piratstva in ukrepanje proti njemu.

Zaradi pomanjkljivosti UNCLOS je bila leta 1988 v Rimu podpisana Konvencija za preprečevanje protipravnih dejanj zoper varnost pomorske plovbe (SUA). Namen konvencije je zagotoviti pravno podlago za pregon oseb, ki zagrešijo protipravna dejanja na morju, med njimi tudi zajemanje ladij, nasilje nad potniki in posadko ter nastavljanje naprav na ladjo, ki bi lahko povzročile večjo škodo (IMO 2008). Tretji člen konvencije se glasi:

1. Oseba izvrši kaznivo dejanje, če nezakonito in namerno:

- a) prevzame ali vrši kontrolo nad ladjo z uporabo ali z grožnjo uporabe sile ali katerekoli druge oblike ustrahovanja; ali*
- b) izvrši nasilno dejanje, ki ogroža varnost plovbe, zoper katerokoli osebo na ladji; ali*
- c) uniči ladjo ali povzroči škodo na ladji ali na njenemu tovoru, kar bi lahko ogrozilo varno plovbo te ladje; ali*
- d) na ladjo na katerokoli način namesti ali poskuša namestiti napravo ali snov, ki bi lahko uničila ali povzročila škodo na ladji ali na njenemu tovoru, kar bi lahko ogrozilo varno plovbo te ladje; ali*

- e) *uniči ali resno poškoduje navigacijske naprave, potrebne za plovbo, ali posega v njihovo delovanje, če s tem ogroža varno plovbo ladje; ali*
 - f) *posreduje informacijo za katero ve, da je lažna, in s tem ogroža varno plovbo ladje; ali*
 - g) *ob izvrševanju dejanj, navedenih v podstavkih (a) do (f), rani ali ubije osebo*
2. *Oseba prav tako povzroči kaznivo dejanje, če:*
- a) *poskuša storiti katerokoli dejanje navedeno v odstavku 1; ali*
 - b) *podpira ali kako drugače sodeluje s katerokoli osebo, ki stori katerokoli takšno dejanje*
 - c) *če z grožnjo, ne glede na skladnost tega dejanja z njenim domačim pravom, prisili fizično ali pravno osebo k storitvi ali opustitvi nekega dejanja, kar ima za posledico nastanek protipravnega stanja, kot je navedeno v točkah b, c in e 1. odstavka, v kolikor je verjetno, da bi taka grožnja lahko vplivala na varnost plovbe omenjene ladje.*

Tako pod tretji člen SUA padejo tudi piratska dejanja, kot so opredeljena v UNCLOS ter oboroženi ropi na morju, kot jih opredeljuje IMO. Konvencija pogodbenice zavezuje, da sprejmejo vse potrebne ukrepe za vzpostavitev pristojnosti nad takšnimi dejanji, in da pirate izročijo pogodbenici, ki jim je pristojna soditi. Konvencija se ne omejuje le na dejanja na odprtem morju, ampak se nanaša tudi na teritorialne vode (4. in 6. člen), pomembna pa je tudi zato, ker daje vojnim ladjam držav pravico do vkrcanja in odvzema prostosti osebam, ki jih sumijo, da so zagrešili protipravna dejanja na morju. Pri tem konvencija svetuje naj države to naredijo, ko so ladje še na odprtem morju, ne prepoveduje pa izrecno takšnih dejanj držav tudi v teritorialnih vodah drugih držav (8. člen). Čeprav SUA in UNCLOS predstavljata razmeroma celovit nabor ukrepov za boj proti sodobnemu piratstvu, je problem v tem, da veliko držav prve ni ratificiralo, med njimi tudi piratsko najbolj ogrožene države, kot so Indonezija, Malezija, Somalija, Venezuela in Kolumbija.

4.1.2 RESOLUCIJE VARNOSTNEGA SVETA OZN

Čeprav se VS OZN s problemom piratstva v preteklosti ni izrecno ukvarjal, pa je zaradi povečanih aktivnosti somalijskih piratov 2. junija 2008, ob privolitvi somalijske prehodne zvezne vlade, prvič sprejel resolucijo na to temo. Cilj Resolucije 1816, ki ima pravno podlago

v UNCLOS-u, je predvsem vzpodbujanje vseh zainteresiranih držav, da povečajo svoja prizadevanja v boju proti piratstvu in oboroženim ropom na morju ob obalah Somalije. VS je za obdobje šestih mesecev pooblastil vse zainteresirane države, da tako v odprtih vodah okoli Somalije kot tudi v njenih teritorialnih vodah in zračnem prostoru uporabijo vsa potrebna sredstva za preprečevanje piratstva, hkrati pa poudaril, da se resolucija nanaša samo na Somalijo, in da ni precedenčna (Varnostni svet 2008a).

Ker so se piratski napadi tudi po sprejetju resolucije nemoteno nadaljevali, je VS 7. oktobra 2008 sprejel še eno resolucijo, v kateri je ponovno pozval vse zainteresirane države, da se aktivno vključijo v boj proti piratom v okolici Somalije in pohvalil prizadevanja EU pri varovanju humanitarnih pošiljk Svetovnega programa za hrano (*World Food Programme* (WFP)) in jo pozval k nadaljnjemu sodelovanju. Resolucija je zopet izrecno potrdila, da se nanaša zgolj in samo na Somalijo, in da v nobenem primeru ne more postati del občega običajnega mednarodnega prava (Varnostni svet 2008b).

Kljub prejšnjima resolucijama in povečanemu številu ladij so se piratski napadi v oktobru in novembru 2008 nadaljevali. 17. novembra so zasegli tudi savdskoarabski tanker Sirius Star, ki je največja ladja, ki so jo pirati kadarkoli ugrabili (Al Jazeera 2008c). Zaskrbljen nad situacijo in nad poročili Nadzorne skupine za Somalijo (*Monitoring Group on Somalia*), da povečano število plačanih odkupnin za ugrabljene mornarje še bolj podpihuje piratstvo, je VS 2. decembra 2008 sprejel resolucijo 1846, v kateri je za dvanajst mesecev podaljšal mandat vseh zainteresiranih držav, da v okviru boja proti piratstvu prosto vstopajo v somalijske teritorialne vode in pri tem uporabljajo vsa razpoložljiva sredstva (Varnostni svet 2008c).

Z Resolucijo 1851 je Varnostni svet potrdil sklepe vseh v prejšnjih odstavkih omenjenih resolucij in pozval vse države, vpletene v protipiratske operacije v okolici Somalije, da naj z zainteresiranimi državami, predvsem tistimi v regiji, sklenejo sporazume za izročitev in sojenje ujetih piratov. Poleg tega je v tej resoluciji VS pozval vse države in regionalne organizacije, vpletene v omenjene protipiratske operacije, naj vzpostavijo skupen mehanizem za sodelovanje v boju proti piratstvu ob Somaliji (Varnostni svet 2008d).

Najnovejša resolucija VS, sprejeta v zvezi s somalijskim piratstvom, je Resolucija 1897. V njej je VS pohvalil prizadevanja držav in mednarodnih organizacij za njihove napore za zaustavitev piratstva ob obalah Somalije, predvsem EU in NATO, ter prizadevanja držav v regiji za pomoč pri sodnem pregonu piratov, pri čemer je bila posebej izpostavljena Kenija. Ker pa je problem piratstva v Somaliji zelo pereč, je VS za nadaljnjih dvanajst mesecev, torej do 30. oktobra 2010, podaljšal mandat vsem zainteresiranim državam in organizacijam, da v mednarodnih in teritorialnih vodah preganjajo somalijske pirate (Varnostni svet 2009).

Resolucije 1816, 1838, 1846, 1851 in 1897 predstavljajo pomembne mednarodnopravne dokumente za boj proti piratstvu, a se nanašajo zgolj in samo na Somalijo in ne morejo postati del obče običajnega mednarodnega prava, kar je tudi izrecno napisano v vseh resolucijah. Iz poročila za javnost, ki ga je v zvezi z Resolucijo 1816 izdal oddelek VS za javno informiranje, je razvidno, da so na tem delu resolucij vztrajale predvsem Indonezija, Vietnam, Libija, Južna Afrika in LR Kitajska (Varnostni svet - Oddelek za informiranje javnosti 2008). Vse to so države, ki imajo tudi same velike probleme s piratstvom. Čeprav je v boju mednarodne skupnosti proti piratstvu prišlo do pomembnega premika, je iz slednjega dokumenta še vedno očitna zadržanost držav, ki izhaja predvsem iz skrbi za ohranitev ozemeljske nedotakljivosti. Pohvalen je napredek pri sodelovanju držav in mednarodnih organizacij v boju proti piratom na morju in njihovemu sojenju na kopnem ter dejstvo, da je začasna somalijska vlada pristala na sprejetje resolucije, ki krši suverenost njenih teritorialnih voda. A glede na to, da je, kot poroča Al Jazeera (2009c), ta vlada v letu 2009 nadzorovala le del glavnega mesta Mogadiš, je to pravzaprav odrekanje suverenosti, ki je nikoli ni imela, in zaradi tega ne pomeni ravno veliko.

4.1.3 BILATERALNI IN MULTILATERALNI SPORAZUMI

Bilateralni in multilateralni sporazumi med državami se večinoma nanašajo na sodelovanje pri izmenjavi informacij in izvajanju skupnih mornariških patrolj v piratsko najbolj ogroženih območjih. Sporazumi so vzpostavljeni predvsem med jugovzhodnimi azijskimi državami, ki so bile v prejšnjem desetletju piratsko najbolj ogrožene, v ostalih delih sveta pa do takšnih sporazumov do danes še ni prišlo.

Leta 1992 sta Indonezija in Singapur sklenila sporazum, ki vključuje vzpostavitev neposredne komunikacije med mornaricami obeh držav in izvajanje skupnih mornariških patrolj v singapurski ožini na vsake tri mesece. Leto kasneje sta Malezija in Indonezija ustanovili skupni Pomorski urad za operativno načrtovanje, katerega namen je načrtovanje in izvajanje skupnih mornariških patrolj v Malajskem prelivu štirikrat na leto. Te patrolje se izvajajo v sodelovanju z različnimi institucijami obeh držav, zadolženih za varnost na morju. Izvajajo policijske naloge in naloge zaščite in reševanja (Ho 2005, 3).

Že leta 1993 so Indonezija, Malezija in Singapur sklenili sporazum, ki predvideva dodeljevanje skupnih oboroženih policijskih spremstev trgovskim ladjam, ki bi jih te zahtevale zaradi plutja skozi piratsko ogrožene regije (Hermann 2004, 24). To je bil eden

prvih meddržavnih sporazumov s področja boja proti piratstvu v regiji. Nato sta zaradi povečanih piratskih aktivnosti v Malajskem prelivu in zaradi pritiskov ZDA Malezija in Indonezija leta 2004 še okrepili sodelovanje na tem območju in povečali število patrolj v svojih teritorialnih vodah. Kasneje istega leta se jima je pridružil Singapur in sklenjen je bil sporazum MALSINDO, ki ureja usklajevanje mornariških patrolj teh držav na območju Malajskega preliva. Od takrat naprej petnajst do dvajset ladij te koalicije celo leto usklajeno patroljira v svojih teritorialnih vodah, ki obdajajo Malajski preliv, kar je tudi eden od vzrokov za upad piratske aktivnosti na tem območju (Keyuan 2005, 127; Raymond 2009, 36). Glavna pomanjkljivost tega sporazuma je, da zaradi zaskrbljenosti držav za ohranitev svoje suverenosti, ne predvideva čezmejnega zasledovanja piratskih ladij in tako piratom omogoča hiter pobeg (Raymond 2009, 36). Avgusta 2004 so se te države zavezale, da bodo do septembra 2005 začele izvajati skupne zračne patrolje, kar se je nato tudi zgodilo (Keyuan 2005, 127). Po tem sporazumu, imenovanem »Eyes in the Sky« (EiS), je vsaka država skupnemu nadzoru okoliških voda namenila dve patroljni letali, na katerih je bil po en predstavnik vsake države, letala pa so imela pravico leteti tudi do tri milje globoko v teritorialne vode držav pogodbenic sporazuma. S tem sporazumom so te države prvič dovolile »poseg« ostalih držav v svojo suverenost v imenu protipiratskega boja. Vendar pa je sporazum, kar se tiče učinkovitega boja proti piratom na morju, le simboličen. Izvaja se približno osem patrolj na teden, za učinkovit nadzor območja bi jih bilo potrebno okoli sedemdeset, poleg tega pa ni dovolj plovil, ki bi zasledovale pirate, opažene iz letal (Raymond 2009, 37-38). Vsi ti sporazumi se nanašajo zgolj na zatiranje piratstva na morju, Indonezija in Singapur pa sta leta 2001 sklenila sporazum, katerega namen je spopasti se s piratstvom pri njegovih koreninah. S tem sporazumom je namreč Singapur dovolil, da indonezijski mornarji plujejo na ladjah, ki so registrirane v Singapurju, s čimer sta državi poskušali rešiti problem brezposelnih indonezijskih mornarjev, ki se, da bi preživeli, poslužujejo piratstva (Mo 2002, 347).

Zgoraj opisani sporazumi so, ne glede na svojo učinkovitost, omejeni na sodelovanje le dveh ali treh držav, in zato z vidika boja proti sodobnemu piratstvu, ki prizadene celotne regije, nezadostni. Večje sodelovanje na področju boja proti piratstvu je poskušal vpeljati že ASEAN leta 1997, ko so države članice v Deklaraciji o transnacionalnem kriminalu zapisale, da so zaskrbljene zaradi vpliva piratstva na regionalno stabilnost, in pozvale vse države k tesnejšemu sodelovanju na področju zatiranja piratstva (ASEAN Declaration on Transnational Crime 1997). Vendar pa ASEAN, kljub temu da je na nevarnost sodobnega piratstva opozoril še v večih ostalih deklaracijah, ni nikoli razvil nobenega specifičnega načrta za spopadanje z

njim (Mo 2002, 348). Zato je danes najpomembnejši in najcelovitejši meddržavni sporazum z vidika boja proti piratstvu nedvomno Regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP)). Gre za sporazum med desetimi državami ASEAN, LR Kitajsko, Južno Korejo, Indijo, Japonsko, Šrilanko in Bangladešem,⁶¹ katerega vsebino odraža že njegovo ime. Leta 2001 ga je predlagal japonski premier Junichiro Koizumi z namenom izboljšanja varnostnega sodelovanja med državami.⁶² Po treh letih pogajanj je bil novembra 2004 sporazum podpisan, v veljavo pa je stopil 4. septembra 2006 (Storey 2008, 114). Sporazum pogodbenice obvezuje k preprečevanju in zatiranju piratskih dejanj in oboroženih ropov na morju, aretaciji piratov oz. oseb, ki so zagrešile takšna dejanja, zasegu ladij ali/in letal, ki so bili uporabljeni za izvedbo teh dejanj, in k reševanju žrtev teh dejanj (Regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju, 3. člen). Sporazum je pomemben zaradi obvez držav k izmenjavi informacij in zagotavljanju vseh razpoložljivih sredstev za boj proti piratom, pri čimer so mišljena tako vojaška in policijska kot tudi civilna sredstva (Gorjup 2008, 111-112). Sporazum je tudi podlaga za vzpostavitev določenih mednarodnih mehanizmov za boj proti piratstvu, ki pa bodo podrobneje analizirani v naslednjem poglavju. Čeprav je ReCAAP slavljen kot pomemben korak v boju proti piratstvu v Aziji, pa je njegova velika slabost ta, da ga Malezija in Indonezija nista ratificirali in v njegovem izvajanju sodelujeta le kot opazovalki (Storey 2008, 114). Do tega je prišlo zaradi izglasovanja članic, da se ISC vzpostavi v Singapurju in ne v eni od teh dveh držav, ki sta piratsko najbolj ogroženi. Indonezija je izjavila, da ISC ogroža njeno suverenost, Malezija pa bojazen, da bi ISC zasenčil svojega starejšega brata PRC v Kuala Lumpurju (Storey 2008, 115).

Poleg teh obstajajo še nekateri manj pomembni sporazumi z vidika boja proti piratstvu, ki pa kljub temu lahko služijo tudi tem namenom. To so še Sporazum o proti-tihotapskem sodelovanju med Malezijo in Filipini iz leta 1967 in Drugi protokol sporazumu iz leta 1995, ki je predvidel skupne patrolje teh dveh držav ter Sporazum med Tajsko in Vietnamom iz leta 1997, ki prav tako vzpostavlja sodelovanje pri izvajanju skupnih mornariških patrolj (Hermann 2004, 24).

⁶¹ Do danes je namero o pridružitvi uradno podala še Nizozemska, a zaenkrat še ni članica (Ho 2009, 433).

⁶² Japonska je do konca devetdesetih let prejšnjega stoletja ugotovila, da piratstvo ogroža njeno ekonomsko in energetska varnosti ter varnost njenih državljanov, ki so bili večkrat žrtve piratov iz jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda. Zato je konec devetdesetih na Japonskem potekal intenziven proces sekuritizacije piratstva, s čimer je japonska vlada povečala zavedanje o problematiki med domačim prebivalstvom in povečala percepcijo piratske grožnje, na podlagi česar je nato podala razne regionalne pobude za boj proti piratstvu (Bradford 2004, 486).

Nekateri predstavljeni bilateralni in multilateralni sporazumi so sicer učinkoviti in so uspešno znižali število piratskih napadov v določenih območjih jugovzhodne Azije, a kljub temu se ti sporazumi načeloma niso razvili v neke bolj obširne mehanizme proti-piratskega boja, saj ostajajo na ravni izmenjave informacij med državami pogodbenicami in skupnimi patroljami ter odpovejo, ko piratski napad vključuje tretjo državo. Obenem države tudi pri ratifikaciji teh sporazumov skrbno pazijo na ohranjanje svoje suverenosti in oborožene sile ene države so same še vedno nezmožne posredovati proti piratom, ki se zatečejo v teritorialne vode druge države. Bilateralni in multilateralni sporazumi torej ne predstavljajo celovitega pristopa k soočanju s sodobnim piratstvom, saj to večinoma ni omejeno na eno ali dve državi, ampak zajema cele regije. Kljub temu pa ti sporazumi izražajo neko zavedanje držav, da je problem piratstva skupen, in da njegovo reševanje zahteva mednarodno sodelovanje. A zdi se, da je skrb za suverenost še vedno močnejša od želje po sodelovanju.

4.2 ODZIVI MEDNARODNIH ORGANIZACIJ NA SODOBNO POMORSKO PIRATSTVO

Povečane piratske aktivnosti na svetovnih morjih po koncu hladne vojne so vzpodbudile nekatere mednarodne organizacije, da so se začele bolj aktivno spopadati s tem problemom. Transnacionalna narava sodobnih piratov je narekovala povečanje mednarodnega sodelovanja pri soočanju z njimi. Poleg oblikovanja nekaterih novih mehanizmov za odzivanje na piratske napade pa so se morale s problemom piratstva začeti ukvarjati tudi nekatere mednarodne organizacije, ki temu sicer niso namenjene, predvsem NATO in EU.

Mo (2002, 347) pravi, da je treba opazovati odzive nevladnih in medvladnih mednarodnih organizacij. V sledečem poglavju bomo zato preučili odziv najpomembnejše nevladne mednarodne organizacije na tem področju ICC, ki je v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja za boj proti piratom ustanovila PRC. Med medvladnimi mednarodnimi organizacijami bomo preučili napore IMO za zmanjšanje piratstva v svetu, nastanek in vlogo Centra za izmenjavo informacij (*Information Sharing Centre (ISC)*), ki je nastal kot posledica sporazuma ReCAAP, in pa odzive Nata in EU na povečane aktivnosti somalijskih piratov.

4.2.1 ICC

Pred letom 1992 v svetu ni obstajal organ, na katerega bi se lahko obrnile ladje, ki so bile napadene s strani piratov. Lokalni organi pregona se velikokrat niso odzvali na klice na pomoč napadenih ladij, tudi v primeru napada v njihovih lastnih teritorialnih vodah (ICC Comercial Crime Service 2008). Zaradi povečanega števila piratskih napadov v jugovzhodni Aziji konec osemdesetih je Mednarodni pomorski urad, ki deluje v okviru Mednarodne gospodarske zbornice, leta 1992 v Kuala Lumpurju ustanovil Regionalni center za prijavljanje piratstva (*Regional Piracy Reporting Center*). Na začetku je bilo njegovo delovanje omejeno le na območje jugovzhodne Azije, leta 1998 pa se je preimenoval v Center za prijavljanje piratstva (PRC) in danes zagotavlja globalno brezplačno 24-urno pomoč napadenim ladjam in ladjam, ki se počutijo ogrožene (Liss 2003, 55).

Glavni namen ustanovitve PRC je bila želja po ozaveščanju ladjarske industrije, tj. ladijskih posadk, ladijskih lastnikov, zavarovalnic in prekomorskih trgovcev, o območjih in specifičnih pristaniščih z visoko možnostjo piratskega napada. IMB je želel, da je PRC prva instanca, na katero se lahko ladijske posadke obrnejo na pomoč v primeru piratskega napada (ICC Comercial Crime Service 2008), in zdi se, da je to tudi postal. Ključne storitve PRC so: izdajanje dnevniških poročil o piratstvu in oboroženih ropih na morju, prijavljanje piratskih napadov in oboroženih ropov na morju ustreznim organom pregona in IMO, pomoč lokalnim organom pregona pri prijemu in sodnemu pregonu piratov, pomoč ladjarjem, katerih ladje so bile ugrabljene, tedensko posodabljanje poročil o piratstvu na internetu in izdajanje podrobnih četrletnih in letnih poročil o piratstvu z detajlnimi statističnimi podatki (ICC International Maritime Bureau 2008, 2). Poročila PRC so v svetu kmalu postala glavni vir informacij o sodobnih piratskih napadih tako za posameznike kot za vlade in mednarodne organizacije. Poleg informacijske funkcije je PRC v javnosti odigral pomembno vlogo še s tem, da je opozoril na realne nevarnosti in grožnje, ki jih predstavlja sodobno pomorsko piratstvo tako za posameznika kot za države (Mo, 2002, 348).

PRC je veliko pripomogel k osveščanju javnosti o problemu sodobnega piratstva. Poleg letnih statistik, ki služijo za analizo trendov sodobnega piratstva, je PRC pomemben predvsem zaradi realnočasovnega posredovanja informacij o piratskih napadih organom pregona in pomoč pri prijemu in sodnem pregonu piratov. S tem pa se vloga PRC v boju proti piratstvu tudi konča in tudi v prihodnje se najverjetneje ne bo spremenila.

4.2.2 IMO

12. decembra 2002 so v IMO sprejeli amandma h Konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju, imenovan Mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč (*International Ship and Port Facility Security Code (ISPC)*), ki je začel veljati s 1. julijem 2004 (Hermann 2004, 20). Elementi kodeksa, ki prispevajo k boju proti piratstvu, so zahteve, da ladijske družbe imenujejo svojega vodjo varnosti, ki skrbi za varnostne načrte podjetja in vodjo varnosti na ladji, ki direktno skrbi za načrtovanje in implementacijo varnostnih ukrepov na ladji, usposabljanje posadke v specifičnih varnostnih postopkih in izvajanje vaj, pisanje varnostnih poročil ter izmenjavo varnostnih informacij med ladjami in pristanišči. Poleg tega ISPC postavlja tudi varnostne standarde, ki jih morajo vzpostaviti pristanišča. Ta so bila predvsem v t.i. državah v razvoju velikokrat slabo ali pa sploh nič varovana (Petersen 2005). Cilj IMO pri vzpostavljanju ISPC je bil vzpostavitev mednarodnega okvira za sodelovanje med vladami, vladnimi agencijami, lokalnimi upravnimi enotami in pristaniško ter ladijsko industrijo za boljše sodelovanje pri odkrivanju nevarnosti za pomorski promet in skupno ukrepanje proti tem nevarnostim; razdelitev odgovornosti in vlog vsem zgoraj omenjenim subjektom za različne stopnje ohranjanja varnosti na morju; zagotoviti zgodnjo in učinkovito izmenjavo varnostnih informacij; vzpostaviti enotno metodologijo za ocenjevanje varnostnih tveganj in načrte za ukrepanje ob spreminjanjih varnostnih stopenj in zagotoviti obstoj zadostnih varnostnih ukrepov za varnost na morju (Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government 2009).

Kot mehanizem za boj proti piratstvu se ISPS uresničuje v zahtevi, da se na vse ladje težje od 500 ton bruto namesti t.i. ladijski sistem opozarjanja na nevarnost (*Ship Security Alert System (SSAS)*), ki je lahko skrit kjerkoli na ladji, sproži pa se ga s posebnim gumbom, ki se ponavadi nahaja na ladijskem mostu. Sistem neslišno oddaja signale in obvešča organe pregona v državi, kjer je ladja registrirana, o dogajanju na ladji. Poleg signala na pomoč sistem oddaja tudi informacije o ladji in njeno pozicijo. IMO upa, da bo ta sistem omogočil napredek v boju proti piratstvu, pa tudi v boju proti pomorskemu terorizmu in tihotapstvu. Opremljanje ladij z njim so podprli tako lastniki ladijskih družb kot tudi večji mednarodni sindikati pomorščakov (Hermann 2004, 20). Slabost SSAS je le ta, da sproženi alarm o napadu obvešča organe pregona v domači državi in ne v državah, najbližjih lokaciji piratskega napada. To povzroča zamik informacij, ki so ključne za hiter odziv držav na piratski napad (Ho 2009, 433). Čeprav PRC ni s strani nobene države določen kot organ, kateremu bi bili signali neposredno sporočeni, pa v praksi sistem CLS/ShipLoc, ki temelji na zahtevah SSAS,

informacije sporoča tudi PRC in tako velikokrat omogoča hitrejša ukrepanja (Timlen 2008, 23).

Alarmni sistem, s katerim se po ISPS opremljajo večje ladje, je velik dosežek v boju proti piratstvu. Sicer se države še vedno po lastni presoji odzivajo na signale na pomoč, ki jih oddaja napadena ladja, in proti piratom niso dolžne ukrepati, a že samo dejstvo, da je v organizaciji, kot je IMO, prišlo do konsenza o vzpostavitvi takega mehanizma kaže, da interes v mednarodni skupnosti obstaja, čeprav ISPC sam po sebi še vedno ni dovolj.

4.2.5 ReCAAP IN CENTER ZA IZMENJAVO INFORMACIJ

ReCAAP vzpostavlja okvir za sodelovanje med državami na področjih izmenjave informacij, gradnji zmogljivosti in operativnem sodelovanju. To sodelovanje se je institucionaliziralo v Centru za izmenjavo informacij (ISC), katerega primarni namen je izboljšanje odzivnosti držav članic na piratske napade na njenem območju (Storey 2008, 115). ISC je lociran v Singapurju, sestavlja ga Svet guvernerjev in Sekretariat. Svet guvernerjev sestavljajo po en predstavnik vsake države članice in se sestaja enkrat na leto. Njegova naloga je sprejemanje politik v zvezi s Centrom, odloča se s konsenzom. Sekretariat vodi izvršni direktor, ki je odgovoren za operativne in finančne zadeve centra ter za izvrševanje politik, ki jih sprejme Svet guvernerjev (Regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju, 4. člen). V sporazumu pa je bilo določeno tudi, da vsaka država vzpostavi tudi lastni informacijski center, ki bi bil v stalnem kontaktu z ISC v Singapurju in relevantnimi nacionalnimi organi in nevladnimi organizacijam (Regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju, 9. člen). ISC je prvi medvladni protipiratski mehanizem v regiji in ima status mednarodne organizacije z lokalnim osebjem v državah članicah in dodeljenim osebjem na sedežu v Singapurju (Ho 2009, 432).

ReCAAP je grajen na treh stebrih. Prvi je izmenjava informacij med državami članicami, drugi krepitev zmogljivosti držav članic z izmenjavo informacij o uspešnih praksah boja proti piratstvu, tretji pa sodelovanje s podobnimi organizacijami, ki bi lahko okrepilo zmožnosti držav za ukrepanje ob incidentih na morju (Ho 2009, 432). Poleg tega so funkcije ISC še zaznavanje, analiziranje in shranjevanje podatkov ter obveščanje o piratskih napadih (Gorjup 2008, 111), v čimer je ISC zelo podoben PRC.

ReCAAP in ISC sta države prisilila k večjemu povezovanju v boju proti piratstvu in tudi h gradnji njihovih nacionalnih zmogljivosti in med-agencijskemu sodelovanju predvsem z

zahtevo, da države vzpostavijo informacijske točke, ki so povezane z ISC in domačimi varnostnimi organi. Poleg tega je naloga informacijskih centrov tudi nadzor nad piratstvom in oboroženim ropom na morju znotraj teritorialnih voda te države in koordinacija delovanja organov pregona med različnimi državami. V večini držav članic so bile takšne agencije, specializirane za boj proti piratstvu, pred podpisom sporazuma neobstoječe. Poleg tega se preko ISC vzpostavljajo povezave z ostalimi organizacijami, ki se ukvarjajo s problemom sodobnega piratstva, in med njimi prihaja do izmenjave dobrih praks, s čimer se krepijo protipiratske zmogljivosti na nacionalni in regionalni ravni (Ho 2009, 433).

Kljub velikemu napredku, ki ga pomenita podpis ReCAAP in ustanovite ICC, pa je njuna funkcija zaradi nesodelovanja Indonezije in Malezije razmeroma omejena (Storey 2008, 115). Vse pomembnejše pomorske poti v regiji peljejo skozi arhipelaške vode teh dveh držav in zato so prav njune informacije o piratskih napadih ključnega pomena za boj proti piratstvu v regiji. Čeprav je bila vzpostavljena vez med ISC in malezijskimi pomorskimi organi pregona ter indonezijskim Koordinacijskim odborom za pomorsko varnost, izmenjava informacij ostaja na minimumu. Poleg tega ISC do danes še ni postal polno operativen, ker sprejema informacije o piratskih napadih in oboroženih ropih na ladjah preko informacijskih centrov držav članic, kar avtomatsko pomeni zakasnelost informacij, ki so ključne za hitro in učinkovito ukrepanje (Ho 2009, 433).

ReCAAP je v tem trenutku najbolj razdelan in učinkovit mednarodni mehanizem odzivanja na piratske napade. V sebi združuje med seboj ne ravno prijateljske države, kot so Mjanmar in LR Kitajska, Kambodža, Tajska in Japonska. Njihovo medsebojno sodelovanje v ReCAAP ima z izmenjavo informacij in izgradnjo zaupanja pomembno vlogo tudi pri reševanju ostalih varnostnih vprašanj v regiji. Kljub temu pa je predvsem na področju piratstva njegova vloga še zmeraj razmeroma omejena, saj v ISC za enkrat ne sodelujeta ne Malezija in ne Indonezija. ISC je dober mehanizem, a za enkrat deluje z zvezanimi rokami.

4.2.3 NATO

Generalni sekretar OZN Ban Ki-moon je 25. septembra 2008 v pismu prosil Generalnega sekretarja zveze NATO Jaap de Hoop Shefferja za pomoč Natovih vojaških ladij pri spremljanju ladij WFP-ja, ki dostavljajo humanitarno pomoč v Somalijo. 9. oktobra so se obrambni ministri zveze NATO na zasedanju v Budimpešti odločili, da prošnji ugodijo in na območje pošljejo štiri ladje iz Natove stalne pomorske skupine 2 (*Standing NATO Maritime*

Group 2 (SNMG2)). Misijo so poimenovali *Allied Provider*, začela pa se je 24. oktobra, ko so Natove ladje zaplule v območje operacije v Adenskem zalivu. Pravno podlago ima misija v pismu Bana Ki-moona in resolucijah VS OZN 1814, 1816, in 1838. Primarna naloga italijanskega rušilca ter grške, turške in britanske fregate, ki so sodelovale v misiji, je bila zaščita ladij WFP, obenem pa je imela misija mandat za splošno zatiranje piratstva na tem območju, tudi v somalijskih teritorialnih vodah. Operacija je bila kompleksna in v njej je sodelovala celotna poveljevalna veriga zveze NATO, od poveljstva zavezniških mornariških sil v Neaplju do Vrhovnega poveljstva zavezniških sil v Monsu. NATO je tekom operacije izvajal tudi koordiniranje aktivnosti z ostalimi silami članic zveze NATO, ki niso bile del misije, na območju ali v bližini območja operacij, hkrati pa tudi koordiniranje aktivnosti z ostalimi akterji, predvsem kenijskim WFP (NATO 2008).

Kljub Natovi misiji in močni prisotnosti vojnih ladij mnogih drugih držav so somalijski pirati v novembru 2008 v razponu samo nekaj dni ugrabili več ladij in jih odpeljali v Somalijo (Al Jazeera 2008e). Že pred tem so različni strokovnjaki opozarjali, da je število ladij, ki sodelujejo v misiji *Allied Provider*, premajhno, da bi lahko predstavljalo resno grožnjo somalijskim piratom, in da je zaradi tega uspeh misije omejen zgolj na uspešno varovanje ladij WFP. Tudi večje število ladij ob somalijski obali ne bi preprečilo piratskih napadov, četudi bi ga kratkoročno morda zmanjšalo. Glavni problem leži v kaotičnih razmerah v somalijski pokrajini Puntland, ki se hoče odcepiti od Somalije in od koder je izvedenih največ piratskih napadov. Boj proti piratom na morju je tako neučinkovit, če hkrati ne potekajo operacije za stabilizacijo situacije na kopnem (Deutsche Welle 2008). Kljub temu Peter Smerdon (v AfroDigg 2008) iz WFP ocenjuje operacijo zveze NATO kot uspešno, saj v tem času ni bilo nobenih piratskih napadov na ladje WFP na poti v Somalijo, ki bi bile v nasprotnem primeru nedvomno napadene in ugrabljene. 12. decembra 2008 se je misija *Allied Provider* končala in nadomestila jo je operacija EU, imenovana Operacija Atlanta (NATO 2008).

NATO je med 24. marcem in 17. avgustom 2009 v vodah okoli Somalije izpeljal novo operacijo, imenovano *Operation Allied Protector*, ki jo je od 24. marca do 29. junija izvajala Natova stalna pomorska skupina 1 (*Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1)), katero so sestavljale portugalska, kanadska, nizozemska, španska in ameriška ladja, od 29. junija do 17. avgusta pa je operacijo izvajala SNMG2. Namen misije je bilo zatiranje in odvrčanje piratov v Adenskem zalivu in ob obalah Afriškega roga (NATO 2009a). Po končanju Operacije *Allied Protector* je NATO takoj začel z izvajanjem nove operacije na tem območju, imenovane *Operation Ocean Shield*, ki je bila nadaljevanje operacije *Allied Protector*, hkrati pa naj bi z

usposabljanjem mornaric držav v regiji krepila njihove protipiratske zmogljivosti (NATO 2009b). Operacijo je začela izvajati SNMG1, v letu 2010 pa naj bi jo zamenjala SNMG2 (NATO 2009a). Kljub Natovim operacijam v letu 2009 se je število piratskih napadov v Adenskem zalivu in Somaliji še vedno povečevalo. V obdobju od januarja do oktobra 2008 se je po ICC International Maritime Bureau (2009b) v Adenskem zalivu in Somaliji zgodilo le šest piratskih napadov, v enakem obdobju v letu 2009 pa kar enainšestdeset. Razlog za to verjetno leži v že prej omenjenih razlogih, ki jih navaja Deutsche Welle (2008), da je boj proti piratom na morju neučinkovit, če ne poteka hkrati tudi boj proti njim na kopnem.

Obseg Natovih nalog se je po koncu hladne vojne močno povečal in v letu 2008 se je aktivno vključil tudi v boj proti piratstvu, pa čeprav samo v vodah okoli Somalije. Natove prve protipiratske misije so tako bile zaradi svoje majhnosti uspešne le pri zaščiti humanitarnih pošiljk WFP, čeprav so imele med svojimi nalogami tudi zatiranje piratstva v regiji. Zdi se, da je NATO k misiji pristopil precej lahkomišlno, ali pa je bil zapis naloge o zatiranju piratstva zgolj kozmetične narave. V situaciji, ko v obalnih skupnostih prevladuje huda revščina in visoka stopnja brezzakonja, je boj proti somalijskim piratom zgolj na morju brezupen in lahko kvečjemu pripelje do zmanjšanja števila piratskih napadov, ki pa bi zraslo takoj po tem, ko bi se vojaška prisotnost na morju zmanjšala. Kakorkoli že, dejstvo ostaja, da NATO ima zmogljivosti za soočanje z izzivi, ki jih predstavlja sodobno piratstvo, vendar pa je ob današnjem pomanjkanju mednarodnopravnih podlag le instrument brez prave vrednosti. NATO se protipiratskih operacij izven svojega območja delovanja, kakršna je bila tudi operacija ob obalah Somalije, lahko loteva le po pooblastilu VS OZN ali na izrecno prošnjo države. Zaradi tega in zaradi odsotnosti piratov v vodah držav članic zveze NATO danes še nima izdelane protipiratske politike.

4.2.4 EVROPSKA UNIJA

Svet Evropske unije se je 8. decembra 2008 odločil, da skladno z resolucijami VS OZN 1814, 1816, 1838 in 1846 EU začne svojo prvo vojaško operacijo imenovano EU NAVFOR Somalija – operacija Atlanta. Operacija se izvaja v okviru Evropske varnostne in obrambne politike, njeni cilji pa so: zaščita transportnih ladij WFP, zaščita ostalih ranljivih ladij, ki plujejo na tem območju, in odvracanje ter zatiranje piratstva ob somalijskih obalah. Za uresničevanje teh ciljev lahko ladje EU NAVFOR Somalija uporabljajo vsa potrebna sredstva, tudi oboroženo silo. Misijo z začetnim mandatom enega leta sestavlja šest fregat in tri

mornariška izvidniška letala, v njej pa bo v vsakem trenutku sodelovalo približno tisoč dvesto ljudi. Predvideni stroški misije so bili 8,3 milijona evrov. EU se zaveda, da sama misija na morju ni dovolj za odpravo piratstva ob somalijskih obalah, zato podpira napore vseh strani na kopnem, ki si prizadevajo za stabilizacijo in umirjanje razmer v Somaliji, čeprav sama v to neposredno ni vpletena (Svet Evropske unije 2008). EU je decembra 2009 misijo podaljšala še za nadaljnjih dvanajst mesecev (EU NAVFOR Somalia 2009).

Operacija Atlanta je sredi decembra 2008 nadomestila Natovo operacijo *Allied Provider*, ki je na tem območju delovala pred njo. Območje operacije pokriva Adenski zaliv in Indijski ocean približno do območja Sejšelov, kar je za skupino šestih ladij precej veliko območje delovanja (Seibert 2008). Število ladij se je zato kmalu povečalo na dvanajst, članice EU pa so prispevale tudi več mornariški izvidniških letal in samo v prvem letu delovanja so ladje EU WFP omogočile nemoteno dostavo več kot 276.000 metričnih ton hrane v Somalijo. EU je bila pri izvajanju operacije v stalnem stiku z Combined Task Force 151⁶³ in Natovimi silami na tem področju ter z ruskimi, kitajskimi, japonskimi in indijskimi ladjami, ki prav tako patrolirajo v Adenskem zalivu v skladu z resolucijami OZN (EU NAVFOR Somalia 2009).

Ob izvajanju operacije Atlanta se je EU srečala z več problemi. Prvi se je pojavil v zvezi s pravnimi podlagami protipiratskega delovanja. EU namreč ni priznana kot ena od strank v UNCLOS, zato za EU ne veljajo enotna pravila bojevanja, ampak se le-ta od ladje do ladje razlikujejo glede na njeno nacionalno zakonodajo (Seibert 2008). Tudi sodno preganjanje ujetih piratov pade v zakonodajne okvire države, ki jih je prijela, ladje, uporabljene v piratskem napadu pa države lahko zajamejo (Svet Evropske unije 2008). Vendar pa se v zvezi s potencialnim sodnim pregonom piratov pojavlja veliko nejasnosti. Države lahko piratom sodijo pred domačimi sodišči ali pa jih izročijo somalijski vladi. Če se države odločijo za prvo opcijo, obstaja velika verjetnost, da bodo domača sodišča zaradi nepristojnosti primer zavrnili, pri izročitvi somalijskim oblastem pa obstaja veliko humanitarnih zadržkov zaradi njene zgodovine kršitev človekovih pravic (Seibert 2008). Ta problem je EU elegantno rešila tako, da je 6. marca 2009 s Kenijo podpisala sporazum, po katerem ji lahko predaja ujete pirate, katerim se nato sodi na kenijskih sodiščih (EU NAVFOR Somalia 2009).

EU NAVFOR Somalia je samo del naporov EU za stabilizacijo Afriškega roga in umiritev somalijske krize. EU podpira misijo Afriške unije v Somaliji (*African Union Mission in Somalia* (AMISOM)) na področju financiranja, načrtovanja in krepitev zmogljivosti,

⁶³ Combined Task Force 151 (CTF-151) je skupina ladij vojne mornarice ZDA, ki je bila ustanovljena v začetku leta 2009 za izvajanje protipiratskih operacij v Adenskem zalivu, Arabskem in Rdečem morju ter Indijskem oceanu (Khalifa 2009, 18).

predvsem na področjih usposabljanja somalijske policije in preprečevanja kršitev človekovih pravic. Poleg tega je EU za obdobje 2008 do 2013 Somaliji namenila 215,8 milijona evrov pomoči iz desetega evropskega razvojnega sklada, ki je namenjena upravi, izobraževanju in razvoju podeželja (EU NAVFOR 2009).

EU NAVFOR Somalija je prva protipiratska in hkrati vojaška misija EU. Ker poslanstvo EU še zdaleč ni boj proti sodobnemu piratstvu, EU nima razvite protipiratske politike in stalnih mehanizmov za odzivanje na piratske grožnje, kar je posledica odsotnosti sodobnega piratstva v njenih morjih. Kljub temu EU NAVFOR dobro odraža stališče EU do sodobnega piratstva in njeno pripravljenost v spopadanju s tem problemom ter potencial, ki ga EU ima za razvijanje mehanizmov za odzivanje na takšne grožnje. Zelo pozitivno je tudi spoznanje EU, da se problem piratstva ne mora razrešiti samo na morju, ampak je potrebno tudi delovanje na kopnem, predvsem sanacija vzrokov in okoliščin, v katerih piratstvo cveti. Korak naprej bi bilo aktivnejše vključevanje EU v sanacijo razmer na kopnem, ne pa da svoja prizadevanja omejuje zgolj na podporo tam že prisotnim akterjem.

5 KRITIKA SOOČANJA MEDNARODNE SKUPNOSTI S SODOBNIM POMORSKIM PIRATSTVOM

Iz analiz trendov sodobnega pomorskega piratstva in odzivov mednarodne skupnosti na ta fenomen je razvidno, da pri soočanju mednarodne skupnosti s piratstvom danes prihaja do mešanja dveh modelov sodobnega zagotavljanja mednarodne varnosti, konfliktnega in kooperativnega. Konfliktni model ni tako izrazit, saj gre navsezadnje za soočanje države z nedržavnimi, sub- ali trans-nacionalnimi akterji, kjer moč države, velikost katere po Morgenthau (1948/1995, 207-255) sestavljajo geografske značilnosti države, naravna bogastva, industrijska zmogljivost, vojaška pripravljenost, prebivalstvo, nacionalni značaj in morala ter kvaliteta vlade, ne igra pretirano pomembne vloge. Moč države, sestavljena iz naštetih dejavnikov, je danes v vseh pogledih večja od moči piratov, čeprav to morda v preteklosti, ko so obstajale piratske republike, ni bilo res. Pri zagotavljanju mednarodne varnosti proti grožnji sodobnega piratstva je iz realističnih predpostavk najvidnejša predpostavka suverenosti države in pomen nacionalnega interesa.

Zgodovinske izkušnje kažejo na to, da se je problem piratstva na morju vedno uspešno končal z uničenjem piratskih baz in vzpostavitvijo državne suverenosti na kopnem. Danes je pomen suverenosti pri soočanju mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom najbolj izrazit na območju jugovzhodne Azije, kjer predvsem Indonezija in Malezija, državi v katerih se zgodi največ piratskih napadov, vztrajata pri tem, da je problem piratstva njun notranji problem, in to kljub temu, da se ti piratski napadi dogajajo večinoma v najprometnejših pomorskih ožinah na svetu, Malajskem prelivu in Lomboški ožini, ki sodita v njune teritorialne vode. Ti dve državi varnost nedvomno vidita kot cilj, mehanizem za njeno doseganje v boju proti sodobnim pomorskim piratom pa je samopomoč, kot jo opredelita Dunne in Schmidt (2007, 232), ki pravita da »v anarhičnem okolju države ne morejo predpostavljati, da jim bodo druge priskočile na pomoč pri obrambi, niti če so zaveznice. Vsaka država mora poskrbeti zase«. Tako Malezija kot Indonezija sta do »pomoči« ostalih držav pri boju proti piratom zelo nezaupljivi. To pa ne velja samo za ti dve državi, enako bi lahko rekli za skoraj vse države na svetu, ki so, ko pride do zatiranja piratstva v lastnih teritorialnih vodah, skrajno nezaupljive do ostalih držav, rade pa vstopajo v različne sporazume za boj proti piratom, katerih namen je zatiranje piratstva v ostalih državah. Tipičen primer je ReCAAP, ki ga Indonezija in Malezija še danes nista ratificirali in v njem ne sodelujeta, zaradi česar ReCAAP ostaja »pes, ki laja, a ne grize«. Še bolj zgovoren je primer

konvencije SUA, ki ne prepoveduje zasledovanja piratov z bojnimi ladjami v teritorialnih vodah katerekoli države pogodbenice. Države, ki so najbolj ogrožene po različnih regijah sveta, torej Indonezija, Malezija, Somalija, Venezuela in Kolumbija, SUA namreč še vedno niso ratificirale. Je pa Somalija, oziroma njena prehodna zvezna vlada, za pomoč pri zatiranju piratov prosila OZN. Na ta način podpira napore mednarodne skupnosti, da v njeni okolici zatirajo pirate na morju. Časovno omejene resolucije VS OZN dovoljujejo zasledovanje piratov v somalijske teritorialne vode katerikoli zainteresirani strani (državi) in prehodna zvezna somalijska vlada, ki jo priznava mednarodna skupnost, to odobrava. A vendarle v tem primeru ne gre za odrekanje lastne suverenosti. Prehodna zvezna somalijska vlada namreč, kot poroča Al Jazeera (2009c), svojo suverenost vrši le v delu glavnega mesta, ostalo ozemlje pa je v rokah različnih uporniških milic. Somalijska vlada se zato zlahka odreka suverenosti, ki pa je *de facto* sploh nima, prav tako pa je nemogoče, da bi uporabljala samopomoč kot mehanizem za zagotavljanje varnosti na morju.

Na podlagi orisanih primerov lahko potrdimo pravilnost realistične predpostavke o mednarodnem pravu, da so v mednarodni skupnosti glavne povezovalne sile interesi držav in ne mednarodno pravo, kot pravita Evans in Newnham (1998, 466). Vendar pa se zdi, da države kljub temu mednarodnemu pravu dajejo določeno težo v medsebojnih odnosih. Piratsko najbolj ogrožene države se trmasto držijo pravic, ki izhajajo iz njihove suverenosti in nase nočejo prevzeti nobenih mednarodnopravnih zavez o sodelovanju na področju preganjanja piratstva. Ravno to nasprotovanje sklepanju sporazumov o sodelovanju pa kaže na to, kako pomembno se državam zdi mednarodno pravo. UNCLOS kot najvišji mednarodnopravni dokument, ki ureja vprašanja odprtih morij, sicer vsebuje tudi določila za preganjanje piratstva na morju, ki pa se nehajo tam, kjer se začne suverenost držav. Suverenost torej je pomembna, vendarle pa obstaja zavedanje o potrebi skupnega upravljanja območij, ki ne spadajo pod suverenost držav. Za razlago tega pa je boljša liberalistična teorija mednarodnih odnosov oz. mednarodne varnosti.

Kooperativni model zagotavljanja mednarodne varnosti, temelječ na liberalističnih teoretičnih predpostavkah, pride pri zagotavljanju varnosti pred grožnjami sodobnega piratstva mnogo bolj do izraza kot konfliktni. Liberalistični pogled po Jacksonu in Sørensen (1999, 136) v središče pozornosti postavlja posameznike, ki se združujejo v skupnosti, med katerimi je najpomembnejša država. Že dejstvo, da so sami pirati nedržavni subjekti, ki predstavljajo grožnjo državam in mednarodni skupnosti, je dokaz, da države niso edini akterji na varnostnem področju. Pomen posameznikov in nedržavnih skupin kot varnostnih akterjev na morju je bil v zgodovini vedno velik. Države so zaradi ekonomskih razlogov že zelo

zgodaj začele delegirati monopol nad uporabo nasilja gusarjem. Ti so zaradi plenjenja ladij nevtralnih držav pogosto sprožali meddržavne spore. S prepovedjo gusarstva v devetnajstem stoletju so države zopet prevzele monopol nad uporabo sile na morju, a zdi se, da je ta monopol danes spet na udaru. Mo (2002, 354) namreč opozarja, da se zaradi nezmožnosti držav, da bi zagotovile varnost plutja na svetovnih morjih, vse več ladijskih podjetij odloča za najem zasebnih varnostnih podjetij za ščitenje njihovih ladij. Gre pravzaprav za zelo podoben proces, ki je v trinajstem stoletju v Evropi pripeljal do institucionalizacije gusarstva. V sodobnem času je vse večji tudi pomen zasebnih organizacij, med katerimi izstopa ICC, ki je preko svojega telesa IMB ustanovila PRC, ki je prvi opozoril na fenomen sodobnega pomorskega piratstva in iz njega izhajajoče grožnje mednarodni skupnosti. A O'Meara (2007, 7) opozarja, da so kljub pomembnosti zasebnih varnostnih podjetij in zasebnih mednarodnih organizacij, danes še vedno države tiste, na katerih leži odgovornost za implementacijo protipiratskih ukrepov, hkrati pa so edine, ki lahko sklepajo mednarodne dogovore o sodelovanju na področju boja proti piratstvu in sodnemu pregonu le-tega. S tem se izpostavlja pomen neoliberalnega institucionalizma, ki pravi, »da lahko institucije zagotavljajo okvir za sodelovanje, ki lahko pomaga preseči nevarnost varnostnega tekmovanja med državami« (Baylis 2008, 35).

Osrednja pojasnjevalna spremenljivka liberalistične teorije je interes, države pa so prikazane kot racionalni akterji, ki jih zanimajo koristi od sodelovanja z ostalimi državami (Roter 1999, 50). Države, oziroma njihovi voditelji, so že od nekdanj trdili, da so pirati *hosti humani generis*, sovražniki človeštva in to velja še danes (O'Meara 2007, 2). Interes držav je zato vedno bil izkoreniniti piratstvo, čeprav je res, da so ga skozi zgodovino velikokrat tudi tolerirale, a zopet zaradi tega, ker je bilo to takrat v njihovem interesu. Kljub temu, da je pojav piratstva danes večinoma lokalni, so njegove grožnje in posledice transnacionalne, kar države sili v povezovanje pri soočanju z njim. Kolektivne akcije EU in Nata ob obalah Somalije pod pokroviteljstvom VS OZN, sklenitev ReCAAP, v katerem sodelujejo skoraj vse države, ter ustanovitev ISC, kot tudi mnogi drugi bilateralni in multilateralni sporazumi kažejo na pomen skupnih interesov in povezovanja pri zagotavljanju mednarodne varnosti. Predvsem na področju jugovzhodne Azije sodelovanje vse bolj postaja edini mehanizem, s katerim se je mogoče uspešno boriti proti piratom na morju, ki so visoko mobilni in zlahka prehajajo iz teritorialnih voda ene države v druge. Raymond (2009) pravi, da je ravno sodelovanje skupaj s sanacijo razmer na kopnem nekaterih najbolj ogroženih držav prineslo zmanjšanje piratskih napadov na območju jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda po letu 2003, kar je bilo razvidno tudi iz grafa 3.2.

Ker sodobno pomorsko piratstvo predstavlja grožnjo mednarodni varnosti, in ker se piratski napadi velikokrat zgodijo na odprtem morju, ki ni pod jurisdikcijo nobene od suverenih držav, je pomen mednarodnega prava v boju proti piratstvu zelo velik. S sprejetjem Konvencije o odprtem morju in nato s sprejetjem UNCLOS, so države uredile medsebojne odnose na morju in definirale status odprtega morja kot skupnega dobrega, hkrati pa so z definiranjem teritorialnih voda poudarile, do kod sega njihova suverenost in neodvisnost. UNCLOS tudi navaja pravice in dolžnosti držav, ki jih imajo te v boju proti piratstvu na odprtem morju, a hkrati tem postavlja različne omejitve, ki pa tako ali drugače izhajajo iz skrbi za ohranjanje državnih suverenosti. Te omejitve so države nato skušale leta 1988 preseči s sprejetjem SUA, ker pa je piratsko najbolj problematične države niso ratificirale, potenciali SUA ne morejo biti v celoti izkoriščeni. Ohranjanje suverenosti in neodvisnosti je poudarjeno v vseh meddržavnih protipiratskih dogovorih, ki so jih med seboj sklenile azijske države. Kako pomembno je vprašanje suverenosti, pa kažejo tudi resolucije VS OZN, ki omejujejo suverenost somalijskih ozemeljskih voda, a le za določeno obdobje. V vsaki resoluciji pa VS izrecno pove, da to omejevanje suverenosti ni in ne more postati del občega običajnega mednarodnega prava.

Pri soočanju mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom se prepletata realistični in liberalistični pristop zagotavljanja sodobne varnosti, kombinacija, ki je osnova za teorijo angleške šole mednarodnih odnosov. Ta kot osrednje akterje šteje državo, državne sisteme in posameznike. Slednji so v teoriji angleške šole po Jacksonu (1995, 111) lahko člani mednarodne družbe le posredno, kot državljanji držav članic in ne sami zase, kar velja tudi za različne politične, gospodarske, idr. organizacije, ki so vse v podrejenem položaju proti svojim domačim državam. Različne zasebne organizacije, predvsem ICC, tudi pri soočanju mednarodne skupnosti s sodobnim pomorskim piratstvom igrajo pomembno vlogo pri ozaveščanju svetovne laične in politične javnosti o problemih in grožnjah, ki jih piratstvo prinaša, a odgovornost za ukrepanje še vedno leži na državah. Te so pri reševanju problemov, tudi sodobnega pomorskega piratstva, v mednarodnih odnosih še vedno najpomembnejše. Mednarodna družba, ki jo Bull (v Esih 2006, 33-34) opredeli kot »skupino držav, ki se zaveda določenih skupnih interesov in skupnih vrednot /.../, ki jo zavezujejo skupna pravila v medsebojnih odnosih in sodelovanje pri delovanju skupnih institucij«, je najpomembnejša osrednja točka teorije angleške šole in tista, ki je prvenstveno odgovorna za spopadanje s sodobnim piratstvom. Vloga posameznika pa se kaže kot pomembna pri konceptu »svetovne družbe«, pri čemer imajo teoretiki v mislih vse pripadnike svetovne populacije, ki imajo iste pravice, tj. človekove pravice, ne glede na to, v kateri državni živijo. Tudi pirati imajo zato človekove pravice, ki jih morajo države v spopadanju z njimi spoštovati. Problem spoštovanja

pravic piratov je najbolj očiten pri dilemi v zvezi s sodnim preganjanjem ujetih piratov, s katerim se je srečala EU pri izvajanju operacije Atlanta. Ne glede na to, da evropske države piratom niso hotele soditi na domačem ozemlju zaradi strahu, da bi le-ti zaprosili za azil, ta dilema in rešitev, ki jo je EU našla v sporazumu o sojenju piratom v Keniji, vendarle namiguje na to, da države čutijo neko, četudi rahlo zavezo spoštovanja človekovih pravic.

V teoriji angleške šole imajo po mednarodnem pravu države tristopenjsko odgovornost, omenjena odgovornost spoštovanja človekovih pravic je ena od njih. Drugi dve sta odgovornost do domačega prebivalstva, kar v primeru boja proti sodobnemu piratstvu pomeni zagotavljanje ustrezne stopnje varnosti in skrb za nacionalno suverenost ter mednarodna odgovornost, ki jo imajo države druga do druge v mednarodni skupnosti, v kateri delujejo. Ta se na primeru sodobnega pomorskega piratstva kaže v spoštovanju obstoječih mednarodnopravnih obvez in zadržanosti pri sklepanju novih, ki bi lahko spodbijale nacionalno odgovornost držav, tj. odgovornost ščitenja svoje suverenosti.

Varnosti teoretiki angleške šole ne dojemajo niti kot cilj niti kot instrument za doseganje cilja, ampak kot normativno vrednoto, ki nastane znotraj varnostnega diskurza v mednarodni družbi (Bellamy in McDonald 2004, 312), zagotavljala pa naj bi se preko ravnotežja moči in upoštevanja mednarodnih pravil in procedur. Ravnotežje moči pri zagotavljanju varnosti pred sodobnim piratstvom ni mehanizem, ki bi bil uporaben. V praksi vidimo, da se med seboj bolj prepletata mehanizma samopomoči in sodelovanja. Zelo očitno pa je pri soočanju mednarodne skupnosti s sodobnim piratstvom vzpostavljanje varnosti kot norme. Med državami namreč že dolgo obstaja konsenz, da je piratstvo njihov skupen sovražnik, čeprav konsenz o tem, kako se z njim uspešno soočati, ne obstaja.

Angleška šola na varnost gleda kot na normo, ki je v primeru piratskih groženj v mednarodni skupnosti splošno sprejeta, malo pa pove o procesu vzpostavljanja te norme in interesov v ozadju. Za pojasnjevanje tega je bolj primerna konstruktivistična teorija, ki pravi, da je varnost družbeni konstrukt in lahko pomeni različne stvari v različnih kontekstih. Varnost je videna kot prizorišče pogajanj in konsenza, v katerem različni akterji tekmujejo v definiranju identitet in vrednot določene skupine na način, ki bi vzpostavil temelje za politično akcijo. Pri tem ključno vlogo igrajo identitete in vrednote osrednjih akterjev, tj. državnih voditeljev (McDonald 2008, 67), ki skozi načrten proces sekuritizacije »v kateri se viri ogrožanja oz. ranljivosti varnostno problematizirajo (sekuritizirajo) ter se vzpostavijo

mehanizmi učinkovitega in aktivnega odgovora nanje« (Svete 2005, 73), konstituirajo varnost.⁶⁴

Za razumevanje varnosti kot družbenega konstrukta je pomembno znanje zgodovine, ki razkrije proces tega vzpostavljanja. Čeprav je bilo piratstvo, kot smo že večkrat omenili, skozi celotno zgodovino deklarativno smatramo za sovražnika človeštva, so ga države in njihovi voditelji mnogokrat tolerirali. Že od antike naprej so države v časih vojne najemale zasebne morjeplovce za boj proti ladjam sovražne države, s čimer so jim dale status gusarjev. Ti so bili v času miru velikokrat pirati, katerih pa zaradi njihove izkušnosti na morju in potencialne uporabnosti v času vojne države niso preganjale. Poleg tega so pirati države, v novem veku pa predvsem kolonije, oskrbovali s poceni luksuznim blagom. Zato se je piratstvo dolga stoletja nemoteno razvijalo. S tehnološkim napredkom in uvedbo velikih stalnih vojnih mornaric pa je izginila potreba po gusarjih in posledično je tudi piratstvo postalo vse bolj nezaželeno. V devetnajstem stoletju so vladarji začeli intenziven proces sekuritizacije vprašanja gusarstva in piratstva, ki je bilo do začetka dvajsetega stoletja skoraj popolnoma izkoreninjeno. Od takrat naprej je v veljavi tudi »norma« popolne prepovedi in nične tolerance gusarstva in piratstva v mednarodni skupnosti. Skladno s tem je potekal tudi razvoj mednarodnega prava na področju zatiranja piratstva in gusarstva, v katerem so vse države vzpostavile identiteto piratov in gusarjev kot sovražno in v mednarodnem redu nezaželeno. Kljub ostrim političnim in ideološkim delitvam v času hladne vojne sta bili sklenjeni konvenciji UNCLOS in SUA, ki vzpostavljata identiteto piratov kot sovražnikov človeštva in pozivata države članice mednarodne skupnosti, da skupaj ukrepajo proti njim. Normativne strukture in identitete so torej sooblikovale kodifikacijo mednarodnega prava.

Proces sekuritizacije sodobnega pomorskega piratstva je najbolj viden v jugovzhodni Aziji. Kot ugotavlja Bradford (2004, 502), je na Japonskem, kjer sami nimajo problemov s pirati, konec dvajsetega in v začetku enaindvajsetega stoletja s strani vplivnih politikov in žrtev piratskih napadov v jugovzhodni Aziji potekal intenziven proces sekuritizacije piratstva v jugovzhodni Aziji, kar je povzročilo številne regionalne protipiratske pobude. Najbolj prizadete države v tem območju, Indonezija, Malezija in Singapur, so se na to odzvale zelo previdno, predvsem na pobude večnacionalnih patrolj v njihovih teritorialnih vodah. Japonski proces sekuritizacije je pripeljal do podpisa ReCAAP in ustanovitve ISC. Zanimivo je, da se

⁶⁴ Za vzpostavljanje identitet, ki določajo odnos mednarodne skupnosti do piratstva, je zelo pomenljiva zgodba, ki jo navaja Sveti Avguštin, ko opisuje, kako je Aleksander Veliki ujel nekega pirata v Sredozemskem morju. Aleksander je pirata vprašal, kaj misli da je, da ropa na morju, pirat pa mu je odgovoril: »Isto kot ti, ki ropaš svet, le da sem jaz, ker imam jaz le majhen čoln, pirat, ti, ki imaš mogočno mornarico, pa si vladar« (Saint Augustine 1467/2003, 139).

ReCAAP, kot tudi vsi ostali meddržavni sporazumi v regiji, ukvarjajo zgolj z zatiranjem piratstva na morju, ne pa tudi na kopnem, predvsem pa skoraj nikoli v te sporazume niso vključeni ukrepi za odpravljanje vzrokov piratstva, ki ležijo predvsem v revščini in odsotnosti državnih institucij na območjih, kjer do piratstva prihaja.

Procesu sekuritizacije piratstva smo priča tudi na primeru Somalije. Porast piratskih napadov ob najprometnejših pomorskih trgovinskih poteh ob obalah Somalije je povzročil odziv zveze NATO in EU ter še nekaterih drugih pomorskih velesil, ki so na to območje poslale svoje bojne ladje, da bi zatirale piratstvo. Opravičevanje te poteze je potekalo v vseh zahodnih medijih in zahodna javnost je ob poročilih ugrabljenih mornarjev, ki čakajo na odkupnine v somalijskih pristaniščih, kar nekako pristala na podobo piratov, proti katerim je treba uporabiti silo. Ti pirati naj bi terorizirali trgovske ladje in tudi lastno somalijsko prebivalstvo. Zelo redko so imeli somalijski pirati možnost predstaviti svoj pogled na zadevo. V državi, v kateri se že dve desetletji odvija državljanska vojna, ki so jo zahodne ribiške flote izkoristile za brezsramno ropanje morskega bogastva, nekatera zahodna podjetja pa za odmetavanje najbolj strupenih odpadkov, je piratstvo edina možnost preživetja in zaradi tega tudi nedvomno legitimna. Kot pravi Erdogan (2009) imajo vlade držav, ki se borijo proti piratom v morjih okoli Afriškega roga zelo malo interesa za odpravljanje socio-ekonomskih vzrokov za piratstvo med ribiškimi skupnostmi na somalijski obali, niti se niso odločili posredovati proti t.i. »warlordom«, ki omogočajo piratske aktivnosti.

Državni voditelji velesil tako v primeru jugovzhodne Azije kot v primeru Somalije, piratstvo prikazujejo v skladu z že stoletja uveljavljeno identiteto piratov kot brutalnih morskih razbojnikov, ki predstavljajo grožnjo celotnemu človeštvu, čeprav pogled s strani piratov kaže na popolno legitimnost njihovega početja, še posebej zato, ker so ravno te elite objektivno krive za situacijo, ki ljudi sili v piratstvo. Zato se zdi, da gre pri slikanju takšne podobe piratov predvsem za opravičevanje vojaškega posredovanja proti piratom, da bi se zaščitili njihovi ekonomski in z njimi povezani politični interesi. Velik napredek pri izkoreninjanju piratstva v vseh svetovnih regijah bi bil, če bi bila mednarodna skupnost sposobna priznati krivdo pri soustvarjanju piratstva in prenehala problem slikati črno belo.

Na podlagi ekonomskih in političnih interesov, ki jih v boju proti piratstvu izpostavi že konstruktivistična teorija lahko nadaljujemo z marksističnim pogledom. Osrednja dinamika družbenega življenja, ki jo je prepoznal Marx (v Hobden in Wyn Jones 2007, 296), je napetost med proizvodnimi sredstvi in proizvodnimi odnosi, ki tvorijo ekonomsko bazo družbe, za nadzor katere se med seboj spopadajo različni družbeni razredi, ki so osrednji družbeni akterji. Politične ustanove in država, ki so zgolj elementi nadgradnje ekonomske baze, nimajo

pa lastne eksistence - so le odsev procesov v »bazi« (Benko 1997, 149). Ekonomsko bazo, nad katero se dviga varnostna nadstavba, danes tvori globalni kapitalistični sistem, ki se je od konca hladne vojne pa do danes izjemno hitro širi po svetu. Liss (2003, 57) in Chalk (2008, 10) opažata, da se je tudi pomorsko piratstvo v njegovi sodobni obliki začelo v večji meri zopet pojavljati ravno v tem času. Širjenje globalnega kapitalizma in uvajanje neoliberalnega gospodarskega modela v državah globalnega juga, ki sta povzročila bogatenje peščice na eni strani in siromašenje množic na drugi, sta očitno povezana s ponovnim vzponom piratstva v svetu.

Na koncu sedemnajstega stoletja so pirati na Madagaskarju ustanovili socialistično republiko. Tamkajšnji pirati so prvič v zgodovini premagali nacionalne delitve in se na podlagi »razrednih« interesov združili v skupnosti, ki se je preživljala s tem, da je plenila ladje njihovih prejšnjih izkoriščevalcev. Za sedaj še ni videti, da bi sodobni pomorski pirati razvili takšno razredno zavest in začeli razredni boj. Izjema so verjetno t.i. »socialni pirati«, katerih pojav Liss (2003, 61) opaža v revnih ribiških skupnostih v Indoneziji in v predmestjih Manile na Filipinih. Vzpodbude za piratske napade teh skupnosti ne izhajajo iz potreb posameznika, ampak iz potreb skupnosti po preživetju, saj se celoten plen piratskega napada deli med vse člane skupnosti. A četudi lahko na splošno rečemo, da pirati nimajo razredne zavesti, to ne velja za kapitaliste. ICC, ki sama sebe označuje za »glas svetovnega biznisa, ki zagovarja globalno ekonomijo kot silo gospodarske rasti, ustvarjanja delovnih mest in blaginje« (ICC 2009), je bila tista, ki je največ naredila na področju ozaveščanja svetovne javnosti in vlad o nevarnostih, ki jih predstavlja sodobno pomorsko piratstvo in bila hkrati tudi največja skupina pritiska na vlade pri lobiranju za aktivne odzive na te grožnje. Pri tem ni presenetljivo, da so na prvem mestu med grožnjami sodobnih piratov, poleg groženj s smrtjo posadkam seveda, postavljene grožnje globalnemu gospodarstvu.

Engels (2007, 328) ugotavlja, da ker se 95 % svetovnega blaga in 60 % svetovne nafte prevaža z ladjami, piratstvo ogroža pomorske linije, preko katerih se hrani svetovni kapitalizem,⁶⁵ čeprav, kot opaža Murphy (2007, 20), je škoda, ki jo globalni trgovini na letni ravni povzročijo pirati, zanemarljiva. Varnost se v tem smislu kaže predvsem kot varnost vladajočega razreda kapitalistov, ki se vzpostavlja s hegemonijo, in sicer s tem, da se ideje in ideologije tega razreda razširijo v širši svetovni javnosti, predvsem pa v politični nadstavbi, ki

⁶⁵ Zaskrbljenost za svetovno ekonomijo je opazna tudi v povezavi z ekološkim ogrožanjem, kjer so poudarjeni stroški, ki bi nastali, če bi morale ladje zaradi razlitja nafte v pomorskih ožinah izbrati druge pomorske poti. Ekonomska zaskrbljenost pa se kaže celo v grožnjah v povezavi z organiziranimi kriminalnimi skupinami, katerim pirati večinoma prodajajo svoje blago, saj tako nastajajo paralelni trgi, ki odžirajo zaslužek svetovnemu kapitalizmu.

nato s pritiski na države, v katerih prihaja do piratskih napadov, izsili organiziranje naporov za boj proti temu fenomenu, kot je razvidno iz primera jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda. V primeru širokega konsenza znotraj svetovnih elit glede grožnje, pa se lahko oblikuje tudi organizirana oborožena akcija proti piratom, kakršnim smo bili pogosto priča skozi zgodovino, najnovejša pa poteka ob obalah Afriškega roga.

Dejstvo je, da se je sodobno pomorsko piratstvo rodilo v revščini, za poglobljanje katere je najbolj krivo širjenje neoliberalnega kapitalizma po koncu hladne vojne. Ekonomska baza, ki določa vse ostale oblike družbenega življenja, določa tudi zagotavljanje mednarodne varnosti, ki ni nič več kot le ščitenje svetovnega kapitalizma. Pri tem se države ne ukvarjajo z odpravljanjem vzrokov, ampak zgolj z bojem proti piratom na morju in zaščito svetovnega pomorskega transporta. Glede na odsotnost razredne zavesti med današnjimi pirati in glede na kriminalno dejavnost, s katero se ukvarjajo, ki jih po marksistični teoriji v najboljšem primeru uvršča med lumpenproletariat, ne gre pričakovati, da bo piratstvo generiralo neko obliko razrednega boja, razen morda na lokalni preživetveni ravni, ki bi s spremembo razmerij v ekonomski bazi pomenilo njegov konec. Zgodovina nas uči, da je piratstvo izginilo, ko so države vzpostavile suverenost na območjih, kjer so imeli pirati svoje kopenske baze. Vendar pa to danes ne bo več dovolj. Če se ne odpravijo ekonomski vzroki za nastanek piratstva, bodo ti najverjetneje povzročili nastanek neke druge oblike kriminalne dejavnosti, s katero se bodo preživljali tisti, ki so odrinjeni na rob procesa globalizacije, na svetovno periferijo. Jedro se zato mora zavedati, da v kolikor ne bo vsaj delno ublažilo trpljenja ljudi na periferiji, bodo obstoječe grožnje svetovnemu gospodarstvu ostale, četudi se morda ne bodo manifestirale kot piratstvo.

6 ZAKLJUČEK

V tem delu smo predstavili pet različnih pogledov na sodobno mednarodno varnost, ki izhajajo iz tradicij preučevanja mednarodnih odnosov. Realizem, liberalizem, angleška šola, konstruktivizem in marksizem so teorije, ki se vprašanja mednarodne varnosti lotevajo z različnih zornih kotov, in zato ne moremo reči, da je eden od pristopov pravilnejši kot drugi. Vsak zase tako vzpostavlja pet različnih in hkrati komplementarnih resnic. V stroki prihaja do obsežnih razprav med zagovorniki teh teorij in na argumente enih imajo njihovi nasprotniki vedno pripravljene protiargumente. Varnost lahko preučujemo skozi eno od teh teorij, prav tako pa lahko na določen varnostni problem gledamo skozi vsako od teh teoretičnih »prizem« in tako ustvarimo več različnih pogledov nanj, s čimer ta problem dojamemo celoviteje in lažje nakažemo možnosti za njegovo odpravo.

Po koncu hladne vojne je bil po stoletjih zatišja svet zopet soočen s pomorskim piratstvom. Kljub temu, da je zaradi obsežnosti pomorskega prometa verjetnost, da bo neka ladja postala žrtev piratskega napada, majhna, sodobno pomorsko piratstvo za mednarodno skupnost predstavlja resno grožnjo na področju ekonomije in ekologije, zaradi povezovanja piratskih skupin z različnimi organiziranimi kriminalnimi, terorističnimi in uporniškimi skupinami ter zaradi korupcije pa ogroža tudi varnost v ožjem smislu. Pirati so danes najbolj aktivni na območju jugovzhodne Azije in vzhodne Afrike, predvsem v vodah ob obalah Somalije. Piratstvo je pogojeno s socialno, ekonomsko in politično situacijo na kopnem ter z geografskimi značilnostmi območja. Tam, kjer prevladujejo slabi ekonomski pogoji in kjer so lokalne oblasti nezmožne ali celo nenaklonjene preganjanju piratstva, ter tam, kjer geografsko okolje, v katerem pirati delujejo, omogoča hiter in neopažen pobeg po napadu, piratstvo cveti. Primera za to sta Indonezija in Somalija.

Skozi zgodovino se je mednarodna varnost zagotavljala predvsem s konfliktnim in kooperativnim modelom, na razvoj katerih sta odločilno vplivala realizem in liberalizem. Tudi pri soočanju z mednarodnim piratstvom v praksi prevladujeta ta dva modela, pri čemer pa noben ni ekskluziven. Piratstvo mednarodna skupnost že od nekdaj, predvsem pa od zatona gusarstva, smatra kot neko zunanjo grožnjo, zato seveda ni čudno, da v praksi pri soočanju z mednarodnim piratstvom prevladuje liberalistični teoretični pristop. Ta izpostavlja pomen sodelovanja med državami pri zagotavljanju mednarodne varnosti in pomen mednarodnega prava, ki ureja odnose med državami tako, da hkrati ohranja njihovo svobodo in neodvisnost. Ta pristop mednarodne skupnosti pri soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom je utelešen v

UNCLOS, ki države zavezuje k zatiranju piratstva na odprtem morju, ki je neka skupna »lastnina«, hkrati pa varuje suverenost držav s tem, ko prepoveduje zasledovanje piratov v teritorialnih vodah. Suverenost je tudi tista, ki je ena od večjih ovir za uspešno zatiranje delovanja sodobnih piratov, ko slednji hitro prehajajo iz teritorialnih voda ene države v drugo in tako organom pregona onemogočajo zasledovanje. To od držav zahteva sodelovanje pri zatiranju piratstva.

V Aziji je to sodelovanje doseglo najvišjo stopnjo s sklenitvijo ReCAAP in posledično ustanovitvijo ISC. Tu pride do izraza realistična teorija zagotavljanja mednarodne varnosti. Kljub napredku, ki ga v boju proti piratstvu predstavlja ReCAAP, ta še vedno strogo spoštuje načelo nezasledovanja piratov v teritorialne vode suverene države. Predvsem Indonezija in Malezija sta skrajno nezaupljivi do kakršnihkoli pobud o sodelovanju, ki bi omogočal prisotnost tujih vojaških enot na njihovih ozemljih. Na problem piratstva v nekaterih najbolj prometnih pomorskih ožinah na svetu gledata kot na svoj notranji problem in v soočanju z njim ne dovoljujeta vmešavanja drugih držav. Čeprav zaradi pritiskov mednarodne skupnosti z zahtevami po učinkovitejšem boju obeh držav proti piratom vendarle tudi Indonezija in Malezija vstopata v različne sporazume, so ti bolj kozmetične narave. Tako npr. sporazum MALSINDO sicer vzpostavlja sodelovanje pri izvajanju mornariških patrolj Indonezije, Malezije in Singapurja, a še vedno ne omogoča zasledovanje piratov npr. singapurske mornarice v malezijske teritorialne vode. Korak naprej v sodelovanju med temi tremi državami je bil sporazum EiS, ki izvidniškim letalom z mešanimi posadkami dovoljuje zasledovanje piratskih ladij do tri milje globoko v notranjost teritorialnih voda. Čeprav so se s tem sporazumom države res »odpovedale« delčku suverenosti v imenu preganjanja skupne grožnje, je še vedno več kot očitno, da ta sporazum ne pomeni zasuk realistične politike Indonezije in Malezije v liberalistično, kar se tiče soočanja s sodobnim pomorskim piratstvom.

Na prvi pogled bi lahko rekli, da smo priča precej liberalističnemu pristopu k zatiranju sodobnega pomorskega piratstva v vodah okoli Afriškega roga. VS OZN je namreč ob podpori somalijske prehodne vlade sprejel resolucije, ki pozivajo vse zainteresirane stranke, da pošljejo svoje ladje na ta konec sveta in aktivno sodelujejo pri zatiranju somalijskega piratstva ter jim dovoljuje preganjanje piratov v somalijskih teritorialnih vodah. Na to se je odzvala zveza NATO, EU in še mnoge mornariško močnejše države, kot so ZDA, Rusija, Indija, Kitajska, Južna Koreja ipd., ki so na to območje poslale svoje bojne ladje. Da prihaja do sodelovanja med temi državami je nesporno in glede na to, da so to sicer tekmice v mednarodnih odnosih, je to nedvomno odstop od ravnotežja moči kot mehanizma

zagotavljanja mednarodne varnosti. Poleg tega se vzpostavlja tudi sodelovanje med Natom in državami v regiji, katerim NATO nudi usposabljanje za protipiratske operacije, ter med EU in Kenijo, kateri EU izroča ujete pirate v sodni pregon. Vendar pa liberalistični pristop pade pri sodelovanju somalijske vlade. Ta podpira prizadevanja mednarodne skupnosti pri zatiranju piratstva v svojih teritorialnih vodah in se tako odpoveduje delu svoje suverenosti. Ker pa je to pravzaprav odpovedovanje nečemu, česar sploh nima, si s tem le nabira politične točke in legitimnost v mednarodni skupnosti, česar v domači državi nima.

V ostalih regijah do oblikovanja nekih regionalnih ali vsaj bilateralnih sporazumov med državami ni prišlo. Čeprav sta tako Indija kot Bangladeš pogodbenici ReCAAP, med njima ne obstaja nek sporazum, ki bi omogočal tesnejše sodelovanje pri pregonu piratov, kaj šele dovoljeval zasledovanje piratov na ozemlju sosednje države. Zato piratstvo v Bangladešu še vedno cveti. Tudi v zahodni Afriki na območju Gvinejskega zaliva ne obstajajo sporazumi in mehanizmi na področju zatiranja piratstva, čeprav je res, da na tem območju pirati za pobeg po izvedenem dejanju uporabljajo predvsem nepregledne rečne delte in redkeje prehajajo državne meje. V Ameriki pa je število piratskih napadov po državah večinoma tako nizko, da niti ne obstajajo neke resnejše študije na temo sodobnega pomorskega piratstva na ameriškem kontinentu, kaj šele mehanizmi boja proti njemu.

Odgovor na prvo raziskovalno vprašanje, kateri teoretični pristopi prevladujejo v mednarodni skupnosti ob njenem soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom, se torej glasi: liberalizem in realizem. Pravzaprav gre za mešanje obeh pristopov, s čimer pa pride do izraza tudi teorija angleške šole mednarodnih odnosov. Izrazita je tristopenjska odgovornost držav, ki jo imajo vlade do domačega prebivalstva, mednarodne skupnosti in do spoštovanja človekovih pravic. Primer prve je ščitenje suverenosti teritorialnih voda držav, primer druge sta ReCAAP in sodelovanje v boju proti somalijskim piratom, tretje pa se kaže predvsem v spoštovanju pravic piratov do poštenega sojenja, ki ga omogoča dogovor med EU in Kenijo. V soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom je namreč pomembna tako samopomoč kot sodelovanje, pri čemer pa se glede na splošno sprejetost piratstva kot »sovražnika človeške vrste« varnost kaže kot norma. Mednarodna skupnost seveda pri soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom ne izhaja iz konstruktivističnih in marksističnih teoretičnih predpostavk, ki so do obstoječega mednarodnega reda kritične. Ti dve teoriji sta pomembni predvsem zaradi razumevanja interesov, ki so v ozadju problematiziranja piratstva kot varnostnega problema in interesov za njegovo zatiranje.

Konstruktivistični pogled na piratstvo izpostavlja dejstvo, da je bilo piratstvo skozi zgodovino velikokrat tolerirano zaradi interesov držav. Pirati so jim dobavljali poceni

luksuzne dobrine in jim služili kot gusarji v času vojn. Problem piratstva je bil sekuritiziran v obdobjih, ko so imele države od njega več škode kot koristi in desekuritiziran, ko je veljalo obratno. Šele tehnološki napredek na področju pomorstva in vzpostavljane velikih stalnih vojnih mornaric, ki sta pomenila zaton gusarstva, sta pomenila tudi zaton piratstva. V devetnajstem stoletju se državam za izvajanje vojn na morju ni bilo treba več zanašati na gusarje in problem gusarstva se je sekuritiziral, njegova prepoved pa je postala del normativnih struktur mednarodnega prava. Posledično se je sekuritiziralo tudi piratstvo, katerega državnim voditeljem ni bilo več treba tolerirati. Države so se potrudile, tudi preko mednarodnopravnih obvez, da je bila sprejeta identiteta piratov kot skupnih sovražnikov mednarodnega reda in miru. Piratstvo je bilo nato konec dvajsetega stoletja z uničenjem piratskih oporišč na kopnem širom sveta tudi uničeno. Sekuritizacija sodobnega pomorskega piratstva je potekala tako na področju jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda, kot na področju vzhodne Afrike. Na čelu procesa sekuritizacije v jugovzhodni Aziji so bile Japonska in ZDA, ki so pritiskale na države v regiji, kjer se je sodobno piratstvo najbolj razvilo, da naj vzpostavijo učinkovite mehanizme za njihovo zatiranje. To je med državami izzvalo različne odzive, sčasoma pa so vse države prepoznale obsežnost grožnje, ki jo sodobno pomorsko piratstvo predstavlja in na potrebo po njegovem zatiranju. Za vzhodno Afriko pa se zdi, da je piratstvo, da bi opravičila vojaško posredovanje na tem območju, sekuritizirala kar celotna mednarodna skupnost.

Marksistični pogled na reševanje sodobnega pomorskega piratstva še poglobi konstruktivističnega, s tem ko izpostavi razredne interese v boju proti piratom. Izpostavlja dejstvo, da se je sodobno pomorsko piratstvo razvilo po hladni vojni, sočasno z razmahom neoliberalnega kapitalizma, in da so njegovi stranski produkti, predvsem razslojevanje in revščina, pravzaprav vzroki za ponoven pojav piratstva, reševanja katerih pa se mednarodna skupnost ne loteva, saj bi to pomenilo korak nazaj v neoliberalizaciji gospodarstva in politike. Pri tem izstopa dejstvo, da je ravno ICC, svetovno združenje poslovnežev, ki se zavzema za čim večjo liberalizacijo svetovnega gospodarstva, prvo opozorilo na nevarnost sodobnega pomorskega piratstva in pritisnilo na svetovno javnost in vlade, da se aktivno odzovejo na ta fenomen, čeprav so posledice piratskih napadov, tako v povzročeni škodi kot v številu žrtev v številkah, mnogo nižje kot npr. posledice prometnih nesreč. Tako so dozdejšnji ukrepi v boju proti piratstvu namenjeni predvsem ščititju interesov svetovne trgovine in obstoječega neoliberalnega kapitalističnega sistema, niso pa namenjeni uničevanju piratstva z odpravljanjem vzrokov njegovega nastanka.

Na podlagi napisanega lahko odgovorimo tudi na drugo raziskovalno vprašanje, kako bi bilo možno izboljšati odzivanje mednarodne skupnosti na problem sodobnega pomorskega piratstva? UNCLOS in SUA sta sicer v kombinaciji ena z drugo zadostni mednarodnopravni podlagi za uspešno ukrepanje proti vsem vrstam piratstva, a ker je SUA ratificiralo le malo držav, v katerih se pojavlja sodobno pomorsko piratstvo, se mehanizmi za zatiranje piratov, ki so predvideni v tej konvenciji, ne uresničujejo. Da bi UNCLOS predstavljala zadostno mednarodnopravno podlago za preganjanje piratstva, bi morali razširiti definicijo piratstva na teritorialne vode in na delovanje političnih skupin, potrebno pa bi bilo tudi redefinirati člen, ki se nanaša na pravico držav do zasledovanja piratov v teritorialne vode druge države. Člen bi moral biti zapisan tako, da suverenost držav piratom ne bi omogočala nekaznovanega pobega pred zasledovalci. Lahko pa bi se tudi sprejel nov mednarodni dogovor, po katerem bi lahko vojne ladje zasledovale pirate v teritorialne vode druge države, vsaj dokler zasledovanja ne nadaljujejo vojne ladje države, v teritorialnih vodah katere se pirati nahajajo. Takšen sporazum pa mora vendarle vsebovati varovalko, ki bi še vedno ščitila suverenost državnega ozemlja, vključno s teritorialnimi vodami, drugače večina držav na ta sporazum ne bi pristala. Takšna varovalka bi lahko bila npr. obveza, da zasledujoča ladja obvesti državo, v čigar teritorialne vode namerava zapluti o tem, da zasleduje pirate, in obveza o tem, da se ta ladja iz teritorialnih voda umakne takoj po prevzemu zasledovanja piratov s strani organov pregona države, v kateri se nahajajo, ali ko jo k temu pozovejo organi države, v kateri se nahaja.

Pri soočanju s piratstvom na morju, ki je danes zaenkrat edino bojno polje, na katerem se mednarodna skupnost bori skupaj, je potrebno povečati stopnjo sodelovanja med državami, predvsem na področju izmenjave informacij in koordinacije enot na terenu. Korak naprej je tudi uvajanje večnacionalnih patrolj na piratsko ogroženih območjih. To so v jugovzhodni Aziji že začele prakticirati Indonezija, Malezija in Singapur, na območju Afriškega roga pa primer takšnega sodelovanja predstavljajo enote EU in Nata. Predvsem na območju Afriškega roga, bi bilo potrebno v izvajanje skupnih akcij pritegniti še okoliške države, glede na trende pa bi bilo treba tudi povečati število teh patrolj.

Vendar pa niti posodabljanje mednarodno pravnih dokumentov niti večje sodelovanje med državami pri zatiranju piratstva na morju in povečevanje vojaških enot na piratsko najbolj ogroženih območjih ne predstavlja celostnega pristopa k reševanju problema sodobnega pomorskega piratstva. Na ta način se sicer lahko kratkoročno zmanjša število piratskih napadov, a na dolgi rok bi se njihovo število zopet povečalo, čim bi se zmanjšala vojaška prisotnost v teh območjih. Moramo se zavedati, da problem piratstva izhaja iz razmer na kopnem. Zgodovina nas uči, da je za uspešno uničenje piratov potrebno predvsem vzpostaviti

suverenost na kopnem. Poleg tega je potrebno popraviti socialne, ekonomske in politične razmere v državah v razvoju, v katerih je piratstvo najbolj pogosto. Svetovni, predvsem pa zahodni voditelji in mediji morajo nehati pirate slikati kot demone, saj to onemogoča resen premislek o najboljših načinih za soočanje s piratstvom in militarizira napore za soočanje s tem problemom. Že samo zmanjšanje revščine na območjih, kjer se pojavlja piratstvo, bi bilo dovolj za drastično zmanjšanje piratskih napadov, predvsem tistih, ki jih izvajajo slabo organizirane piratske skupine, ki danes izvedejo večino teh napadov. A zdi se, da je v času neoliberalnega kapitalizma, ki zavrača kakršnekoli socialne transfere, to danes praktično nemogoče. Takšni napor bi zahtevali razmišljanje izven obstoječih kognitivnih okvirjev večine svetovnih voditeljev. Zaenkrat se zdi, da tudi globalna gospodarska kriza, ki je svet prizadela konec leta 2008, verjetno ne bo vplivala na resnejše spremembe obstoječega sistema svetovnega kapitalizma in s tem tudi na spremembe pri soočanju s sodobnim pomorskim piratstvom, ampak bo najverjetneje le še poslabšala že tako slab ekonomski in družbeni položaj ljudi držav v razvoju, ki se bodo še pogosteje posluževali piratstva kot metode, da globalnemu kapitalizmu iztrgajo delček tistega, kar je on iztrgal njim - varnost!

Raziskovalni vprašanji sta, čeprav morda na prvi pogled tega ni videti, med seboj zelo povezani. Odgovori nanju se navezujejo in drug drugega dopolnjujejo. S tem se vzpostavlja stik med teorijo in prakso, pri čemer se teorija kaže kot uporabna za iskanje praktičnih rešitev, hkrati pa se ustvarja povratni efekt bogatenja razlagalne vrednosti teoretičnih pristopov in teorije same.

7 LITERATURA

- Abdullahi, Najad. 2008. 'Toxic waste' behind Somali piracy. *Al Jazeera* (11. oktober). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/10/2008109174223218644.html> (10. december 2009).
- AfroDigg. 2008. *NATO's Operation Allied Provider*. Dostopno prek:
<http://afrodigg.com/34/natos-operation-allied-provider> (15. december 2009).
- *Al Jazeera*. 2008a. 'Deal' to free Ukraine cargo ship (1. december). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/11/200811301551825218.html> (1. december 2008).
- --- 2008b. Somali Pirates 'ringed by warships', (28. september). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/09/200892885655219788.html> (10. december 2009).
- --- 2008c. Seized tanker anchors off Somalia (18. november) Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/11/2008111813232187757.html> (10. december 2009).
- --- 2008d. Pirates reduce tanker ransom demand (24. november). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/11/200811249844207428.html> (10. december 2009).
- --- 2008e. Somali pirates strike again (19. november). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/11/2008111961156346596.html> (10. december 2009).
- --- 2009a. Many dead in Philippines fighting (28. marec). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/asia-pacific/2009/03/2009328402571989.html> (28. marec 2009).
- --- 2009b. Somali pirates release arms ship (6. februar). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2009/02/200925163012653789.html> (10. december 2009).
- --- 2009c. Somalia seeks Afghan-style strategy (5. december). Dostopno prek:
<http://english.aljazeera.net/news/africa/2009/12/200912513114106318.html> (5. december 2009).

- *An Act to Encourage the Destruction of the Armed Vessels of War of the Enemy*. 1813. Dostopno prek: http://www.napoleon-series.org/research/government/us/c_armed.html (1. december 2009).
- Anderson, Gary M. in Adam Gifford, Jr. 1991. Privateering and the Private Production of Naval Power. *Cato Journal* 11 (1). Dostopno prek: <http://web.ebscohost.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/ehost/detail?vid=4&hid=105&sid=81326063-d1f0-49fc-8d37-721941c8ca30%40sessionmgr110&bdata=JnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#db=aph&AN=9603275025> (16. november 2009).
- Annati, Massimo. 2009. Maritime Security against Terrorism and Piracy. *Military Technology* 33 (3): 32-37.
- Arman, Abukar. 2009. Piracy, Geopolitics and Private Security. *Global Politician*, 29. april. Dostopno prek: <http://www.globalpolitician.com/25590-somalia-piracy> (10. december 2009).
- *ASEAN Declaration on Transnational Crime*. 1997. Dostopno prek: <http://www.aseansec.org/5640.htm> (12. december 2009).
- *ASI Global*. 2009. Maritime response. Dostopno prek: http://www.asiglobalresponse.com/downloads/Final_piracy_report%20_2_.pdf (10. december 2009).
- Banlaoi, Rommel C. 2005. Maritime Terrorism in Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat. *Naval War College Review* 58 (4): 63-80.
- Barnett, Michael. 2007. Družbeni konstruktivizem. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis in Steve Smith, 323-348. Ljubljana: FDV.
- Baylis, John. 2008. Mednarodna in globalna varnost. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis, Steve Smith in Patricia Owens, 24-45. Ljubljana: FDV.
- Beaumont, Peter. 2008. On the lawless East African coast, piracy is the only business that pays. *The Guardian*, 5. oktober. Dostopno prek: <http://www.guardian.co.uk/world/2008/oct/05/somalia> (19. september 2009).
- Bellamy, Alex D. in Matt McDonald. 2004. Securing International Society: Towards an English School Discourse of Security. *Australian Journal of Political Science* 39 (2): 307-330.
- Benko, Vlado. 1997. *Znanost o mednarodnih odnosih*. Ljubljana: FDV.

- Bilgin, Pinar. 2008. Critical Theory. V *Security Studies: An Introduction*, ur. Paul D. Williams, 89-102. London in New York: Routledge.
- Boot, Max. 2009. Pirates, Then and Now. *Foreign Affairs* 88 (4). Dostopno prek: <http://web.ebscohost.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/ehost/detail?vid=2&hid=108&sid=fb190fd3-5100-4da4-a5d3-3ccefddca07e%40sessionmgr111&bdata=JnNpdGU9ZWVhc3QtbG12ZQ%3d%3d#db=buh&AN=42119812> (24. avgust 2009).
- Bradford, John F. 2004. Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses. *Contemporary Southeast Asia* 26 (3): 480-505.
- Brglez, Milan. 2008. *Filozofija družbenih ved v znanosti o mednarodnih odnosih: od kritike političnega realizma h kritičnemu ontološkemu realizmu*. Ljubljana: FDV.
- Bruyneel, Mark. 2001. *Modern Day Piracy Statistics*. Dostopno prek: <http://home.wanadoo.nl/m.bruyneel/archive/modern/figures.htm> (28. november 2009).
- Buzan, Barry, Ole Wæver in Jaap de Wilde. 1998. *Security: a New Framework for Analysis*. Boulder, London : Lynne Rienner.
- Buzan, Barry. 1991. *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. New York, London, Toronto, Sydney, Tokyo, Singapore: Harvester Wheatsheaf.
- C.A.S.E. Collective. 2006. Critical Approaches to Security in Europe: A Networked Manifesto. *Security Dialogue* 37 (4): 443-487.
- Carlsnaes, Walter. 2003. Foreign Policy. V *Handbook of International Relations*, ur. Walter Carlsnaes, Thomas Risse in Beth A. Simmons, 331–49. London: Sage.
- Chalk, Peter. 2001. Africa suffers wave of maritime violence. *Jane's intelligence review* 13 (4), 44-46.
- --- 2008. *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*. RAND Corporation: Santa Monica.
- --- 2009. *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*. RAND Corporation: Santa Monica.
- Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government. 2009. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. Dostopno prek:

- <http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/isps/index.aspx> (15. december 2009).
- *Deutsche Welle*. 2008. NATO Begins Anti-Piracy Mission as Experts Question Plausability, (27. oktober). Dostopno prek: <http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,3745191,00.html> (15. december 2009).
 - Dobovšek, Bojan. 2009. *Transnacionalna kriminaliteta*. Ljubljana: FVV.
 - Donnelly, Jack. 1994. Twentieth-Century Realism. V *Traditions of International Ethics*, ur. Terry Nardin in David R Mapel, 85-111. Cambridge: Cambridge University Press.
 - *Dunajska konvencija o pogodbenem pravu – Vienna Convention on the Law of Treaties*. 1969. Dostopno prek: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (12. januar 2010).
 - Dunne, Tim in Brian C. Schmid. 2007. Realizem. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis in Steve Smith, 205-236. Ljubljana: FDV.
 - Dunne, Tim. 2007. Liberalizem. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis in Steve Smith, 237-261. Ljubljana: FDV.
 - Engels, Jeremy. 2007. Floating Bombs Encircling Our Shores: Post-9/11 Rhetorics of Piracy and Terrorism. *Cultural Studies – Critical Methodologies* 7 (3): 326-349.
 - Erdogan, Ibrahim. 2008. Maritime Piracy is Back with a Vengeance. *Journal of Turkish Weekly* (24. november). Dostopno prek: <http://www.turkishweekly.net/op-ed/2427/maritime-piracy-is-back-with-a-vengeance.html> (18. december 2009).
 - Erznožnik, Jure. 2008. Milijonske odkupnine somalijskim piratom. *Mladina* (26. september 2008): 46-47.
 - Esih, Uroš. 2006. *Teorije mednarodnih odnosov: teoretske razprave, ki so oblikovale disciplino mednarodnih odnosov*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
 - EU NAVFOR Somalia. 2009. *European Union Naval Operation Against Piracy*. Dostopno prek: <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> (16. december 2009).
 - Evans, Graham in Jefferey Newnham. 1998. *The Penguin Dictionary of International Relations*. London: Penguin Books.
 - Forde, Steven. 1994. Classical Realism. V *Traditions of International Ethics*, ur. Terry Nardin in David R Mapel, 62-84. Cambridge: Cambridge University Press.

- Gbomo, Jomo. 2009. Nigerian Navy in acts of piracy – MEND. *Sahara Reporters* (3. maj). Dostopno prek:
http://www.saharareporters.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2644:nigerian-navy-in-acts-of-piracy-mend&catid=42:exclusive&Itemid=160 (10. december 2009).
- *Global Security*. 2009a. Privateers. Dostopno prek:
<http://www.globalsecurity.org/military/agency/navy/privateer.htm> (10. november 2009).
- --- 2009b. Pirates. Dostopno prek:
<http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm> (20. maj 2009).
- Gorjup, Vasja. 2008. *Moderno piratstvo*. Specialistična naloga. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Grad, Anton, Ružena Škerlj in Nada Vitrovič. 1978. *Veliki angleško-slovenski slovar*. DZS: Ljubljana.
- Grizold, Anton. 1992. Oblikovanje slovenske nacionalne varnosti. V *Razpotja nacionalne varnosti*, ur. Anton Grizold, 59-93. Ljubljana: FDV.
- --- 1998. Institucionalizacija zagotavljanja mednarodne varnosti. V *Perspektive sodobne varnosti*, ur. Anton Grizold, 1-15. Ljubljana: FDV.
- --- 2001. Varnostna paradigma v mednarodnih odnosih. V *Človek, država in vojna*, Evan Luard, 83-161 Ljubljana: FDV.
- *Herald Tribune*. 2006. Bangladesh port world's most dangerous but global piracy decreases, says watchdog, (31. oktober). Dostopno prek:
http://www.iht.com/articles/ap/2006/11/01/asia/AS_GEN_Asia_Piracy.php (23. november 2008).
- Hermann, Wilfried A. 2004. Maritime Piracy and Anti-Piracy Measures. *Naval Forces* 25 (2): 18-25.
- Ho, Joshua. 2005. *Maritime Security and International Cooperation*. Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies, Nanyang Technological University. Dostopno prek: http://dr.ntu.edu.sg/bitstream/10220/4080/1/RSIS-COMMENT_241.pdf (10. december 2009).
- --- 2009. Combating piracy and armed robbery in Asia: The ReCAAP Information Sharing Center (ISC). *Marine Policy* 33 (4): 432-434.

- Hobden, Stephen in Richard Wyn Jones. 2007. Marksistične teorije mednarodnih odnosov. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis in Steve Smith, 291-321. Ljubljana: FDV.
- Hook, Steven W. 2008. *U.S. Foreign Policy: The Paradox of World Power*. 2. izdaja. Washington, DC: CQ Press.
- Hunter, Thommas B. 1999. The growing threat of modern piracy. *U.S. Naval Institute Proceedings* 125 (7) . Dostopno prek: <http://web.ebscohost.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/ehost/detail?vid=2&hid=103&sid=ae25bf34-2c84-43de-bf69-21a31d6d92ed%40sessionmgr110&bdata=JnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#db=mth&AN=2014352> (19. september 2009).
- ICC – Comercial Crime Service. 2008. *IMB Piracy Reporting Center*. Dostopno prek: http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12 (15. december 2009).
- ICC International Maritime Bureau. 2002. *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- --- 2007. *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- --- 2008. *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- --- 2009a. *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- --- 2009b. *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Report for the Period 1 January – 30 September 2009*. London: ICC International Maritime Bureau.
- ICC. 2009. *What is ICC?* Dostopno prek: <http://www.iccwbo.org/id93/index.html> (20. december 2009).
- IMO. 2000a. *Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Dostopno prek: http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=433&format=PDF (9. december 2009).
- --- 2000b. *Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Dostopno prek:

- http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D1880/984.pdf (10. december 2009).
- --- 2008. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988*. Dostopno prek:
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686 (11. december 2009).
 - --- 2010. *Summary of Status of Convention*. Dostopno prek:
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (28. april 2010).
 - Ivović, Jovo. 1990. Pirati – morski razbojníci. V *Suvremeno Piratstvo*, Marijan Žuvić, 5-10. Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar.
 - Jackson, Robert H. 1995. The Political Theory of International Society. V *International Realitions Theory Today*, ur. Ken Booth in Steve Smith, 110-128. Cambridge: Polity Press.
 - Jackson, Robert in Georg Sørensen. 1999. *Introduction to international relations*. Oxford: Oxford University Press.
 - Jackson, Robert. 1996. Is there a classical international theory?. V *International theory: positivism and beyond*, ur. Steve Smith, Ken Booth in Marysia Zalewski, 203-218. Cambridge: Cambridge University Press.
 - Jaklič, Klemen in Jurij Toplak. 2005. *Ustava Združenih držav Amerike s pojasnili*. Ljubljana: Nova obzorja.
 - Janis, M. W. 1984. Jeremy Bentham and the Fashioning of "International Law". *The American Journal of International Law* 78 (2): 405-418.
 - Jelušič, Ljubica. 1989. Nekateri obrambno varnostni mehanizmi v SFRJ: viri legitimnosti. V *Politični pluralizem in demokratizacija javnega življenja*, ur. Adolf Bibič, Stane Kranjc, Boštjan Markič in Berni Strmčnik, 335-341. Izola: Slovensko politološko društvo.
 - --- 1997. *Legitimnost sodobnega vojaštva*. Ljubljana: FDV.
 - Johnson, D. H. N. 1957. Piracy in Modern International Law. *Transactions of the Grotius Society* 43 (1): 63-85.
 - Keyuan, Zou. 2005. Seeking Effectiveness for Crackdown of Piracy at Sea. *Journal of International Affairs* 59 (1): 117-134.
 - Khalifa, Daisy R. 2009. No Smooth Sailing: Surge in piracy off Somalia draws international naval response. *Seapower* 52 (2): 18-22.

- *Konvencija o odprtem morju – Convention on the High Seas*. 1958. Dostopno prek: <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20450/volume-450-I-6465-English.pdf> (19. november 2009).
- *Konvencija v zvezi s predelovanjem trgovskih ladij v vojaške ladje - Convention Relating To The Conversion Of Merchant Ships Into War-Ships*. 1907. Dostopno prek: http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague07.asp (2. december 2009).
- *Konvencija za preprečevanje protipravnih dejanj zoper varnost pomorske plovbe - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*. 1988. Dostopno prek: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/suppression1988.html> (11. december 2009).
- *Konvencija Združenih narodov o pravu morja - United Nations Convention on the Law of the Sea*. 1982. Dostopno prek: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm (15. november 2008).
- Lamy, Steven L. 2007. Sodobni večinski pristopi: neorealizem in neoliberalizem. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis in Steve Smith, 263-289. Ljubljana: FDV.
- Liss, Carolin. 2003. Maritime Piracy in Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs* 1 (1): 52-68.
- Logar, Gregor. 2009. Kako zaščititi ladijski promet pred somalijskimi pirati? *Slovenska vojska* 17 (6): 28-29.
- Lucie-Smith, Edward. 1990. *Pirati*. Beograd: Prosveta.
- Luft, Gal in Anne Korin. 2004. Terrorism Goes to Sea. *Foreign Affairs* 83 (6). Dostopno prek: <http://web.ebscohost.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/ehost/detail?vid=1&hid=103&sid=96afcf06-c571-4f11-bc8f-177451394bc8%40replicon103&bdata=JnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#db=buh&AN=14815890> (15. september 2009).
- Malešič, Marjan. 1994. Tri teoretične perspektive sodobne varnosti. *Javnost* 1 (4): 97-104.
- Marx, Karel in Friderich Engels. 1848/1979. Manifest komunistične stranke. V *Izbrana dela v petih zvezkih*, Karl Marx in Friderich Engels, 2. knjiga, 567-631. Ljubljana: Cankarjeva založba.

- Marx, Karel. 1859/1979. Prispevek h kritiki politične ekonomije: Predgovor. V *Izbrana dela v petih zvezkih*, Karl Marx in Friderich Engels, 4. knjiga, 101-109. Ljubljana: Cankarjeva založba.
- McDaniel, Michael S. 2000. *Modern High Seas Piracy*. Dostopno prek: http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#what_piracy (16. september 2009).
- McDonald, Matt. 2008. Constructivism. V *Security Studies: An Introduction*, ur. Paul D. Williams, 59-72. London in New York: Routledge.
- Mearsheimer, John J. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: Norton.
- *Military Balance*. 2008. Ur. James Hackett. London: International Institute for Strategic Studies.
- Mo, John. 2002. Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia. *Ocean Development & International Law* 33 (3-4): 334-358.
- Moravcsik, Andrew. 1997. Taking preferences Seriously: A Liberal Theory of Interenational Relations. *International Organization* 51 (4): 513-554.
- Morgenthau, Hans. 1948/1995. Politika med narodi: borba za moč in mir. Ljubljana: DZS.
- Murphy, Martin N. 2007. *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*. Routluge: International Institute for Strategic Studies.
- NATO. 2008. *Operation Allied Provider*. Dostopno prek: http://www.afsouth.nato.int/organization/CC_MAR_Naples/operations/allied_provider/background.html (15. december 2009).
- --- 2009a. *Counter-Piracy Operations*. Dostopno prek: http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm#ocean (15. december 2009).
- --- 2009b. *Operation Ocean Shield*. Dostopno prek: http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx (15. december 2009).
- *Naval Forces*. 2005. Modern piracy. 26 (5): 20-31.
- Navari, Cornelia. 2008. Liberalism. V *Security Studies: An Introduction*, ur. Paul D. Williams, 29-43. London in New York: Routledge.
- O'Meara, Richard M. 2007. Maritime Piracy in the 21st Century: A Short Course for U.S. Policy Makers. *Journal of Global Change and Governance* 1 (1). Dostopno prek: <http://andromeda.rutgers.edu/~gdga/JGCG/archive/Winter07/OMEARA.pdf> (10. oktober 2009).

- Ong, Graham Gerard. 2004. »*Ships Can Be Dangerous Too*«: *Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia's Maritime Security Framework*. Working paper. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- *Oxford English Dictionary*. 2009a. Corsair. Dostopno prek: <http://dictionary.oed.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/cgi/entry/50050878?>
- --- 2009b. Marque. Dostopno prek: http://dictionary.oed.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/cgi/entry/00302384/00302384se1?single=1&query_type=word&queryword=letter+of+marque&first=1&max_to_show=10&hilite=00302384se1 (20. oktober 2009).
- *Pariška deklaracija – The Declaration of Paris*. 1856. Dostopno prek: http://oll.libertyfund.org/?option=com_staticxt&staticfile=show.php%3Ftitle=1053&chapter=141126&layout=html&Itemid=27 (10. november 2009).
- Paul, Raffaele. 2007. The Pirate Hunters. *Smithsonian* 38 (5). Dostopno prek: <http://web.ebscohost.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/ehost/detail?vid=1&hid=6&sid=2a2fe0f7-9282-4fd3-8f34-9608b7666219%40sessionmgr10&bdata=JnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#db=f5h&AN=25895266> (1. oktober 2009).
- Pavčnik, Marijan. 2001. *Teorija prava*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
- Petersen, Kim. 2005. *Maximum Security*. Dostopno prek: <http://www.worldcruise-network.com/features/feature447/> (15. december 2009).
- *Pomorska enciklopedija*. 2. knjiga. 1983a. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod.
- *Pomorska enciklopedija*. 6. knjiga. 1983b. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod.
- Prezelj, Iztok. 2002. Konceptualizacija nacionalnih varnostnih interesov. V *Teorija in praksa* 39 (4): 621-637.
- Raymond, Chaterine Zara. 2009. Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. *Naval War College Review* 62 (3): 31-42.
- *Regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju - Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*. 2004. Dostopno prek: <http://www.recaap.org/about/pdf/ReCAAP%20Agreement.pdf> (13. december 2009).
- Reus-Smit, Christian. 2008. Mednarodno pravo. V *Globalizacija svetovne politike*, ur. John Baylis, Steve Smith in Patricia Owens, 98-121. Ljubljana: FDV.

- Reuters. 2008. FACTBOX-Facts on Nigerian militant group MEND (23. julij). Dostopno prek: <http://www.reuters.com/article/latestCrisis/idUSL231005203> (10. december 2009).
- Roter, Petra. 1999. Od režimske teorije do teorij mednarodnih režimov: razvoj preučevanja mednarodnih režimov. *Časopis za kritiko znanosti* 27 (197): 33-63.
- Russett, Bruce in Harvey Starr. 1996. *Svetovna politika: izbira možnosti*. Ljubljana: FDV.
- Saint Augustine. 1467/2003. *City of God*. London: Penguin Books.
- Sakhuya, Vijay. 2005. *Sea Piracy in South Asia*. Dostopno prek: <http://www.southasiaanalysis.org/%5Cpapers13%5Cpaper1259.html> (10. november 2009).
- Seibert, Bjoern H. 2008. *EU NAVFOR: Countering Piracy in Somali Waters*. Dostopno prek: <http://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:N4926E42ADC55D/> (16. december 2009).
- Seitz, Don Carlos. 2002. *Under the Black Flag: Exploits of the Most Notorious Pirates*. Mineola, New York: Dover Publications, Inc.
- Slaughter, Anne-Marie. 2000. A Liberal Theory of International Law. *American Society of International Law: Proceedings of the Annual Meeting 2000*: 240-248.
- Storey, Ian. 2008. Securing Southeast Asian Se lanes: A Work in Progress. *Asia Policy* 3 (6): 95-172.
- Svet Evropske unije. 2008. *Military operation of the EU – EU NAVFOR Somalia*. Dostopno prek: http://consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/081208FactsheetEU_NAVFOR-v_2_EN.pdf (16. december 2009).
- Svete, Uroš. 2005. *Varnostne implikacije uporabe informacijsko-komunikacijske tehnologije*. Doktorska disertacija. Ljubljana: FDV
- Štefančič jr., Marcel. 2009. Marx ma vas rad! *Mladina* (6. februar): 18-22.
- Tabarrok, Alexander. 2007. The Rise, Fall, and Rise Again of Privateers. *The Independent Review* 11 (4): 565-577.
- Thomson, Janice E. 1994. *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns*. Princeton: Princeton University Press.
- Timlen, Thomas. 2008. *The use of SOLAS Ship Security Alert System*. Working paper. S. Rajaratnam School of International Studies: Singapore.

- Türk, Danilo. 2007. *Temelji mednarodnega prava*. Ljubljana: GV Založba.
- *United Nations Treaty Collection*. 2010. Chapter XXI Law of the sea. Dostopno prek: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?&src=TREATY&mtdsg_no=XXI~6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en#1 (24. april 2010).
- *Ustanovna listina Združenih narodov – Charter of the United Nations*. 1945. Dostopno prek: www.pf.uni-lj.si/media/ustanovna.listina.zn.doc (12. december 2010).
- Varnostni svet. 2008a. *Resolucija 1816*, S/RES/1816/2008. Dostopno prek: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/77/PDF/N0836177.pdf?OpenElement> (14. december 2009).
- --- 2008b. *Resolucija 1838*, S/RES/1838/2008. Dostopno prek: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/538/84/PDF/N0853884.pdf?OpenElement> (14. december 2009).
- --- 2008c. *Resolucija 1846*, S/RES/1846/2008. Dostopno prek: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/29/PDF/N0863029.pdf?OpenElement> (14. december 2009).
- --- 2008d. *Resolucija 1851*, S/RES/1851/2008. Dostopno prek: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/655/01/PDF/N0865501.pdf?OpenElement> (14. december 2009).
- --- 2009. *Resolucija 1897*, S/RES/1897/2009. Dostopno prek: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/624/65/PDF/N0962465.pdf?OpenElement> (14. december 2009).
- *Vojna enciklopedija*. 6. knjiga. 1973. Beograd: VIZ.
- Walt, Stephen M. 2002. The Enduring Relevance of the Realist Tradition. V *Political Science: State of the Discipline*, ur. Ira Katznelson in Helen V. Milner, 197-230. New York, London: W.W. Norton & Company.
- Waltz, Kenneth N. 2000. Structural Realism After the Cold War. *International Security* 25 (1): 5-41.
- World Map. 2008. Dostopno prek: <http://www.world-map.nl/download/wallpaper-large-2007> (21. november 2008).
- *Xinhua*. 2008. Confusion looms over ownership of seized Ukrainian military cargo, (28. september). Dostopno prek: http://news.xinhuanet.com/english/2008-09/29/content_10130741.htm (10. december 2009).