

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ



Úloha společenství ASEAN v námořní bezpečnosti Jihočínského moře

Bakalářská práce

Vypracovala:

Bc. Markéta Jurovská

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. PhDr. Radka Havlová, Ph.D.

Rok zpracování:

LS 2013/2014

Obor:

Mezinárodní studia - diplomacie

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci na téma „Úloha společenství ASEAN v námořní bezpečnosti Jihočínského moře“ vypracovala samostatně. Veškeré použité zdroje a literaturu uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne

.....

Podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucí mé bakalářské práce Ing. PhDr. Radce Havlové, Ph.D. za její vlídný přístup a veškerý čas věnovaný konzultacím, které mi byly zdrojem velmi cenných a nápomocných rad při zpracovávání.

Mé poděkování patří i mé rodině a přátelům za podporu a vydatné diskuse na téma této práce.

Obsah

SEZNAM ZKRATEK	I
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	II
ÚVOD	1
1. CHARAKTERISTIKA JIHOČÍNSKÉHO MOŘE.....	3
1.1. VZRŮSTAJÍCÍ VÝZNAM JIHOČÍNSKÉHO MOŘE A PŘÍSLUŠNÝCH PRŮLIVŮ V GLOBÁLNÍM MĚŘÍTKU	3
1.2. AKTÉŘI V JIHOČÍNSKÉM MOŘI A JEJICH STRATEGICKÉ ZÁJMY	5
1.3. DÍLČÍ ZÁVĚR	8
2. BEZPEČNOSTNÍ HROZBY JIHOČÍNSKÉHO MOŘE SOUČASNOSTI.....	10
2.1. MEZINÁRODNÍ ORGANIZOVANÝ ZLOČIN	10
2.2. TERITORIÁLNÍ SPORY	14
2.3. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	15
2.4. DÍLČÍ ZÁVĚR	16
3. ASEAN A REGIONÁLNÍ NÁMOŘNÍ SPOLUPRÁCE	17
3.1. VLASTNÍ AKTIVITA ASEAN	17
3.2. BILATERÁLNÍ A MULTILATERÁLNÍ SPOLUPRÁCE ASEAN S DALŠÍMI AKTÉRY	19
3.3. DÍLČÍ ZÁVĚR	23
4. REFLEXE DOSAVADNÍ A BUDOUCÍ ÚLOHY ASEAN V REGIONÁLNÍ NÁMOŘNÍ BEZPEČNOSTI.....	24
4.1. NEJVĚTŠÍ PŘÍNOSY ASEAN V ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI A STABILITY V JIHOČÍNSKÉM MOŘI.....	24
4.2. POSTAVENÍ ASEAN V REGIONÁLNÍ NÁMOŘNÍ BEZPEČNOSTI.....	27
4.3. VÝZVY A NEDOSTATKY VYŽADUJÍCÍ POZORNOST	29
4.4. BUDOUCÍ ÚLOHA ASEAN KE ZLEPŠENÍ NÁMOŘNÍ BEZPEČNOSTNÍ SPOLUPRÁCE.....	32
ZÁVĚR.....	34
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY	36
MONOGRAFIE A KAPITOLY Z MONOGRAFIÍ.....	36
ODBORNÉ ČLÁNKY	36
PRIMÁRNÍ ZDROJE.....	37
WEBOVÉ ZDROJE, ČÁSTI WEBU	39
SEZNAM PŘÍLOH	41
PŘÍLOHA Č. 1 – MAPA JIHOČÍNSKÉHO MOŘE A PRŮLIVŮ	42
PŘÍLOHA Č. 2 – PROCES NAHLAŠOVÁNÍ INCIDENTŮ ReCAAP ISC.....	43

Seznam zkratek

ADMM-Plus	ASEAN Defence Ministers' Meeting
ARF	ASEAN Regional Forum
ASC	Federation of ASEAN Shippers' Council (ASC)
ASEAN	Sdružení národů jihovýchodní Asie
AHA CENTER	ASEAN Coordinating Center for Humanitarian Assistance on Disaster Management
EEZ	Výlučná ekonomická zóna
EIA	U.S. Energy Information Administration
ICC	viz IMB
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
JVA	Jihovýchodní Asie
OSN	Organizace spojených národů
OSPAR	ASEAN-Oil Spill Preparedness and Response
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
ReCAAP ISC	ReCAAP Information Sharing Centre
SAR	Search and Rescue
SEAFDEC	Southeast Asian Fisheries Development Centre
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (Úmluva OSN o mořském právu)

Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1: Rozmístění pirátských a ozbrojených útoků na lodě vč. pokusů	11
Tabulka č. 2: Pirátské a ozbrojené útoky na lodě vč. pokusů za rok 2013	11
Tabulka č. 3: Typ násilí vůči posádce za rok 2013	12
Mapa č. 1: Teritoriální spory v Jihočínském moři	15
Graf č. 1: Úroveň závažnosti incidentů, léta 2009 – 2013	25

Úvod

Oblast Jihočínského moře a příslušných průlivů nabývá čím dál většího celosvětového významu. Geografická poloha a ekonomický potenciál regionu jsou důvody, proč se místní vody staly jednou z nejrušnějších křižovatek světového obchodu. Mimo komunikační stezky zde ale existují i jiné strategické výhody jako nerostné suroviny, rybolov či popularita zdejších destinací pro turismus. Pro všechny tyto pozitivní aspekty sem nejen okolní asijské státy, ale také jiné světové mocnosti a další aktéři, směřují své zájmy. Právě nezanedbatelná strategická výhoda regionu a velké množství zainteresovaných stran jsou důvodem pro výskyt velkého množství bezpečnostních hrozeb – mezinárodního organizovaného zločinu (pirátství, terorismu aj.), teritoriálních sporů a také problémů spojených s životním prostředím. Přítomná destabilizační rizika činí tento region sledovaným ohniskem napětí pro potenciální konflikt národních či nevládních zájmů a případné ohrožení míru.

ASEAN jako Sdružení národů Jihovýchodní Asie reprezentuje členské státy ve společných ekonomických, politicko-bezpečnostních a sociokulturních zájmech již od roku 1967. Státy ASEAN jsou odjakživa přímo závislé na regionálních vodách, avšak teprve v soudobé moderní éře se na povrch dostaly nové typy bezpečnostních hrozeb, jež ohrožují jejich stabilitu a ASEAN na ně musí reagovat svými strategickými prioritami. Mezi sdílené klíčové hodnoty členských států se tedy zařadila právě také námořní bezpečnost a ASEAN od té doby vyvíjí úsilí na prevenci výskytu konfliktů a incidentů pro nastolení pozitivního prostředí v Jihočínském moři.

Cílem práce je zhodnotit jak klíčovou roli zastává ASEAN v otázce námořní bezpečnosti Jihočínského moře a příslušných průlivů. Bilancováním dosažených úspěchů a neúspěchů v bezpečnostních záležitostech těchto regionálních vod předložená bakalářská práce definuje potenciální výzvy a problémy, kterými by se měl ASEAN v budoucnu zabývat vzhledem k bezpečnostním a ekonomickým zájmům svých členských států a mezinárodního společenství.

Téma bezpečnostní otázky Jihočínského moře a úlohy ASEAN v jejím řešení jsem si vybrala ze svého dlouhodobého zájmu o mezinárodní bezpečnost a asijská studia. Vnímám tuto konkrétní problematiku jako velmi komplexní záležitost, která je již dlouho a nepřetržitě diskutovaná, avšak v ní nedošlo k výraznému posunu vpřed.

Záměrem této bakalářské práce je definovat důležitost Jihočínského moře, v něm existující hlavní bezpečnostní hrozby, dosavadní iniciativu ASEAN v námořní bezpečnosti a

následně nalézt odpověď na cílovou otázku této práce. Práce je strukturovaná do čtyř kapitol: první kapitola poslouží jako teoretické ukotvení pro další analýzu za využití charakteristiky Jihočínského moře a identifikace aktérů, kteří v Jihočínském moři působí; druhá kapitola definuje hlavní existující hrozby v Jihočínském moři; třetí kapitola se bude věnovat analýze dosavadních aktivit ASEAN pro zlepšení námořní bezpečnosti v Jihočínském moři a následně čtvrtá kapitola na základě kapitol předchozích zhodnotí přínos, efektivnost a roli ASEAN v této problematice.

Pro rozsáhlost tématu se zaměřím pouze na aktivitu ASEAN jako celku namísto zmiňování individuálních aktivit členských států, do kterých nejsou zapojené všechny ostatní členské státy. Zároveň kvůli neustálému vývoji událostí a incidentů týkajících se zejména problematiky teritoriálních sporů v Jihočínském moři stanovuji pro tuto bakalářskou práci časový rámec, jež je ohraničen koncem prvního kvartálu roku 2014.

Při bádání a zpracovávání tohoto tématu jsem využila metod případové studie, deskripce, vědeckého popisu a pozorování za pomoci analýzy primárních pramenů, dokumentů a dat společně s prací se sekundárními zdroji – monografiemi a odbornými články. V průběhu mého výzkumu se ukázalo, že v České republice je nedostatek tištěných zdrojů k tématice Jihočínského moře a ASEAN. Z tohoto důvodu v porovnání s tištěnými zdroji převažují k potřebné analýze v této práci zdroje zahraniční a zároveň elektronické – tedy elektronické verze knih, odborných článků, oficiálních dokumentů a dat (viz Seznam použitých zdrojů a literatury – s označením [online]). Bohužel mezery ve zdrojích se ukázaly i v oficiálních datech např. v podobě „stránek ve výstavbě“ u různých institucí ASEAN.

Oficiální názvy asijských organizací, fór a jiných sdružení budou ponechány v anglickém jazyce a nebudou skloňovány.

1. Charakteristika Jihočínského moře

První kapitola poslouží jako teoretické a geografické ukotvení pro další analýzu tématu. Proč je důležité zabývat se otázkou právě regionu Jihočínského moře? Které aspekty činí tuto oblast atraktivní pro studium i zájem států? Odpověď nalezneme pomocí zeměpisné charakteristiky a definice aktérů, kteří v Jihočínském moři uplatňují své zájmy.

Velikost Jihočínského moře nacházejícího se v Tichém oceánu je 2 319 000 km²¹. Součástí vod jihovýchodní Asie (viz mapa v příloze č. 1) jsou také tyto důležité zálivy (proti směru hodinových ručiček): Malacký, Singapurský, Karimatský, Sundský, Lombocký, Luzonský a Tchaj-wanský, přičemž Malacký průliv je nejdelší (dlouhý 800 km) a slouží jako hlavní spojka mezi Andamanským mořem (Indickým oceánem) a Jihočínským mořem². Jihočínské moře omývá břehy (proti směru hodinových ručiček) Číny, Vietnamu, Kambodži, Thajska, Malajsie, Singapuru, Indonésie, Bruneje, Filipín a Tchaj-wanu.

1.1. Vyrůstající význam Jihočínského moře a příslušných průlivů v globálním měřítku

Jihočínské moře nabývá na důležitosti zejména díky následujícím klíčovým charakteristikám:

- významné komunikační cesty pro námořní přepravu;
- vzestup ekonomik Číny, Indie a států JV Asie společně se světovým nárustem obchodu;
- nerostné bohatství – strategické zdroje: zejm. ropa a zemní plyn;
- rybolov;
- turismus.

Jihovýchodní Asie je typicky námořním regionem – její státy leží okolo klíčových „škrťících bodů“, skrz které každodenně pluje **významné množství lodní dopravy** a okolní státy

¹ Geography of the Earth's Seas. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://geography.about.com/od/waterandice/a/largestseas.htm>

² Encyclopedia Britannica. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca>

jsou na nich ekonomicky a strategicky závislé³. Jihočínské moře je protkáno mnoha světově nejdůležitějšími a nejrušnějšími dopravními stezkami. Více než polovina světových supertankerů⁴ cestuje skrze vody Jihočínského moře a to samé platí pro více než polovinu obchodních dodávek⁵. Tento provoz zajišťuje zejména Malacký průliv, nacházející se na jihozápadě Jihočínského moře a představující nejkratší spoj mezi Indickým a Tichým oceánem – tudíž mezi Středním Východem a rychle vzrůstajícími asijskými ekonomikami⁶ - a zároveň je spojnicí mezi severozápadní Asií, Austrálií a Novým Zélandem⁷. To jej činí na světě druhým nejvíce využívaným průlivem, hned po průlivu Hormuzském⁸. Oblastí propluje ročně až 41 tisíc lodí, což je dvakrát více než propluje v Suezském průplavu⁹. Názorný důkaz zaneprázdněnosti Malackého a Singapurského průlivu poskytuje server Marine Traffic¹⁰, který zachycuje pohyb velkého množství nákladních lodí a tankerů proplouvajícími právě těmito průlivy v porovnání s většinou ostatních mořských oblastí a průlivů.

Je naprosto zřejmé, že význam námořní dopravy má co dělat s **rostoucím mezinárodním obchodem**. Dle Rosenberga jsou důležité tři hlavní trendy, které ovlivňují velikost současného světového obchodu: za prvé jde o vysoké indikátory ekonomického růstu místních ekonomik společně s jejich vzájemným obchodním tokem, dále jej ovlivňuje rostoucí poptávka po energiích a za třetí automatizované řízení nákladů v přístavech¹¹. S rostoucí poptávkou po zboží a vyspělostí asijských zemí roste i důležitost Jihočínského moře a námořní přepravy skrz tento region. Jsou na něm závislé jedny z nejvyspělejších ekonomik světa – Čína a Japonsko a rychle

³ BECKMAN, Robert C a J ROACH. *Piracy and international maritime crimes in ASEAN: prospects for cooperation* [online]. Northampton: MA, c2012, xiv, str. 3. NUS Centre for International Law series. ISBN 17-810-0685-7. Dostupné z:

<http://books.google.cz/books?id=NOqSkVdYHsMC&lpg=PA141&dq=asean%20maritime%20security&hl=cs&pg=PP1#v=onepage&q&f=false>.

⁴ Supertanker (ULCC) = má nosnost více než 320 000 tun, což je zhruba 3 miliony barelů ropy (Zdroj:

<https://strausscenter.org/hormuz/types-of-tankers.html>).

⁵ South China Sea: *Maritime superhighway in the world economy*. [online]. Dostupné z:

<http://www.southchinasea.org/why-a-south-china-sea-website-an-introductory-essay/>.

⁶ US Energy Information Administration: *World Oil Transit Chokepoints*. [online]. Dostupné z:

<http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>.

⁷ WAISOVÁ, Šárka. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-807-3800-154. s. 65.

⁸ ROWAN, Joshua P. The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute. *Asian Survey*. 2005, vol. 45, issue 3, str. 415. DOI: 10.1525/as.2005.45.3.414. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/4497193>

⁹ ŠMÍD, Tomáš. *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Mezinárodní politologický ústav, 2010. ISBN 978-802-1053-519. s. 88.

¹⁰ Dostupný na: <http://www.marinetraffic.com/cz/>.

¹¹ ROSENBERG, David. The political economy of piracy in the South China Sea. *Naval War College Review*, 2009, Vol. 62, No.3, str. 44. Dostupné z: <https://www.usnwc.edu/getattachment/cd4a4cfa-aaa0-4040-9d51-a4b90b7a83d5/The-Political-Economy-of-Piracy-in-the-South-China>.

ekonomicky vzrůstající země Jihovýchodní Asie. Jihočínské moře je nesmírně důležité pro Japonsko, protože v jeho teritoriu se nenacházejí žádné nerostné suroviny ani energetické zdroje – tudíž je závislé na importu výrobních materiálů, jenž se stejně jako export koná zejména vodní dopravou¹². Čína pro svůj masivní export používá také kontejnerová plavidla dopravovaná skrze Jihočínské moře¹³.

Dále oblast skrývá mnoho **nerostných surovin** - z těch nejstrategičtějších ropu, zemní plyn a uhlovodíky. Různé instituce se neshodují na odhadech zásob těchto surovin v Jihočínském moři, nicméně například americká EIA¹⁴ odhaduje, že se zde nachází přibližně 11 miliard barelů¹⁵ ropy a 190 bilionů kubických metrů zemního plynu¹⁶. Právě zemní plyn je nejvýznamnější nerostnou surovinou v oblasti Jihočínského moře, což dokázaly podstatné nálezy u Paracelských a Spratlyho ostrovů¹⁷.

Dle ISN¹⁸ nejsou nerostné suroviny největším zdrojem bezpečnostních hrozeb, neboť jeho množství je srovnatelné s evropskými zdroji a velká většina se nachází spíše u pobřeží okolních států. Mnohem pravděpodobnější hrozbu může působit zdejší **rybolov** – Jihočínské moře nese jednu desetinu světových rybářských úlovků, ze kterého žije multi-miliardový¹⁹ rybářský průmysl²⁰. Asijské obyvatelstvo - hlavně v zemích s přístupem k moři - je na rybolovu životně závislé a ryby tvoří důležitý potravinový základ jejich pravidelné stravy.

1.2. Aktéři v Jihočínském moři a jejich strategické zájmy

Bližší členění aktérů se zájmy a bezpečnostními rolmi v Jihočínském moři nám umožní vnímat zdejší bezpečnostní hrozby v globálním dosahu, nejen regionálním. S ohledem na význam Jihočínského moře pro světový obchod zde nejde už pouze o okolní státy (primární aktéry), ale i

¹² WAISOVÁ, Š. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*. s. 66.

¹³ WAISOVÁ, Š. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*. s. 66.

¹⁴ US Energy Information Administration: <http://www.eia.gov/>.

¹⁵ 1 barel (bbl) pojme 158,987 litrů ropy (Zdroj: <http://www.ropa.cz/obchod-s-ropou/>).

¹⁶ US Energy Information Administration: *South China Sea: Reserves and Resources*. [online]. Dostupné z: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=scs>.

¹⁷ ŠMÍD, T. *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny*. s. 88.

¹⁸ ISN = The International Relations and Security Network ETH Zurich [online]. Dostupné z: <http://isnblog.ethz.ch/>.

¹⁹ Odhad v amerických dolarech.

²⁰ The International Relations and Security Network ETH Zurich: *Fishing Wars: Competition for South China Sea's Fishery Resources* [online]. Dostupné z: <http://isnblog.ethz.ch/security/fishing-wars-competition-for-south-china-seas-fishery-resources>.

jiné světové mocnosti (sekundární aktéry), které v Jihočínském moři prosazují své zájmy a obecné zájmy mezinárodního společenství.

Primární aktéři:

Státy ASEAN

Sdružení států²¹ jihovýchodní Asie (ASEAN) je jedinou ryze regionální JVA integrací, která působí v tomto regionu. Jejím hlavním posláním je zvýšit ekonomický růst, kulturní rozvoj, zajistit regionální mír a stabilitu, vzájemnou spolupráci v široké škále oblastí, dodržování Charty OSN ve vztazích mezi členskými státy a další společné aktivity, které zvyšují místní blahobyt a aktivní kooperaci s ostatními organizacemi. Řídí se základními principy vzájemného respektování nezávislosti, suverenity, rovnosti, teritoriální integrity, národní identity, nevměšování se do vnitřních záležitostí států a urovnání jakýchkoli sporů mírovou cestou (zřeknutím se použití síly)²².

Je nepochybně nezbytné řadit mezi primární klíčové aktéry státy ASEAN. Konkrétně Jihočínské moře omývá břehy států Thajsko, Malajsie, Singapur, Indonésie, Brunej, Filipíny, Vietnam a Kambodža. Těchto států se přímo dotýkají jakékoli bezpečnostní hrozby vyskytující se v Jihočínském moři, na němž jsou nevyhnutelně závislí. Avšak jejich zájmy se liší - například Indonésie na rozdíl od Vietnamu a Filipín nemá žádný teritoriální zájem na Spratlyho ostrovech, zůstává tedy v této oblasti spíše sekundárním (vnějším) aktérem jakožto vůdčí člen ASEAN²³. Ovšem je také v zájmu ostatních členských států ASEAN (jejichž břehy Jihočínské moře neomývá a jež zde nemají žádné teritoriální spory), aby v Jihočínském moři vládl mír a stabilita.

Čína

Čína byla vždy klíčovou a nejvýraznější stranou sporu v Jihočínském moři, protože svou strategií a akcemi vždy určovala průběh celého sporu²⁴. Její přístup je spíše agresivní a stojí si za zcela jiným postojem k námořní suverenitě, než jaký zaujímá například „západní“ mezinárodní

²¹ Členskými státy ASEAN jsou Brunej, Filipíny, Indonésie, Kambodža, Laos, Malajsie, Myanmar (Barma), Singapur, Thajsko, Vietnam.

²² ASEAN: *Overview*. Dostupné z: <http://www.asean.org/asean/about-asean/overview> .

²³ MOLLER, Bjorn. *The Military Aspects of the South China Sea Disputes*. Copenhagen: Copenhagen Peace Research Institute, 2001, str.11-12. ISSN 1397-0895.

²⁴ ŠMÍD, T. *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny*. s. 92.

právo²⁵. Pro Čínu je námořní přeprava skrze vody jihovýchodní Asie velmi důležitá – zvláště bereme-li v potaz exportní převahu této země. Kromě lodních cest je zároveň tato oblast pro Čínu významná díky nerostným surovinám a ostrovům, které by jí umožnily lepší pozici pro kontrolu celého regionu²⁶. Čína se nejvíce angažuje v nárocích na Spratlyho a Paracelské ostrovy, kde jako hlavní argumenty předkládá zejména historické vazby, které ji k těmto ostrovům a vodám pojí. Dalším silným motivem je nerostné bohatství, jehož ziskem by však Čína stejně nedokázala ukojit rostoucí čínskou spotřebu²⁷.

Tchaj-wan

Tchaj-wan také hraje významnou roli v teritoriálních sporech v Jihočínském moři. Nárokuje si právo na Spratlyho, Paracelské, Macclesfield Bank a Pratas ostrovy a sám drží větší i menší části těchto souostroví. Otázka územních práv Tchaj-wanu je ovšem velmi sporná a závisí na oficiálním stanovisku strany, která je interpretuje a obhajuje, k jeho suverenitě. Zejména vnější aktéři jsou v tomto ohledu velmi opatrní, vzhledem k již známému tenkému ledu mezi Čínou a Tchaj-wanem a k politice „jedné Číny“.

Sekundární aktéři:

Spojené státy americké

Přítomnost Spojených států je v JVA čím dál tím citelnější, ať už po katastrofě Haiyan, svými vojenskými základnami, spojenectvím s Japonskem a Filipíny či jeho aktivní kritikou postupu Číny v oblasti Jihočínského moře. V aktuální zahraniční politice USA stojí stabilita regionu Jihočínského moře na prvních příčkách žebříčku priorit, což je viditelné na častých návštěvách amerického ministra zahraničí Johna Kerryho a amerického prezidenta Baracka Obamy v regionu a také na milionových dotacích státům ASEAN²⁸. Spojené státy mohou mít hned dva pádné důvody ke svému zájmu o dění v Jihočínském moři: tím prvním je, že si Čína nárokuje celé území Jihočínské moře. Schválení tohoto nároku by narušilo svobodu navigace v jihovýchodní Asii. Druhým důvodem je nárok Číny na teritoria Spratlyho a Paracelských

²⁵ MARTIN, Jacques. *When China rules the world*. 2nd ed. London: Penguin Books Ltd, 2012. ISBN 978-014-0276-046. s. 375.

²⁶ ŠMÍD, T. *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny*. s. 90.

²⁷ ŠMÍD, T. *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny*. s. 87.

²⁸ Taipei Times: *US tries to avoid Taiwan in S China Sea dispute*. [online]. Dostupné z: <http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2013/12/18/2003579268>.

ostrovů – pokud by opět i toto bylo schváleno, mohla by Čína nařídit povinné povolení k vstupu a odplutí z Jihočínského moře a regulovala by dle svého uvážení mezinárodní námořní trasy²⁹. USA tedy v úsilí o dodržování a respektování mezinárodního námořního práva a svých ekonomických zájmů začleňuje tuto problematiku mezi své priority.

Japonsko

Japonsko nemá v Jihočínském moři žádné teritoriální spory, které by jej mohly postavit do přímého konfliktu s Čínou, ale je také v jeho zájmu mít umožněn volný průplav skrze region³⁰. Napětí mezi těmito dvěma národy umocňuje existence sporů ohledně ostrovů ve Východočínském moři – jedná se o ostrovy Senkaku, jež Čína nazývá Diaoyu. Japonsko aktuálně směřuje k plnému vojenskému spojení s Filipíny a zároveň dopuje JVA investicemi, jež mají JVA pomoci nabýt protiváhy k rostoucímu vlivu Číny v regionu³¹.

Indie

Méně očekávaným vedlejším aktérem v této oblasti je Indie. Indie zaujímá stejná stanoviska a zájmy v Jihočínském moři jako Spojené státy americké – tedy svobodu dopravy a navigace v těchto vodách, jak již obecně vyplývá z mezinárodního mořského práva, na které se odvolávají³². Koneckonců Indie také oficiálně ve své vojenské námořní strategii stanovila, že její zájem leží v oblasti od Arabského moře po Jihočínské moře³³. Z tohoto důvodu je nutné ji řadit mezi zainteresované aktéry, kteří figurují v této oblasti a vnímat její potenciální vliv na vývoj mezinárodní bezpečnosti v oblasti Asie.

1.3. Dílčí závěr

Díky strategické poloze Jihočínského moře a jeho stále vzrůstajícímu významu pro světový obchod a okolní státy lze říci, že se stává jakýmsi „středobodem“, kde se mohou střetávat protichůdné názory jmenovaných aktérů. Znatelné zapojení vedlejších aktérů jako USA,

²⁹ ROWAN, J. *The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute*. s. 429.

³⁰ MOLLER, B. *The Military Aspects of the South China Sea Disputes*. s. 14.

³¹ Huffington Post: *South China Sea Disputes Enter a Dangerous Phase: The U.S. Pivot Gathers Steam*. [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: http://www.huffingtonpost.com/richard-javad-heydarian/south-china-sea-disputes-b_4837031.html.

³² The Diplomat: *India Wades Into South China Sea Dispute*. [online]. Dostupné z: <http://thediplomat.com/2014/03/india-wades-into-south-china-sea-dispute/>.

³³ SEAE Group: *South China Sea Dispute and India*. [online]. Dostupné z: <http://saeagroup.com/articles/2011/sept/south-china-sea-dispute-and-india.html>.

Japonska a Indie do dění v regionu může silně ovlivnit průběh budoucího vyjednávání a uspořádání a také vyvíjet tlak na mírumilovnou cestu k řešení sporů. Teritorium a nerostné suroviny však nejsou jedinými destabilizačními faktory v JVA, neboť samotný význam místních vod přitahuje i jiné bezpečnostní hrozby, kterým se bude věnovat druhá kapitola.

2. Bezpečnostní hrozby Jihočínského moře současnosti

První kapitola nás seznámila s významem této mořské oblasti - pro nejen okolní státy, ale i světový obchod - a aspekty, které ji činí výjimečnou a atraktivní pro další studium. Ze všech důvodů, jež byly zmíněny v první kapitole, existuje v Jihočínském moři mnoho hrozeb, které vznikají zejména z ekonomického či politického motivu. V druhé kapitole se budeme detailněji věnovat těm nejdůležitějším bezpečnostním hrozbám, se kterými se státy a ASEAN musí potýkat.

Mezi hlavní hrozby pro stabilitu Jihočínského moře patří:

- mezinárodní organizovaný zločin – pirátství, terorismus, pašování, nelegální migrace;
- teritoriální spory;
- zhoršování životního prostředí.

2.1. Mezinárodní organizovaný zločin

Mezinárodní organizovaný zločin je ekonomicky motivovaná aktivita, která může vyvolat mezistátní konflikt či nestátní politické násilí – například nelegální migrace stimuluje napětí mezi Malajsií a Indonésií³⁴. Nejvýraznějšími problémy mezinárodního organizovaného zločinu v oblasti Jihočínského moře je pirátství a terorismus. Základním rozdílem mezi pirátstvím a terorismem je ten, že pirátství je finančně motivovanou činností, zatímco motivy terorismu jsou politické či náboženské³⁵.

Pirátství

Počet případů pirátských útoků v jihovýchodní Asii je rozhodně nižší než počet případů ve známé a problematické oblasti Afrického rohu (zejm. v Somálsku). Mezi těmito dvěma regiony je možné pozorovat i velké rozdíly v taktice útoků – zatímco Somálští piráti mají ve

³⁴ BRADFORD, John F. *THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA*. Naval War College Review, 2005, Vol 58., No. 3, str.71. Dostupné z: http://www.researchgate.net/publication/235093468_The_Growing_Prospects_for_Maritime_Security_Cooperation_in_Southeast_Asia

³⁵ HO, Joshua H. *The Security of Sea Lanes in Southeast Asia*. Asian Survey. 2006, vol. 46, issue 4, str.562. DOI: 10.1525/as.2006.46.4.558. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/4497193>

zvyku loď unést, což vyžaduje velkou úroveň organizace, útoky v jihovýchodní Asii jsou mířené spíše proti zakotveným lodím za účelem loupeže cenností a následném úprku³⁶. Tabulka č. 1 zobrazuje statistické údaje pirátských a ozbrojených útoků na lodě vč. neúspěšných pokusů od roku 2009 do konce roku 2013 – vyselektovány pro území jihovýchodní a východní Asie. Zatímco v některých rozmístěních počty útoků rok od roku klesají, v jiných znepokojivě rostou či zůstávají víceméně neměnné – viz např. oblast Indonésie, Singapurského průlivu nebo Vietnamu.

Tabulka č. 1: Rozmístění pirátských a ozbrojených útoků na lodě vč. pokusů

Místo	2009	2010	2011	2012	2013
Jihovýchodní Asie					
Indonésie	15	40	46	81	106
Malacký průliv	2	2	1	2	1
Malajsie	16	18	16	12	9
Barma	1		1		
Filipíny	1	5	5	3	3
Singapurský průliv	9	3	11	6	9
Thajsko	2	2			
Dálný východ					
Čína	1	1	2	1	
Jihočínské moře	13	31	13	2	4
Vietnam	9	12	8	4	9

Zdroj³⁷: ICC IMB. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report*. (Vlastní úprava tabulky – překlad do českého jazyka)

Na tabulce č. 2 je zobrazeno rozdělení útoků za rok 2013 na ty, kde se podařilo nalodění na napadenou loď, únos lodi, střelba a pokus o nalodění.

Tabulka č. 2: Pirátské a ozbrojené útoky na lodě vč. pokusů za rok 2013

Místo	Faktické útoky		Pokusy o útok	
	Nalodění	Únos	Pod palbou	Pokus o nalodění
Jihovýchodní Asie				
Indonésie	97			9
Malacký průliv		1		
Malajsie	5	2		2
Filipíny	3			
Singapurský průliv	9			
Dálný východ				
Jihočínské moře	4			

³⁶ BECKMAN, Robert C a J ROACH. *Piracy and international maritime crimes in ASEAN: prospects for cooperation*. s. 3.

³⁷ ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report: 1 January - 30 December 2013* [online]. [cit. 2014-03-05]. (London, January 2014), str. 5. Dostupné z: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>

Vietnam	9			
---------	---	--	--	--

Zdroj³⁸: ICC IMB. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report*. (Vlastní úprava tabulky – překlad do českého jazyka)

Jak vyobrazuje tabulka č. 3 pro údaje za rok 2013, ve významné většině jako způsob útoku převažuje držení rukojmí z posádky. Mezi méně časté způsoby jde o výhrůžky násilím či zranění bez ztrát na životě. Nutno podotknout, že piráti v oblasti Jihočínského moře jsou v současné době vybaveni jak střelnými zbraněmi, tak řeznými a jinými typy zbraní³⁹. To, co činí dnešní piráty nebezpečnými, je fakt, že se zdají být lépe vybaveni než většina místních námořních orgánů – využívají totiž závodní čluny, radary, satelitní telefony, vysokofrekvenční rádiové vlny a moderní výzbroj⁴⁰.

Tabulka č. 3: Typ násilí vůči posádce za rok 2013

Místo	Rukojmí	Výhrůžky	Násilí	Zraněno	Zabito	Únos	Nezvěstní
Jihovýchodní Asie							
Indonésie	34	6		3			
Malajsie	59			3			
Singapurský průliv	5						
Dálný východ							
Jihočínské moře	35			2			1

Zdroj⁴¹: ICC IMB. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report*. (Vlastní úprava tabulky – překlad do českého jazyka)

Jelikož jsou státy jihovýchodní Asie z velké části závislé na turismu (např. Thajsko) jako velké části jejich příjmů – může problém s pirátským ohrozit turistickou popularitu místních destinací⁴².

Terorismus

Obavy z námořního terorismu existují v regionu JVA od roku 2000. V roce 2000 Moro Islamic Liberation Front (islámské liberalizační hnutí) spáchalo bombardování filipínského

³⁸ ICC. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report: 1 January - 30 December 2013*, s. 8.

³⁹ ICC. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report: 1 January - 30 December 2013*, s. 12.

⁴⁰ HO, J. *The Security of Sea Lanes in Southeast Asia*. s. 562.

⁴¹ ICC. *Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report: 1 January - 30 December 2013*, s. 11.

⁴² VLČEK, Tomáš. *The South China Sea and the Threat of Piracy*. [online]. [cit. 2014-04-22]. Global Politics. Dostupné z: <http://www.globalpolitics.cz/clanky/the-south-china-sea-and-the-threat-of-piracy>.

trajektu, jež mělo za následky 40 mrtvých a 50 zraněných⁴³. Celosvětově nejvýznamnějším spouštěčem obav z terorismu jsou také události z 11. září 2001. Od té doby mnoho guerillových a teroristických skupin bylo podezříváno z přípravy námořních útoků (např. Al-Qaeda, the Kumpulan Militan Malaysia, Laskar Jihad a další), jiné zase využívají lodní dopravu k přepravě zbraní, sil a zvýšení finančních prostředků⁴⁴. Terorismus jako takový je úzce spjat s problémem pirátství, neboť existuje mnoho teoretických i praktických důkazů, že terorismus využívá pirátství pro finanční zisky a podobné účely.

Je zřejmé, že jedním ze způsobů, jak mohou teroristé zasáhnout světovou ekonomiku, je zaútočit na dodávku ropy, a jelikož není jednoduché ochránit námořní přepravu tak jako tu pozemní - představuje námořní terorismus velké riziko⁴⁵. Z dalšího incidentu (také z roku 2000) se ukázalo, že teroristé mohou použít i sebevražedný útok na lodi. Joshua Ho vidí gradaci teroristického rizika hlavně v praktické realitě – přístavy se staly poskytovatelem kompletní logistické sítě a jsou diversifikovány podle množství kontejnerových lodí, které jsou efektivně schopny pojmout. To znamená, že hlavní obchod se bude soustředit jen na pár „mega-přístavů“, které se stanou kritickými uzly světového námořního obchodu a tudíž také atraktivním teroristickým cílem⁴⁶. Jedním z možných scénářů teroristického útoku je únos dopravy LPG a jejich proměna v plovoucí výbušninu s šíří exploze až 1 200 metrů, pokud by náklad činil 600 tun LPG⁴⁷.

Nedávné záhadné zmizení malajského letu MH370 vyvolává u mnoha lidí, médií a odborníků prozatím nezodpovězené otázky ohledně důvodů náhlého zmizení letadla. Některé konspirační teorie se dotýkají právě motivu teroristického. Tento konkrétní případ zmizelého letu spadá také právě pod námořní spolupráci, bezpečnost a námořní záchranné mise.

⁴³ BRADFORD, J. *THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA*. s.67.

⁴⁴ BRADFORD, J. *THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA*. s.70.

⁴⁵ WU, Shicun a Keyuan ZOU. *Maritime security in the South China Sea: regional implications and international cooperation* [online]. Burlington, VT: Ashgate, c2009, xi, str.41. Corbett Centre for Maritime Policy Studies series. ISBN 07-546-9443-7. Dostupné z:

<http://books.google.cz/books?id=LrHqtmwEl6oC&lpg=PP1&dq=Maritime%20Security%20in%20the%20South%20China%20Sea%3A%20Regional%20Implications%20a&hl=cs&pg=PP1#v=onepage&q&f=false> .

⁴⁶ HO, J. *The Security of Sea Lanes in Southeast Asia*. s. 563.

⁴⁷ HO, J. *The Security of Sea Lanes in Southeast Asia*. s. 563.

Ilegální obchod

Součástí mezinárodního organizovaného zločinu je také ilegální obchod například s drogami, zbraněmi, lidmi a lidskými orgány⁴⁸. Konkrétním problémem ve státech jihovýchodní Asie je produkce a transport opia a heroinu, kde skrze Jihočínské moře jsou tyto ilegální produkty dopravovány směrem k Austrálii a severní Americe⁴⁹.

2.2. Teritoriální spory

Teritoriální spory patří v Jihočínském moři k opravdu přímým hrozbám ozbrojených konfliktů mezi spornými národy. Mnoho teritoriálních sporů se zde v průběhu let podařilo vyřešit i s pomocí mezinárodního společenství. Příkladem vyřešeného konfliktu jsou ostrovy Sipadan a Ligitan, které si nárokovala jak Malajsie, tak Indonésie. Mezinárodní soudní dvůr v roce 2002 rozhodnul ve prospěch Malajsie na základě historického vývoje správy ostrovů⁵⁰. Málo medializovaným sporem (a aktuálně spíše stagnujícím) je nárok Filipín na malajský stát Sabah, jež se nachází na severu ostrova Borneo. Filipíny zakládají své právo na Sabah na dědictví po sultanátu Sulu.

Spratlyho a Paracelské ostrovy

Nejkomplikovanějšími spory, které můžeme v Jihočínském moři najít, jsou mnohostranné spory o Spratlyho a Paracelské ostrovy. Tyto ostrovy nelze tak úplně nazvat ostrovy – je to množství neobytných skalnatých vršků seskupených v Jihočínském moři⁵¹, kde mnoho z nich se nachází pod hladinou vody. Zatímco u Spratlyho ostrovů se střetávají zájmy hned několika okolních států a to ČLR, Tchaj-wanu, Filipín, Malajsie, Indonésie a Bruneje, Paracelské ostrovy jsou předmětem sporu hlavně ČLR, Tchaj-wanu a Vietnamu.

Dle UNCLOS (vydané v 80. letech 20. století) by výlučná ekonomická zóna (EEZ) neměla přesáhnout 200 námořních mílí od teritoriálních moří států⁵². Čína však před UNCLOS

⁴⁸ WAISOVÁ, Š. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*. s. 151.

⁴⁹ WAISOVÁ, Š. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*, s. 153.

⁵⁰ UN Press Release ICJ/605. *International court finds that sovereignty over islands of Ligitan and Sipadan belongs to Malaysia*. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2002/ICJ605.doc.htm>.

⁵¹ MARTIN, J. *When China rules the world*. s. 375-376.

⁵² UNCLOS. *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982: PART V: EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE* [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm.

přišla s tzv. „devíti-čarou linií“, kterou na mapě vytyčuje své území (viz mapa č. 2) a podle které prosazuje své nároky na tato území. Od UNCLOS se navíc zhoršilo napětí mezi spornými stranami a přibylo aktérů v konfliktu. Paracelské ostrovy jsou nyní pouze pod správou Číny, ale Spratlyho ostrovy jsou rozděleny a okupují je národní vojenské jednotky všech nárokujících států. V těchto vodách dodnes trvá stupňující se napětí mezi námořními jednotkami, vojáky a rybáři prostřednictvím nedovolených obsazování částí ostrovů či překračování teritoriálních hranic apod.

Mapa č. 1: Teritoriální spory v Jihočínském moři



Zdroj: BBC News Asia⁵³

2.3. Životní prostředí

V neposlední řadě je třeba neopomenout i bezpečnostní rizika plynoucí z přírodních katastrof a celkového zhoršení životního prostředí. Oblast Jihočínského moře nejčastěji ohrožují tajfuny, ale i jiné přírodní katastrofy. Geografická poloha regionu a místních států se potýká s častými zemětřeseními, intenzivní sopečnou činností (Indonésie, Filipíny, Tchaj-wan) a

⁵³ BBC News Asia. *Q&A: South China Sea dispute* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13748349>.

výskytem tropických bouří⁵⁴. Například ničivé tsunami v Indickém oceánu v roce 2004, jež zabilo přes 200 tisíc lidí⁵⁵, mělo i přímé devastační důsledky pro státy JVA – např. Thajsko, Barmu a Indonésii. Nedávný super tajfun Haiyan, který zasáhl Filipíny v roce 2013, si odnesl více než 10 tisíc obětí a přinesl enormní přírodní a ekonomické škody tamějším obyvatelům – více než 5 milionů obyvatel bylo přímo negativně ovlivněno touto katastrofou⁵⁶. V ohledu na zvýšení bezpečnosti v oblasti Jihočínského moře je tedy nutné řešit i zeměpisnou problematiku regionu, která tyto katastrofy přitahuje.

Vytížený provoz v Jihočínském moři kvůli vzrůstajícímu světovému obchodu a důsledky přírodních katastrof si vybírají svou daň na místním životním prostředí v podobě ropných skvrn, jež ohrožují místní mořské živočichy a rybolov.

2.4. Dílčí závěr

Přítomnost teritoriálních sporů, mezinárodního organizovaného zločinu a přírodních katastrof ohrožuje stabilitu regionu Jihočínského moře a aktérů, kteří jsou na něm jak ekonomicky tak politicky závislí. Zatímco proti pirátství či živelným katastrofám mohou asijské státy zasáhnout a bojovat společnými silami, nedořešené teritoriální spory místních států oslabují jednotu regionu a obrací státy proti sobě navzájem. Přestože jsou teritoriální spory největší hrozbou pro vznik ozbrojeného mezinárodního konfliktu, je potřeba přikládat všem jmenovaným bezpečnostním hrozbám rovnocenný význam, neboť všechny mají přímý negativní dopad na místní obyvatelstvo, ekonomiku, prostředí a bezpečnost.

⁵⁴WAISOVÁ, Š. Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války. s. 22.

⁵⁵BRADFORD, J. *THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA*. s. 72.

⁵⁶Huffington Post: *Typhoon Haiyan Death Toll Tops 10,000, According To Official Estimates*. [online]. [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: http://www.huffingtonpost.com/2013/11/10/haiyan-death-toll_n_4249807.html .

3. ASEAN a regionální námořní spolupráce

ASEAN, jako regionální integrace reprezentující zájmy států JVA a prosazující mimo jiné i mír a stabilitu v regionu, by se měl aktivně zabývat otázkou hlavních bezpečnostních hrozeb jmenovaných v druhé kapitole, kde žádná z nich není méně důležitá než jiná. Úkolem této kapitoly bude analyzovat a konsolidovat dosavadní aktivity ASEAN v regionální námořní bezpečnosti s ohledem na dílčí bezpečnostní hrozby.

3.1. *Vlastní aktivita ASEAN*

Společenství ASEAN ve své dohodě BALI CONCORD II deklaruje, že námořní problematika přirozeně přesahuje hranice států a měla by být řešena společnou a komplexní cestou⁵⁷. Dohodou Bali Concord II tedy ASEAN zařazuje námořní bezpečnost mezi priority jedné ze svých tří odnoží – konkrétně politicko-bezpečnostního společenství (dále jen APSC).

ADMM-Plus

V rámci APSC byl na summitu vytvořen nejvyšší konzultativní orgán v oblasti obrany - ADMM⁵⁸, jehož priority byly rozšířeny v roce 2007 (reflexí současných bezpečnostních potřeb) založením **ADMM-Plus**⁵⁹. ADMM-Plus adoptuje mezi svou praktickou spoluprací pět oblastí: námořní bezpečnost, boj s terorismem, humanitární pomoc, mírové operace a vojenskou medicínu⁶⁰. Orgánu ADMM-Plus se v průběhu posledních let podařilo zorganizovat společné praktické tréninky a cvičení ASEAN v oblasti námořní bezpečnosti (a ostatních prioritních oblastí) – např. Terénní cvičení námořní bezpečnosti v Sydney minulý rok⁶¹. Svou existencí tedy účinně zapojuje všechny členské země ASEAN do bezpečnostní spolupráce, neopomíná důležitost námořní bezpečnosti (všechny členské země jsou námořními státy vyjma Laosu), zvyšuje povědomí o současných hrozbách a v neposlední řadě se nezaměřuje na hrozby jen

⁵⁷ ASEAN: *DECLARATION OF ASEAN CONCORD II (BALI CONCORD II)*. In: Bali, Indonesia, 2003. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/item/declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii>.

⁵⁸ ADMM = ASEAN Defence Ministers' Meeting.

⁵⁹ ASEAN Defence Ministers' Meeting: ADMM-Plus Establishment [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <https://admm.asean.org/index.php/about-admm/about-admm-plus/2013-01-22-10-59-35.html>.

⁶⁰ Tamtéž.

⁶¹ ADMM-Plus Maritime Security Community Information-Sharing Portal: Activities [online]. [cit. 2014-04-18] Dostupné z: <http://amscip.org/activities/>.

z teoretického hlediska, ale zvyšuje efektivnost pravidelným zařazováním praktické části výcviku.

Deklarace

V roce 1992 ASEAN poprvé oficiálně reaguje na důležité bezpečnostní téma teritoriálních sporů tzv. „**Deklarací o Jihočínském moři**“⁶². Touto deklarací zdůraznil nutnost řešení všech teritoriálních a jurisdikčních sporů v Jihočínském moři mírumilovnou cestou k vytvoření pozitivního klimatu pro případné řešení všech sporů⁶³. V té době stál však ASEAN v této deklaraci sám s neúčastí dalších sporných stran.

Členské státy ASEAN dospěly konsensu také v otázce spolupráce tísňe na mořích. V roce 2012 v Hanoji podepsaly **Deklaraci o spolupráci v oblasti vyhledávání a záchraně osob a plavidel v tísni na moři**⁶⁴, v jejímž rámci se odvolávají na dodržování principů pro pátrací a záchranné mise UNCLOS a SOLAS⁶⁵. Touto deklarací se přihlašují k posílení spolupráce, sdílení informace a celkové společné angažovanosti v záchranných misích SAR⁶⁶.

AHA Centre

Nechybí ani iniciativa pro zlepšení reakce na přírodní katastrofy, jež jsou bohužel prokletím Jihovýchodní Asie. Nedávný vznik AHA Centre⁶⁷ demonstruje zájem společenství o posílení akceschopnosti vůči nepředvídatelným a ničivým přírodním pohromám. Hlavním úkolem AHA Centre je posílení a koordinace pomoci mezi členskými státy a zároveň jistá harmonizace s aktivitami OSN a organizacemi, zabývajících se humanitární asistencí⁶⁸.

⁶² Declaration on the South China Sea.

⁶³ BRADFORD, J. THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA. s.66.

⁶⁴ ASEAN: Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea. [online]. [cit. 2014-04-18]. Ha Noi, 2010. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/item/asean-declaration-on-cooperation-in-search-and-rescue-of-persons-and-vessels-in-distress-at-sea> .

⁶⁵ SOLAS – IMO International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

⁶⁶ Search and Rescue.

⁶⁷ ASEAN Coordinating Centre for Humanitarian Assistance on disaster management.

⁶⁸ AHA CENTRE: ABOUT [online]. [cit. 2014-04-3]. Dostupné z: <http://www.ahacentre.org/> .

Další entity

Mimo výše uvedené aktivity ASEAN také zařadil mezi své entity⁶⁹ dvě, které souvisí s námořní spoluprací a to:

- Federation of ASEAN Shippers' Council (ASC)
- Southeast Asian Fisheries Development Centre (SEAFDEC)

Zatímco ASC je entitou spíše ekonomicky zaměřenou a námořní bezpečnosti jako takové se nevěnuje, hlavní činností **SEAFDEC** je poskytnout potravinářskou bezpečnost a zmírnění chudoby skrze své aktivity a využití rybolovného potenciálu regionu⁷⁰.

3.2. Bilaterální a multilaterální spolupráce ASEAN s dalšími aktéry

ASEAN samotný nemůže stát v řešení námořní bezpečnosti sám, proto potřebuje širší spolupráci s dalšími státy, které také mají zájem na zvýšení a zajištění regionální bezpečnosti – včetně té námořní. Kromě ASEAN Plus One jednání, kde ASEAN separátně jedná buď s Čínou, Japonskem, Koreou nebo Indií, udržuje ASEAN i trvalá bilaterální partnerství, jež pokrývají námořní bezpečnost a budou vyjmenovány v této podkapitole. Specifičtějšími úkoly v námořní otázce jedná v rámci multilaterálních fór, jež vyvíjejí aktivity v reakci na pirátské zločiny, nebo např. zhoršování životního prostředí.

Spolupráce s Čínou

ASEAN si je plně vědom nutnosti jednání s jevícím se asijským hegemonem – Čínou – jelikož výše zmíněné aktivity neřeší problémy teritoriálních sporů. Udržuje tedy v životnosti tzv. **ASEAN-China Dialogue Relations**⁷¹, nebo-li společný dialog pro vzájemný prospěch. Mimo jedenáct prioritních oblastí spolupráce, mezi které patří například zemědělství, investice či energie, se shodli na vzájemném přání k zavedení mírumilovného a přátelského prostředí v oblasti Jihočínského moře. Po zjevném neúspěchu Deklarace o Jihočínském moři (1992) v roce

⁶⁹ ASEAN: Entities Associated with ASEAN [online]. [cit. 2014-03-05]. In: Dostupné z: <http://www.asean.org/asean/entities-associated-with-asean> .

⁷⁰ SEAFDEC: About SEAFDEC [online]. [cit. 2014-04-3]. In: Dostupné z: <http://www.seafdec.org/about/> .

⁷¹ ASEAN: ASEAN-CHINA Dialogue Relations. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/item/asean-china-dialogue-relations> .

2002 nárokuje členské státy ASEAN společně s Čínou uzavírají **Deklaraci o chování stran v Jihočínském moři**⁷², jejímž účelem je zavázat signatáře k řešení teritoriálních a jurisdikčních sporů mírumilovnou cestou a respektovat svobodu navigace a letu v oblasti Jihočínského moře zároveň v jednání, které je v souladu s UNCLOS⁷³. Signatáři se v ní zavazují k zdržení se osídlovacích aktů na momentálně neobydlených ostrovech, útesech, mělčinách atd.⁷⁴ Jak ASEAN tak Čína mají ve svém zájmu redukovat existenci mezinárodního organizovaného zločinu a pro tyto účely spolu v roce 2002 uzavírají také **Společnou deklaraci o spolupráci v oblasti netradičních bezpečnostních problémů**⁷⁵, jimiž jsou např. obchodování s nelegálními drogami, převaděčství, námořní pirátství, terorismus, pašování zbraní a další.

Spolupráce s Japonskem

V podobném duchu jako s Čínou udržuje ASEAN bezpečnostní spolupráci také s Japonskem v rámci tzv. **ASEAN-Japan Dialogue Relations**. Mimo tato pravidelná setkání společně vytvářejí i tzv. **ASEAN-Japan Transport Partnership**. Dopravní partnerství ASEAN s Japonskem trvá již od roku 2003 a jeho sestavení iniciovali ministři dopravy. Mezi jejich projekty patří i společná aktivita, jež má za úkol zlepšit úroveň námořní bezpečnosti v ASEAN a japonské oblasti skrze dialogy, semináře a společný trénink bezpečnostních úředníků⁷⁶.

Spolupráce s USA

V neposlední řadě nechybí ani **ASEAN-US Dialogue Relations**, kde elementárním cílem jejich vzájemných vztahů je udržení míru a stability v regionu JVA⁷⁷. USA pomáhají státům ASEAN nemalými finančními částkami, jež mají podpořit ochranu jejich teritoriálních vod a

⁷² Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea.

⁷³ ASEAN: DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA. [online]. [cit. 2014-03-05]. Phnom Penh, the Kingdom of Cambodia, 2002. Dostupné z: <http://www.asean.org/asean/external-relations/china/item/declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea>.

⁷⁴ ROWAN, J. The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute. s. 434.

⁷⁵ ASEAN: Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues. [online]. [cit. 2014-03-05]. 6th ASEAN-China Summit Phnom Penh, 2002. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/item/joint-declaration-of-asean-and-china-on-cooperation-in-the-field-of-non-traditional-security-issues-6th-asean-china-summit-phnom-penh-4-november-2002-5>.

⁷⁶ ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center: Projects - Safety & Security. [online]. [cit. 2014-05-11]. Dostupné z: <http://www.ajtpweb.org/projects/CommonInfra/SafetySecurity>.

⁷⁷ United States Mission to ASEAN: U.S. ENGAGEMENT WITH ASEAN. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://asean.usmission.gov/mission/participation.html>.

zabezpečit svobodu navigace⁷⁸. Letos v roce 2014 se také poprvé setkávají ministři obrany členských států ASEAN s ministrem obrany USA při příležitosti tzv. **US-ASEAN Defense Forum** v Honolulu⁷⁹. Hlavním programem tohoto fóra byla diskuze nad americkými vojenskými základnami v JVA, humanitární pomoc při katastrofách a regionální bezpečnostní problémy⁸⁰.

Spolupráce s Indií

Indie uzavřela s ASEAN strategické **ASEAN-India** partnerství pro mír a prosperitu, kladoucí jasný důraz na společnou dávnou historii skrze námořní spojení, které Indii spojuje se státy ASEAN⁸¹. Společně také spolupracují v oblasti námořních vojenských výcviků a technologickém vývoji vojenského vybavení – radarových systémů, řízených střel či např. obranných komponent.⁸²

ASEAN Plus Three

Pro účely budování společné bezpečnostní spolupráce ASEAN vyvinul tzv. fórum **ASEAN Plus Three**, jehož členem je kromě ASEAN také Čína, Japonsko a Jižní Korea. Ačkoliv již bylo zmíněno, že nejen státy ASEAN mezi sebou společně s Čínou a Japonskem mají mezi sebou nevyřešené teritoriální spory, společná kooperace je očividně nezbytným aspektem pro efektivní řešení bezpečnostních problémů a ekonomickou spoluprací.

RECAAP

Fórum ASEAN Plus Three funguje již více jak 15 let a ze společné iniciativy podepsali Dohodu o společné spolupráci v boji proti terorismu a ozbrojeným loupežím na asijských lodích⁸³ (**ReCAAP**) také s vnějšími signatáři jako je Austrálie, Bangladéš, Dánsko, Indie, Jižní Korea,

⁷⁸ The Japan Times News: U.S. boosts maritime security aid to Vietnam, other ASEAN members. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: http://www.japantimes.co.jp/news/2013/12/16/world/u-s-boosts-maritime-security-aid-to-vietnam-other-asean-members/#.U29n9Pl_sII.

⁷⁹ The Diplomat: US-ASEAN Defense Ministers Meet in Hawaii. [online]. [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://thediplomat.com/2014/04/us-asean-defense-ministers-meet-in-hawaii/>.

⁸⁰ Tamtéž.

⁸¹ ASEAN-India: Ancient indian maritime linkages with south-east asian nations. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.aseanindia.com/navy/maritime-history/>.

⁸² SEAE Group: South China Sea Dispute and India. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://saeagroup.com/articles/2011/sept/south-china-sea-dispute-and-india.html>.

⁸³ HO, J. The Security of Sea Lanes in Southeast Asia. s. 570.

Nizozemí, Norsko, Srí Lanka a Spojené království⁸⁴. V rámci ReCAAP bylo založeno Sdílené informační centrum (ReCAAP ISC), které napomáhá zlepšit informovanost a efektivitu odezvy na místní pirátské a ozbrojené incidenty vytvořením přístupné a transparentní informační platformy⁸⁵. Výsledkem jejich práce jsou srozumitelné, přehledné a komplexní reporty za daná období (měsíc, kvartál, rok), četné publikace, metodologie, prezentace a účelové schůzky. ReCAAP ISC funguje na propracovaném a interaktivním procesu efektivního nahlásování incidentů (viz příloha č. 2). Je to vůbec poprvé, kdy vlády Východní, Jihovýchodní a Jižní Asie institucionalizovali svou spolupráci proti pirátství a ozbrojeným loupežím na lodích ve formě trvalého orgánu⁸⁶.

ARF

Další a rozšířenější aktivitou ASEAN je podpora vzájemného dialogu a spolupráce, týkající se politicko-bezpečnostních podnětů skrze **Regionální fórum ASEAN (ARF)**. Je to vůbec nejvlivnější oficiální bezpečnostní fórum v regionu Asie a Pacifiku⁸⁷. Výjimečností tohoto fóra je zapojení nejen států ASEAN, ale také dalších stálých účastníků, v jejichž zájmu je společná bezpečnostní spolupráce – tedy Číny, KLR, EU, Indie, Japonska, Nového Zélandu, Pákistánu, Papuy Nové Guinea, Jižní Koreje, Ruska, Srí Lanky, Východního Timoru a USA⁸⁸. Pro námořní problematiku věnují širokou škálu pravidelných zasedání (konajících se několikrát do roka) určených k řešení jednotlivých témat – viz následující příklady⁸⁹:

- Pomoc při katastrofách;⁹⁰
- Připravenost a reakce na mořská znečištění spojená s nebezpečnými a škodlivými látkami;⁹¹

⁸⁴ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP): About ReCAAP. [online]. [cit. 2014-05-11]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>.

⁸⁵ Tamtéž.

⁸⁶ HO, J. The Security of Sea Lanes in Southeast Asia. s. 570.

⁸⁷ SAW, Swee-Hock, Lijun SHENG, Kin Wah CHIN, Wang ZHONGCHUN a Li YAQIANG. ASEAN-China relations: realities and prospects [online]. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2005, ISBN 9812303421. s. 190. Dostupné k zakoupení na: <https://bookshop.iseas.edu.sg/publication/1156#contents>.

⁸⁸ ASEAN Regional Forum: About The ASEAN Regional Forum. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://aseanregionalforum.asean.org/about.html>.

⁸⁹ ASEAN Regional Forum: Schedule of ARF Meetings and Activities. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://aseanregionalforum.asean.org/events/467.html>.

⁹⁰ ARF Inter-Sessional Meeting on Disaster Relief (ISM on DR).

- Regionální spolupráce proti pobřežnímu úniku ropy;⁹²
- Námořní bezpečnost;⁹³
- UNCLOS;⁹⁴
- a další;

3.3. Dílčí závěr

ASEAN se od 90. Let zajímá také výlučně o námořní bezpečnost a mírumilovné řešení teritoriálních sporů. Zařadil námořní bezpečnost mezi své priority, vyvinul vlastní aktivitu, podporuje dialog mezi členskými zeměmi. S ohledem na množství aktérů, v jejichž zájmech také leží stabilita Jihočínské moře a námořní bezpečnosti obecně, aktivně spolupracuje také s dalšími organizacemi a dílčími státy na nastavení lepších námořně bezpečnostních podmínek. Dosavadní činnost ASEAN je tedy variabilní (nezaměřuje se pouze na jednu oblast problémů) a lze konstatovat, že ASEAN zůstává v otázce námořní bezpečnosti (zejména s ohledem na Jihočínské moře a příslušící průlivy) v zásadě proaktivní a iniciativní.

⁹¹ ARF Maritime Security Workshop on Preparedness and Response to Marine Pollution Incidents Involving Hazardous and Noxious Substances.

⁹² ARF Workshop on the Regional Cooperation on Offshore Oil Spill.

⁹³ ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security (ISM on MS).

⁹⁴ ARF Seminar on UNCLOS.

4. Reflexe dosavadní a budoucí úlohy ASEAN v regionální námořní bezpečnosti

V reakci na předchozí kapitulu této práce lze tvrdit, že ASEAN vykonal a inicioval nespočet bezpečnostních aktivit, jež nejsou založeny pouze na aktivitě jeho členských států, ale i na úzké spolupráci s dalšími aktéry. Smyslem této poslední kapitoly bude na základě kapitol předcházejících zhodnotit:

- jak přispěl ASEAN ke zlepšení bezpečnosti a stability regionálních vod;
- efektivnost a vliv ASEAN vedle ostatních aktérů působících v Jihočínském moři (ať už aktérů, kteří zde prosazují své národní zájmy a zájmy mezinárodního společenství nebo aktérů, kteří řeší místní námořní bezpečnost);
- kde může ASEAN nalézt podporu pro efektivnější námořně bezpečnostní spolupráci;
- v jakých oblastech by měl ASEAN zintenzivnit bezpečnostní spolupráci pro zlepšení celkové stability přímořských a mořských součástí regionu;
- potenciální nedostatky a výzvy do budoucna.

4.1. Největší přínosy ASEAN v zajištění bezpečnosti a stability v Jihočínském moři

Následující podkapitola definuje nejznatelnější přínosy existence a spolupráce ASEAN v oblasti námořní bezpečnosti.

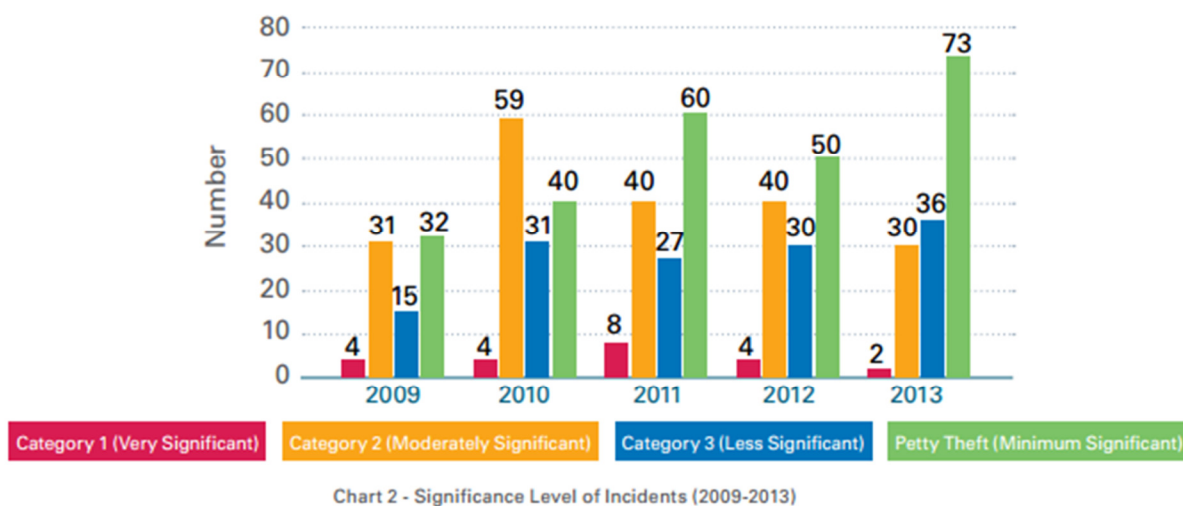
Mezinárodní organizovaný zločin

S ohledem na boj s mezinárodním organizovaným zločinem RECAAP ISC zaznamenává neustálé celkové zlepšování situace v problému pirátství a ozbrojených loupežích na lodích. Tabulka č. 4 porovnává počet nahlášených incidentů v období od roku 2009 do roku 2013, kde většina těchto incidentů z roku 2013 se koncentruje zejména do oblastí Malackého a Singapurského průlivu a pobřeží Indonésie.⁹⁵ Zatímco drobných krádeží od roku 2009 značně

⁹⁵ RECAAP: PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA: Annual Report, January - December 2013[online]. [cit. 2014-05-11]. Singapore: RECAAP Information Sharing Centre, 2014, s. 7. Dostupné z:

přibýlo, těch závažných incidentů ubylo od roku 2011 až o 75 %. Nelze si však nevšimnout, že počet zločinů 2. a 3. kategorie zůstává víceméně neměnný. Bylo by tedy spekulativní hodnotit, o kolik se situace s piráctvím zlepšila. Důležité je ale také ocenit nespočet seminářů a tréninkových akcí, které ASEAN dodnes iniciuje ke zlepšení připravenosti a reakce na tyto ozbrojené loupeže a pirátská přepadení a jež pomohou redukovat následky přepadení (zranění, únos a další).

Graf č. 1: Úroveň závažnosti incidentů, léta 2009 - 2013



Zdroj⁹⁶: RECAAP ISC

Pro zlepšení celkové bezpečnosti námořní dopravy přispěl ASEAN a širší spolupráce např. v rámci:

- ADMM-Plus: Za pár let svého působení⁹⁷ ADMM-Plus přispělo k regionální mezinárodní bezpečnosti vytvořením expertní pracovní skupiny pro mezinárodní bezpečnost, která od svého založení vykonala 6 setkání,⁹⁸ semináře, schůzky a cvičení věnované boji s terorismem,⁹⁹ jeden námořně bezpečnostní trénink v poli^{100 101}

http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=325&PortalId=0&TabId=78.

⁹⁶ RECAAP: PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA: Annual Report, January - December 2013. s. 10.

⁹⁷ Do roku 2013.

⁹⁸ ADMM-Plus Experts' Working Group (EWG) on Maritime Security.

⁹⁹ 1st ADMM-Plus EWG on Counterterrorism Meeting and Workshop, Makassar, Indonesia; 2nd and 3rd ADMM-Plus EWG on Counterterrorism Meeting and Initial Planning Conference of the ADMM-Plus Counterterrorism Exercise (CTX).

¹⁰⁰ ADMM-Plus Maritime Security Field Training Exercise (FTX), Sydney, Australia.

- ARF: Koncept a programy zasedání ARF jsou velmi podobné ADMM-Plus a např. v praktických trénincích propojené. Navíc několik zasedání věnovali otázkám týkajících se mezinárodního organizovaného zločinu¹⁰²;
- ASEAN-Japan Transport Partnership: v roce 2007 podpořením Regionálního akčního plánu ohledně bezpečnosti přístavů¹⁰³ a v následném vývoji směrnic pro bezpečnost v přístavech, trénincích a společném cvičení;¹⁰⁴

Teritoriální spory

Pro podporu a udržení Deklarace o chování stran v Jihočínském moři ASEAN ustanovil monitorující režim, jež má za úkol zvýšit transparentnost a zajistit, že se nevyskytnou známky okupace na neobydlených ostrovech a útesech v Jihočínském moři¹⁰⁵. Tuto preventivní aktivitu lze rozhodně chápat jako nezbytnou pro zajištění celkové informovanosti a spravedlnosti na sporných územích. Doplnují ji aktivity ARF v seminářích o UNCLOS, jež jsou nápomocné zejména proto, že členem ARF je mimo ASEAN i další důležitý nárokový stát – Čína.

Životní prostředí

AHA Centre, přestože existuje teprve pár let, hraje zásadní roli v regionální humanitární pomoci a celkovém zvládnutí katastrof. Jeho význam lze ukázat například na již zmíněné katastrofě spojené s tajfunem Haiyan. Dva dny po jeho začátku AHA Centre šířilo pohotovost založenou na vlastním monitorování vývoje této tropické bouře, vyslalo na místa své pohotovostní jednotky a logistické systémy ještě den předtím, než Haiyan udeřil na pevninu a zmobilizovalo veškerou dostupnou záchrannou pomoc z členských zemí.¹⁰⁶ Ihned po katastrofě Generální tajemník ASEAN nabídl humanitární a finanční pomoc a poukázal, že všechny členské

¹⁰¹ ADMM-Plus: Past Meetings and Events (2006 - 2013). [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <https://admm.asean.org/index.php/events/past-meetings-and-events.html>.

¹⁰² ARF: Schedule of ARF Meetings and Activities. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://aseanregionalforum.asean.org/events/467.html>.

¹⁰³ Regional Action Plan on Port Security (RAPPS).

¹⁰⁴ ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center: Projects - Safety & Security. [online]. [cit. 2014-05-11]. Dostupné z: <http://www.ajtpweb.org/projects/CommonInfra/SafetySecurity>.

¹⁰⁵ ROWAN, J. *The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute*. s. 434.

¹⁰⁶ AHA Centre: Emergency Operations - Typhoon Haiyan. [online]. [cit. 2014-04-3]. Dostupné z: http://202.46.9.39/ahacentre/aha-centre/ahacentre_emergency.php#.

státy by měly stát společně bok po boku v takto těžkých chvílích.¹⁰⁷ Entity ASEAN okamžitě reagovaly finanční pomocí přesahující 6 milionů amerických dolarů, členské země přispěly pomocným zbožím a AHA Centre poskytlo 2000 osobních hygienických sad, 2000 plachet, stany, rýži, vodu a další nezbytné pomůcky.

V souvislosti s řešením ropných skvrn byl v 90. letech ve spolupráci s Japonskem vyvinut tzv. projekt **ASEAN-OSPAR** (Oil Spill Preparedness and Response), který vzbuzoval mnoho pochyb. Hlavním úkolem OSPAR je společná jak finanční, tak logistická koordinace pro řešení tohoto environmentálního problému, nicméně dlouho (i přes mnoho setkání) se nedařilo zlepšit jak kapacity, tak regionální spolupráci pro tento projekt¹⁰⁸. Po roce 2010 se tento projekt ale podařilo oživit skrze semináře a iniciativu ASEAN a v roce 2013 se pro tento účel zapojuje IMO k uzavření partnerství s ASEAN pro řešení tohoto problému a vytvoření účinného akčního plánu.¹⁰⁹

Dále také ADMM-Plus a ARF pořádali několik zasedání ohledně humanitární spolupráci a pomoci při katastrofách, ARF mimo jiné uspořádali seminář týkající se námořní bezpečnosti na připravenost a reakci na incidenty mořského znečištění způsobenými nebezpečnými a škodlivými látkami¹¹⁰ a seminář na regionální spolupráci pro odstraňování ropných skvrn.¹¹¹

4.2. *Postavení ASEAN v regionální námořní bezpečnosti*

Jaký má ASEAN vliv v regionalismu a bezpečnostních otázkách? Členské státy samotné vyvíjejí také silnou individuální aktivitu ke zvýšení námořní bezpečnosti – proč by se tedy měly soustředit na společnou bezpečnostní spolupráci v rámci ASEAN?

¹⁰⁷ ASEAN Secretariat News: ASEAN offers support to Philippine Government in the wake of Typhoon Haiyan. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/asean-secretariat-news/item/asean-offers-support-to-philippine-government-in-the-wake-of-typhoon-haiyan>.

¹⁰⁸ JOHNSTON, Douglas M, Aldo E CHIRCOP, Ted L MCDORMAN a Susan ROLSTON. The future of ocean regime-building: essays in tribute to Douglas M. Johnston [online]. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, xiv. ISBN 90-041-7267-X. s. 679. Dostupné z: <http://books.google.cz/books?id=aJn2xGI7V7gC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false>.

¹⁰⁹ International Maritime Organization: Workshop for the establishment of a regional cooperative mechanism for oil spill preparedness and response in the ASEAN region. [online]. Jakarta, 2013. Dostupné z: <http://www.imo.org/OurWork/TechnicalCooperation/TCActivities/Pages/ASEAN-OSRAP.aspx>.

¹¹⁰ ARF Maritime Security Workshop on Preparedness and Response to Marine Pollution Incidents Involving Hazardous and Noxious Substances, Honolulu, 2014.

¹¹¹ ARF Workshop on the Regional Cooperation on Offshore Oil Spill, Qingdao, China, 2014.

Námořně bezpečnostní rizika jsou nedělitelná a nerespektují hranice – z tohoto důvodu je mezinárodní a regionální spolupráce esenciálním nástrojem úspěšného boje s těmito hrozbami¹¹². Jak také bylo uvedeno v předchozích kapitolách, členské státy ASEAN jsou přímo závislé na Jihočínském moři a okolních průlivech a je v jejich společném zájmu zvýšit námořní bezpečnost a minimalizovat škody a ztráty a odstranit riziko destabilizace. Pro jakoukoli další bezpečnostní spolupráci s dalšími aktéry je také mnohem jednodušší harmonizace vnějších vztahů v rámci ASEAN, než snaha o individuální spolupráci např. s Čínou každého členského státu.

Co se týče vnějších vztahů, ASEAN spoléhá na fakt, že se nemůže konat žádný východoasijský regionalismus bez jeho účasti, kde mu velké ve vedlejších aktérech velké asijské mocnosti hrají do karet svou vzájemnou rivalitou, jež jim brání ve vytvoření regionální komunity.¹¹³ Jeho hostitelská role v multilaterálních sestavách ASEAN Plus One, ASEAN Plus Three, EAS, ASEAN Plus Ten a ARF jej staví do nejvlivnější pozice, co se týče směru regionální spolupráce¹¹⁴.

ASEAN a Čína

ASEAN s Čínou mají dlouhou společnou historii, sdílí mnoho hodnot, strategických zájmů, jedná se o jedny z nejrychleji rostoucích ekonomik a hlavně - s ohledem na téma – vidí svou společnou slabinu v netradičních bezpečnostních hrozbách společně s námořní bezpečností. Co se týče jeho pozice vedle Číny, ASEAN by měl využít veškerý svůj potenciál – ať už ekonomický či geografický. Čína je dnes třetím největším obchodním partnerem ASEAN a naopak ASEAN je pro Čínu čtvrtým největším partnerem¹¹⁵. Navíc region JVA drží ve své moci mnoho surovin a energetických zdrojů, jež jsou velmi důležité pro budoucí růst Číny¹¹⁶.

¹¹² BRADFORD, J. THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA. s.62.

¹¹³ ARASE, David. Non-Traditional Security in China-ASEAN Cooperation: The Institutionalization of Regional Security Cooperation and the Evolution of East Asian Regionalism [online]. Asian Survey. 2010, vol. 50, issue 4, s. 808-833. DOI: 10.1525/as.2010.50.4.808. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/10.1525/as.2010.50.4.808> . s. 815.

¹¹⁴ ARASE, David. *Non-Traditional Security in China-ASEAN Cooperation: The Institutionalization of Regional Security Cooperation and the Evolution of East Asian Regionalism*. s. 816.

¹¹⁵ ARASE, David. *Non-Traditional Security in China-ASEAN Cooperation: The Institutionalization of Regional Security Cooperation and the Evolution of East Asian Regionalism*. s. 820.

¹¹⁶ Tamtéž.

Japonsko a Spojené státy americké

V první kapitole již byly zmíněny hlavní důvody zájmů USA a Japonska v Jihočínském moři. ASEAN navíc může profitovat z neskryvané podpory Japonska a Spojených států v této otázce. Ve společném stanovisku Japonska a USA lze nalézt vyjádření o jejich vzájemné spolupráci v pomoci námořním státům JVA ve vytváření informovanosti v námořních otázkách, budování kapacit pro námořní bezpečnost a ochranu a v boji proti nelegálním obchodům, šíření zbraní a ochraně mořských zdrojů¹¹⁷. Z této diplomatické formulace můžeme chápat společnou snahu Japonska a USA o potlačení čínské dominance v místních námořních otázkách a nesouhlas s čínskými teritoriálními nároky nad rámec UNCLOS.

4.3. Výzvy a nedostatky vyžadující pozornost

Pozorováním výstupů a výsledků četných aktivit ASEAN lze vyvodit mnoho nedokonalostí a podnětů pro budoucí rozšíření úlohy ASEAN. V následujících oblastech je zjevná potřeba zintenzivnění bezpečnostní spolupráce.

Obecná efektivita procesů ASEAN

Po vyjmenování veškerých možných schůzek, seminářů a dialogů ohledně námořní bezpečnosti, které ASEAN iniciuje, se může zdát, že zkrátka převažují „plané řeči“ nad reálnými řešeními a aktivitami. Arase vidí problém neschopnosti vytvořit formální kolektivní obrannou dohodu v chybějící homogenitě geopolitické a rozvojové povahy členských států, což jim brání v konsensu ohledně spravedlivého umístění zdrojů, sdílení zátěže a dalších nezbytných detailů pro kolektivní regionální bezpečnost¹¹⁸.

Dalším takovým brzdícím faktorem pro efektivní a účinná rozhodnutí je samotná filosofie jednání ASEAN, která se skrývá pod oficiálním názvem „The ASEAN Way“ se stejnojmennou hymnou tohoto sdružení. The ASEAN Way od základu není cestou navrženou pro řešení sporů. Je to cesta interakce, dialogu a hlavně konečného konsensu, jehož je velmi těžké dosáhnout i mezi členskými státy samotnými, když přijde na odlišné národní zájmy a konflikt idejí. Rozhodnutí jsou neurčitá a nejasná, protože se The ASEAN Way vyhýbá přijímání právně

¹¹⁷ The Diplomat: US, Japan to Boost ASEAN Maritime Security [online]. [cit. 2014-04-18] Dostupné z: <http://thediplomat.com/2014/04/us-japan-to-boost-asean-maritime-security/>.

¹¹⁸ ARASE, David. *Non-Traditional Security in China-ASEAN Cooperation: The Institutionalization of Regional Security Cooperation and the Evolution of East Asian Regionalism*. s. 813.

formalistických ustanovení¹¹⁹. Tento způsob jednání je účinný, pouze pokud se členské státy shodují v názorech – pokud ne, organizace samotná může maximálně jen vytvořit iluzi jednoty názorů.¹²⁰ Ještě méně efektivní je snaha ASEAN aplikovat tento zvyk na ARF, které se skládá z mnohem více diversifikovaných států s mezi sebou často velmi konfliktními názory.¹²¹

Mezinárodní organizovaný zločin

Je těžké čerpat objektivní informace o opravdovém počtu pirátských útoků. Problémem je, že počet nahlášených případů v oblasti Jihočínské moře a příslušných průlivů u RECAAP ISC se velmi liší od případů reportovaných u IMB – kdy u IMB zpravidla v datech evidují mnohem více případů, než u RECAAP ISC. Může to naznačovat, že obecné preference a zvyklosti převažují u IMB a zároveň pravděpodobnost, že některé incidenty reportované RECAAP ISC nejsou zahrnuty v číslech IMB. Z tohoto důvodu výstupy obou těchto informačních center působí vedle sebe nejednotně. Dále na informacích o počtech pirátských útoků nerozlišíme, jestli k snížení jejich počtu výskytů přispěla právě společná iniciativa ASEAN s dalšími aktéry či individuální aktivita jednotlivých – nejvíce postižených – států tímto druhem zločinu.

RECAAP sám o sobě není v současné struktuře schopen řešit problematiku pirátství, protože členy nezavazuje k žádné určité aktivitě kromě sdílení informací, které uvažují za nezbytně související s činností RECAAP a jeho financování je založeno na čistě dobrovolných příspěvcích¹²².

Teritoriální spory

Deklarace o chování stran v Jihočínském moři má několik očividných nedostatků. Jedná se pouze o politické stanovisko, které není právně vymahatelné a nezmiňuje žádné geografické upřesnění, zvláště co se týče Spratlyho a Paracelských ostrovů,¹²³ a nepředstavuje ani konsensus

¹¹⁹ ARASE, David. *Non-Traditional Security in China-ASEAN Cooperation: The Institutionalization of Regional Security Cooperation and the Evolution of East Asian Regionalism*. s. 814.

¹²⁰ NARINE, Shaun. ASEAN and the ARF: The Limits of the "ASEAN Way". *Asian Survey*. 1997, vol. 37, issue 10, s. 965. DOI: 10.2307/2645616. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/info/10.2307/2645616>.

¹²¹ NARINE, Shaun. ASEAN and the ARF: The Limits of the "ASEAN Way". s. 973.

¹²² BRADFORD, J. THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA. s.69.

¹²³ ROWAN, J. *The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute*. s. 434.

o budoucím řešení¹²⁴. Důkazem neúčinnosti společných dohod o mírumilovném řešení teritoriálních sporů jsou neustálé a časté incidenty mezi státy na sporných územích. Nejčastěji jde o střety Číny s nároklujícími státy ASEAN – hlavně s Vietnamem a Filipínami. Zdrojem těchto sporů jsou rybářské lodě a výzkumná plavidla pohybující se ve sporných územích a nechybí zde použití ozbrojených sil a následně mrtvé oběti konfliktu.¹²⁵ Právě teritoriální spory skýtají největší potenciál pro budoucí ohrožení míru při překročení hranice drobných incidentů k ozbrojenému mezinárodnímu konfliktu.

Životní prostředí

Další výzvou pro námořní bezpečnost zůstává zhoršování životního prostředí. Ničení tropických útesů, ropné skvrny a hlavně drancování rybolovných zdrojů často vyvolávají jak vnitrostátní násilí (Indonésie), tak napětí mezi např. Thajskem a Malajsií či Thajskem a Myanmarem (Barmou).¹²⁶ Ačkoliv nelze říci, že neexistuje iniciativa ASEAN k řešení rybolovného potenciálu či např. odstraňování ropných skvrn – lze vypožorovat v porovnání s ostatními činnostmi, že této problematice není věnována dostatečná pozornost na akty směřující ke konečnému řešení těchto problémů. Přestože zhoršování životního prostředí pravděpodobně nebude důvodem pro ozbrojený konflikt v JVA, představuje opravdovou hrozbu v podkopávání mezinárodních vztahů, hospodářského rozvoje a společenského blahobytu.¹²⁷ Jelikož problematika prostředí Jihočínské moře spadá do hodnot prakticky všech členských států, je potřeba ustanovit účinnější praktiky a rozhodnutí, na nichž by se členské státy dosáhly shody a mohly společně zakročit ke zlepšení životního prostředí a udržení environmentálního potenciálu regionu JVA.

¹²⁴ BRADFORD, J. THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA. s.70.

¹²⁵ BUČEK, Martin. Pražský studentský summit: Problematika nerostných surovin - spor o Jihočínské moře [online]. [cit. 2014-04-18].. Praha: Asociace pro mezinárodní otázky, 2012, s. 6-9. Dostupné z: http://www.studentsummit.cz/data/1352500163324UNSC_Problematika-nerostnych-surovin---spor-o-Jihocinske-more.pdf.

¹²⁶ BRADFORD, J. THE GROWING PROSPECTS FOR MARITIME SECURITY COOPERATION IN SOUTHEAST ASIA. s.73.

¹²⁷ Tamtéž.

4.4. Budoucí úloha ASEAN ke zlepšení námořní bezpečnostní spolupráce

Pokud členské státy ASEAN mají zájem na zlepšení efektivnosti a výsledků v oblasti námořní bezpečnosti Jihočínského moře, je potřeba, aby ASEAN přijal lepší proceduru pro rozhodování v bezpečnostních otázkách – nejen uvnitř ASEAN, ale i v rámci bilaterálních a multilaterálních vztahů – a v budoucí úloze se ujal řešení nedostatků a výzev, které komplikovaná bezpečnostní situace v Jihočínském moři nabízí.

Jelikož přítomnost teritoriálních sporů představuje největší hrozbu pro ohrožení stability JVA, je nutné v tomto ohledu zlepšit a vyvinout společnou iniciativu ASEAN a nastavit efektivnější dialog s klíčovým agresorem v těchto sporech – Čínou. Zhongchun a Yaqiang¹²⁸ navrhuje, aby se vztahy mezi ASEAN a Čínou řídily tzv. pěti principy mírumilovného soužití¹²⁹. Znamenalo by to dosáhnout vzájemného respektu pro suverenitu a teritoriální integritu, pakt o neútočení, nevmešování se do vnitřních záležitostí, rovnost a vzájemný prospěch z tohoto mírumilovného soužití¹³⁰. Ač se může tato vize zdát jako utopie, dle individuálních i společných deklarací Číny a ASEAN je vidno, že mírumilovné řešení sporů je společnou hodnotou pro oba tyto aktéry. Jak ASEAN tak Čína tvrdí, že žádná země nemůže uhájit svou národní bezpečnost a hospodářský rozvoj skrze vojenské prostředky, naopak státy musí budovat vzájemnou důvěru a podporovat společnou bezpečnostní spolupráci a dialog¹³¹. Praktické fungování všech těchto principů najednou v současných teritoriálních sporech jinde na světě není aktuálně k nalezení a mnohem častější formou je účinná podpora a reakce mezinárodního společenství na případný takový konflikt. I přesto by se však ASEAN měl pokusit směřovat vztahy s Čínou právě touto cestou, kde bude převažovat vzájemný prospěch nad řešením sporů ozbrojenými silami.

Nedostatky jmenované ve všech oblastech námořně bezpečnostních hrozeb mají prakticky stejnou závalu a to je lpění na principech The ASEAN Way. Přestože má tato procedurální zvyklost i pár výhod - státy jsou při konečných rozhodnutích vždy víceméně spokojené, neboť bez konsensu by rozhodnutí nebylo přijato; podporuje to princip vzájemné rovnosti, protože každý stát má právo nesouhlasit; a zároveň demonstruje, že ASEAN je opravdu „komunitou“,

¹²⁸ SAW, Swee-Hock, Lijun SHENG a Kin Wah CHIN. ASEAN-China relations: realities and prospects. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2005. ISBN 9812303421. s. 193.

¹²⁹ Five Principles of Peaceful Co-existence.

¹³⁰ SAW, Swee-Hock, Lijun SHENG a Kin Wah CHIN. ASEAN-China relations: realities and prospects. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2005. ISBN 9812303421. s. 193.

¹³¹ SAW, Swee-Hock, Lijun SHENG a Kin Wah CHIN. ASEAN-China relations: realities and prospects. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2005. ISBN 9812303421. s. 193.

kde dialog a nalezení vzájemné shody jsou kladeny na první místa - ve výsledku je to také největší slabostí ASEAN s ohledem na jeho akceschopnost. Není možné vyloučit případné následky, pokud by se ASEAN snažil změnit rozhodovací procesy. Některé členské státy mohou být proti a bude na jejich úsudku, zda se jim vyplatí zřeknout se členství v ASEAN nebo naopak usoudí, že bez této úpravy nebudou schopni efektivně chránit bezpečnostní stabilitu regionu. Přesně tyto iniciativy budou do budoucnosti formovat úlohu ASEAN v bezpečnostních otázkách.

Závěr

V Jihočínském moři existuje mnoho bezpečnostních hrozeb, z nichž těmi největšími jsou mezinárodní organizovaný zločin (pirátství, terorismus a např. ilegální obchod), teritoriální spory (zejm. o Spratlyho a Paracelské ostrovy) a hrozby spojené s životním prostředím (ropné skvrny, přírodní katastrofy aj.). Sledováním těchto přítomných bezpečnostních rizik v Jihočínském moři a jejich přímých negativních dopadů na místní bezpečnost, hospodářství a stabilitu můžeme konstatovat, že je nezbytné jim přisuzovat relevantní hodnotu a dostatečnou pozornost. Bezpečnostní situace v Jihočínském moři se zdá být nejen rozmanitá, ale přímo matoucí – kromě množství destabilizačních hrozeb rozdílného původu je propletena mnoha dohodami o bezpečnostní spolupráci, velkým množstvím aktérů s různými zájmy a existencí několika komunit a sdružení pro bezpečnostní spolupráci. Z tohoto důvodu je zpočátku obtížné se v této problematice orientovat a v důsledku mnoho médií raději věnuje zájem pouze problematice teritoriálních sporů. I kdyby však média a svět kladli všem těmto hrozbám větší význam, zůstává řešení těchto problémů v rukou regionální iniciativy.

ASEAN je jediným regionálním společenstvím v Asii svého druhu, které se zabývá nejen ekonomickou, ale také sociokulturní a bezpečnostní spoluprací. Je proto pochopitelné, že pokud mluvíme o regionální námořní bezpečnosti v oblasti Jihočínského moře, naše pozornost se obrací na aktivity ASEAN. Úloha ASEAN v námořní bezpečnosti Jihočínského moře je determinovaná jeho samotnou existencí a strategickými bezpečnostními cíli, které si členské státy společně definovaly. Námořní bezpečnostní hrozby přirozeně přesahují hranice států a z geografické polohy těchto hrozeb lze logicky usoudit, že by měly být řešeny impulsem postiženého regionu.

O přístupu ASEAN k námořní bezpečnosti a spolupráci lze bezpečně tvrdit, že ASEAN vyvíjel a nadále vyvíjí úsilí o mírumilovná řešení, preventivní diplomacii, přímý dialog a nastolení pozitivního prostředí v Jihočínském moři. Inicioval četné deklarace o Jihočínském moři a vzájemné bezpečnostní spolupráci, založil např. ASEAN Regional Forum, AHA Centre, ADMM-Plus a jiná uskupení a udržuje důležité bilaterální a multilaterální vztahy se zainteresovanými aktéry pro zlepšení regionální bezpečnosti. Od doby, kdy byla námořní bezpečnost definována jako jedna z priorit regionální stability, nebyl zaznamenán žádný vážnější ozbrojený mezivládní konflikt jak mezi primárními, tak sekundárními aktéry, kteří figurují v Jihočínském moři. Bohužel se však také nikdy nepodařilo eliminovat incidenty drobnějšího

rázu (avšak mnohdy ozbrojeného) – zejména co se týče teritoriálních sporů. Nemůžeme tedy usuzovat, že množství aktivit, které ASEAN společně s ostatními organizacemi a státy vyvíjí, ve snaze o zvýšení námořní bezpečnosti, fungují a mají trvalý demotivační efekt na potenciálního agresora. Výskyt pirátských útoků a ozbrojených loupeží vůči lodím v regionu se podařilo nepatrně snížit a boj s terorismem již plynule přešel z fáze „uvědomění“ do fáze aktivní spolupráce v prevenci a připravenosti. Regionální spolupráce je víceméně účinná s ohledem na připravenost a reakci na přírodní katastrofy, ale otázka zhoršování životního prostředí a ohrožení rybolovného potenciálu regionu stále visí ve vzduchu v důsledku ne příliš efektivního přístupu.

V teritoriálních sporech se praktiky ASEAN na rozdíl od Číny řídí výlučně úmluvou UNCLOS a snaží se prosadit její dodržování a respektování teritoriální integrity všech států. V této věci má také bezmeznou podporu dalších klíčových aktérů v mezinárodním dění a těmi jsou Spojené státy americké, Japonsko či např. Indie. Na rozdíl od teritoriálních sporů, efektivní boj s mezinárodním organizovaným zločinem a prevence zhoršování životního prostředí spadají do společného zájmu všech aktérů v Jihočínském moři. Jelikož dosavadní výsledky ve zlepšení situace v těchto oblastech jsou buď nejasné či nepatrné, je nutné v těchto oblastech posunout spolupráci na další úroveň.

Na základě této bakalářské práce lze dospět k závěru, že ASEAN rozhodně zastává velmi klíčovou roli v námořní bezpečnosti Jihočínského moře. Jeho hostitelská pozice ve většině sdružení a fórech zabývajících se mimo jiné i námořní bezpečností, mu dovoluje určovat budoucí směr regionální bezpečnostní spolupráce. Budoucí úlohu ASEAN v námořní bezpečnosti definuje nejen další vývoj v hrozbách v Jihočínském moři, ale také jeho vlastní iniciativa pro zlepšení efektivnosti v ochraně stability prostředí místních vod. K dosažení takového zlepšení je nezbytné přehodnotit filosofii a priority uvnitř ASEAN, aby mohl skutečně využít svůj potenciál klíčového aktéra v námořní bezpečnosti Jihočínského moře.

Seznam použitých zdrojů a literatury

Monografie a kapitoly z monografií

BECKMAN, Robert C a J ROACH. *Piracy and international maritime crimes in ASEAN: prospects for cooperation* [online]. Northampton: MA, c2012, xiv, str. 3. NUS Centre for International Law series. ISBN 17-810-0685-7. Dostupné z: <http://books.google.cz/books?id=NOqSkVdYHsMC&lpg=PA141&dq=asean%20maritime%20security&hl=cs&pg=PP1#v=onepage&q&f=false> .

JOHNSTON, Douglas M, Aldo E CHIRCOP, Ted L MCDORMAN a Susan ROLSTON. *The future of ocean regime-building: essays in tribute to Douglas M. Johnston* [online]. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, xiv. ISBN 90-041-7267-X. s. 679. Dostupné z: <http://books.google.cz/books?id=aJn2xGI7V7gC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false> .

MARTIN, Jacques. *When China rules the world*. 2. vyd. Londýn: Penguin Books Ltd, 2012. ISBN 978-014-0276-046.

SAW, Swee-Hock, Lijun SHENG, Kin Wah CHIN, Wang ZHONGCHUN a Li YAQIANG. *ASEAN-China relations: realities and prospects* [online]. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2005, ISBN 9812303421. s. 187-198. Dostupné k zakoupení na: <https://bookshop.iseas.edu.sg/publication/1156#contents> .

ŠMÍD, Tomáš. *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Mezinárodní politologický ústav, 2010. ISBN 978-802-1053-519. s. 85-101.

WAIŠOVÁ, Šárka. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, 158 s. ISBN 978-807-3800-154.

WU, Shicun a Keyuan ZOU. *Maritime security in the South China Sea: regional implications and international cooperation* [online]. Burlington, VT: Ashgate, c2009, xi, 272 p. Corbett Centre for Maritime Policy Studies series. ISBN 07-546-9443-7. Dostupné z: <http://books.google.cz/books?id=LrHqtmweI6oC&lpg=PP1&dq=Maritime%20Security%20in%20the%20South%20China%20Sea%3A%20Regional%20Implications%20a&hl=cs&pg=PP1#v=onepage&q&f=false> .

Odborné články

ARASE, David. Non-Traditional Security in China-ASEAN Cooperation: The Institutionalization of Regional Security Cooperation and the Evolution of East Asian Regionalism [online]. *Asian Survey*. 2010, vol. 50, issue 4, s. 808-833. DOI: 10.1525/as.2010.50.4.808. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/10.1525/as.2010.50.4.808> .

BRADFORD, John F. The growing prospects for maritime security cooperation in Southeast Asia [online]. *Naval War College Review*, 2005, Vol 58., No. 3. s. 62-86. Dostupné z: http://www.researchgate.net/publication/235093468_The_Growing_Prospects_for_Maritime_Security_Cooperation_in_Southeast_Asia.

HO, Joshua H. The Security of Sea Lanes in Southeast Asia [online]. *Asian Survey*. 2006, vol. 46, issue 4, s. 558-574. DOI: 10.1525/as.2006.46.4.558. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/4497193>.

MOLLER, Bjorn. The Military Aspects of the South China Sea Disputes [online]. Copenhagen: *Copenhagen Peace Research Institute*, 2001. ISSN 1397-0895.

NARINE, Shaun. ASEAN and the ARF: The Limits of the "ASEAN Way" [online]. *Asian Survey*. 1997, vol. 37, issue 10, s. 961-978. DOI: 10.2307/2645616. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/info/10.2307/2645616>.

ROSENBERG, David. The political economy of piracy in the South China Sea [online]. *Naval War College Review*, 2009, Vol. 62, No. 3. s. 43-58. Dostupné z: <https://www.usnwc.edu/getattachment/cd4a4cfa-aaa0-4040-9d51-a4b90b7a83d5/The-Political-Economy-of-Piracy-in-the-South-China>.

ROWAN, Joshua P. The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Sea Dispute [online]. *Asian Survey*. 2005, vol. 45, issue 3, s. 414-436. DOI: 10.1525/as.2005.45.3.414. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/4497193>

Primární zdroje

AHA Centre [online]. [cit. 2014-04-3]. Dostupné z: <http://www.ahacentre.org>.

ADMM-Plus Maritime Security Community Information-Sharing Portal. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://amscip.org/>.

ASEAN. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.asean.org/>.

ASEAN Defecne Ministers' Meeting. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <https://admm.asean.org/index.php>.

ASEAN: *DECLARATION OF ASEAN CONCORD II (BALI CONCORD II)* [online]. [cit. 2014-04-02]. In: Bali, Indonesia, 2003. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/item/declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii>.

ASEAN: *Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea*. [online]. [cit. 2014-04-18]. Ha Noi, 2010. Dostupné z:

<http://www.asean.org/news/item/asean-declaration-on-cooperation-in-search-and-rescue-of-persons-and-vessels-in-distress-at-sea>.

ASEAN: *DECLARATION ON THE CONDUCT OF PARTIES IN THE SOUTH CHINA SEA*. [online]. [cit. 2014-04-12]. Phnom Penh, the Kingdom of Cambodia, 2002. Dostupné z: <http://www.asean.org/asean/external-relations/china/item/declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea> .

ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center: *Projects - Safety & Security*. [online]. [cit. 2014-05-11]. Dostupné z: <http://www.ajtpweb.org/projects/CommonInfra/SafetySecurity> .

ASEAN: *Joint Declaration of ASEAN and China on Cooperation in the Field of Non-Traditional Security Issues*. [online]. [cit. 2014-04-12]. 6th ASEAN-China Summit Phnom Penh, 2002. Dostupné z: <http://www.asean.org/news/item/joint-declaration-of-asean-and-china-on-cooperation-in-the-field-of-non-traditional-security-issues-6th-asean-china-summit-phnom-penh-4-november-2002-5> .

ASEAN Regional Forum. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://aseanregionalforum.asean.org/> .

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP): *About ReCAAP* [online]. [cit. 2014-05-11]. Dostupné z: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> .

ICC International Maritime Bureau. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.icc-ccs.org/> .

IMO: *Workshop for the establishment of a regional cooperative mechanism for oil spill preparedness and response in the ASEAN region* [online]. [cit. 2014-03-05]. Jakarta, 2013. Dostupné z: <http://www.imo.org/OurWork/TechnicalCooperation/TCActivities/Pages/ASEAN-OSRAP.aspx> .

SEAFDEC: *About SEAFDEC* [online]. [cit. 2014-04-3]. Dostupné z: <http://www.seafdec.org/about/> .

UNCLOS. *United Nations Convention on the Law of the Sea* of 10 December 1982 [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm .

UNCTAD STAT - *United Nations Conference on Trade and Development*. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://unctadstat.unctad.org/> .

United States Mission to ASEAN: *U.S. ENGAGEMENT WITH ASEAN*. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://asean.usmission.gov/mission/participation.html> .

UN Press Release ICJ/605. *International court finds that sovereignty over islands of Ligitan and Sipadan belongs to Malaysia* [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.un.org/News/Press/docs/2002/ICJ605.doc.htm> .

Webové zdroje, části webu

ASEAN-India. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.aseanindia.com> .

BBC News Asia. [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/world/asia/> .

BUČEK, Martin. Pražský studentský summit: Problematika nerostných surovin - spor o Jihočínské moře [online]. [cit. 2014-04-18]. Praha: *Asociace pro mezinárodní otázky*, 2012. Dostupné z: http://www.studentsummit.cz/data/1352500163324UNSC_Problematika-nerostnych-surovin---spor-o-Jihocinske-more.pdf .

Encyclopedia Britannica. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca> .

Geography of the Earth's Seas. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://geography.about.com/od/waterandice/a/largestseas.htm> .

Google Maps [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://maps.google.com> .

Huffington Post: [online]. [cit. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.huffingtonpost.com/> .

ISN ETH Zurich - The International Relations and Security Network ETH Zurich [online]. [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://isnblog.ethz.ch/> .

Ropa.cz. [online]. [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.ropa.cz/obchod-s-ropou/> .

SEAE Group [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://saeagroup.com/> .

South China Sea. [online]. [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.southchinasea.org/> .

Taipei Times. [online]. [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <http://www.taipeitimes.com/> .

The Diplomat. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://thediplomat.com> .

The Japan Times News. [online]. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.japantimes.co.jp/> .

The Robert S. Strauss Center for International Security and Law: Types of Tankers. [online]. [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <https://strausscenter.org/hormuz/types-of-tankers.html> .

US Energy Information Administration: World Oil Transit Chokepoints. [online]. [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3> .

VLČEK, Tomáš. The South China Sea and the Threat of Piracy. [online]. [cit. 2014-04-22]. Global Politics.cz. 2009. Dostupné z: <http://www.globalpolitics.cz/clanky/the-south-china-sea-and-the-threat-of-piracy> .

Seznam příloh

- 1) Příloha č. 1 - Mapa Jihočínského moře a průlivů

Zdroj: Google: Maps [online]. [cit. 2014-05-03]. Dostupné z: <http://maps.google.com>

- 2) Příloha č. 2 - Proces nahlašování incidentů ReCAAP ISC

Zdroj: ReCAAP ISC: *ReCAAP ISC Quarterly Report 2014 (January - March)*. [online].

2014. str. 45. Dostupné z:

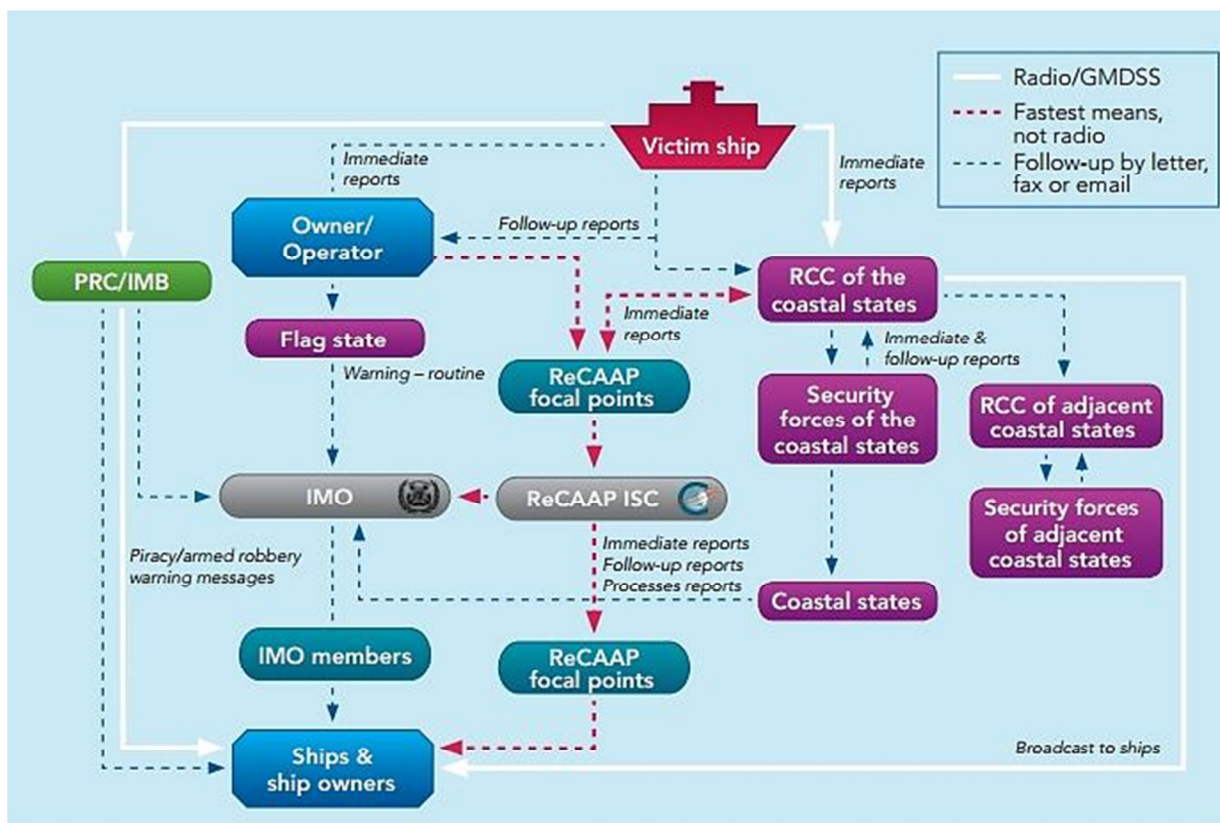
http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=338&PortalId=0&TabId=78

Příloha č. 1 – Mapa Jihočínského moře a průlivů



Zdroj: Google maps – vlastní úprava

Příloha č. 2 – Proces nahlašování incidentů ReCAAP ISC



Zdroj: ReCAAP ISC Quarterly Report 2014 (January - March)