

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Účast zemí NATO v boji proti námořním pirátům

David Písecký

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Mezinárodní teritoriální studia

Studijní obor Mezinárodní vztahy – britská a americká studia

Bakalářská práce

Účast zemí NATO v boji proti námořním pirátům

David Písecký

Vedoucí práce:

PhDr. Pavel Hlaváček, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015

.....

Rád bych poděkoval vedoucímu práce PhDr. Pavlovi Hlaváčkovi, PhD. za jeho odborné vedení práce, ochotu a hlavně trpělivost a čas, který mi v průběhu minulého a tohoto roku věnoval.

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	8
1 ÚVOD	9
2 DEFINICE PIRÁTSTVÍ	14
2.1 Pirátství podle článků UNCLOS	14
2.2 Ozbrojená loupež na moři a námořní terorismus.....	16
2.3 Typologie pirátů.....	18
3 NÁMOŘNÍ PIRÁTSTVÍ V SOMÁLSKU	20
3.1 Rozpad Somálska.....	20
3.2 Kdo jsou somálští piráti	21
3.3 Důvody pirátství v Somálsku.....	22
3.3.1 Politické faktory	22
3.3.2 Ekonomické faktory	23
3.4 Nárůst pirátství.....	24
3.5 Dopady pirátství.....	25
3.5.1 Ekonomické dopady pirátství.....	25
3.5.2 Dopady pirátství na regionální bezpečnost	27
3.5.3 Dopady pirátství na energetickou a environmentální bezpečnost.....	28
3.5.5 Dopady pirátství na lidskou bezpečnost.....	29

4	PROTIPIRÁTSKÉ OPERACE SEVEROATLANTICKÉ ALIANCE	31
4.1	Operace <i>Allied Provider</i>	33
4.2	Operace <i>Allied Protector</i>	34
4.3	Operace <i>Ocean Shield</i>	35
5	PROTIPIRÁTSKÉ OPERACE MIMO SEVEROATLANTICKOU ALIANCI	40
5.1	<i>Combined Task Force 150</i> a <i>Combine Task Force 151</i>	40
5.2	Operace <i>Atalanta</i>	42
6	ZHODNOCENÍ PROTIPIRÁTSKÝCH OPERACÍ.....	44
7	ZÁVĚR.....	49
8	SEZNAM LITERATURY	52
8.1	Knihy a články	52
8.2	Internetové zdroje	53
9	RESUMÉ.....	59
10	PŘÍLOHY	60

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CMF	<i>Combined Maritime Forces</i>
CTF	<i>Combined Task Force</i>
EUNAVFOR	<i>European Union Naval Forces</i>
ICU	Svaz islámských soudů
IMO	Mezinárodní námořní organizace
N/A	neuveдено
UNCLOS	Úmluva OSN o mořském právu
WFP	Světový potravinový program

1 ÚVOD

Piráctví existuje od té doby, co se člověk začal plavit po mořích. V historických spisech existuje zmínka o pirátství ještě před stavbou pyramid v Egyptě. Piráti byli aktivní i za Římského impéria, kdy se jim například podařilo unést Julia Césara a poté za něj požadovali výkupné (Konstam 2008: 10). Piráti nebyli vždy jen skupiny námořních lupičů útočící na všechny obchodní lodě, ale v 16. století přímo „pracovali“ pro vlády jednotlivých zemí. Takzvaní „mořští vlci“ ve službách Anglie přepadávali španělské lodě a španělské osady v Evropě a Novém světě (Konstam 2008: 34).

S pádem Sovětského svazu a východního bloku na přelomu 80. a 90. let minulého století byl svět toho názoru, že mezinárodní systém stanul na prahu éry stability a míru. Politici, akademici a diplomaté začali předpovídat vytvoření „nového světového řádu“, řízeného liberálními demokratickými institucemi na principech volného trhu. Předpokládalo se, že se s pádem Sovětského svazu bude nebezpečí pro národní a mezinárodní bezpečnost postupně klesat. Avšak počáteční euforie vyvolaná koncem studené války byla postupně nahrazena rostoucími obavami. Obavy vycházely z rostoucího narušení stability v takzvaných „šedých zónách“. Právě jedním z takových míst je Somálsko (Chalk 2010: 89).

Během roku 2008 bylo celosvětově zaznamenáno 263 pirátských útoků na ostatní plavidla. Z toho se jich 111 odehrálo při pobřeží Somálska a v Adenském zálivu. Jen v první polovině roku 2009 bylo zaznamenáno 240 incidentů s piráty a z toho 130 jich bylo při pobřeží Somálska nebo v Adenském zálivu. Celosvětově bylo v první polovině roku 2009 uneseno 31 lodí, 561 námořníků bylo vzato jako rukojmí, 19 jich bylo zraněno a 6 zabito (Payne 2010: 24–25).

Piráctví při pobřeží Afrického rohu přímo ohrožuje bezpečnost jedné z nejvytíženějších námořních tras na světě, a to konkrétně vstup do Rudého moře a do Suezského průplavu. Somálští piráti jsou hrozbou pro světové energetické

zásobování. Například v roce 2009 se jim podařilo zmocnit supertankeru, který převážel 2 miliony barelů ropy (Dunn 2011: 6). Somálští piráti však představují hrozbu i pro mezinárodní humanitární úsilí dovézt humanitární pomoc (zejména potraviny) do Afriky, respektive do Somálska (Dunn 2011: 26). Existence pirátství má široké ekonomické dopady, které budou podrobněji popsány v jedné z dalších kapitol.

Je nutné zmínit, že boj Severoatlantické aliance proti somálským námořním pirátům je jednou z hlavních námořních činností Aliance. Moderní pirátství představuje problém, který je vzhledem k objemu světové námořní dopravy přinejmenším znepokojující. Námořní doprava totiž představuje něco mezi 80 až 90 procenty veškerého světového obchodu (Dunn 2011: 6).

Jedním z cílů této bakalářské práce je zhodnocení námořních operací, vedených členskými státy NATO¹, které probíhaly a probíhají při pobřeží Afrického rohu, včetně Adenského zálivu. Zhodnocení operací NATO v tom smyslu, zda operace vedené členskými zeměmi NATO byly úspěšné, či neúspěšné v potlačování pirátství ve výše zmíněném regionu a zdali díky přítomnosti plavidel členských zemí NATO počty pirátských útoků klesaly. V práci se pokusíme nalézt odpověď na otázku, zdali mají protipirátské operace smysl. Tato bakalářská práce se z geografického hlediska zabývá oblastí, která byla od roku 2008 postížena pirátstvím nejvíce a kde operují válečné lodě nejenom členských států NATO. Tato práce bude dále hodnotit, jaké členské země byly v protipirátských operacích nejaktivnější, co se poskytování plavidel pro operace týče. Hodnocení bude probíhat jednoduchým součtem počtu lodí poskytnutých jednotlivými členskými státy.

Text je rozdělen do několika částí. V první části se budeme zabývat definicí pirátství, jejími úskalími a její možnou záměnou s terorismem.

¹ Členské státy NATO jsou: Albánie, Belgie, Bulharsko, Kanada, Chorvatsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Francie, Německo, Řecko, Maďarsko, Island, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Spojené státy americké, Španělsko a Turecko (NATO 2014a).

Vysvětlíme si tedy, jaký je rozdíl mezi pirátstvím, ozbrojenou loupeží na moři a námořním terorismem. V závěru kapitoly si obecně představíme dva druhy pirátských skupin operujících v oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu.

Ve druhé části této práce se budeme zabývat příčinami vzniku a rozmachu pirátství v Somálsku. Nejprve se seznámíme se stručnou historií rozpadu Somálska, protože rozpad Somálska je jedna z věcí, která vedla ke vzniku a rozmachu pirátství. Poté si představíme somálské piráty a vysvětlíme si, jaké jsou důvody vzniku pirátství právě v Somálsku. Představíme si politické a ekonomické faktory, které vedly a vedou k pirátství. Také si uvedeme důvody nárůstu pirátství od roku 2009. Nakonec si popíšeme dopady pirátství na ekonomiku, humanitární pomoc, regionální bezpečnost, environmentální bezpečnost a lidskou bezpečnost. Bez znalosti této problematiky totiž nelze chápat širší souvislosti, a proto se jí budu v této práci věnovat.

Třetí empirická část této práce se věnuje konkrétním námořním operacím NATO. Budeme se v ní zabývat důvody, které přiměly Severoatlantickou alianci k tomu, aby se vojensky angažovala ve vodách Indického oceánu. Třetí část práce se bude věnovat konkrétním operacím Aliance. Těmi jsou myšleny operace *Allied Provider*, *Allied Protector* a operace v současné době probíhající operace *Ocean Shield*.

Ve čtvrté části práce si představíme další protipirátské operace probíhající při pobřeží Somálska. Na konkrétních příkladech budeme demonstrovat, že členské země NATO bojovaly a bojují proti námořnímu pirátství i mimo Alianci v oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu. V této části práce si tedy představíme operace EUNAVFOR *Atalanta* a skupinu CTF-151 v rámci CMF.

V závěru práce se pokusíme zhodnotit námořní operace NATO a operace členských států NATO, které probíhaly a probíhají hlavně při pobřeží Somálska. Pokusíme si odpovědět na otázku, zda protipirátské operace členských států NATO vedly k uklidnění situace kolem somálského pobřeží a jestli přítomnost

vojenských lodí je dostatečným signálem pro somálské piráty k zastavení pokusů o únosy nebo drancování kolem plujících obchodních lodí či tankerů.

Vzhledem ke zvolenému tématu bude tato práce postavena na informacích získaných z cizojazyčné literatury, konkrétně z anglicky psaných knih a odborných článků. Existuje relativně mnoho literatury, která se věnuje problematice somálského pirátství. Avšak většina zdrojů je psaná právě v anglickém jazyce.

První část práce se bude opírat o knihu Robina Geisse a Anny Petrigové z roku 2011, oficiální stránky OSN a stránky Mezinárodní námořní organizace (*International Maritime Organization* - IMO). Tato kniha řeší právní záležitosti, které se týkají proti-pirátských operací. Dále bude použita kniha od Anguse Konstama z roku 2008. Tato publikace bude jedním z velmi mála zdrojů psaných v českém jazyce. K napsání podkapitoly „typologie pirátů“ poslouží kniha od Johna M. Dunna z roku 2009.

Druhá část práce bude čerpat informace hlavně z knihy od Johna M. Dunna, která se detailně zabývá příčinami vzniku pirátství v Somálsku. Využijeme také knihu od Johna C. Paynea z roku 2010 a článek od Petra Zlatohlávky z roku 2009, který je dalším ze zdrojů psaným v českém jazyce. Dále zdrojem bude internetový portál *Oceans Beyond Piracy*, který poskytuje statistické údaje.

Stěžejními prameny třetí části této bakalářské práce budou internetové stránky Severoatlantické aliance společně s kapitolou ze sborníku od Dennise Gyllensporra z roku 2012. Gyllensporre se v ní přímo zabývá zapojením Severoatlantické aliance v oblasti Afrického rohu. Ve třetí části také využijeme článek Petra Zlatohlávky, ve kterém uvádí důvody vstupu námořních sil Severoatlantické aliance do vod Indického oceánu a článek Jamese Bridgera, který se zabývá spoluprací NATO s jinými státy v boji proti pirátství.

Čtvrtá část práce je vytvořena za pomoci oficiálních internetových stránek CMF a stránek EUNAVFOR. Je opět použita i kniha Robina Geisse a Anny Petrigové a článek Jamese Bridgera.

2 DEFINICE PIRÁTSTVÍ

Už od dob starověkého Říma byli piráti označováni jako *hostis humani generis* - nepřátelé veškerého lidstva a pirátství bylo považováno za zločin všeobecné jurisdikce. To znamenalo, že stát měl právo na zatčení a vyšetřování osob podezřelých z páchaní pirátství i mimo svoje hranice, tudíž i na volném moři (Bahadur 2011: 156).

Geiss a Petrig tvrdí, že přesná právní definice výrazu „pirát“ neexistuje. Existuje pouze definice činu pirátství, vztahující se na určité činy, které jsou považovány za známky pirátství (Geiss–Petric 2011: 1). Avšak Konstam prohlašuje, že za piráta je považován každý člověk, který okrádá druhé osoby na moři a jedná za hranicí zákona (Konstam 2008: 9).

Od dob starověku existovalo mnoho snah o popsání a definování pirátství. Definováním pirátství se zabývalo i Společenství národů. Dnes se všeobecně používá definice vytvořená Organizací spojených národů. Pirátství bylo definováno v Úmluvě OSN o mořském právu (UNCLOS) z roku 1982 (Bahadur 2011: 156; Geiss–Petric 2011: 37).

Pro tuto práci jsou nejdůležitější články 100, 101 a článek 105 UNCLOS, které si nyní představíme. Jejich úplné znění tvoří přílohu této práce. Je také důležité, abychom se zmínili o definici ozbrojené loupeže proti lodím a o námořním terorismu, protože v praxi se rozdílily mezi těmito kriminálními činy často stírají a zaměňují. V poslední části této kapitoly si představíme dva typy pirátů (pirátských skupin), které operují při somálském pobřeží.

2.1 Pirátství podle článků UNCLOS

Nejobsáhlejším a nejrozšířenějším dokumentem definujícím pirátství je již výše zmíněná úmluva UNCLOS. Podle jejího článku 100 by na potírání pirátství na volném moři měly participovat všechny státy v maximální možné míře. Úplné znění článku 100 UNCLOS obsahuje příloha číslo 1 (OSN a).

Přímou definicí pirátství se zabývá článek 101 UNCLOS. Podle tohoto článku je pirátství nelegálním činem na volném moři (mimo jurisdikci nějakého státu), páchaným pro soukromé účely. Úplné znění článku 101 UNCLOS obsahuje příloha číslo 2 (OSN a).

Článek 101 UNCLOS říká, že pokud se má jednat o akt pirátství, musí být samotný čin spáchán pro „soukromé účely“. Tento prvek v minulosti rozpoutával mnohé debaty. Někteří autoři tvrdí, že tento požadavek jednoduše vyřazuje z pirátství všechny činy, které jsou páchany pro politické důvody. Takový výklad „soukromých účelů“ se nicméně zdá příliš široký a byl kritizován. Z toho vyplývá, že všechny činy násilí, které postrádají státní schválení, jsou prováděny pro „soukromé účely“. Čili výše zmiňovaná definice může vést k různým úskalím (Geiss–Petrig 2011: 61).

Co se Adenského zálivu týče, doposud nebyly pozorovány žádné známky toho, že by výše zmiňované akty byly použity k jiným účelům než právě k těm soukromým. Toto se však může změnit v případě, že námořníci, podezřelí z pirátství, stanou u soudu a začnou se hájit tím, že jejich činy byly páchané z politických důvodů. Cesta, která by se mohla nabídnout jako snadná výmluva na jakékoli obvinění ze spáchání pirátství. Somálci podezřelí z páchaní pirátství by se tak mohli hájit tím, že jsou povstalci v boji proti Somálské přechodné federální vládě. Podezřelí mohou svou námořní aktivitu obhajovat i tím, že útoky na ostatní lodě jsou prováděny z důvodu ochrany somálského pobřeží před nelegálním lovem ryb a proti lodím, které vyhazují do oceánu toxický odpad. Tyto případy by tak nebyly v souladu s článkem 101 UNCLOS a nedalo by se tedy hovořit o pirátství (Geiss–Petrig 2011: 61–62). Námořními útoky, které nejsou páchany pro soukromé účely, se budeme zabývat v pozdější části této kapitoly.

V současném somálském kontextu definice pirátství obsahuje geografická omezení. K naplnění skutkové podstaty pirátství podle článku 101 UNCLOS je třeba, aby byl čin spáchán buďto na volném moři, nebo v místě, které nepodléhá

jurisdikci žádného státu. Druhé omezení definice (jurisdikce žádného státu) má jen malý význam v případě Somálska. Somálsko je totiž považováno za prototyp rozpadlého státu, kterému chybí funkční vláda, jež by spravovala vlastní území společně s pobřežním mořem. Přesto však zůstává somálská suverenita nepochybná. Díky tomuto faktu se i nadále somálské pobřežní vody klasifikují jako místo náležící do somálské jurisdikce (Geiss–Petrig 2011: 63).

Podle článku 3 UNCLOS má každý stát právo stanovit šířku svého pobřežního moře do velikosti maximálně 12 námořních mil. Podle definice pirátství, jež je uvedena ve článku 101 UNCLOS, se tedy akt pirátství nemůže odehrát v rámci pobřežního moře. Na násilné činy páchané ve výlučné ekonomické zóně je nahlíženo jako na činy, páchané na volném moři, tudíž jsou již brány jako pirátství (Geiss–Petrig 2011: 63–64).

Podle článku 105 UNCLOS má každý stát právo na zabavení pirátské lodi v oblastech mimo jurisdikci nějakého státu. Úplné znění článku 105 UNCLOS obsahuje příloha číslo 3 (OSN a). Loď, která se zapojila do trestné činnosti v somálském pobřežním moři, nemůže být zachycena nebo zabavena podle první věty článku 105 UNCLOS. Útoky podobné pirátským proti plavidlům v oblasti pobřežního moře nejsou v právním smyslu útoky pirátskými (Geiss–Petrig 2011: 64).

Podle mezinárodního práva není zločin držet zbraň na volném moři, a to i v případě, že osoba má u sebe například i protitankové střely. Podle UNCLOS je povoleno zabavit pirátskou loď i ve chvíli, kdy osoby na její palubě neprováděly pirátskou činnost. Tato situace je tedy velmi problematická, protože legitimní somálská rybářská loď s několika automatickými puškami na palubě, může být označena za pirátskou (Bahadur 2011: 145).

2.2 Ozbrojená loupež na moři a námořní terorismus

Akt ozbrojené loupeže proti lodím může být snadno zaměněn za pirátství, a proto je nutné vysvětlit si, jaký je rozdíl mezi pirátstvím a ozbrojenou loupeží

proti lodím. Ozbrojenou loupež proti lodím definuje Mezinárodní námořní organizace (*International Maritime Organization* - IMO) jako jakýkoli nezákonný akt násilí proti lodím v rámci jurisdikce nějakého státu. Úplné znění definice ozbrojené loupeže proti lodím obsahuje příloha číslo 4 (IMO 2010: 4).

Z výše uvedené definice tedy vyplývá, že ozbrojená loupež proti lodím je považována za čin, který spadá do oblasti pobřežních vod, nad kterými má stát výhradní kontrolu. Pobřežní vody spadají do jurisdikce státu, a proto je na konkrétním státu, jak ozbrojené loupeže proti lodím klasifikuje. Činy odehrávající se mimo pobřežní vody nebo v oblastech bez jurisdikce nějakého státu, jsou chápány jako pirátství (Fink–Galvin 2009: 371).

Konstam pozoruje měnící se povahu moderního pirátství v současnosti. V minulosti spočívala většina útoků v dočasném zabrání lodi a v jejím vydrancování. Od roku 2006 se však k drancování a okupování lodí přidávají i případy únosů a braní rukojmích, což může stírat pomyslnou hranici mezi pirátstvím a terorismem. Existuje rozdíl mezi braním rukojmích a únosy. Za propuštění rukojmích je většinou požadováno výkupné, ale únosem se často sledují, mimo jiné, i politické cíle. V mezinárodním právu je námořní terorismus definován jako pirátský čin, zaměřený na ovlivnění vlády nebo skupiny jednotlivců (Konstam 2008: 266–267).

Webová stránka maritimeterrorism.com říká, že námořní terorismus je použití násilí, nebo hrozba použití násilí, proti civilní i vojenské lodi, proti jejím cestujícím, námořníkům nebo nákladu, a to pouze pro politické účely (Maritime Terrorism).

Rozdíl mezi pirátstvím a námořním terorismem je v tomto případě patrný. Pirátství je podle článku 101 UNCLOS páčáno pro soukromé účely, zatímco námořní terorismus je akt páchaný čistě pro politické nebo náboženské účely. V případě námořního terorismu nejde o zisk nějaké kořisti.

2.3 Typologie pirátů

Experti na pirátství rozdělují moderní piráty na tři skupiny. První skupinu tvoří piráti, kteří přepadávají lodě spíše blíže od pobřeží. Obvykle se nedostanou dále než 80 kilometrů od pobřeží. Snaží se dostat na palubu lodi a odcizit vše, co unesou, v čase zhruba od čtyřiceti minut do jedné hodiny a poté opět odplují. Jedná se většinou o chudé rybáře, kteří na moři "loví" své rybářské kolegy. Této skupině pirátů chybí zkušenosti a zdroje na to, aby se pokusili o nalodění na velká, komerční plavidla (Dunn 2011: 13). Zpočátku byli somálští piráti jen volně organizovanou skupinou, která byla částečně vybavena (zbraněmi, technikou) a její členská základna nebyla stabilní a byla proměnlivá (Geiss–Petrig 2011: 9).

Piráti druhé skupiny mají, na rozdíl od první skupiny, alespoň základní dovednost a schopnost k úspěšnému únosu i těch největších lodí. Důvod je jednoduchý. Někteří z pirátů patřící do této skupiny jsou totiž bývalými vojáky. Další piráti mají technické zkušenosti v práci s elektronikou, jako jsou špičková komunikační zařízení nebo navigace a sledovací technologie. Sledovací technologie používají k monitorování pohybu zaměřeného plavidla (Dunn 2011: 13). Díky výnosné povaze pirátství se pouhá „banda“ pirátů změnila na velmi dobře vyzbrojené pirátské milice, ve kterých mohou figurovat stovky lidí. Tyto skupiny mohou soupeřit i se somálskými úřady, co se vojenských možností týče (Geiss–Petrig 2011: 9).

Tato pirátská skupina často ke svým útokům používá tzv. „mateřskou loď“, kterou většinou představuje nějaká ukradená rybářská loď. Na mateřské lodi se piráti plaví daleko na širé moře a pátrají po lodích převážejících kontejnery se zbožím nebo po tankerech s ropou nebo chemikáliemi. Z mateřské lodi poté podnikají útoky na ostatní vyhlídnuté lodě. Někteří piráti zůstávají na mateřské lodi a předstírají, že jsou rybáři a v noci zaútočí na plánované cíle. Piráti si často vybírají pomalu plující lodě, na které je relativně jednoduché se nalodit. Pokud je však zapotřebí, piráti se umějí nalodit i na super tanker, jehož

bok může být vysoký i přes 90 metrů, a to pomocí háků a žebříků (Dunn 2011: 13–14).

Mateřskými loděmi se většinou stávají takové lodě, za které jejich majitelé nedokážou zaplatit výkupné. Právě používání mateřských lodí umožňuje pirátům operovat ve velké vzdálenosti od pobřeží (více než tisíc námořních mil) a tím se zvyšuje efektivita jejich útoků (Geiss–Petrig 2011: 10).

Jiné pirátské gangy preferují útok za denního světla. Překvapí posádku lodi na malých člunech a střílejí z automatických zbraní, aby zastrašili posádku. K obsazení obchodní lodi často postačí jen pár střel. Podobné útoky jsou často plánovány dopředu a piráti vědí, kdo bude jejich obětí (Dunn 2011: 14).

Třetí skupinu pirátů tvoří ty nejpropracovanější zločinecké syndikáty. Pirátské syndikáty jsou významné v pobřežních vodách východní Asie, a proto se jimi v této práci nebudeme dále zabývat.²

² Více informací o nejs sofistikovanejších pirátských skupinách viz. Dunn 2011: 14–15.

3 NÁMOŘNÍ PIRÁSTVÍ V SOMÁLSKU

Tato kapitola se bude věnovat fenoménu pirátství v Somálsku. Pro potřeby této práce bude stačit stručný pohled do problematiky vzniku, rozšíření a dopadů pirátství. Pokud máme hovořit o příčinách pirátství, je nutno se na prvním místě dotknout politické situace v Somálsku a historie rozpadu Somálska.

3.1 Rozpad Somálska

Britové opustili protektorát Britské Somálsko v roce 1960, aby se mohlo spojit s italským a vytvořit tak nové Somálsko. V roce 1969 se moci chopil Mohamed Siad Barre a nastolil autoritářský socialistický režim. Jeho vláda se vyznačovala pronásledováním, vězněním a mučením jeho politických oponentů. Po pádu Mohameda Siada Barreho počátkem roku 1991 se země ocitla v chaosu, násilí a anarchii (CIA The World Factbook). V této době byl také zaznamenán první pirátský útok v moderních dějinách Somálska (Pham 2010: 326).

V květnu 1991 vyhlásily klany na severu země nezávislou republiku Somaliland. Ten sice nebyl uznán žádnou vládou, ale tato entita udržuje stabilní existenci a pokračuje v úsilí o vytvoření ústavní demokracie. V Somalilandu se konají obecní, parlamentní i prezidentské volby. Další tři regiony Somálska se spojily a vytvořily částečně autonomní Puntland, který má od roku 1998 samosprávu. O naprostou nezávislost však neusiluje (CIA The World Factbook). V roce 1993 byla do Somálska vyslána peacekeepingová mise UNOSOM II., jejímž cílem bylo dohlédnout na bezpečnost při poskytování humanitární pomoci. V roce 1995 byla mise UNOSOM II. ukončena z důvodů velkých ztrát na životech (OSN b). Po odchodu Američanů a jednotek v rámci mise UNOSOM II se situace opět vrátila do stavu, kdy mezi sebou bojují různé klanové frakce (Pham 2010: 328). V roce 2000 byl položen základ přechodné národní vlády, ze které se v roce 2004 stala přechodná federální vláda (CIA The World Factbook). V roce 2006 se vlády chopili islamisté v podobě Svazu islámských soudů (*Islamic Courts Union* - ICU). Spojené státy americké se posléze v roce 2007

připojily k Etiopii, která při vojenské intervenci do Somálska zbavila ICU moci (Dunn 2011: 35–36). Avšak i poté, co se etiopské jednotky stáhly, islamistická skupina al-Šabaab³ pokračuje v boji se Somálskou přechodnou federální vládou (Pham 2010: 329).

3.2 Somálští piráti

Somálští piráti a námořní lupiči jsou často blízce napojeni na pobřežní rybářské komunity a jejich struktura fungování se odráží v tradiční somálské klanové sociální struktuře. Pozorovací mise OSN nenašly žádné důkazy, které by dokazovaly spolupráci mezi pirátskými skupinami a ozbrojenými opozičními skupinami, včetně skupiny al-Šabaab. Mimo jiné se pozorovatelé OSN domnívají, že somálské pirátství je v zásadě trestná činnost související s konkrétními milicemi a rodinami (Geiss–Petrig 2011: 9). Ve skutečnosti militantní islamistické skupiny v Somálsku bojují proti místním pirátům (Dunn 2011: 35). Tyto islamistické skupiny si zřídily své základny v somálském Puntlandu, který je zároveň považován za pirátské centrum. Puntland je totiž ještě méně stabilní oblast, než Somaliland (Dunn 2011: 76; Keenan 2014). Někteří místní úředníci se údajně na pirátství podílejí a profitují z něho (Ploch 2011: 6). Somálští piráti jsou často najímáni warlordy, zkorumpovanými vládními úředníky a mezinárodními zločineckými organizacemi (Dunn 2011: 11). Úřady v Puntlandu najaly britskou bezpečnostní agenturu, aby cvičila pobřežní stráž, ale zapojení cizího aktéra nebylo veřejností přijato, a tak puntlandská pobřežní stráž nikdy nevznikla (Hamilton 2010: 25).

Pirátské skupiny na území Somálska jsou tvořeny převážně bývalými rybáři, kteří přišli o svou živnost díky velkým rybářským lodím, s jejichž vybavením se nemohli rovnat. Bývalí rybáři tvoří jádro pirátských skupin, protože znají oceán. K nim se přidávají bývalí členové různých militantních skupin. Dalším článkem somálské pirátské skupiny jsou experti přes elektroniku

³ Al-Šabaab je islamistická militantní skupina, která bojuje proti prozatímní somálské vládě, která je podporována OSN. Skupina Al-Shabaab je podezřelá, že má vazby na Al-Káidu (BBC 2014).

a moderní technologie. Věk pirátů se pohybuje mezi 20 až 35 lety. Somálští piráti sami sebe nenazývají piráty, nýbrž pobřežní stráž (Cawthorne 2010: 143–144).

Pirátství v Somálsku se stalo doslova průmyslem. Tento průmysl je nyní podporován rozsáhlou infrastrukturou. Do té patří konstruktéři a opraváři lodí, dodavatelé potravin, strážní rukojmích a řada dalších služeb. Pirátský průmysl zaměstnává odhadem 10 až 15 tisíc lidí. Samotné pirátské skupiny jako takové čítají dohromady odhadem až 1500 pirátů (Payne 2010: 91–95). Oblast, kde operují somálští piráti je znázorněna na mapce, která je součástí přílohy.

Somálští piráti jsou často ozbrojeni automatickými puškami typu *Kalašnikov*, ručními protitankovými granátometry ruské a francouzské výroby, pistolemi ruské výroby a odstřelovačskými puškami M76 jugoslávské výroby. Piráti mívají také GPS navigace, rezervní nádrž s palivem, kvalitní dalekohledy, háky, teleskopické žebříky a malé palubní radary, podle kterých odhalují okolní plavidla (Geiss–Petrig 2011: 11).

3.3 Důvody pirátství v Somálsku

Somálsko má nejdelší pobřeží ze všech zemí v Africe, má strategickou polohu a dlouhotrvající tradici v obchodování a podnikání. Po všech stránkách by tedy Somálsko mělo být jedním z ekonomicky nejvíce rozvinutých států v Africe. Jenže tomu tak není (Bahadur 2011: 46).

3.3.1 Politické faktory

Pirátství se daří v oblastech, kde operuje slabé nebo žádné námořnictvo. Dále i v oblastech, kde je slabá nebo žádná vláda a právě taková je situace v okolí Somálska a Jemenu. Tyto dva státy se podle *Fragile State Indexu* řadí na druhé a osmé místo. Jedná se tedy o státy s alarmující situací (Zlatohlávek 2009: 3; FFP 2014). Somálsku chybí funkční vláda již od vypuknutí občanské války v roce 1991. Anarchie v zemi pokračuje i po odstranění vlády Svazu islámských soudců v roce 2007 a jejím nahrazením prozatímní vládou podporovanou OSN.

Tyto trvalé problémy jsou jedním z hlavních zdrojů pirátství v somálských vodách (Payne 2010: 81). Dokud se v Somálsku nevytvoří stabilní a efektivní vláda, stávající problémy s pirátství budou pravděpodobně pokračovat (Dunn 2011: 38).

Dunn dále spojuje nárůst pirátství s koncem studené války. Začátkem 90. let minulého století dvě supervelmoci zredukovaly velikosti svých námořních flotil, které patrolovaly v hlavních námořních koridorech. Výsledkem bylo, že ostatní státy musely bezpečnost svého pobřeží více opírat o své vlastní námořnictvo. Avšak mnoho chudých pobřežních států jako právě Somálsko si to nemohlo dovolit (Dunn 2011: 18).

3.3.2 Ekonomické faktory

Hlavní finanční zisk Somálců spočíval v rybolovu, ale úlovky se v první dekádě tohoto století začaly snižovat. Důvodem byly i výše zmiňované politické okolnosti. Neefektivní správa pobřežních vod vede k tomu, že rybáři cizích zemí mohou nekontrolovatelně lovit v somálských výsoštných vodách. Díky neefektivní správě somálských pobřežních vod se tyto vody staly úložištěm toxického odpadu, který poškozují místní ekosystém. I pirátství vede k poklesu rybolovu, protože rybaření v oblasti výskytu pirátů se stalo rizikovým (Zlatohlávek 2009: 3–4). Podle některých zpráv se lov tuňáků v Indickém oceánu v roce 2008 propadl o 30 %, právě kvůli strachu rybářů z pirátského útoku (Ploch 2011: 9).

Nadměrný a nezákonný rybolov prováděný v somálských vodách ostatními zeměmi a vysypávání toxického odpadu do somálských vod jsou údajně dva faktory, které vedou skupiny Somálců k pirátství. K těmto dvěma faktorům je třeba započítat i všeobecné ekonomické problémy, se kterými se Somálsko dlouhodobě potýká. Pozorovatelé OSN sice potvrdili, že somálské mořské zdroje jsou využívány, avšak to není v žádném případě důvod existence somálských pirátů. Nicméně stále se zdá, že využívání somálských vod cizími

státy se stále používá jako ospravedlňování pokračujících pirátských útoků ze strany Somálců (Geiss–Petrig 2011: 9).

Se snahou ušetřit náklady na provoz lodi se také snižuje počet členů posádky lodi. V průměru 15 členů posádky se dnes hůře ubrání pirátskému útoku. Současně se snižující se rychlostí lodí, v důsledku rostoucích cen pohonných hmot, je jejich únos jednodušší než kdy dříve (Dunn 2011: 20). Dalším důvodem pro pirátství je zisk. Somálští piráti si při „úspěšném“ týdnu na moři totiž vydělají více peněz, než by si vydělali legální prací za celý rok (Dunn 2011: 22).

Mnoho Somálců, kteří se staví proti pirátství, jsou obchodníci. Právě tito obchodníci se bojí, že pirátství udělá Somálsku špatný image ve světě a tím se připraví o případné zahraniční investice a potravinovou pomoc (Dunn 2011: 34).

3.4 Nárůst pirátství

Nelze zcela jasně říci, proč došlo k nárůstu pirátství právě kolem roku 2009. Jedním z faktorů bude asi i to, že mezi rokem 2006 a 2007 došlo k prohloubení vnitřní politické a ekonomické krize. Mezinárodně ustanovená federální vláda byla totiž koncem roku 2006 svržena islamistickými skupinami. Po několikaměsíčních bojích získala zpátky pouze částečnou kontrolu nad zemí. Interní boje a bezvládní v zemi se prohloubilo. Rozpadlý stát nemá dostatečnou moc ani zdroje na zajištění základních potřeb pro své obyvatele a už vůbec ne na efektivní spravování přes tři tisíce kilometrů dlouhého pobřeží. Nárůst pirátství může být způsoben násilným ziskem moci islamisty v letech 2006 a 2007. Islamistické skupiny pirátství potíraly, protože odporuje islámu. Jelikož o moc přišly, počty pirátských útoků se mohly začít zvyšovat (Zlatohlávek 2009: 3).

Nárůst pirátství a možnost jeho rozvoje do takové míry, že proti němu v roce 2009 bojovalo minimálně 30 až 40 válečných lodí ze šestadvaceti zemí, je dále zapříčiněn polohou Somálska. Somálsko leží podél Adenského zálivu, který spojuje Arabské moře s Rudým mořem. Adenský záliv tvoří přírodní bariéru

mezi Blízkovýchodním Jemenem a Somálskem (Dunn 2011: 26; Zlatohlávek 2009: 4). Adenský záliv je klíčovým místem, protože jím každoročně propluje až 22 tisíc lodí. Tato skutečnost napomáhá k rozmachu pirátství v Arabském moři (Cawthorne 2010: 99). Somálští piráti navíc získávají většinu svých zbraní z Jemenu, který je vzdálen pouhých 90 mil od somálského pobřeží ve svém nejužším bodě (Cawthorne 2010: 146).

Piráti obvykle útočí v oblastech, kde je dlouhé pobřeží a kudy pluje mnoho lodí. Somálsko je názorným příkladem takového místa, protože délka somálského pobřeží měří přes tři tisíce kilometrů. Somálsko dále leží v jednom z nejvytíženějších námořních koridorů světa. Tyto faktory výrazně napomáhají rozvoji pirátství v oblasti somálského pobřeží a Adenského zálivu (Zlatohlávek 2009: 3). Mapka s vyznačenými hlavními námořními trasami v okolí Somálska je součástí přílohy.

3.5 Dopady pirátství

Existence pirátství má přímé dopady na ekonomickou sféru a na humanitární pomoc, která je poskytována ekonomicky slabému Somálsku. Rozšíření pirátství právě v okolí Adenského zálivu představuje hrozbu pro světové energetické zásobování, environmentální a regionální bezpečnost. Pirátství je hrozbou i pro lidskou bezpečnost.

3.5.1 Ekonomické dopady pirátství

Jedním z důvodů rozšíření pirátství v oblasti Afrického rohu jsou ekonomické problémy, kterým Somálsko čelí již přes dvě desetiletí. Pirátství však i ekonomické problémy vytváří.

Pirátství způsobuje rozsáhlé škody ve světě, včetně značného dopadu na konečného spotřebitele. Ukradené zboží, unesené lodě, nedodržení termínů a bezpečnostní opatření značně zvyšují náklady. Celkové výdaje na pirátství se pohybují až do 12 miliard dolarů ročně. Tyto náklady jsou nakonec hrazeny

konečnými spotřebiteli ve formě vyšších cen zboží, případně služeb. Nejvíce peněz stojí pojištění lodí a nákladu. Nárůst pirátství má na svědomí zvýšení cen pojištění až o 350 %. Sazba za pojištění proti únosu a krytí nákladů na výkupné, se pro loď projíždějící Adenským zálivem zvedla až o 1000 % (Dunn 2011: 65).

Boj proti šíření pirátství a snaha o jeho potlačení je také nákladná. Podle projektu *Oceans Beyond Piracy* stálo somálské pirátství v roce 2011 zhruba 6,6 až 6,8 miliard amerických dolarů (Bowden 2011: 1). V roce 2012 se odhaduje cena somálského pirátství na 5,7 až 6,1 miliard amerických dolarů (Bellish 2012). Náklady, které existence somálského pirátství vytváří, klesly v roce 2013 na 3 až 3,2 miliardy amerických dolarů. Do těchto nákladů se započítává například placení výkupného, vyšší pojištění lodí, bezpečnostní systémy, instalované na plavidla plující v oblastech s hrozbou pirátské útoky (ostnaté dráty, různé bariéry pod napětím, atd.), náklady na soudní řízení s piráty, náklady na vedení vojenských (policejních) operací proti pirátům a další (Oceans Beyond Piracy 2013: 1; Bellish 2013: 18). Pokles nákladů mezi léty 2011 až 2013 o více než polovinu je pravděpodobně výsledkem snah mezinárodních organizací a jednotlivých států v boji proti námořnímu pirátství.

Náklady na námořní protipirátské operace se během let 2012 až 2013 mírně snížily. Z 1,09 miliardy na 999 milionů amerických dolarů. Důvodem mírného snížení nákladů je postupné stahování počtu plavidel Severoatlantické aliance, EUNAVFOR a CMF, zatímco přítomnost samostatně nasazených námořních sil se mírně zvýšila (Madsen–Seyle 2014: 23).

Někteří námořní dopravci již posílají své lodě kolem mysu Dobré naděje namísto tradiční cesty skrze Suezský průplav, kde hrozí nebezpečí pirátského útoku (Dunn 2011: 73). Volba obeplout celou Afriku je však také nákladná a výsledná cena se musí někde projevit. Cesta přes mys Dobré naděje přidá k celkové plavbě (záleží na konečné destinaci) i více než 2500 námořních mil a zabere více času (Payne 2010: 33).

Dalšími odvětvími, ovlivněnými pirátskou aktivitou je rybolov a turismus. Hrozba pirátského útoku vede mnoho plavidel k tomu, že se vyhýbají některým z nejvíce bohatých oblastí na lov ryb v Indickém oceánu. Tenčíci se úlovky zvýšily obavy o ekonomickou situaci na Seychelách a Mauriciu. Ekonomika Seychel je závislá na rybolovu, ale také na turistice. Rybolov a turismus společně tvoří 65 % hrubého domácího produktu a zaměstnávají 36 % pracovní síly. Somálské pirátství je tedy přímou hrozbou pro obě oblasti. Hrozba pirátských útoků vedla ke snížení počtu výletních lodí, provozovaných na Mauriciu a Seychelách, které přispívají k cestovnímu ruchu. Zasažen pirátským byl i keňský námořní zábavní průmysl (Mbekeani–Ncube 2011: 6). Pirátství v Somálsku je fenoménem, který podkopává už tak problematickou ekonomickou situaci v okolních státech (šedá ekonomika, korupce, aj.) (Zlatohlávek 2009: 6).

3.5.2 Dopady pirátství na regionální bezpečnost

Somálské pirátství nemůže díky své regionální povaze ohrozit vojenskou bezpečnost mezinárodního systému, ale může představovat hrozbu pro regionální bezpečnost. Objevují se spekulace, že somálští piráti spolupracují s islamistickou skupinou al-Šabaab, která má vazby na al-Káidu. Jedná se však spíše o ojedinělé vazby některých islamistických jedinců. Podle Bahadura nějaké konkrétnější vazby mezi somálskými piráty a islamisty neexistují a samotní piráti toto spojení odmítají. Jak říká jeden somálský analytik: „Jestliže jsem pirát a dávám peníze skupině al-Šabaab, mohu si být jistý, že to zjistí nějaký Američan a shodí mi na hlavu bombu. Je to jednoduše velice špatný podnikatelský krok“⁴ (Bahadur 2011: 49–51).

Vazby mezi piráty a povstaleckými skupinami bojujícími proti Somálské přechodné federální vládě mají vliv na stabilitu somálské vlády. Rozpadlé Somálsko ovlivňuje ostatní vlády v regionu, protože poskytuje dokonalé útočiště pro pašeráky. Somálsku se proto říká „největší bezcelní obchod na světě“. V

⁴ „If I'm a pirate and I'm giving money to Al-Shabaab, I can be pretty sure that some American is going to find out and drop a bomb on my head. It's simply a very, very bad business decision“ (Bahadur 2011: 51).

případě Somálska se jedná zvláště o pašeráky zbraní a munice. Na území Somálska existuje kvalitní a rozsáhlá síť ilegálních přístavů a dopravců, kteří přepravují zbraně a munici přes hranice do Keni nebo do Etiopie. Jak si ukážeme dále, existuje spojení mezi piráty a pašeráky zbraní (Tsvetkova 2009: 50).

Hrozbou pro regionální bezpečnost se stal útok a následný únos ukrajinské lodě *Faina* v září 2008. *Faina* byla unesena zhruba 200 námořních mil od somálského pobřeží pirátskou skupinou, která patří ke stejnému klanu, ze kterého byli piráti, kteří unesli supertanker *Sirius Star*. Loď *Faina* převážela 33 tanků T-72, protiletadlové střely, protitankové střely, raketomety, granátomety a značné množství munice. Piráti vyhrožovali, že při nezaplacení výkupného část nákladu vyloží na pevninu. Ukradený vojenský materiál by mohl být použit k dalším pirátským činnostem (Payne 2010: 147–159).

3.5.3 Dopady pirátství na energetickou a environmentální bezpečnost

Přímé dopady pirátství na energetickou bezpečnost se ukázaly na přelomu roku 2008 a 2009, kdy byl somálskými piráty unesen a obsazen supertanker třídy VLCC⁵ *Sirius Star*. Supertanker převážel 2 miliony barelů surové ropy, což se rovná čtvrtině denní ropné produkce Saúdské Arábie (Dunn 2011: 6; Payne 2010: 171). Na krátkou dobu také mírně stoupla cena za barel ropy, právě kvůli únosu tankeru (Polochová 2008). Díky povaze nákladu existovala hrozba environmentální katastrofy, která by následovala při případném zapálení nebo potopení supertankeru piráty (Mbekeani–Ncube 2011: 5–6).

S tím, jak se piráti stávají troufalejšími a používají silnější zbraně, roste riziko přírodní katastrofy. Potopený nebo zapálený tanker by znamenal environmentální katastrofu, která by zničila podmořský život na několik let. Cílem pirátů je zisk výkupného za loď, náklad či posádku, nicméně možnost zničení lodi je stále velmi reálná (Middleton 2008: 9)

⁵ Zkratka VLCC znamená „*very large crude carrier*“ (<http://www.abbreviations.com/VLCC>, 19. 2. 2015).

3.5.4 Dopady pirátství na humanitární pomoc

Námořní pirátství nezpůsobuje jen ekonomické a bezpečnostní problémy, ale i problémy humanitární. Zvláště pro Somálsko je existence pirátství závažným problémem. Občanská válka dohromady s řadou několika období extrémního sucha, stojí za vážnou humanitární krizí v Somálsku. Podle Světového potravinového programu (WFP) bylo v Somálsku více než dva a půl milionů lidí závislých na potravinové pomoci v roce 2008. V roce 2011 se jednalo o více než tři miliony lidí. WFP v roce 2007 uvádí, že ochota dopravovat potravinovou pomoc do Somálska se snížila o padesát procent z důvodu zvýšeného nebezpečí, kterým čelí humanitární plavidla v somálských vodách. Přepravci se bojí, že jejich lodě budou zadrženy piráty a bude požadováno výkupné za propuštění její posádky. Většina potravinové pomoci se do Somálska dostává po moři. Lodní dopravou se tam dostane zhruba 80-90 % veškeré humanitární pomoci, a proto je existence pirátství v oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu pro somálskou humanitární pomoc hrozbou (Mbekeani–Ncube 2011: 5).

3.5.5 Dopady pirátství na lidskou bezpečnost

Nejen vlastní náklad lodí, světová ekonomika, či doprava humanitární pomoci do Somálska, je ohrožena piráty. Pirátství má přímý dopad na lidskou bezpečnost, která je ohrožena piráty při jejich útocích a únosech. V roce 2010 bylo při pobřeží Somálska napadeno střelbou zhruba 4185 námořníků a 1090 jich bylo vzato jako rukojmí. Somálští piráti používají námořníky komerčních lodí také jako lidské štíty (Hurlburt 2011).

V roce 2011 bylo napadeno střelbou somálských pirátů zhruba 3863 námořníků. Minimálně 1206 jich bylo drženo jako rukojmí. Z toho jich 555 bylo uneseno v roce 2011 a zbytek jsou námořníci, kteří byli v zajetí pirátů již od roku 2010. Díky pirátům zemřelo v roce 2011 35 námořníků. Zabito při pirátském útoku na loď bylo 8 námořníků. V důsledku nemoci nebo hladu věznění

nepřežilo 8 námořníků a během snah o záchranu vězněných námořníků jich 19 bylo zabito, když byli použiti jako lidské štíty (Hurlburt 2012: 1).

Počty útoků a braní rukojmích z řad námořníků komerčních plavidel zaznamenalo pokles v roce 2012. Střelbou napadených námořníků bylo 851, což je více než třítisícový rozdíl. Počet rukojmích se také snížil, a to více než o polovinu oproti předchozímu roku. Celkem drželi somálští piráti 589 rukojmích, a z toho 5 jich bylo zabito (Schommer 2013: 1).

Následující rok se počet útoků, při kterých piráti stříleli na námořníky, opět zhruba o polovinu snížil, a to na celkový počet 486. V roce 2013 bylo 60 námořníků vzato jako rukojmí, 117 propuštěno, takže celkový počet držených námořníků byl 54 a údajně žádný námořník nezemřel během střetu s piráty (Madsen–Seyle 2014: 38). V současné době je podle webových stránek EUNAVFOR drženo v zajetí 26 rukojmích (EUNAVFOR 2015c).

Jak jsme již zmínili, námořníci obchodních lodí se proti pirátským útokům snaží bránit různými prostředky. Používají k tomu vodní děla, ale také bezpečnostní místnosti, kterým se říká „*citadels*“ - citadely⁶. Možnost použití ozbrojených stráží a zbraní na palubě je široce diskutována mezi zástupci přepravních společností, zástupci vlády a ostatními zúčastněnými aktéry (Ploch 2011: 24). Mít na palubě lodi střelné zbraně představuje určitá bezpečnostní rizika, jak říká Payne. Je velká šance, že piráti námořníky v počtu zbraní přečíslí, že zbraně na palubě situaci pouze vyhrotí a způsobí opravdovou přestřelku, při které může být někdo zastřelen. Je také velká pravděpodobnost, že než se námořníci dostanou ke zbraním, piráti již budou dávno na palubě lodi (Payne 2010: 197).

⁶ Citadela je speciální zabezpečenou místností uvnitř plavidla, kde se v případě potřeby a hrozícího nebezpečí shromáždí posádka. Jedná se o útočiště pro posádku lodi, ze které lze zpravidla ovládat loď, komunikovat s okolím a díky v ní uskladněným potravinám i určitou dobu přežít. Je zaznamenán případ, kdy se piráti pokoušeli do citadely dostat pomocí protitankové střely a nepovedlo se jim to (Girard 2010).

4 PROTIPIRÁTSKÉ OPERACE SEVEROATLANTICKÉ ALIANCE

Piráctví ve vodách Afrického rohu je příznakem nestability, která trápí region a Somálsko od 90. let minulého století. Mezinárodně uznaná somálská prozatímní federální vláda, která bojuje o vytvoření funkční vlády, je podporována Spojenými státy americkými. Spojené státy americké převzaly vedoucí úlohu ve vytvoření optimální diplomatické spolupráce a ve vojenské kooperaci při potírání pirátství v regionu. To vše ve spolupráci s Radou bezpečnosti OSN. S cílem poskytnout rychlou reakci na bezpečnostní ohrožení mezinárodních námořních tras, schválila Rada bezpečnosti OSN třetí stranu, aby vedla protipirátské operace v somálských pobřežních vodách. Třetí strana je však povinována spolupracovat se somálskou prozatímní federální vládou (Ploch 2011: 17).

Když se somálští piráti dostali do všeobecného povědomí v roce 2008, svět nebyl připraven zasáhnout. V oblasti Afrického rohu nebylo žádné válečné loďstvo, které by poskytovalo ochranu proti pirátským útokům. Jedinou námořní přítomnost tvořilo v té době loďstvo *Combined Task Force 150* (CTF-150), jehož hlavním cílem je potlačování terorismu. Skupinu CTF-150 tvoří z poloviny země, které jsou zároveň součástí Severoatlantické aliance, a proto se jí budeme věnovat v pozdější části práce (Bahadur 2011: 137).

Operace, které Severoatlantická aliance doposud vedla, se dají rozdělit na dva typy. Prvním z nich jsou operace založené na článku 5 Washingtonské smlouvy (Zlatohlávek 2009: 5). Článek 5 Washingtonské smlouvy říká, že členské státy Aliance se v případě agrese zavazují ke vzájemné pomoci, aby došlo k obnovení a zachování bezpečnosti severoatlantického prostoru (natoaktual.cz).

Druhým typem operací jsou ty, které ze článku 5 Washingtonské smlouvy nevyplývají. Jedinou operací, která vychází ze článku 5, je operace *Active*

Endeavour ve Středozemním moři. *Active Endeavour* je zároveň první rozsáhlou námořní operací Severoatlantické aliance. Jejím cílem je boj proti pašování a šíření zbraní hromadného ničení. Ostatní operace typu peacekeepingových misí ze článku 5 nevycházejí. Operace vedené Severoatlantickou aliancí v oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu nespádají do článku 5, protože nebyla přímo ohrožena bezpečnost členských zemí NATO. Nejedná se ani o operace na vynucení nebo udržení míru, protože to by jednotky NATO musely být nasazeny na území Somálska, ne na moři. Plavidla NATO sice pomáhala s přepravou humanitární pomoci do Afriky, ale nešlo o humanitární operaci. Navíc je na boj s námořními piráty nahlíženo podle UNCLOS jako na policejní akci. NATO svojí přítomnost zdůvodňuje mimo jiné tím, že pirátství je hrozbou mezinárodního míru v důsledku ohrožení bezpečnosti v regionu východní Afriky (Zlatohlávek 2009: 5).

Námořní operace *Allied Provider*, *Allied Protector* a *Ocean Shield* probíhaly podle článku 100 UNCLOS. Navíc operace NATO probíhaly a *Ocean Shield* stále probíhá, v souladu s rezolucemi Rady bezpečnosti OSN.

V Adenském zálivu probíhaly celkem tři námořní operace Severoatlantické aliance s cílem potlačit pirátskou aktivitu. Jednalo se o mise *Allied Provider*, *Allied Protector* a *Ocean Shield*, která stále probíhá. NATO se rozhodlo v Adenském zálivu a oblasti Afrického rohu angažovat hned z několika důvodů. Jak jsme si již ukázali výše, Adenský záliv je jedním z nejrušnějších námořních koridorů a ročně jím propluje zhruba 20 % z celkového světového objemu zboží. Pirátství je tak schopno negativně ovlivnit ekonomiky určitých zemí. Riziko pirátství nutí lodě k odklonu z původní trasy přes Suezský průplav kolem mysu Dobré naděje. Při celkovém počtu zhruba 30 tisíc lodí ročně se jedná o enormní náklady navíc. Pirátství právě v oblasti Adenského zálivu má vysoký potenciál negativně ovlivňovat světový obchod a právě proto se Severoatlantická aliance rozhodla vojensky angažovat při somálském pobřeží. Avšak ohrožení světového obchodu, energetické bezpečnosti a lidské bezpečnosti, nejsou jediné důvody pro zapojení Aliance do boje proti námořním

pirátům. Jako další hrozbu, byť ne globální, představuje vojenské ohrožení. Jedná se o situaci, kdy by piráti zaútočili a následně unesli loď, která by převážela vojenský materiál. Stalo se tak například v září 2008 (Zlatohlávek 2009: 6). Šance na další podobnou událost není malá, protože Adenským zálivem propluje minimálně jedna loď Spojených států amerických denně. Většinou se jedná o lodě vezoucí vojenský materiál ministerstva obrany, který je určený pro operaci Trvalá svoboda a pro vojenské operace v Iráku (Ploch 2011: 13). Nyní si všechny tři námořní mise NATO postupně představíme.

4.1 Operace *Allied Provider*

První mise se odehrávala v roce 2008 a jednalo se o operaci s názvem *Allied Provider*. V době spuštění operace *Allied Provider* se asi 1/3 všech pirátských útoků na světě odehrála právě v oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu (Gyllensporre 2012: 170–171). NATO svou operací odpovědělo na rezoluce Rady bezpečnosti OSN a následné žádosti generálního tajemníka OSN Pan Ki-muna. Rezoluce se přímo týkaly pirátství u pobřeží Somálska. V říjnu 2008 vyslalo NATO k somálským břehům tři své lodě. Po dvou měsících byla operace podle plánu ukončena a předána Evropské unii. Nicméně NATO se později rozhodlo, že protipirátské úsilí opět podpoří (OSN 2012; Zlatohlávek 2009: 5). Operace *Allied Provider* probíhala od 24. října do 13. prosince 2008 (Geiss–Petrig 2011: 22).

Pan Ki-mun poslal 25. září dopis svému protějšku v NATO a žádal ho o pomoc. Chtěl, aby NATO zajistilo dočasnou ochranu konvojům WFP, které dopravovaly potraviny a další humanitární pomoc pro Afriku. NATO odpovědělo v říjnu, kdy se sešli ministři obrany v Budapešti (NATO 2014b). Operace *Allied Provider* byla vedena v souladu s rezolucemi Rady bezpečnosti OSN číslo 1814, 1816 a 1838 (Geiss–Petrig 2011: 22).⁷ Ministři žádosti OSN vyhověli a k misi

⁷ Rezoluce Rady bezpečnosti OSN týkající se pirátství jsou k nahlédnutí na http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm (20. 3. 2015).

přiřadili plavidla tzv. Stálé námořní skupiny 2⁸ (*Standing NATO Maritime Group - SNMG2*) (Gyllensporre 2012: 172). Ze sedmi lodí, které patří k SNMG2, byly na operaci *Allied Provider* vyhrazeny tři. Jednalo se o válečné lodě Itálie, Řecka a Spojeného království (NATO 2014b).

Cílem mise *Allied Provider* bylo zajištění nepřerušovaného potravinového zásobování somálského lidu. Nepřímo měla operace *Allied Provider* za cíl zabezpečení světového obchodu, protože přítomností aliančních plavidel docházelo k odstrašování pirátů od jejich útoků na ostatní plavidla. Mluvčí Severoatlantické aliance, James Appathurai prohlásil, že pirátství představuje bezprostřední hrozbu pro somálské občany (Gyllensporre 2012: 173).

Než byla operace *Allied Provider* ukončena a předána Evropské unii, její výsledky byly jasné. Plavidla Severoatlantické aliance pomohla celkem osmi konvojům s humanitární pomocí od WFP a doprovázela jeden konvoj Africké unie (Zlatohlávek 2009: 5). Přítomnost vojenských lodí pomohla při bezpečné přepravě 30 tisíc metrických tun humanitární pomoci (Geiss–Petrig 2011: 22). Několik pirátských útoků bylo díky přítomnosti válečných plavidel Aliance zmařeno a k velkému počtu z nich ani nedošlo, právě kvůli přítomnosti aliančních plavidel (Zlatohlávek 2009: 5).

Operace *Allied Provider* byla důležitá ještě z jednoho důvodu. Ukázala světu, že Severoatlantická aliance je schopná rychle reagovat v době, kdy je to nutné a zvláště v době humanitární krize (Alderwick–Giegerich 2010: 15).

4.2 Operace *Allied Protector*

Druhou misí v oblasti Afrického rohu byla *Allied Protector*. Operace započala 24. března 2009. Na misi se podílela plavidla patřící k SNMG1. K operaci poskytla Severoatlantická aliance celkem pět lodí. Na konci června byla

⁸ Stálé námořní skupiny NATO (SNMG 1 a SNMG2) jsou nadnárodní integrovanou námořní silou, která se skládá z lodí z různých aliančních zemí. Tato plavidla jsou včetně jejich vrtulníků trvale k dispozici Severoatlantické alianci k plnění různých úkolů jak v míru, tak v dobách krize nebo konfliktu (MARCOM).

SNMG1 vystřídána SNMG2 a pod vedením britského komodora Steva Chicka pokračovala až do srpna 2009. Za tuto dobu se v oblasti Adenského zálivu a Afrického rohu vystřídaly válečné lodě celkem devíti členských zemí NATO. Jednalo se o následující země: Kanadu, Itálii, Nizozemsko, Portugalsko, Řecko, Spojené království, Spojené státy americké, Španělsko a Turecko. Nejaktivnější zemí v poskytování válečných lodí byly Spojené státy americké (Geiss–Petrig 2011: 23; MARCOM b).

Mluvčí NATO uvedl, že existuje globální uznání toho, že pirátství je rakovina a NATO hodlá hrát svou roli v boji proti ní (Fink–Galvin 2009: 387). Hlavním důvodem pro další operaci v Adenském zálivu a oblasti Afrického rohu byla podle Severoatlantické aliance snaha o posílení bezpečnosti obchodních námořních tras. Vojenské lodě NATO mají za úkol provádět dohled a poskytovat ochranu lodím s cílem odstrašit a potlačit pirátství a ozbrojené loupeže, které ohrožují námořní cesty a ekonomické zájmy. Nejedná se tedy jen o pomoc při dopravování humanitární pomoci WFP do Afriky, ale o mnohem širší pomoc, v rámci které je kladen důraz na odstrašení a zastavení pirátských aktivit v oblasti. Mise *Allied Protector* měla tedy širší mandát, než předcházející *Allied Provider* a je historicky první vojenskou misí Severoatlantické aliance, jejíž spuštění bylo iniciováno z ekonomických důvodů ochrany obchodních aktivit soukromých společností (Gyllensporre 2012: 175; Zlatohlávek 2009: 5).

4.3 Operace *Ocean Shield*

Třetí misí Severoatlantické aliance v Indickém oceánu byla operace *Ocean Shield*. Operace započala 17. srpna 2009 a nahradila tak operaci *Allied Protector* (Geiss–Petrig 2011: 23). Mise měla původně probíhat do roku 2014, ale její činnost byla prodloužena až do konce roku 2016. Operace *Ocean Shield* probíhá plně v souladu s rezolucemi Rady bezpečnosti OSN, týkajícími se somálského pirátství, nyní se konkrétně jedná o rezoluci číslo 2020 z listopadu 2011. Tato rezoluce obnovila volání OSN po mezinárodní spolupráci v boji proti námořnímu pirátství. Rezoluce vyzývá jak k pomoci a spolupráci zemí OSN, tak k pomoci

regionálních organizací. Se souhlasem somálských úřadů rezoluce opravňuje k přijetí všech nezbytných prostředků k potlačení pirátství a ozbrojených loupeží v pobřežních vodách Somálska (MARCOM c).

Velení a řízení operace je prováděno vojenským velením NATO a jeho vrchním velitelem pro spojenecké síly v Evropě. Operační středisko se nachází v Northwoodu, ve Spojeném království. Na misi *Ocean Shield* se podílejí všechny členské státy Aliance. Buďto se podílejí přímo, nebo nepřímo, skrze velitelské struktury nebo financováním. Přímořské členské státy poskytují lodě a námořní hlídkové letouny pro SNMG1 a SNMG2. Složení těchto skupin se střídá. Tabulka lodí států účastnících se operace *Ocean Shield* je součástí přílohy. Na operaci se podílí zhruba 800 osob. Nejvíce aktivními členskými státy v poskytování vojenských lodí jsou Spojené státy americké, Turecko, Dánsko, Nizozemsko a Itálie (MARCOM c; NATO 2012). Nyní v Adenském zálivu a oblasti Afrického rohu operují plavidla SNMG2. Skupina se skládá z vojenských lodí Kanady, Itálie, Německa, Spojených států amerických a Turecka, a to pod velením amerického kontradmirála (MARCOM d).

Námořní síly NATO operují v oblasti Afrického rohu včetně Adenského zálivu až k Hormuzskému průlivu. Jedná se o oblast větší než 2 miliony čtverečních mil. Operace na somálské pevnině nejsou součástí mandátu NATO a operace *Ocean Shield*, a proto se jimi nebudeme v práci zabývat (MARCOM c).

Operace *Ocean Shield* probíhá z důvodu snahy o potlačení námořního pirátství v Adenském zálivu a ve vodách kolem Somálska. Důvodem je také snaha o snížení ekonomických dopadů pirátství na přijatelnou úroveň do doby, než si státy v oblasti nevytvoří vlastní protipirátské prostředky nebo dokud nebudou eliminovány samotné příčiny pirátství při pobřeží Somálska (Zlatohlávek 2009: 6).

Cílem plavidel Severoatlantické aliance je vést zpravodajskou činnost, sledovat situaci na moři, vést průzkumné mise a ověřovat tak činnost lodí při

pobřeží Somálska. Plavidla NATO mají také za úkol monitorovat pohyb plavidel a oddělovat od sebe lodě komerční a pirátské. Komerčním lodím jsou také k dispozici lodě Aliance k zajištění jejich bezpečného průplavu oblastí. Zástupci lodních společností jsou v pravidelném kontaktu s NATO a se zástupci dalších protipirátských operací prostřednictvím NATO *Shipping Centre*, kde je možné hlásit a sdílet informace o pirátské činnosti. Lodě NATO aktivně pronásledují podezřelá pirátská plavidla, aby předešly jejich útoku. Speciální vojenská skupina se může nalodit na podezřelé plavidlo za účelem identifikace posádky. Vojenská plavidla mohou použít sílu při snaze o zastavení pirátské lodi a také se mohou pokusit o přerušení právě probíhajícího únosu plavidla piráty. Všichni zadržení piráti jsou předáni co nejdříve určeným orgánům. NATO dále spolupracuje se svými partnery na tom, aby posádky obchodních lodí znaly postupy a rady, kterých se mají držet v případě pirátského útoku (MARCOM c).

Právě nyní probíhající operace *Ocean Shield* se od dvou předchozích operací NATO liší v cílech mise. Snaha o potírání pirátských aktivit na moři zůstává, ale přibyla i snaha o vytvoření a posílení schopnosti zemí v regionu v jejich samostatném boji proti pirátům. Tato politika vychází z úspěšných protipirátských akcí v jihovýchodní Asii, kde spolupráce ozbrojených složek několika zemí výrazně snížila počty pirátských útoků (Zlatohlávek 2009: 6).

Severoatlantická aliance čelí při svých protipirátských operacích v Adenském zálivu a oblasti Afrického rohu několika komplikacím, a to zvláště při operaci *Ocean Shield*, která má širší mandát, než operace předchozí. Jednou z nich je otázka nakládání s chycenými piráty. Pirátství a nakládání s piráty spadá do jurisdikce země zasahující lodě, ale ne všechny zúčastněné země mají v oblasti pirátství stejnou a jasnou legislativu. Dokud budou legislativy zemí rozdílné, nebude mít alianční mise autoritu nutnou k odrazení pirátských útoků, protože piráti musejí být v daných případech propuštěni zpátky na svobodu. Jedním z aspektů, snižující efektivitu operace, je také množství nasazených lodí. Vzhledem k velikosti oblastí, kde operace *Ocean Shield* probíhá, by bylo podle některých odhadů vhodné navýšit počet lodí až na šedesát (Zlatohlávek 2009: 7).

Jak však ukazují další statistiky, počet poskytnutých válečných lodí je evidentně dostačující k potlačování pirátství.

Kromě potlačování pirátství zvyšuje operace *Ocean Shield* povědomí Aliance o situaci ve strategické oblasti Indického oceánu. Operace dále napomáhá ke zlepšení vztahů s mnoha arabskými a africkými zeměmi, protože vytváří fórum pro spolupráci a součinnost. S nasazením plavidel Aliance v Adenském zálivu a širším Indickém oceánu po dobu více než pěti let, získala Aliance mnoho informací o oblasti. Informace jsou získávány nejen plavidly a letouny Aliance, ale jejich získání je výsledkem společného úsilí s partnery Aliance v boji proti námořnímu pirátství. Snaha o potlačení námořního pirátství prohlubuje kooperaci například s Japonskem, Korejskou republikou a také s Ruskou federací, Čínskou lidovou republikou a Indií. Od roku 2011 do roku 2013 se jednotky NATO setkaly s jednotkami výše uvedených států nejméně dvacetkrát. Právě díky společnému protipirátskému úsilí bylo poprvé v dějinách umožněno přistání vrtulníku ČLR a Ruské federaci na palubě aliančního plavidla. Úspěch při potírání pirátství závisí na spolupráci s dalšími protipirátskými námořními silami, včetně ruských, japonských, čínských, námořních sil Evropské unie EUNAVFOR a CTF-151. Pro úspěch na moři je důležitá také spolupráce s regionálními partnery včetně Džibuti, Jemenu, Keni, Madagaskaru, Ománu, Seychel, Spojených arabských emirátů a Tanzanie. Setkání a úzká spolupráce mezi výše zmíněnými aktéry přispívá k efektivnějšímu boji proti pirátství (Bridger 2013: 5–6; MARCOM 2013).

Díky aliančnímu sledování oblasti Adenského zálivu a oblasti Afrického rohu bylo odhaleno několik přístavů podél jemenského a somálského pobřeží, kde piráti běžně kotví se svými mateřskými loděmi. Tyto informace poté slouží k zachycení pirátských skupin ještě předtím, než jsou schopny dosáhnout místa, ze kterého mohou napadat obchodní lodě. Sféra, ve které operují somálští piráti, je také místem, kde se pohybují teroristé, pašeráci osob, drog a zbraní. Bylo zaznamenáno, že se některé pirátské skupiny ve středním Somálsku a severním Puntlandu překrývají s pašeráky osob a zbraní. Přestože cílem operace *Ocean*

Shield není potlačování výše uvedených nepirátských hrozeb, námořní přítomnost plavidel NATO funguje alespoň jako odstrašení pro teroristy a pašeráky (Bridger 2013: 5–6).

5 PROTIPIRÁTSKÉ OPERACE MIMO SEVEROATLANTICKOU ALIANCI

Na konci července 2009 operovalo v Adenském zálivu a somálských vodách minimálně devatenáct válečných lodí. Dvanáct lodí bylo do Indického oceánu poskytnuto Evropskou unií, pět lodí bylo pod patronátem Severoatlantické aliance a čtyři lodě pocházely ze Spojených států amerických (Payne 2010: 50). Ještě před započítáním operací Evropské unie a Severoatlantické aliance, probíhala při somálském pobřeží mise *Combined Maritime Forces* (CMF) (Shortland–Vothknecht 2011: 7). Nyní si výše uvedené operace představíme.

5.1 *Combined Task Force 150 a Combine Task Force 151*

Combined Task Force 150 a *151* jsou dvě ze tří víceúčelových námořních skupin, které jsou složeny z lodí mnoha států, avšak často se jedná o státy, které jsou zároveň členy Severoatlantické aliance (*Combined Maritime Forces a*). CTF-150, 151 a 152 jsou tři námořní síly spadající pod CMF (Muratore 2010: 90). Ze třiceti států⁹, které společně vytvářejí CMF je čtrnáct z nich zároveň členem NATO (*Combined Maritime Forces c*).

Původně se jednalo o formace v rámci amerického námořnictva, ale po útocích 11. září 2001 se přetvořila na multinárodnostní skupinu za účelem provádění protiteroristických operací na moři v rámci operace *Enduring Freedom* (Trvalá svoboda). Členy CTF-150 jsou Kanada, Dánsko, Francie, Itálie, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Spojené království, Spojené státy americké, Španělsko a Turecko. Mimo členské země NATO se jedná o Austrálii, Korejskou republiku, Nový Zéland, Pákistán a Singapur (*Combined Maritime Forces a*).

⁹ Členské státy CMF jsou: Austrálie, Bahrajn, Belgie, Dánsko, Filipíny, Francie, Itálie, Japonsko, Jemen, Jordánsko, Kanada, Korejská republika, Kuvajt, Malajsie, Německo, Nizozemsko, Norsko, Nový Zéland, Pákistán, Portugalsko, Řecko, Saúdská Arábie, Seychely, Singapur, Spojené arabské emiráty, Spojené státy americké, Španělsko, Thajsko a Turecko (*Combined Maritime Forces c*).

CTF-150 monitoruje podezřelá plavidla při somálském pobřeží a v Adenském zálivu ze základny v Džibutsku již od května 2002. Hlavním úkolem CTF-150 byla podpora amerických operací v Iráku (Shortland–Vothknecht 2011: 7). Cílem CTF-150 byl boj proti terorismu a zpočátku nebylo plánováno přijetí opatření i vůči pirátům. Jelikož oblast operace byla také při pobřeží Somálska, námořní jednotky CTF-150 se setkaly s několika pirátskými případy (Fink–Galvin 2009: 382).

Válečné lodě se pouze příležitostně zapojily do boje proti pirátům a poskytly pomoc napadeným lodím v jejich vlastní blízkosti. Do roku 2006 nebylo somálské pirátství považováno za významnou hrozbu mimo okruh námořních společností. Vnímání pirátství se změnilo až se vzrůstajícím počtem útoků pirátů na lodě OSN, vezoucí humanitární pomoc do Somálska (Shortland–Vothknecht 2011: 7).

Na nárůst pirátských útoků reagovaly Spojené státy založením skupiny CTF-151. Stalo se tak v lednu 2009. Jejím úkolem je provádění protipirátských operací v Adenském zálivu, Arabském moři, Indickém oceánu a Rudém moři. CTF-151 má za úkol narušovat pirátské operace a odstrašovat piráty. Cílem CTF-151 je dostat piráty k soudu (Fink–Galvin 2009: 386). Námořní skupina CTF-151 dále pomáhá společně s plavidly v rámci operací NATO a Evropské unie s ochranou mezinárodního přepravního koridoru (IRTC) v Adenském zálivu (Combined Maritime Forces b).¹⁰ Skupina CTF-151 spolupracuje při svých protipirátských operacích se Severoatlantickou aliancí a její operací *Ocean Shield* (Combined Maritime Forces 2015). Je důležité zmínit, že skupina CTF-151 není omezená ve svém poli působnosti. Na rozdíl od operací NATO, CTF-151 nemá přesně vymezené hranice svého operačního prostoru. Operační prostor závisí na aktivitách a operačním prostoru pirátů (Geiss–Petrig 2011: 24).

¹⁰ Doporučený mezinárodní přepravní koridor (*Internationally Recommended Transit Corridor - IRTC*) byl vytvořen v Adenském zálivu v únoru 2009, aby přispěl ke zlepšení bezpečnosti pro lodě plavící se v oblasti. V rámci IRTC hlídají válečné lodě a odstrašují tak případné pirátské útoky. IRTC je hlídán primárně loděmi spadající pod NATO, CMF a EUNAVFOR (Fink–Galvin 2009: 378–379; Geiss–Petrig 2011: 17). Umístění IRTC je znázorněno v mapce, která je součástí přílohy.

Velení CTF-151 se pravidelně střídá mezi zúčastněnými zeměmi po třech až šesti měsících. Plavidla, letouny a personál CTF-151 se tudíž také neustále střídá. K dispozici má CTF-151 podle potřeby pět až osm lodí (Combined Maritime Forces b; Geiss–Petrig 2011: 24).

5.2 Operace Atalanta

Operace Atalanta je první námořní operací, která je vedena Evropskou unií. Operace byla zahájena 13. prosince 2008 a nahradila tak operaci Severoatlantické aliance *Allied Provider*. Rada Evropské unie prodloužila její mandát do prosince 2016. Prvotním úkolem operace Atalanta byla ochrana plavidel převážejících humanitární pomoc do Afriky. Plavidla EUNAFVOR (*European Union Naval Forces* - námořní síly Evropské unie) mají dále za úkol hlídkovat při pobřeží Somálska, včetně somálských pobřežních vod (EUNAVFOR 2015a; Geiss–Petrig 2011: 18–20).

Mandát operace dále umožňuje válečným lodím Evropské unie použít všechny nutné prostředky při potírání, prevenci a zásahu proti pirátství, tedy i možnost použití násilí. Operace Atalanta má oprávnění k zatčení, zadržení a přepravě osob podezřelých ze spáchání pirátství nebo ozbrojené loupeže na moři. Osoby, podezřelé z pirátství nebo ozbrojené loupeže na moři, jsou poté předány příslušným orgánům za účelem trestního stíhání. Většinou se tak dostanou před soud na Seychelách, Mauritiu nebo v Keni. Úkolem mise je také pozorování rybářských lodí a jejich aktivit v somálských pobřežních vodách. Operace Atalanta pomáhá při zlepšování bezpečnostní situace v jižní části Rudého moře, Adenském zálivu, oblasti Afrického rohu a v západním Indickém oceánu. Spolupracuje při tom s dalšími mezinárodními organizacemi. Válečné lodě EUNAVFOR dále hlídkují v IRTC a tím přispívají k zabezpečení námořní dopravy a odstrašení pirátů. Úkolem není jen boj proti námořnímu pirátství, ale i poskytování pomoci plavidlům, která pomoc potřebují (EUNAVFOR 2015a; Geiss–Petrig 2011: 18–20).

Na operaci Atalanta se podílejí lodě spadající pod velení Evropské unie a participují i země, které nejsou součástí Evropské unie. Jedná se například o Norsko, které je však členským státem Severoatlantické aliance, dále participuje Nový Zéland, Srbsko, Ukrajina a další země. Z členských zemí Evropské unie se přímo podílí Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Řecko a Španělsko. Na velitelství EUNAVFOR jsou však i vojáci z Černé Hory, Finska, Chorvatska, Irska, Kypru, Malty, Švédska a také z České republiky. Většinou se opět jedná současně o členské státy NATO (EUNAVFOR 2015a; Ministerstvo obrany ČR 2015).

Nyní v rámci mise Atalanta operuje celkem osm lodí. Jedná se o dvě španělské válečné lodě, tři německé, italskou, nizozemskou a francouzskou loď a dále jeden španělský a německý pozorovatelský letoun. Jedná se tedy výhradně o členské země NATO, kteří jsou zároveň členskými zeměmi Evropské unie (EUNAVFOR 2015b). V říjnu 2009 se na operaci podílelo 11 válečných lodí a tři letouny, což je více než dvojnásobek nasazené techniky, než poskytlo NATO pro operaci *Ocean Shield* (Geiss–Petrig 2011: 19).

Když Evropská unie a NATO rozmístily své námořní jednotky ve stejný čas, na stejném místě a za stejným účelem, panovaly obavy, že bude existovat vzájemné soupeření mezi operacemi obou organizací. Obavy se nenaplnily hlavně proto, že velitelství obou operací je ve stejném sídle v Northwoodu. Díky tomu mohou obě dvě organizace efektivněji spolupracovat (Bridger 2013: 6).

6 ZHODNOCENÍ PROTIPIRÁTSKÝCH OPERACÍ

Výše jsme si uvedli všechny protipirátské námořní operace v oblasti Afrického rohu, na kterých participovaly členské země NATO, a to i mimo alianci. Nyní výše uvedené operace zhodnotíme. Operace měly za úkol odstrašovat piráty, přerušovat pirátské útoky a monitorovat pohyb podezřelých plavidel. Porovnáme statistiky pirátských útoků z roku 2008 až do roku 2014. Tyto statistiky vycházejí z oficiálních tabulek NATO a z oficiální tabulky Evropské unie. Nejdříve si však musíme definovat v tabulce se vyskytující pojmy. Použité definice výrazů používaných NATO se liší od těch používaných Evropskou unií.

Prvním pojmem je *approach* - přiblížení se. Jedná se o situaci, kdy jsou z pirátské lodě namířeny zbraně směrem na cílovou loď. Dále je na pirátské lodi vidět vybavení používané k útoku. Vůle spáchat útok je tedy jednoznačná (NSC).

Přiblížení se může eskalovat do *attack* - útoku. Útokem je myšlen incident, při kterém je použito střelných zbraní či jiných předmětů, používaných piráty k nalodění. Jsou to například háky nebo žebříky. Při útoku dochází ke kontaktu mezi piráty a lodí. Útok se rozděluje na střelbu proti cílené lodi a na ilegální nalodění se na loď, avšak bez zisku kontroly nad ní (NSC a; NSC b).

Třetím pojmem je *pirated* nebo také *hijacked vessel* - únos plavidla. Únosem plavidla je myšlena situace, kdy piráti získají úplnou kontrolu nad plavidlem na volném moři nebo v somálských pobřežních vodách a plavidlo bude využito k vymáhání výkupného. Piráti mají úplnou kontrolu jak nad plavidlem, tak nad posádkou (NSC a; NSC b).

Posledním pojmem je *disruption* - přerušení. Přerušením je myšlena jakákoli z výše zmíněných situací, která však byla přerušena vojenskou intervencí. Piráti mohou být buď chyceni a poté propuštěni nebo zadrženi a trestně stíháni (NSC s; NSC b).

V následující tabulce jsou uvedeny údaje o pirátských aktivitách v oblasti Afrického rohu a Adenském zálivu v letech 2008 až 2014 dle NATO.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Přiblížení se	N/A	56	65	61	14	4	0
Útok	53	114	117	125	23	6	1
Únos plavidla	41	35	40	23	7	0	0
Přerušeni	N/A	40	130	56	22	8	1

Tabulka č. 1: vlastní zpracování dle: NSC b; MARCOSOM c.

Pirátské aktivity uvedené v tabulce za rok 2008 nejsou pravděpodobně údaje za celý rok 2008, nýbrž pouze za dobu konání mise *Allied Provider* a podobně je to zřejmě i s operací *Allied Protector*¹¹.

Z údajů v tabulce lze obecně zhodnotit efekt protipirátských operací NATO. Je zřejmé, že i přes nasazení válečných lodí NATO od října 2008 se situace začala zlepšovat a počty útoků klesat až v roce 2011. Jedním z důvodů může být povaha operace *Allied Provider*, jejímž úkolem byla hlavně asistence při přepravě humanitární pomoci do Somálska a ne potírání pirátství. Skutečnost, že k operaci *Allied Provider* byly přiřazeny pouze tři vojenské lodě a její trvání bylo pouhé tři měsíce, má také jistě vliv na stále vysoký počet útoků za dobu jejího působení.

Od března 2009 probíhala operace *Allied Protector*, a to až do srpna 2009. Za tuto dobu bylo uneseno 19 plavidel, napadeno 61 plavidel a přerušeno 19 útoků nebo únosů (NSC b). Jelikož charakter, cíle a počet válečných lodí poskytnutých pro operaci byl jiný, než u předcházející operace, nelze *Allied Protector* srovnávat s operací *Allied Provider*. *Allied Protector* není možné

¹¹ Podrobnosti jsou součástí přílohy.

srovnávat ani s operací *Ocean Shield*, a to z důvodu délky trvání jednotlivých operací.

Od roku 2008 je možné pozorovat nárůst pirátských útoků až do jejich maxima 125 útoků za rok 2011. Poté se útoky prudce snížily. V roce 2014 byl dle statistik NATO proveden jen jeden útok. S tím, jak se zvyšoval počet útoků do roku 2011, se zároveň snižovala úspěšnost pirátů při snaze o únos plavidla. Největší skok byl zaznamenán mezi lety 2011 a 2012, kdy bylo v roce 2011 uneseno 23 plavidel a následující rok už jen 7. Od roku 2013 nebyl zaznamenán jediný únos plavidla. Dále se snižuje četnost případů, kdy se pirátské lodě setkají s komerčním plavidlem, ale ještě neproběhne fáze samotného útoku. Mezi lety 2010 až 2014 klesla tato setkání s piráty ze svého maxima za sledovaný časový úsek z 65 na nulu.

Severoatlantické alianci se podařilo přerušit nejvíce probíhajících útoků v roce 2010, kdy operace *Ocean Shield* probíhala již více než rok. Od té doby počty přerušených útoků rok od roku klesají, až na jediné přerušení v roce 2014. Tento stav by se mohl vysvětlovat neschopností aliančního námořnictva efektivně bojovat proti pirátům. Avšak vzhledem k tomu, že počet unesených lodí v roce 2014 klesl na nulu a počet útoků na jeden, je to dáno spíše strachem a respektem pirátů k válečným lodím členských států NATO, hlídkujícím v Indickém oceánu.

Dle Evropské unie znamená *attack* - útok. Avšak její význam má širší vymezení, než to podle Severoatlantické aliance. Útokem je myšlen souhrn všech pirátských akcí. Akce, při kterých se pirátům nepodaří nalodit nebo sami piráti přeruší pokus o únos plavidla, ale i ty pirátské akce, které vedou k únosu lodí a zajištění posádky lodí. Přerušení - *disruption* je situací, která činí pirátskou skupinu neschopnou další pirátské aktivity (EUNAVFOR 2015c).

Následující tabulka představuje pirátské a protipirátské aktivity EUNAVFOR při pobřeží Somálska během let 2008 až 2014.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Podezřelá aktivita	8	59	99	166	73	20	4
Celkem útoků	24	163	174	176	35	7	2
z toho úspěšných	14	46	47	25	4	0	0
Přerušeni	0	14	65	28	16	5	1

Tabulka č. 2: vlastní zpracování dle: EUNAVFOR 2015c.

Z tabulky je patrné, že operace Atalanta, na které se podílely převážně členské státy NATO také začala zaznamenávat úspěchy, co se přerušeni pirátských útoků týká, v roce 2010. Dělo se tak zároveň v době, kdy somálští piráti byli v počtu provedených útoků a únosů lodí nejaktivnější.

Údaje nasbírané od roku 2008 ukazují, že jednotky EUNAVFOR ve spolupráci s dalšími protipirátskými skupinami, byly velmi efektivní v prevenci útoků. I díky spolupráci se soukromým sektorem a jeho informováním co dělat při pirátském útoku a jak se mu účinně bránit klesl, počet úspěšných útoků na komerční plavidla. K prosinci 2014 není zaznamenána jediná piráty unesená loď. Operace Atalanta má 100 % úspěch v poskytování ochrany pro plavidla WFP, přepravující potraviny pro somálský lid (EUNAVFOR 2015a).

Do statistik nejsou a ani nemohou být přímo započítány některé další údaje, jakými je například již samotný efekt přítomnosti válečných lodí členských zemí NATO. Už jen samotná přítomnost těchto plavidel v Adenském zálivu a oblasti Afrického rohu mohla odstrašit a odradit pirátské skupiny od plánovaného útoku. Operace *Ocean Shield*, probíhající od srpna 2009 do současnosti, se podle statistik zdá jako nejúspěšnější z misí NATO. Jedním z možných důvodů úspěchu alianční mise *Ocean Shield* je také doba, po kterou operace probíhá. Zdá se, že pět let je dostačující doba k tomu, aby existence a činnost somálského pirátství byla utlumena. Dalším možným důvodem, který vede ke splnění cílů mise, je rozsáhlá kooperace Aliance s ostatními aktéry. Ať

už se jedná o EUNAVFOR Evropské unie, CMF nebo samostatně vedené operace, například Ruska nebo Číny.

Námořní operace členských zemí NATO lze tedy hodnotit jako úspěšné, protože během přítomnosti plavidel členských zemí NATO se úspěšnost pirátských útoků snížila na minimum. Je důležité uvést, že ke konci roku 2014 hrozilo námořníkům větší nebezpečí pirátského útoku v Guinejském zálivu nebo v Jihočínském moři a Singapurském průlivu, než v oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu (ICC-CCS 2014). Za první 4 měsíce roku 2015 nebyl zaznamenán jediný pirátský útok nebo ozbrojená loupež na moři při somálském pobřeží, na rozdíl od Karibského moře, Jihočínského moře nebo Guinejského zálivu (ICC-CCS 2015).

Nejvíce aktivní členskou zemí NATO, co se poskytování plavidel týká, byly Spojené státy americké, které dohromady pro operace *Allied Provider*, *Allied Protector* a *Ocean Shield* poskytly 18 lodí. Dalšími zeměmi je Turecko, které pro potřeby Aliance poskytlo 10 lodí a Itálie, která poskytla celkem 9 lodí.

7 ZÁVĚR

Jedním z cílů této práce bylo zhodnocení námořních operací, které byly vedeny členskými státy NATO proti námořním pirátům. Dalším cílem byla snaha o vyhodnocení nejaktivnější členské země NATO, co se poskytování plavidel pro operace týká. Informace o celkovém počtu plavidel poskytnutých pro operaci Atalanta a CTF-151 však nebyly k dispozici, a proto byla vyhodnocena účast členských zemí NATO jen v rámci operací Aliance.

V práci jsme se věnovali pirátům, kteří operují při somálském pobřeží a v Adenském zálivu. Pirátství je sice celosvětový jev, ale členské země NATO provádějí protipirátské operace právě ve výše zmíněné oblasti.

V kapitole 3 jsme si představili rozdíly mezi pirátstvím, ozbrojenou loupeží na moři a námořním terorismem a zjistili jsme, že co se Somálska týká, nelze mluvit o námořním terorismu, nýbrž pouze o pirátství či ozbrojené loupeži na moři. Somálským pirátům jde o zisk, nesledují totiž žádné určité politické cíle. Dále jsme si představili dvě skupiny pirátů, které se vyskytují při somálském pobřeží. Skupiny, které se od sebe liší vybavením, zkušenostmi a hlavně schopnostmi.

Důvodů, proč pirátství v Somálsku vzniklo a zažilo takový rozmach, je, jak jsme zjistili, více. Především se jedná o nestabilní politickou situaci, se kterou se Somálsko potýká již od začátku 90. let minulého století a s tím související ekonomické problémy. Nejenom díky geografické poloze Somálska se pirátství rozrostlo tak, že svět byl nucen reagovat.

Zjistili jsme, že existence somálského pirátství se negativně promítá do mnoha sfér. Pirátství finančně zatěžuje dopravce, jejichž lodě se plaví v jednom z nejvytíženějších námořních koridorů světa a finančně zatěžuje i organizace, které se rozhodly proti pirátství bojovat. Avšak tyto dopady nejsou, co se světového hlediska týká tak významné, takže se nedá tvrdit, že by somálské pirátství mělo

nějaký větší vliv na světovou ekonomiku. Jedná se spíše o negativní vliv na ekonomiku států sousedících se Somálskem a přilehlých ostrovních států.

Dopady pirátství je možné registrovat i v oblasti bezpečnosti. Ať se jedná o bezpečnost regionální, energetickou, environmentální, vojenskou nebo lidskou. V celosvětovém měřítku je somálským pirátstvím ohrožena energetická bezpečnost. Ohroženy jsou země závislé na ropě z oblasti Arabského poloostrova, protože existuje riziko pirátských útoků na ropné tankery.

Představení a zhodnocení protipirátských operací, kterých se zúčastnily členské země Severoatlantické aliance, jsou stěžejní částí této práce. Jednalo se o operace přímo v rámci NATO, dále o operaci Atalanta, která probíhala pod hlavičkou Evropské unie a operaci CTF-151 v rámci CMF.

Operace *Allied Provider* by dala označit jako úspěšná, přestože během jejího působení byl počet pirátských útok stále relativně vysoký. Alianční plavidla totiž splnila cíl mise. Cílem bylo pomáhat při přepravě humanitární pomoci do Afriky, což se podařilo. Následující operace *Allied Protector* může být také hodnocena jako spíše úspěšná, protože plnila cíl mise, kterými byla snaha o potlačení pirátství a odstrašení pirátů a jejich útoků. Vzhledem ke krátkému trvání operace v porovnání s operací *Ocean Shield*, nelze zhodnotit, jaká operace byla úspěšnější.

Relativně dlouhá doba trvání operace *Ocean Shield*, určitá znalost prostředí a spolupráce s ostatními státy mimo operaci NATO jsou důvody, proč operace byla a je úspěšná v potlačování pirátství. Za dobu trvání operace *Ocean Shield* bylo přerušeno přes sto pirátských útoků a jistě také velké množství útoků bylo a stále je odstrašováno. Pro úspěšnost operace *Ocean Shield* hovoří i fakt, že v současné době pirátství z oblasti Africké rohu a Adenského zálivu téměř vymizelo.

Spojené státy americké byly nejvíce aktivní členskou zemí NATO, co se poskytování plavidel pro operace *Allied Provider*, *Allied Protector* a *Ocean*

Shield týká. Protipirátských operací při pobřeží Somálska se zúčastnilo 18 amerických plavidel. Druhou nejaktivnější zemí bylo Turecko s celkovým počtem deseti poskytnutých válečných lodí.

Za úplné potlačení pirátství není samozřejmě zodpovědná jen Severoatlantická aliance, ale také Evropská unie a její plavidla poskytnutá v rámci operace Atalanta, CMF a samostatně operující plavidla například Číny či Ruské federace. Severoatlantická aliance je dle mého názoru nejvýznamnější, protože v oblasti Afrického rohu operuje nejdéle ze všech. CMF v oblasti operovala sice již před Aliancí, ale s jinými úkoly a cíly.

Fakt, že pirátství v somálských pobřežních vodách prakticky vymizelo několik let poté, co se do boje proti němu zapojily mezinárodní organizace a jejich loďstva potvrzuje, že operace podobného typu mají smysl a jsou efektivní. V Guinejském zálivu nebo v Jihočínském moři neprobíhá žádná operace podobná té při somálském pobřeží a počty pirátských útoků se nesnižují. Lze tedy soudit, že přítomnost válečných lodí a spolupráce v problémových oblastech má smysl.

Otázkou však zůstává, co se stane, až NATO a ostatní organizace a státy své lodě z oblasti Afrického rohu a Adenského zálivu stáhnou. Jestli opět vzroste počet pirátských útoků či nikoli. Je vysoká šance, že pirátství opět zažije rozkvět, protože jak jsme již uvedli, pirátství se daří v oblastech, kde operuje slabé nebo žádné námořnictvo. Do doby, než v Somálsku vznikne silná vláda, která bude mít pod kontrolou celé své území, je tedy možné předpokládat, že pirátství stále bude existovat a ohrožovat okolo plující lodě. Nyní probíhající námořní operace se dají považovat spíše za dočasné řešení pirátského problému, které je na druhou stranu velmi efektivní. Avšak k úplnému vyřešení problému dojde spíše na pevnině, než na moři.

8 SEZNAM LITERATURY

8.1 Knihy a články

Alderwick, Jason–Giegerich, Bastian (2010). Navigating Troubled Waters: NATO's Maritime Strategy. *Survival: Global Politics and Strategy* 52 (4), s. 13–20.

Bahadur, Jay (2011). *The Pirates of Somalia* (New York: Pantheon Books).

Bridger, James (2013). Safe Seas at What Price? The Costs, Benefits and Future of NATO's Operation Ocean Shield. *NATO Defense College* (95), s. 1–8.

Cawthoren, Nigel (2010). *Pirates of the 21st Century* (London: John Blake Publishing Ltd).

Dunn, John (2011). *Modern-Day Pirates* (San Diego: Lucent Books).

Fink, Martin–Galvin, Richard (2009). Combating Pirates off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges. *Netherlands International Law Review* 56 (3), s. 367–395.

Geiss, Robin–Petrig, Anna (2011). *Piracy and Armed Robbery at Sea* (Oxford: Oxford University Press).

Gyllensporre, Dennis (2012). NATO Engagements in Africa: Is There a Strategy for the Continent? In: Edström, Håkan – Gyllensporre, Dennis, *Pursuing Strategy: NATO Operations from the Gulf War to Gaddafi* (Hampshire: Palgrave Macmillan), s. 157–193.

Chalk, Peter (2010). Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses. *Brown Journal of World Affairs* 16 (2), 89–108.

Konstam, Angus (2008). *Pirátsví* (Praha: Mladá fronta).

Mbekeani, Kennedy–Ncube, Mthuli (2011). Economic Impact of Maritime Piracy. *Africa Economic Brief* 10 (2), s. 1–8.

Muratore, Andrew (2010). EU-NATO Cooperation and the Pirates of the Gulf of Aden. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 2 (3), s. 90–102.

Payne, John (2010) *Piracy Today* (Dobbs Ferry: Sheridan House).

Pham, Peter (2010). Putting Somali piracy in context. *Journal of Contemporary African Studies* 28 (3), s. 325–341.

Shortand, Anja–Vothknecht, Marc (2011). Combating „Maritime Terrorism“ off the Coast of Somalia. *Economics of Security Working Paper Series* (47), s. 1–38.

Tsvetkova, Bilyana (2009). Securitizing Piracy off the Coast of Somalia. *Central European Journal of International and Security Studies* 3 (1), s. 44–63.

Zlatohlávek, Petr (2009). O pirátech z Afriky a ambicích NATO. *Natoaktual Quarterly Review* 7 (2), s. 3–8.

8.2 Internetové zdroje

BBC (2014). *Who are Somalia's al-Shabab?* (<http://www.bbc.com/news/world-africa-15336689>, 14. 2. 2015).

Bellish, Jon (2012). Economic Cost of Somali Piracy 2012. *Oceans Beyond Piracy* (<http://oceansbeyondpiracy.org/publications/economic-cost-somali-piracy-2012>, 26. 3. 2015).

Bellish, Jonathan (2013). The Economic Cost of Somali Piracy 2012. *Oceans Beyond Piracy* (http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_1.pdf, 26. 3. 2015), s. 1–72.

Bowden, Anna (2011). Somali Piracy's Impact on the Global Economy Nears \$7 Billion in 2011 According to Oceans Beyond Piracy Report. *Oceans Beyond Piracy*

(http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Press%20Release_3.pdf, 26. 3. 2015), s. 1–2.

CIA The World Factbook. *Somalia*
(<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, 4. 3. 2015).

Combined Maritime Forces (2015). *CMF and NATO warships meet at the sea*
(<http://combinedmaritimeforces.com/2015/02/16/cmf-and-nato-warships-meet-at-sea/>, 19. 3. 2015).

Combined Maritime Forces a. *CTF-150: Maritime Security*
(<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>, 19. 3. 2015).

Combined Maritime Forces b. *CTF-151: Counter-piracy*
(<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 19. 3. 2015).

EUNAVFOR (2015a). *Mission* (<http://eunavfor.eu/mission/>, 20. 3. 2015).

EUNAVFOR (2015b). *Deployed units* (<http://eunavfor.eu/deployed-units/surface-vessels/#news-tabs>, 20. 4. 2015).

EUNAVFOR (2015c). *Key facts and figures* (<http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>, 27. 3. 2015).

FFP (2014). *The Fragile State Index* (<http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>, 11. 3. 2015).

Girard, Greg (2010). Citadel Rooms: An Option, Not a Solution. *Maritime Security Council*

(<https://maritimesecuritycouncil.wordpress.com/2010/11/12/citadel-rooms-an-option-not-a-solution/>, 13. 4. 2015).

Hamilton, Karine (2010). *The Piracy and Terrosism Nexus: Real or Imagined?* Edith Cowan University (<http://ro.ecu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=act>, 9. 4. 2015), s. 23–30.

Hurlburt, Kaija (2011). *Human Cost of Somali Piracy Report*. *Oceans Beyond Piracy*. 2. 7. 2011 (http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Press%20Release_1.pdf, 26. 3. 2015).

Hurlburt, Kaija (2012). *Human Cost of Somali Piracy Updated Report Released*. *Oceans Beyond Piracy*. 22. 6. 2012 (http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Press%20Release_0.pdf, 26. 3. 2015), s. 1–2.

ICC-CCS (2014). *IMB Piracy and Armed Robbery Map 2014* (<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014>, 8. 4. 2015).

ICC-CCS (2015). *IMB Piracy and Armed Robbery Map 2015* (<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, 9. 4. 2015).

IMO (2010). *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*. IMO (<http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/A.1025.pdf>, 10. 3. 2015), s. 1–11.

Madsen, Jens–Seyle, Conor a kol. (2014). *The State of Maritime Piracy 2013* (http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-Digital_0_0-1_0.pdf, 26. 3. 2015), s. 1–113.

MARCOM (2013). *Italian Navy Hands Over Command of NATO Counter-Piracy Operation to Norwegian Navy* (<http://www.mc.nato.int/PressReleases/Pages/Italian-Navy-Hands-Over-Command-of-OOS.aspx>, 24. 5. 2015).

MARCOM a. *Organization* (<http://www.mc.nato.int/org/msg/Pages/default.aspx>, 6. 3. 2015).

MARCOM b. *Operation Allied Protector* (<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/Operation-Allied-Protector.aspx>, 7. 3. 2015).

MARCOM c. *Operation Ocean Shield* (<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>, 13. 3. 2015).

MARCOM d. *Standing NATO Maritime Group 2* (<http://www.mc.nato.int/org/msg/Pages/SNMG2.aspx>, 23. 3. 2015).

Maritime Terrorism. *Definitions* (<http://www.maritimeterrorism.com/definitions/>, 9. 2. 2015).

Middleton, Roger (2008). *Piracy in Somalia. Chatman House* (<https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>, 11. 3. 2015), s. 1–12.

Ministerstvo obrany ČR (2015). *Somálsko (EU-NAVFOR - Atalanta)* (<http://www.mise.army.cz/aktualni-mise/somalsko/somalsko-eu-navfor---atalanta-48774/>, 20. 3. 2015).

NATO (2012). *Operation Ocean Shield* (http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_topics/20120405_120405-operation-ocean-shield.pdf, 23. 3. 2015).

NATO (2014a). *Member countries*
(http://www.nato.int/cps/en/natohq/nato_countries.htm, 30. 3. 2015).

NATO (2014b). *Operation Allied Provider*
(<http://www.aco.nato.int/page13984631.aspx>, 6. 3. 2015).

natoaktual.cz. *Washingtonská smlouva*
(http://www.natoaktual.cz/na_zpravy.aspx?y=na_summit/washingtonskasmlouva.htm, 15. 3. 2015).

NSC a. *Terminology*
(<http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/Definitions.aspx>, 24. 3. 2015).

NSC b. *Piracy statistics*
(<http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>, 24. 3. 2015).

Oceans Beyond Piracy (2013). *The State of Maritime Piracy*
(http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-2PagerDigital_0.pdf, 26. 3. 2015), s. 1–2.

OSN (2012). *United Nations Documents on Piracy*
(http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm, 7. 4. 2015).

OSN a. *High seas*
(http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm, 5. 2. 2015).

OSN b. *Somalia UNOSOM II*
(<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom2backgr1.html>, 4. 2. 2015).

Ploch, Lauren a kol. (2011). Piracy off the Horn of Africa. *Federation of American Scientists*. 27. 4. 2011 (<http://fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>, 6. 3. 2015), s. 1–47.

Polochová, Iveta (2008). Somálští piráti se zmocnili obřího tankeru s ropou za sto miliónů dolarů. *idnes*. 18. 11. 2008 (http://zpravy.idnes.cz/somalsti-pirati-se-zmocnili-obriho-tankeru-s-ropou-za-sto-milionu-dolaru-1lj-zahranicni.aspx?c=A081118_101856_zahranicni_ipl, 3. 3. 2015).

Schommer, Timothy (2013). The Human Cost of Maritime Piracy 2012 Summary. *Oceans Beyond Piracy* (http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/HCoP2012twoPagerforWeb_0.pdf, 26. 3. 2015), s. 1–2.

9 RESUMÉ

This bachelor thesis is entitled The participation of states of NATO in the fight against maritime piracy. Its major aim was to analyze the maritime operations against Somali pirates, that have been led by member countries of NATO. Another aim was to evaluate the most active NATO members, that have provided the biggest amount of war ships for NATO operations.

The thesis is dealing with factors which have contributed to establishing and spreading piracy in a region of the Horn of Africa along with Gulf of Aden. Introduced were also dangers and threats caused by the Somali pirates.

War ships of member countries of NATO have been active in the region since 2008. The war ships for fight against the maritime piracy have been mainly provided through NATO operations Allied Provider, Allied Protector and Ocean Shield. EUNAVFOR operation Atalanta and Combined Maritime Forces CTF-151 have also significantly redounded to suppressing of the Somali piracy. It is evident, that since the naval presence of war ships, the piracy has faced gradual and stable decline. The maritime campaigns could be considered as successful, because after seven years of antipiracy operations the piracy has almost vanished in the region. The United States of America was the most active country and provided the biggest amount of war ships for fighting the maritime piracy.

Keywords: piracy, Somalia, NATO, Ocean Shield, antipiracy operations

10 PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Článek 100 UNCLOS

Článek 100 UNCLOS povinnost spolupráce v potlačování pirátství říká, že:

„Všechny státy musejí spolupracovat v maximální možné míře při potlačování pirátství na volném moři nebo v jakémkoli jiném místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu“.¹²

Zdroj: OSN
(http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm).

¹² „All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State“ (OSN).

Příloha č. 2: Článek 101 UNCLOS

Článek 101 UNCLOS definice pirátství je definováno následovně:

„(a) jakýkoliv nelegální čin násilí, zadržení nebo jakýkoliv čin drancování páchaný pro soukromé účely posádkou nebo pasažéry soukromé lodě nebo soukromého letadla namířené:

(i) na volném moři proti jiné lodi nebo letadlu nebo proti osobám nebo majetku na palubě lodi nebo letadla

(ii) proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku mimo jurisdikci nějakého státu;

(b) jakýkoliv čin dobrovolné účasti v akcích na lodi nebo v letadle s vědomím toho faktu, že se jedná o pirátskou loď nebo letadlo

(c) jakýkoliv čin podněcování záměrného usnadnění činu, popsaného v odstavci (a) nebo (b)¹³.

Zdroj:

OSN

(http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm).

¹³ „Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b.)“ (OSN).

Příloha č. 3: Článek 105 UNCLOS

Článek 105 UNCLOS zabavení pirátské lodi nebo letadla říká:

„Na volném moři nebo v oblastech mimo jurisdikci nějakého státu má každý stát právo na zabavení pirátské lodi nebo letadla. Má také právo na zabavení lodi nebo letadla, které je pod kontrolou pirátů a může zatknout osoby na palubě. Každý stát má rovněž právo na zabavení majetku na palubě. Soud státu, který provedl zabavení a zatčení, může rozhodnout o sankcích, které budou uloženy a může rovněž stanovit opatření, která mají být přijata ohledně lodí, letadel nebo majetku, s výhradou práv třetích stran jednajících v dobré víře.“¹⁴

Zdroj:

OSN

(http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm).

¹⁴ „On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith“ (OSN).

Příloha č. 4: Definice ozbrojené loupeže proti lodím podle IMO

„Ozbrojenou loupeží proti lodím se rozumí kterékoli z dále uvedených činů. Jakýkoli protiprávní či násilí nebo zadržení nebo jakýkoli loupežný čin nebo jejich hrozba, jiný než pirátství, páchaný pro soukromé účely a namířený proti lodím nebo osobám nebo majetku na lodi v rámci vnitřních vod nějakého státu, jeho souostrovňích vod nebo jeho pobřežních vod. Ozbrojenou loupeží proti lodím se rozumí jakýkoli čin podněcování nebo úmyslného usnadňování činů popsaných výše.“¹⁵

Zdroj: IMO 2010
(<http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/A.1025.pdf>)

.

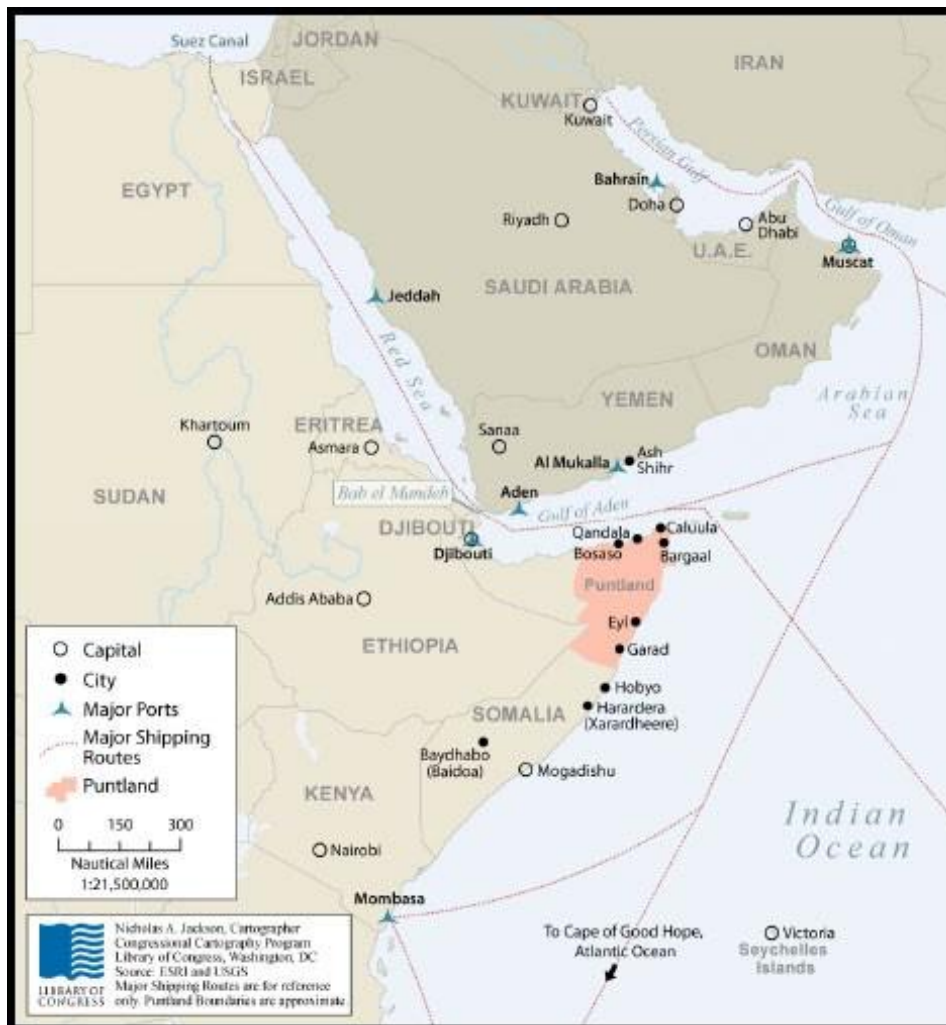
¹⁵ „Armed robbery against ships” means any of the following acts: any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above“ (IMO 2010).

Příloha č. 5: Mapa útoků somálských pirátů



Zdroj: The Economist 2009 (<http://www.economist.com/node/13496719>).

Příloha č. 6: Mapa oblasti Afrického rohu s hlavními námořními trasami



Zdroj: Naval History and Heritage Command
(<http://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/p/piracy-off-horn-africa-crs.html#fig2>).

Příloha č. 7: Lodě při operaci *Allied Provider*

- torpédoborec ITS *Durand de la Penne* (Itálie)
- fregata HS *Temistokles* (Řecko)
- fregata HMS *Cumberland* (Spojené království).

Zdroj: NATO 2014 (<http://www.aco.nato.int/page13984631.aspx>).

Příloha č. 7: Lodě při operaci *Allied Protector*

Složení SNMG1 bylo následující:

- fregata NRP *Corte Real* (Portugalsko)
- fregata HMCS *Winnipeg* (Kanada)
- fregata HNLMS *de Zeven Provinciën* (Nizozemsko)
- fregata SPS *Blas de Lezo* (Španělsko)
- fregata USS *Halyburton* (USA).

Od konce června operovaly v Adenském zálivu a v oblasti Afrického rohu v rámci SNMG2 následující lodě:

- fregata ITS *Libeccio* (Itálie)
- fregata HS *Navarinon* (Řecko)
- fregata TCG *Gediz* (Turecko)
- fregata HMS *Cornwall* (Spojené království)
- torpédoborec USS *Laboon* (USA).

Zdroj: MARCOM b (<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/Operation-Allied-Protector.aspx>).

Příloha č. 8: Lodě při operaci *Ocean Shield*

Jun2014-SNMG1	
Commodore Aage Buur Jensen (Royal Danish Navy)	HDMS ESBERNE SNARE (Flagship-Denmark);
Dec2013-Jun2014 SNMG2	
Rear Admiral Eugenio Diaz Del Rio (Spanish Navy)	ESPS ALVARO DE BAZAN (Flagship-Spain); ESPS CRISTOBOL COLON (Flagship-Spain); TCG GELIBOLU (Turkey); TCG GOKCEADA (Turkey); HNLMS EVERTSEN (The Netherlands); ITS MIMBELLI; New Zealand HMNZS TE MANA (second time a NATO partner at part of CTF-508);
June 2013-Dec2013 SNMG1	
Commodore Henning Amundsen (Royal Norwegian Navy)	HNoMS FRIDTJOF NANSEN (Flagship-Norway); HNLMS VAN SPEIJK (Netherlands); USS TAYLOR(USA); HDMS ESBERN SNARE (Denmark); USS DE WERT (USA); Ukrainian UPS HETMAN SAGAIACHNY (the first ever non-NATO CTF-508 warship);
Dec 2012-June2013 SNMG2	
Rear Admiral Antonio Natale (Italian Navy)	ITS San Marco (Flagship - Italy); TCG GOKOVA (Turkey); USS HALYBURTON (U.S.); HDMS IVER HUITFELDT (Denmark); USS NICHOLAS (U.S.); HNLMS VAN SPEIJK (The Netherlands);
June- Dec. 2012 SNMG1	
Commodore Ben Bekkering (Royal Netherlands Navy)	HLNMS Evertsen (Flagship – the Netherlands) USS Taylor (United States)
January-June 2012SNMG2	
Rear Admiral Sinan Azmi Tosun (Turkish Navy)	TCG GIRESUN (Flagship – Turkey); HDMS Absalon (Denmark); ITS Grecale (Italy); RFA Fort Victoria (United Kingdom); USS Dewert (United States); USS Carney (United States).*
	<i>* Ships initially assigned to the rotation.</i>
June 2011-Dec. 2011 SNMG1	
Rear Admiral Gualtiero Mattesi (Italian Navy)	ITS Andrea Doria (Flagship – Italy); USS Carney (United States); USS De Wert (United States); NRP D. Francisco De Almeida (Portugal).
Dec. 2010- June 2011 SNMG2	
Commodore Michiel Hijmans (Royal Netherlands Navy)	HMNLS De Ruyter (Flagship - Netherlands); HDMS Esbern Snare (Denmark) TCG Gaziantep (Turkey); and USS Laboon (United States).
Aug. – early Dec. 2010 SNMG1	
Commodore Christian Rune (Denmark)	HDMS Esbern Snare (Flagship, Denmark); HMS Montrose and FTVR (United kingdom); USS Kauffman and Laboon (United States); ITS Bersagliere (Italy); and Zeeleeuw (NL submarine).

March-August 2010 SNMG2	
12 March-30 June: Commodore Steve Chick (UK)	HMS Chatham (Flagship, United Kingdom) HS LIMNOS (Greece)-under national control from 30 May ITS SCIROCCO (Italy)-under national control from 5 June TCG Gelibolu (Turkey) USS Cole (United States)
1st July-6 August: Commodore Michiel Hijmans (Royal Netherlands Navy)	HNLMS De Zeven Provinciën (Flagship, The Netherlands) TCG Gelibolu (Turkey) USS Cole (United States)
Nov. 2009-March 2010 SNMG1	
Commodore Christian Rune (succeeded Rear Admiral Jose Pereira de Cunha (PO) from 25 January 2010).	NRP Álvares Cabral (outgoing flagship, Portugal) HDMS Absalon (incoming flagship, Denmark) HMS Fredericton (Canada) USS Boone (United States) HMS Chatham (United Kingdom)
Aug. – Nov. 2009 SNMG2	
Commodore Steve Chick (UK)	HS Navarinon (Greece) ITS Libeccio (Italy) TCG Gediz (Turkey) HMS Cornwall (United Kingdom) USS Donald Cook (United States)

Zdroj:

MARCOM

c

(<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>).

Příloha č. 9: Mapa oblasti operace Ocean Shield



Zdroj:

MARCOM

(<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>).

Příloha č. 10: Emailová komunikace s námořním velitelstvím NATO

David,

As far as I am aware, those stats are for the period of the mission, not the entire year.

However, I cannot be 100% certain, as that information predates the arrival of anyone still at this HQ.

Very Respectfully,

Dave Benham

CDR (OF-4), United States Navy, APR+M

Chief Public Affairs Officer

.....

Public Affairs Office

Allied Maritime Command

Atlantic Building | Northwood Headquarters | Sandy Lane | Northwood |
Middlesex HA6 3HP | United Kingdom

.....

d.benham@mc.nato.int

<http://www.mc.nato.int/>

<https://www.facebook.com/NATOMaritimeCommand>

https://twitter.com/NATO_MARCOM

https://www.flickr.com/photos/nato_maritime_command/

https://www.youtube.com/channel/UCtI9NHUKVyi0MudHz_Z_fdQ

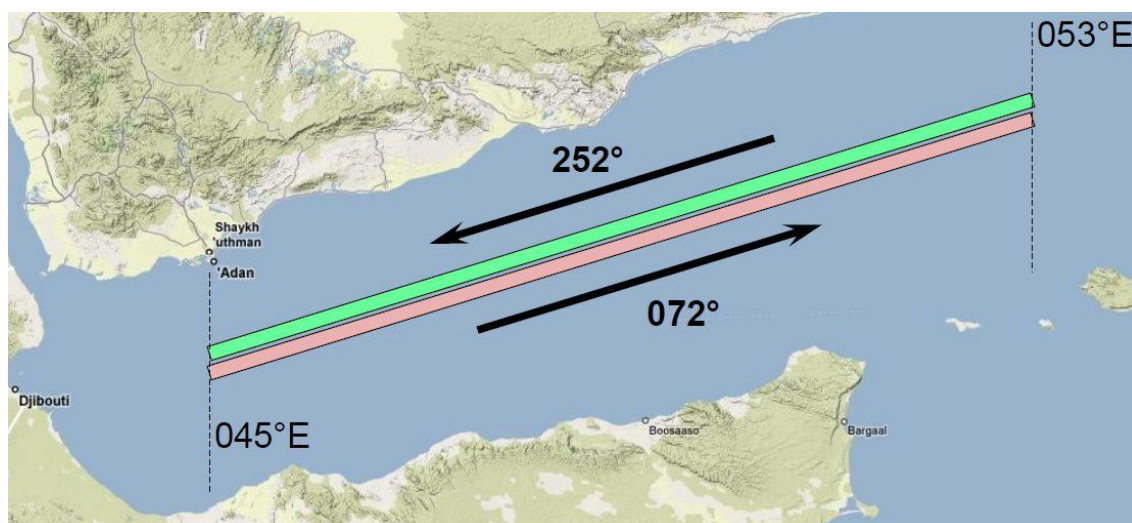
From: David Písecký [mailto:pisecak92@gmail.com]

Sent: 25 March 2015 10:36

To: MC SA PIO Common MBX

Subject: Operations against maritime piracy stats.

Příloha č. 11: Vymezení IRTC



Zdroj:

NSC

(<http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/GroupTransit.aspx>).