

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Účast zemí NATO v boji proti námořním pirátům

Adam Ondroušek

Plzeň 2014

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
Adam Ondroušek

Vedoucí práce:

PhDr. Pavel Hlaváček, PhD.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2014

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

Plzeň, duben 2014

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce PhDr. Pavlu Hlaváčkovi, PhD. za odborné vedení, cenné rady a čas, který mé práci věnoval.

Obsah

1	Úvod	7
2	Teoretický rámec	11
2.1.	Definice pirátství	11
2.2.	Kdo jsou piráti?	13
2.3.	Taktika a druhy útoků.....	14
3	Moderní námořní pirátství v Somálsku	19
3.1.	Příčiny vzestupu somálského pirátství	19
3.2.	Vývoj somálského pirátství	23
3.3.	Bezpečnostní hrozby.....	26
3.3.1.	Ekonomická bezpečnost	26
3.3.2.	Vojenská bezpečnost.....	27
4	Protipirátské operace NATO	30
4.1.	Allied Provider	30
4.2.	Allied Protector.....	31
4.3.	Ocean Shield.....	33
4.3.1.	Cíle mise	33
4.3.2.	Námořní flotila a její působnost	34
4.3.3.	Legitimita.....	35
4.3.4.	Zhodnocení obranného efektu	36
4.4.	Combined Task Force 150.....	37
4.5.	Combined Task Force 151.....	38
5	Závěr	41
6	Seznam použité literatury a zdrojů	46
7	Resumé	53
8	Přílohy	54

1 Úvod

O námořním pirátství se říká, že patří mezi nejstarší povolání vůbec. Pirátům bývá přisuzován život na okraji „slušné“ společnosti, vydělávání peněz okrádáním jiných, korupci nebo násilnické a kruté chování. Dobrodružné knihy nám popisují příběhy o zuřivých mužích, mnohdy i ženách, kteří se vzbouřili proti společenským konvencím a žili podle vlastních zákonů. I v dnešní době jsou v příbězích piráti představováni jako bezmála romantičtí hrdinové bojující proti autoritám než jako námořní zločinci, za které byli vždy považováni *de iure*.

Realita je však taková, že pirátství je fenomén a dnes, stejně jako v minulosti, ohrožuje námořní dopravu po celém světě. Jeho existence se datuje prakticky už od první lidské výpravy na moře a v historických záznamech se objevuje již před stavbou egyptských pyramid. Když ve 20. letech 17. století začal velký rozmach pirátství, nazývalo se to „zlatým věkem“. Po jeho dobu byla vysoká četnost útoků až do 20. let 19. století, kdy „zlatý věk“ definitivně skončil porážkou a vymýcením této hrozby z oblasti Karibského moře (Konstam 2008: s. 137).

Během 20. století se pirátství téměř úplně vytratilo z veřejné debaty. Jedinou oblastí, kde se útoky vyskytovaly více, bylo okolí Číny. Až do druhé světové války bylo prakticky neznámé, později ale napadení přibývalo a v posledních dvaceti letech jejich počet roste ještě výrazněji. V roce 1985, kdy ICC¹ začala zaznamenávat pirátské útoky, jich bylo z celého světa hlášeno zhruba padesát. Počet každým rokem rapidně stoupal. V roce 1998 přesáhl 200 útoků, roku 1999 jich a v roce 2003 dosáhl svého maxima 445 útoků. V těchto případech se evidují pouze přepadení registrovaných lodí, stovky a možná i tisíce útoků na jachty a další menší plavidla v žádných statistikách nenajdeme. Po tomto prudkém nárůstu z přelomu století začal počet ataků pozvolna klesat. Podle IMB² je toto zlepšení zapříčiněno lepší mezinárodní spoluprací, zejména přítomností

¹ International Criminal Court (Mezinárodní trestní soud)

² International Maritime Bureau (Mezinárodní námořní kancelář) – dceřiná organizace ICC

protipirátských hlídek. Zejména rok v roce 2012 byl zaznamenán významný pokles na 297 útoků oproti předchozímu roku se 439 útoky³.

Na přední místa zájmu mezinárodního společenství se dostalo hlavně pobřeží Somálska a jeho přilehlé oblasti, právě proto je tato práce soustředěna na tuto zónu.

Počet útoků v oblasti Adenského zálivu a vodách kolem Somálska za posledních několik let prudce stoupl. Tato oblast je pro piráty v podstatě ideální. Somálsko má z afrických zemí jedno z nejdelších pobřeží, které dosahuje délky přes tři tisíce kilometrů a leží u jednoho z nejvytíženějších koridorů na světě, který spojuje Rudé a Středozevní moře s Indickým oceánem. Somálsko, se statutem rozpadlého státu ponořeného v občanské válce, kde není funkční vláda nebo armáda, která by mohla své výsostné vody kontrolovat, tomu také nepřímo napomáhá (Gilpin 2009: s. 4). Bohužel to ale funguje i obráceně. Somálské pirátství vytváří šedou ekonomiku státu, je sponzorem konfliktů v této zemi a tím ovlivňuje její stabilitu, stejně jako bezpečnost celého regionu. V neposlední řadě ohrožuje mezinárodní obchod a ekonomickou bezpečnost států. Řešení této situace musí tedy nevyhnutelně přijít ze třetí strany.

V oblasti Afrického rohu již probíhají tři mnohonárodnostní protipirátské operace, a to operace Atalanta pod záštitou Evropské Unie⁴, Američany vedená akce Combined Task Force 151 a operace Ocean Shield Severoatlantické aliance. Individuálně se zapojují i státy, které se obvykle na mezinárodních operacích nepodílejí jako např. Rusko, Čína, Indie nebo dokonce Írán. Celkem ve vodách východní Afriky nalezneme vojenské lodě z šestadvaceti zemí pěti kontinentů, což jen potvrzuje závažnost situace (Zlatohlávek 2009: s. 4).

³ ICC Commercial Crime Services (2013). *Piracy falls in 2012, but seas of East and West Africa remain dangerous, says IMB* (<http://www.icc-ccs.org/news/836-piracy-falls-in-2012-but-seas-off-east-and-west-africa-remain-dangerous-says-imb>, 10. 12. 2013)

⁴ Konkrétně EUNAVFOR – European Union Naval Forces

Tato práce je případovou studií námořního pirátství. Hlavním cílem autora je analyzovat zmiňovaný problém, a to zejména s ohledem na participaci Severoatlantické aliance (NATO) při jeho řešení.

Problematika moderního námořního pirátství se dotýká v podstatě celého mezinárodního společenství. Piráti svými útoky získávají peníze, kterými mohou financovat teroristické organizace, pořizovat další zbraně a výbavu, což bez pochyb ohrožuje regionální bezpečnost a může ohrozit i bezpečnost mezinárodní. Neméně důležité jsou důsledky pirátství na světovou ekonomiku. Piráti napadají obchodní cesty, ohrožují plynulost dodávek zboží a surovin, včetně ropy, což narušuje rovnováhu mezi světovou nabídkou a poptávkou.

Tomu se snaží Severoatlantická aliance svými operacemi zabránit, ale je to vůbec možné? Proč má NATO zájem posílat své lodě do této oblasti? Je zde reálná možnost ohrožení mezinárodní bezpečnosti, jak ve vojenském, tak ekonomickém sektoru? A jaký bude vývoj v budoucnu? Těmito výzkumnými otázkami se bude práce zabývat. Za zmínku také stojí otázka, zda jsou akce Severoatlantické aliance vůbec legitimní, když se teoreticky téměř neslučují s žádným článkem Washingtonské smlouvy.

Tato práce vychází ze základní hypotézy, že somálské pirátství jako takové má značné dopady na regionální systém a je potencionální hrozbou pro mezinárodní bezpečnost. Bez účasti vnějšího aktéra, v tomto případě NATO, při řešení tohoto problému, by byla situace přinejlepším stejná, spíše horší.

Vzhledem k tomu, že problém pirátství je poměrně aktuální, z velké části bylo pracováno s internetovými zdroji, zejména se zprávami a statistikami Mezinárodního trestního soudu a Mezinárodní námořní kanceláře a ostatních mezinárodních organizací. Statistiky počtu útoků se u různých zdrojů mohou mírně lišit. V práci byly brány v potaz pouze ty, které vydává Mezinárodní námořní kancelář, především proto, aby údaje měly jednotný charakter, a také byly shledány jako nejrelevantnější. Při popisu protipirátských operací bylo hojně využíváno údajů z oficiálních stránek Aliance. Několikrát byly v práci použity i

články z periodického tisku, především pro jejich aktuálnost a také pro optimálnější ilustraci některých událostí. Dále bylo čerpáno z mnoha odborných článků, věnujících se většinou jednomu konkrétnímu podtématu v námořním pirátství, což umožnilo lepší pohled na jednotlivé stránky této problematiky.

Většina aktuální a relevantní literatury se věnuje z větší části somálskému pirátství. Toto téma je v současné době nejvíce diskutováno, rovněž v oblasti kolem Afrického rohu probíhají či probíhaly hlavní operace Severoatlantické aliance, proto se na něj práce zaměřuje.

V první části práce bude nastíněn teoretický úvod do moderního námořního pirátství, který je potřebný pro další zkoumání, jeho definici a typologii. Další část se bude věnovat konkrétně somálskému pirátství, jeho příčinám, vývoji a hrozbám, které může představovat pro mezinárodní společenství. Součástí této kapitoly je i stručný náhled do novodobé historie Somálska, abychom mohli nalézt prvotní příčiny vzestupu pirátství v této oblasti. Ve třetí části práce budou podrobněji rozebrány jednotlivé operace prováděné státy Severoatlantické aliance a jejich spojenci, což je jedním z hlavních cílů této bakalářské práce. Jsou zde zmíněny základní informace o legitimitě, hlavních cílech a také zhodnocení jejich obranného efektu. Zohledněny budou všechny tři hlavní námořní mise NATO v oblasti a také dvě další operace, které původně ustanovily Spojené státy. Závěrem dojde ke shrnutí práce, zodpovězení výzkumných otázek a potvrzení či vyvrácení hypotéz.

2 Teoretický rámec

2.1. Definice pirátství

Pirástvím v obecném slova smyslu se rozumí dopouštění se násilných či loupežných činů na lodi či v letadle⁵. Pirátství však vždy bylo a stále je různými autory chápáno velmi odlišnými způsoby, a to jak ve významu obecném, tak právním.

V současné době se hlavně používají dvě nejvíce přijímané definice pirátství. Definice Mezinárodní námořní organizace, která funguje pod záštitou OSN a definice Mezinárodní námořní kanceláře. První zmíněná organizace definuje námořní pirátství dle Úmluvy OSN o mořském právu, jako jakýkoliv akt násilí, zadržení nebo drancování provedený posádkou soukromého plavidla za účelem dosažení soukromých zisků. Výše uvedené skutky musí být směřované:

- a) na volném moři proti jiné lodi nebo letadlu, nebo proti osobám nebo majetku na jejich palubě
- b) proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku v místě, které je mimo jurisdikci jakéhokoliv státu

Tentýž dokument dále pirátství definuje jako jakoukoli dobrovolnou účast člověka při provozu lodi nebo letadla pokud ví, že je pirátská. V neposlední řadě jakékoliv podněcování nebo úmyslné usnadňování a napomáhání v činech popsaných v bodech (a) nebo (b)⁶. Nelson (2012: s. 16) tuto definici označuje jako nejednoznačnou, protože omezuje to, jak mohou státy sledovat pirátské útoky. Zejména proto, že jsou zde za pirátské útoky považovány pouze ty, které se staly na volném moři.

⁵ Oxford Dictionary (2013). *Definition of piracy in English* (<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/piracy?q=piracy>, 12. 12. 2013)

⁶ U. N. Convention on the Law of the Sea. (http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, 12. 12. 2013) – upravená a přeložená verze autora bakalářské práce

Mezinárodní námořní kancelář oproti tomu nabízí věcnější pohled. Nelson (ibidem) definici Mezinárodní námořní kanceláře popisuje jako „*Akt nalodění nebo pokus o nalodění na jakoukoliv loď se zjevným úmyslem spáchat krádež nebo jiný trestný čin a se zřejmým záměrem použít sílu v prosazování tohoto aktu*“. I když tato širší definice umožňuje IMB produkovat komplexnější obraz o námořních zločinech, není zatím uznána mezinárodním právem⁷.

Tradičně také existuje problém těžko definovatelného rozdílu mezi námořním piráctvím a námořním terorismem. Při pohledu na základní charakteristické vlastnosti zjistíme, že pirát útočí proto, aby se obohatil. Je tedy motivován pouze vidinou zisku, zatímco terorista sleduje zdánlivě vyšší politické nebo náboženské cíle. Pokud ale útok slouží k získání finančních a materiálních prostředků, které poté poskytne na rozvoj, růst nebo fungování teroristické organizace, už bychom to mohli označit za námořní terorismus, protože účastník nesleduje čistě jen své soukromé zájmy. Docházíme tím tedy k závěru, že mezi piráctvím a terorismem je jen velmi malý rozdíl. Pro ilustraci je možné uvést následující příklad: Mezinárodní námořní kancelář a další instituce v oboru označily napadení amerického torpédoborce USS Cole v adenském přístavu za pirátský čin⁸. Po prohlášení IMB je již tedy zřejmé, že není možné pohlížet na piráty pouze jako na ozbrojené zloděje ani popírat jeho úzkou vazbu na terorismus (Burnett 2002: s. 284). Po tomto útoku si západní svět uvědomil, že pirátství se stalo nástrojem teroristů podobně jako únosy a atentáty. Jinými slovy, mnohé pirátské skutky mohou být pravděpodobně dílem teroristů – tedy lidí, kteří útočí z politických či náboženských důvodů a ne kvůli kořisti.

V atmosféře po 11. září a americké invazi do Iráku je někdy těžké rozeznat, kde končí pirátství a začíná terorismus. V západním tisku se pro piráty stále častěji objevuje označení pirátů jako „teroristé“ bez ohledu na jejich politickou nebo

⁷ Maritime Terrorism (2013). *Definitions* (<http://www.maritimeterrorism.com/definitions/>, 12. 12. 2013)

⁸ Americký torpédoborec USS Cole byl napaden dne 13. října 2000 v jemenském přístavu Aden, kde doplňoval palivo. K útoku se přihlásila teroristická organizace *al Qaeda*. – CNN Library (2013). *USS Cole Bombing Fast Facts* (<http://edition.cnn.com/2013/09/18/world/meast/uss-cole-bombing-fast-facts/>, 12. 12. 2013)

náboženskou motivaci. Jedno z hlavních úskalí definice pirátství spočívá v tom, že k útoku podle ní dochází na volném moři. Mnohé incidenty, které se odehrávají v přístavech nebo teritoriálních vodách do 12 námořních mil od pobřeží, jsou pokládány za místní trestné činy spíše než za pirátské skutky (Konstam 2008: s. 264-265).

2.2. Kdo jsou piráti?

Přesně definovat nebo popsat dnešního moderního piráta je obtížné. Každá skupina v různých oblastech může být samozřejmě naprosto rozdílná, ale práce se pokusí alespoň přibližně popsat současné piráty.

Piráty se většinou stávají mladí muži, od náctiletých až po třicátníky, kteří jsou nevzdělaní, nezaměstnaní, nespokojení s politickým režimem své země a mnohdy pocházejí z nejhudších poměrů. Na pirátství je může lákat jak vidina poměrně jednoduchého a rychlého výdělku, tak i např. pomsta. Občas se někdo stane pirátem i proti jeho vůli. Somálští piráti mohou násilně donutit rybáře, aby se k nim připojili pro jejich navigační schopnosti. Obvykle jsou vyzbrojeni automatickými puškami, ručními granátometry (RPG) a především pak lehkými palnými zbraněmi (Gilpin 2009: s. 7).

Dnešní piráti už nejsou těmi primitivními bandity, jak tomu bývalo před několika staletími. V době 21. století používají systémy GPS, satelitní telefony, brýle pro noční vidění a spoustu dalších moderních přístrojů. I proto se to zdá jako výnosná činnost⁹.

Analytik pro Somálsko z BBC Mohamed Mohamed uvedl, že pirátské gangy se skládají ze tří různých skupin lidí. Bývalí rybáři, kteří se považují za mozek provozu, protože se orientují na moři, dále pak bývalí vojáci kteří zajišťují

⁹ PolicyMic (2013). *5 things you never knew about modern day pirates*. (<http://www.policymic.com/articles/72317/5-things-you-never-knew-about-modern-day-pirates>, 12. 12. 2013)

údernou sílu skupiny a techničtí odborníci, kteří umějí ovládat potřebné technické vybavení jako již zmíněné satelitní telefony, GPS nebo vojenský hardware¹⁰.

2.3. Taktika a druhy útoků

Námořní piráti byli v minulosti schopni realizovat mise pomocí jednoduché ozbrojené loupeže. Takový útok spočíval v dočasném obsazení lodí a jejím vyrabování. Piráti většinou operují ve skupinách po čtyřech až šesti lidech na jednom rychlém motorovém člunu. Jednoho útoku se může zúčastnit až pět takovýchto člunů. Za cíl si vybírají většinou pomalé lodě s nízkými bočními stranami nebo alespoň s velkým ponorem, aby měli jednodušší a rychlejší přístup na palubu. Na tu se dostanou pomocí háků a žebříků. I díky účasti více člunů mají jednodušší přístup na palubu, protože ostatní čluny mohou rozptýlit posádku (Chalk 2010: s. 91).

Když se tato metoda stala více nápadnou a rozpoznatelnou, lodě si byly více vědomy toho, že je zde možnost pirátského útoku a tak se začaly připravovat, popřípadě vyzbrojovat, aby se mohli aktivně bránit. Tím se tyto loupeže staly pro piráty obtížnějšími. Tyto faktory, včetně přítomnosti námořních hlídek způsobují, že musí organizovat tajné a agresivnější operace jako únosy a braní rukojmích, což ještě více stírá rozdíl mezi pirátstvím a terorismem¹¹.

Kompletní pirátský útok se odehraje v sedmi etapách: průzkum a získání informací, koordinované stíhání cíle, nalodění a převzetí cíle, přesunutí lodě do bezpečné oblasti, jednání, platba výkupného, vylodění a bezpečný odchod. Ačkoliv většina pirátských gangů hledá vhodné cíle a příležitosti, za úspěšnější jsou považovány ty gangy, které získají dopředu potřebné informace o svém cíli, jako například směrování lodě, kapacita a druh nákladu, množství posádky a obranyschopnost. Tyto informace většinou získávají piráti přímo z přístavu nebo od vládních úředníků. Rozsáhlá korupce ve veřejném sektoru jim tedy výrazně

¹⁰ BBC News (2008). *Somali pirates living the high life* (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm>, 12. 12. 2013)

¹¹ OCEANUSLive.org (2011). *Modern Piracy Tactics and Challenges* (<http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000357>, 12. 12. 2013)

zlehčuje jejich práci. Tyto případy se ale samozřejmě dotýkají pouze přístavů ve státech s vysokou mírou korupce, kam Somálsko bez pochyb patří (Gilpin 2009: s. 9).

Mezinárodní námořní komora - ICS¹² rozlišuje námořní útoky ještě podrobněji, podle kvality a závažnosti na tři druhy (Berg 2006: s. 14-15):

a) Ozbrojená loupež nízké úrovně¹³

- Je to útok, který je zaměřený hlavně na zisk financí nebo kořisti, která se dá zpeněžit, násilí se dá očekávat, pokud bude posádka klást odpor.

b) Ozbrojené přepadení a loupež střední úrovně¹⁴

- Ozbrojený útok, při kterém je hrozba násilí nebo je násilí použito, cílem je získat cennosti nebo finanční hotovost od posádky. Náklad je ukraden také, pokud je to možné, útok většinou trvá do hodiny a škody činí 10 000 - 20 000\$.

c) Závažný únos¹⁵

- Pečlivě připravovaný únos celého nákladu. Piráti znají veškeré potřebné informace o lodi, nákladu i posádce. Náklad se přeloží na jinou loď a napadená loď se nechá volně plavit po moři, v horším případě je unesena celá loď včetně posádky. Ta je poté buď zavražděna, nebo propuštěna na základě zaplacení výkupného. Unesená loď se většinou zaregistruje pod novou vlajkou a falešnými dokumenty, škoda v takových útocích jde do desítek milionů dolarů, velkou roli zde hraje korupce úřadů.

¹² International Chamber of Shipping

¹³ Low-Level Armed Robbery – LLAR

¹⁴ Medium-Level Armed Assault and Robbery – MLAAR

¹⁵ Major Criminal Hijack – MCHJ

Pokud jsou piráti dobře informováni a připravení, tak jako v případě výše zmíněného třetího bodu, pomůže to snížit jejich provozní náklady a zlepšit koordinovanost a přesnost útoku. Pokud bychom mluvili o somálských pirátech, jakmile obsadí a unesou loď, dopraví jí do nejbližšího jim spřízněného přístavu v Somálsku a tím se značně snižuje pravděpodobnost záchrany rukojmích, což má poté i vliv na vyjednávání o výkupném, které se díky tomu mohou protáhnout až na několik měsíců. Většinou je výkupné předáváno přímo na unesené lodi. Odhady uvádějí, že např. v roce 2008 bylo předáno somálským pirátům výkupné od 50 až do 130 milionů dolarů¹⁶. Tyto pirátské úspěchy jsou potom vnímány tak, že jde o snadno vydělané peníze, a proto pro ně není problém rekrutovat další piráty a tím samozřejmě roste počet gangů.

Raymond Gilpin ve svém článku *Counting the Cost of the Somali Piracy* (Gilpin 2009: s. 11) zveřejňuje jeho osobní výpočet příjmů a výdajů pirátů na základě dostupných statistik. Roční příjem a výdej pirátů počítá s jedním „sponzorem“, čtyřmi loděmi a dvanácti piráty:

PŘÍJMY

Investice od sponzora

- Loď s motorem	14 000\$
- Zbraně a munice	2 000\$
- Háky a žebříky	1 200\$
- Navigační pomůcky, GPS	4 000\$

Platby výkupného (2) 600 000\$

¹⁶ Bowden, A. (2011). *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Foundation (http://www.geopolicity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf, 12. 12. 2013)

Příjem **621 200\$**

VÝDAJE

Provozní náklady

- Jídlo, zásoby atd. 72 800\$
- Údržba zařízení 31 200\$
- Péče o zajatce 15 750\$
- Úplatky úředníkům 150 000\$

Kompletní výdaje **299 750\$**

VÝNOS

Hrubý výnos 321 450\$

Veškerý výnos (bez investic) **300 250\$**

- Investorův podíl 120 250\$
- Podíl pro piráty (12) 180 000\$
- Podíl pro jednotlivé piráty 15 000\$

Uvedený výpočet ukazuje, že investoři mají z pirátství značné zisky. Podle zpráv od zajatých pirátů si dělí až 30% z platby výkupného mezi sebe, to jim poskytuje až třikrát vyšší příjem než má průměrný pracovník. Podle zprávy OSN jsou pirátské příjmy v Puntlandu třikrát vyšší, než je standartní příjem tohoto regionu, to zajišťuje nepřetržitý tok zpráv a podpory, kterou piráti potřebují k naplánování útoku (Gilpin 2009: s 9-11).

Všechny útoky ale nejsou pouze na obchodní lodě plné zboží. Piráti jsou také známí svými útoky na soukromé jachty v pobřežních oblastech daleko od důležitých obchodních cest. Mezi nebezpečné regiony patří Karibik, Filipíny, Čínské moře a samozřejmě pobřeží Somálska včetně Adenského zálivu. Díky rostoucí chudobě v některých pobřežních oblastech se obyvatelé uchylují k nezákonnému získávání obživy a to má za následek, že jsou již hlášeny i útoky u pobřeží Jižní Ameriky, Maroka a Mauretánie. Je obtížné odhadovat přesný počet těchto útoků, protože se o nich nemluví tolik, jako když je napadena velká obchodní loď. Ačkoliv Mezinárodní námořní kancelář zahrnuje jachty a motorové jachty do svých statistik, jiné zdroje jako např. *Yacht Piracy Information* nebo *Blue Waters Sailors* uvádějí mnohem vyšší čísla. Odborníci odhadují, že počet neznámých útoků je dvakrát větší než počet nahlášených incidentů (Borg 2006: s. 16).

3 Moderní námořní pirátství v Somálsku

Somálsko je v posledních několika letech v podvědomí mezinárodní společnosti pouze jako *de iure* stát, který se rozpadl do několika regionů, a ty jsou v rukou mezinárodně neuznaných vlád. Jedním z hlavních problémů je zde velký výskyt útoků námořních pirátů.

Jak již bylo zmíněno v úvodu, protipirátské operace Severoatlantické aliance a jejich spojenců probíhají právě v oblasti Adenského zálivu, u pobřeží Somálska, proto je důležité zde tento problém podrobněji rozebrat.

3.1. Příčiny vzestupu somálského pirátství

V této části se práce pokusí identifikovat klíčové příčiny vzestupu pirátských útoků v oblasti Somálska.

Politická situace by se dala označit jako hlavní příčina vzestupu pirátských útoků v této oblasti. V podstatě už od získání nezávislosti na Velké Británii a Itálii se zdejší situace nevyvíjí dobře. Je proto důležité stručně nahlédnout do politického vývoje v Somálsku v posledních několika desetiletích. Právě dlouhodobá kolonizace je jednou z příčin špatné politické stability ve státě. Britové tuto oblast kolonizovali již od 19. století, kdy kontrolovali severní část Somaliland a Italové ovládali jižní část dnešního Somálska. V roce 1960 se tyto dvě části spojily a vytvořili stát Somálsko, ale už v roce 1969 zde proběhl puč vedený Muhammadem Siadem Barrem, který nastolil autoritativní socialistické směřování.

Vláda diktátora Siada Barreho se sice vyznačovala krutostí, pronásledováním a vězněním politických vězňů a disidentů, ale paradoxně zemi stabilizovala na více než dvě desetiletí. Po svržení tohoto režimu v roce 1991 země upadla do chaosu, frakčních bojů a anarchie¹⁷. Po pádu režimu severní kmeny vyhlásily nezávislou republiku Somaliland, která sice nebyla nikdy formálně uznána, ale udržuje si relativní stabilitu. O 7 let později vyhlásil autonomii i

¹⁷ CIA World Fact Book (2014) *Somalia Background*. (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, 7. 2. 2014)

sousední stát Puntland, který se také snažil podnikat kroky směřující k rekonstrukci legitimní vlády, ale stále zde probíhají boje mezi znepřátelenými vůdci klanů.

Jak boje, tak probíhající hladomor způsobil, že OSN spolu s USA vyslaly do Somálska peacekeepingové mise UNASOM I v roce 1992¹⁸ a o rok později UNASOM II¹⁹. Situaci se ale nepodařilo uklidnit a stále zde probíhají boje o kontrolu území mezi jednotlivými klany (Pham 2010: s. 328). Jediného dílčího úspěchu, kterého OSN dosáhla pomocí misí UNASOM je zmírnění hladomoru, ale vzhledem k tomu, že její jednotky utrpěly značné ztráty, v roce 1995 se ze Somálska stáhly. V roce 2000 byla na základě Somálské národní mírové konference (SNPC) ustanovena přechodná národní vláda (TNG)²⁰. Této přechodné vládě se ale nepodařilo vytvořit odpovídající bezpečnostní nebo vládnoucí instituce, proto keňská vláda pod záštitou Mezivládního úřadu pro rozvoj zahájila proces ustanovení druhé přechodné vlády, která byla slavnostně inaugurována v Keni v roce 2004 s prezidentem Abdullahi Yusufem. Toho čekal nelehký úkol v podobě nastolení smíru mezi znepřátelenými kmeny. Toto byl už čtrnáctý pokus o obnovení ústřední vlády od roku 1991²¹.

Autorita prezidenta byla narušena už v roce 2006, kdy se začal zvyšovat vliv a moc Svazu islámských soudů (Islamic Courts Union), který využil složitého vývoje politické situace. Islamistické síly ovládly většinu jižní části země včetně hlavního města. Přechodná vláda nakonec získala své území zpět zejména díky pomoci etiopských vojsk. Etiopie poslala své vojáky do Somálska proto, že měla strach z nastupujícího vlivu islamistických skupin, který by se mohl dostat i do jejího státu. Islamisté ani po tomto nesložili zbraně a stále bojovali proti prozatímní vládě podporované Etiopií a v roce 2008 znovu získali kontrolu nad jihem

¹⁸ UN (2014) *United Nations Operation in Somalia I*.

(<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosomi.htm>, 7. 2. 2014)

¹⁹ UN (2014) *United Nations Operation in Somalia II*.

(<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom2.htm>, 7. 2. 2014)

²⁰ CIA World Fact Book (2014) *Somalia Background*. (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, 8. 2. 2014)

²¹ The Guardian (2012) *Somalia: a history of events from 1950 to the present*.

(<http://www.theguardian.com/global-development/gallery/2012/feb/23/somalia-history-events-in-pictures#/?picture=386344284&index=8>, 8. 2. 2014)

Somálska. Po odchodu etiopských vojsk v roce 2009 přišla vláda i o klíčovou pevnost Baidoa. Mezi islamistickými bojovníky byla i skupina Al-Shabab, proklamovala svou věrnost teroristické organizaci Al-Quaeda a později i oznámila spojení s globální sítí teroristů²².

Právě toto období častých střetů mezi vládou a islamisty bývá označováno za klíčový okamžik, který vedl k nárůstu pirátské aktivity. Rozpadající se stát nemá dostatečnou moc ani zdroje na to, aby mohl poskytnout svým obyvatelům základní potřeby. Proto se nejspíše uchylují k pirátství (Zlatohlávek 2009: s. 3).

S politickou situací souvisí další důvod nárůstu pirátství. Hospodářství Somálska je po letech bojů v občanské válce naprosto v troskách. V zemi, kde průměrný člověk nevydělává více než dva dolary denně a potřebuje tedy humanitární pomoc, je odměna z výkupného za unesenou loď více než lákavá. Platí to i pro rybáře, i když ti jsou na tom lépe než ostatní Somálci (Chalk 2010: s. 94-95).

Jelikož většinu somálského území tvoří poušť, jedním z mála zdrojů obživy pro obyvatele při pobřeží je právě rybolov. Úlovky se z několika důvodů začaly snižovat. Kvůli slabé vládě není nikdo schopen hlídat somálské výsostné vody, to způsobuje, že rybáři z okolních zemí mohou somálské vody nekontrolovatelně drancovat. Somálské vody tak jsou v podstatě mezinárodním volným trhem ryb pro všechny. Somálce to připravuje až o 300 milionů dolarů za odcizené ryby každý rok, což je pro zemi této úrovně obrovská suma (Tharoor 2009: s. 1).

Somálští rybáři si také nejednou stěžovali na agresivní počínání cizích rybářů, kteří je údajně odháněli vodními děly i střelnými zbraněmi. Somálské vody drancovali hlavně lodě z Jižní Koreje, Japonska a Španělska, často plující pod vlajkami států jako Bahrajn nebo Belize, aby se tak vyhnuli odsouzení ve svých zemích (Tharoor 2009: s. 1). Somálci byli nuceni v průběhu času začít bránit své

²² BBC News (2013) *Somalia profile*. (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-14094503>, 8. 2. 2014)

výpravy z přístavů, jako jsou Eyl, Kismaya nebo Harardhere, které jsou dnes považovány za pirátská doupata.

Dalším důvodem je, že vody u somálského pobřeží se staly pro některé firmy levným úložištěm nebezpečného a toxického odpadu, což ničí zdejší ekosystém. Když tedy rybáři začali přicházet o svou obživu, tak se pod vidinou snadného a velkého výtěžku nechali naverbovat pirátskými skupinami, jejichž prostřednictvím se mohou pomstít zahraničním firmám a lodím za ničení jejich vod (Zlatohlávek 2009: s 4). Po menších útocích si piráti začali troufat i na lodě s potravinovou pomocí²³. Právě tyto incidenty přiměly Radu bezpečnosti OSN k přijetí rezolucí 1814, 1816 a 1838, která odstartovala operaci NATO a jejich spojenců Allied Provider²⁴. Během operace měly vojenské lodě eskortovat plavidla s potravinovou pomocí a odradit tak pirátské útoky²⁵.

Významnou příčinou rozmachu pirátství jsou geografické faktory. Podstatnou roli zcela jistě hraje hustý provoz v Adenském zálivu. Ten tvoří důležitou část obchodu Evropou a Asií. Z geostrategického hlediska je jeho severní část ideálním místem k získání kontroly nad plavidly plujícími z nebo do Rudého moře. Významné je i somálské pobřeží u Indického oceánu, kde vede námořní komunikační trasa spojující Arabské moře s východní a jižní Afrikou (Lehr-Lehmann 2007: s. 2). Délka somálského pobřeží přesahující přes 3300 km, obrovská velikost vodní plochy od Adenského zálivu k Indickému oceánu a velké množství proplouvajících lodí značně znemožňuje kontrolovat aktivity všech pirátských lodí v oblasti (Bjørn 2007: s. 2-3). S tím souvisí i ne příliš zodpovědný přístup námořních přepravovacích firem. Ty ročně přepraví loděmi Adenským zálivem kolem 12% světové ropy, ale většina z plavidel nemá ani základní bezpečnostní prvky. Posádka není připravena na možnost únosu a mnohdy se její počty na jednotlivých lodích snižují, díky čemuž mohou piráti nad lodí snadněji

²³ Humanitární pomoc posílal do Somálska Světový potravinový program OSN (WFP). Až deset lodí s potravinovou pomocí bylo napadeno piráty (Chalk 2010: s. 95)

²⁴ Operaci Allied Provider se bude práce věnovat v jedné z následujících kapitol.

²⁵ NATO Allied Command Operations (2008). *Operation Allied Provider*. (<http://www.aco.nato.int/page13984631.aspx>, 9. 2. 2014)

získat kontrolu. Protože pravděpodobnost útoku zde není závratně vysoká, přepravní firmy spoléhají na své štěstí (Chalk 2010: s. 96-97).

Bez pochyb existuje ještě mnoho dalších příčin, které mohou mít jak přímý tak nepřímý vliv na rozmach pirátských útoků. Jako poslední zde bude uvedena velká dostupnost zbraní. Díky velkému počtu probíhajících nebo proběhlých konfliktů na africkém kontinentě, je zde přítomno velké množství nelegálních zbraní, ke kterým se pirátské skupiny mohou snadno dostat (ibidem). Také *modus operandi* pirátů, bychom mohli zařadit do dlouhého seznamu příčin. Používáním mateřských lodí k přepadávání větších lodí podněcuje další vlnu útoků, které je kopírují (Bjørn 2007: s. 3).

3.2. Vývoj somálského pirátství

Podle Lehra (Lehr-Lehmann 2007: s 12-15) se první pirátské gangy objevily v 90. letech jako ochrana proti cizím plavidlům, protože zhroucení somálské vlády v roce 1991 prakticky znamenalo otevření somálských vod pro zahraniční lodě, které zneužívaly absence státního dohledu nad somálským pobřežním mořem a protiprávně zde lovily ryby. První pirátské flotily byly pojmenovány jako Národní dobrovolná pobřežní hlídka Somálska nebo Somálská námořní pěchota, což může být svědectvím o původní motivaci pirátů, tedy pouze ochrana jejich vod před cizími pleniteli. Zároveň měly tyto pirátské „hlídky“ odstrašovat další rybářské lodě, aby se už k somálským vodám nepřibližovaly.

V momentě kdy ilegální rybolov nepřestal, Somálci zaregistrovali možnost vyššího zisku formou únosu lodě včetně posádky místo obyčejné krádeže. Tento zlom znamenal, že se pirátství stalo organizovanou aktivitou. V počátcích vzestupu somálského pirátství ten, kdo zajal loď, rybařící bez licence, dostal své výkupné velmi rychle, protože majitelé lodí a společnosti, zajišťující tato plavidla, nechtěly upozornit na jejich porušování mezinárodního práva, to přimělo piráty k vytvoření

větších sítí na dopadání ilegálních rybářů a povzbudilo je to k větší touze po kořisti²⁶.

Piráti si však za tvrzením, že jsou pouze ochránci, stojí. Jako příklad zde bude uveden rozhovor s jedním ze somálských pirátů pro britský deník *The Guardian*. Pirát v něm označuje za námořní bandity ty, kteří nelegálně loví ryby v jejich vodách a vyhazují tam toxické odpady, on a jeho skupina jsou pouze pobřežní stráže. Získané peníze označil jako náhradu za daně a odškodnění za rybolov a nakládání s odpady (Bahadir 2011: nestránkováno).

Počty pirátských útoků v 90. letech 20. století a v prvních pěti letech 21. století byly relativně stabilní a pohybovaly se okolo dvaceti útoků za rok a většinou nezasahovaly dál, než jsou somálské výsostné vody. První zvýšení na 48 útoků²⁷ bylo zaznamenáno v roce 2005, jelikož přechodná vláda neuspěla při prosazování své faktické moci a tohoto roku propukly opět intenzivní boje mezi znesvářenými kmeny, přičemž významným bojištěm se stalo hlavní město Mogadišo.

Jedinou silou, která byla schopna alespoň přechodně udržet relativní klid v zemi, se zdál Svaz islámských soudů. Jedná se o instituci sdružující soudy v Somálsku a aplikuje tradiční právo šarí'a. Období vlády Svazu islámských soudů zaznamenalo pokles pirátských útoků až o polovinu, protože Islámské soudy při aplikaci práva šarí'a postupovaly poměrně nekompromisně a tvrdě potlačovali veškerou kriminalitu včetně pirátství²⁸. Jak již bylo zmíněno výše, podle IMB²⁹ proběhlo v roce 2005 48 útoků. V roce 2006, když se chopil moci Svaz islámských soudů, se tento počet snížil na 22. Po obnovení přechodné vlády se počet útoků v roce 2007 opět zvýšil na 51 a tento trend nadále pokračoval až do roku 2011, kdy

²⁶ ECOP – European Community on Protection of Marine Life (2001). *Indian Ocean Piracy 1990-2001* (<http://www.ecop.info/english/ind-oce-pir-1990-2001.htm>, 12. 2. 2014)

²⁷ ICC-IMB (2010). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - annual report 2000-2009* (zaslán z IMB autorovi bakalářské práce prostřednictvím emailu)

²⁸ Stanford University (2012). *Mapping militant organizations – Islamic Courts Union* (<https://www.stanford.edu/group/mappingmilitants/cgi-bin/groups/view/107>, 20. 3. 2014)

²⁹ ICC-IMB (2010). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - annual report 2000-2009* (zaslán z IMB autorovi bakalářské práce prostřednictvím emailu)

počet útoků u somálského pobřeží a přilehlém okolí stoupl na zatím nejvyšší bod 237 útoků³⁰.

V průběhu let 2006 až 2011 se nejen zvyšoval počet útoků, ale také se rozšiřovala sféra působnosti somálských pirátů. Jak již bylo řečeno výše, první útoky se odehrávaly většinou okolo somálských vod, ale přibližně počátkem roku 2006 začali piráti působit dále na volném moři, což tedy zapříčinilo vyšší počty útoků. Útoky začaly být zaznamenávány kromě Adenského zálivu i v Rudém moři, kam míří velké množství lodí přes průliv Bab-al-Mandab. Další také z pobřeží Jemenu, Ománu a hloubi Indického oceánu. Nejhorší situace nastala v roce 2011, kdy proběhl největší počet útoků a odehrávaly se mnohdy až v Ománském zálivu a většině Arabského moře. Pro ilustraci lze použít mapu v příloze č. 1³¹.

Většina lodí, které jsou úspěšně zachyceny piráty jsou dopraveny do hlavních pirátských přístavů Eyl³² a Haradheere³³, kde operují hlavní pirátské skupiny³⁴. Piráti si v těchto případech nelámou hlavu se skrýváním lodí z veřejného dohledu. Jednání o výkupném většinou probíhá s lodí, která viditelně kotví u somálského břehu v jednom z výše zmíněných přístavů, což nasvědčuje tomu, že místní orgány nejsou proti³⁵.

Pozitivní vývoj nastal po roce 2011, kdy počet pirátských útoků rapidně klesl. IMB přisuzuje toto zlepšení akcím námořních sil zapojených do protipirátských operací, přítomnosti bezpečnostních složek na palubách lodí projíždějícími nebezpečnými oblastmi a také stabilizujícímu vlivu somálské

³⁰ Podle IMB byly počty útoků do roku 2011 následující: rok 2008 – 111, rok 2009 – 212, rok 2010 – 217.

³¹ Global Research (2014). *Fast and Furious UK-Style: Britain's Gun-running to East Africa, Somali Pirates*. (<http://www.globalresearch.ca/fast-and-furious-uk-style-britains-gun-running-to-east-africa-somali-pirates/5364058>, 20. 3. 2014)

³² Přístav Eyl se nachází v jižní pobřežní části autonomní republiky Puntland.

³³ Přístav Haradheere se nachází v centrální části Somálska severně od Mogadishu.

³⁴ Menší skupiny se nacházejí v přístavech Bosaso, Quandala, Caluula, Bargaal, Hoby, Mogadishu, a Garad.

³⁵ UNODC (2010). *Maritime Piracy* (http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf, 21. 3. 2014)

centrální vlády³⁶. Na účet somálských pirátů v roce 2012 padá pouze 75 útoků, to je oproti 237 útokům z předchozího roku velký skok a představuje to 25% všech útoků na světě. Ani rok 2013 nebyl v tomto trendu výjimkou. V oblasti, kde působí somálští piráti proběhlo pouze 15 útoků, což je nejméně od roku 2006³⁷.

3.3. Bezpečnostní hrozby

Následující kapitola bude popisovat hlavní bezpečnostní hrozby plynoucí ze somálského pirátství, čímž bude v podstatě zodpovězeno na otázku, proč má vůbec Severoatlantická aliance zájem na tom, posílat své lodě do oblasti kolem Afrického rohu a zda je její přítomnost důležitá.

3.3.1. Ekonomická bezpečnost

Somálské pirátství bývá nejčastěji označováno za hrozbu zejména pro světový přepravní průmysl, mezinárodní obchod a ekonomiku. Strategická poloha Afrického rohu z hlediska námořní dopravy je nezpochybnitelná, vzhledem k tomu, že jde o jednu z nejvytíženějších námořních oblastí na světě. Ročně tudy propluje okolo 22 000 lodí. Americké ministerstvo energetiky odhaduje, že denně projede průlivem Bab al-Mandab okolo 3,2 milionu barelů ropy. Tato suma tvoří přibližně 12% celkového objemu ropy transportované po moři³⁸.

Účinky pirátství jsou nejvíce vidět zejména ve dvou faktorech. Za prvé, pirátství narušuje mezinárodní obchod s ropou přepravovanou z Blízkého východu do západních států. Za druhé, pirátství zvyšuje celkovou cenu všeho zboží, které prochází Adenským zálivem. Zejména první zmíněný faktor je nejspíše největším trnem v oku mezinárodního společenství. Ropa je životně důležitým zdrojem pro ekonomickou sílu každé země, protože je to hlavní zdroj energie. To platí hlavně pro velké spotřebitelské země jako jsou Spojené státy apod., u kterých má stálý

³⁶ ICC Commercial Crime Services (2013). *Piracy at sea falls to lowest level in seven years – reports IMB* (<http://www.icc-ccs.org/news/873-piracy-at-sea-falls-to-lowest-level-in-seven-years-reports-imb>, 21. 3. 2014)

³⁷ ICC Commercial Crime Services (2014). *Somali pirate clampdown caused drop in global piracy, IMB reveals* (<http://www.icc-ccs.org/news/904-somali-pirate-clampdown-caused-drop-in-global-piracy-imb-reveals>, 21. 3. 2014)

³⁸ Federation of American Scientists (2011). *Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service* (<https://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>, 28. 3. 2014, s. 22)

přisun této suroviny prvořadou důležitostí. USA samy spotřebovávají asi 25% celosvětové produkce ropy, ta zde představuje naprostou většinu používaných pohonných hmot v dopravním sektoru. Nárůst cen ropy by měl za následek i zvýšení cen i ve všech ostatních průmyslových odvětvích (Tsvetkova 2009: s. 54-55).

Zvyšují se také pojistné sazby. Pokud loď projíždí vodami, ve kterých je nebezpečí pirátského útoku, mohou se sazby pojištění navýšit až desetkrát. Další nárůst nákladů může zapříčinit volba alternativních tras, pokud tedy přepravce nechce riskovat průjezd Adenským zálivem, může zvolit cestu okolo mysu Dobré naděje, která je o mnoho delší. To znamená prodloužení cesty až o 15 dní a samozřejmě vyšší cenu celkové dopravy (Nincic 2010: s.5).

Hodnoty celkových finančních dopadů somálského pirátství na mezinárodní společenství se mnohdy značně rozcházejí. Statistiky Mezinárodní námořní kanceláře uvádějí široké rozmezí od 1 do 16 miliard dolarů ročně. Tyto čísla se zdají podstatné, ale někteří analytici argumentují tím, že jsou v poměru s celkovým objemem globálního obchodu relativně nevýznamné, avšak jednotlivých přepravních společností a jejich zákazníků se tyto dopady přímo týkají (Gilpin 2009: s. 11).

Somálské pirátství tedy představuje určité hrozby pro mezinárodní obchod, avšak v celkovém měřítku tyto rizika nejsou pro ekonomický sektor nikterak závažná. Nicméně mezinárodní transitní cesty skrz Adenský záliv a průliv Bab al-Mandab nepochybně ohroženy jsou, zejména přepravování ropy, na čemž má mezinárodní společenství v čele se Spojenými státy velký zájem. Nejde jen o růst cen ropy, ale i o celkové ohrožení dodávek z Blízkého východu, což je, zejména pro Spojené státy, velké riziko. Nejspíše to bude tedy jeden z hlavních důvodů přítomnosti vojenských lodí Aliance a USA v oblasti Afrického rohu.

3.3.2. Vojenská bezpečnost

Somálské pirátství jako takové, existuje pouze ve vymezené oblasti Adenského zálivu, východního pobřeží Somálska a západní části Indického oceánu.

Teoreticky proto útoky somálských pirátů přímo neohrožují bezpečnost celého mezinárodního systému. Nicméně existuje zde několik důvodů, které toto tvrzení vyvracují.

Jako první zde bude uvedena hrozba napojení somálských pirátů na mezinárodní terorismus, což by mohlo mít vliv na mezinárodní bezpečnost.

Existují zde spekulace o možné spolupráci mezi piráty a islamistickými skupinami v Somálsku, zejména s islámskou extremistickou milicí Al-Shabaab, která prohlásila napojení na mezinárodní teroristickou síť Al-Quaeda, ačkoliv pro to neexistují žádné objektivní důkazy a islamisté se od pirátství distancují, protože se neslučuje s právem šarí'a.

Jako příklad možné spolupráce zde může být uveden únos saúdskoarabského supertankeru MV Sirius Star a ukrajinské lodi Faina, která převážela vyřazené sovětské zbraně³⁹, kde se v obou případech spekulovalo o spolupráci s islamisty na rozdělení kořisti. Druhá zmíněná loď byla pro islamisty zajímavá pro svůj lukrativní náklad, MV Sirius Star zase obsahovala téměř čtvrtinu denní produkce saúdskoarabské ropy, což zajišťovalo nemalý zisk (Menkhaus 2009: s. 1-2). Avšak samotní piráti popírají to, že by zásobovali teroristy zbraněmi nebo s nimi jiným způsobem spolupracovali. Částečným důkazem tohoto tvrzení může být rozhořčení islamistů a následný útok ozbrojených radikálů na přístav Haradheere, kde právě kotvila unesená loď Sirius Star. Jak uvedl britský deník *The Telegraph*⁴⁰, rozhořčení vyvolal útok pirátů na loď, která je ve vlastnictví muslimů.

Podle některých autorů, se od roku 2006, v průběhu zvyšujícího se počtu útoků, stírají rozdíly mezi námořním terorismem a námořním pirátstvím. Právě změna taktiky jejich útoků, kdy už nejde jen o obyčejné krádeže, ale zahrnují i

³⁹ The Guardian (2008). *Somali pirates capture Ukrainian cargo ship loaded with military hardware* (<http://www.theguardian.com/world/2008/sep/27/3>, 22. 3. 2014)

⁴⁰ The Telegraph (2008). *Somali piracy: Islamic militants „attack“ pirates over hijacked Saudi tanker* (<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/3495978/Somali-piracy-Islamic-militants-attack-pirates-over-hijacked-Saudi-tanker.html>, 22. 3. 2014)

únosy a braní rukojmích je považováno za důkaz ztenčování hranice mezi terorismem a pirátstvím (Mednikarov, Kolev 2006: s. 104-106).

Somálské pirátství je také jedním z důsledků selhání Somálska jako státu. Nepochybně přispívá k podněcování nestability ve státě, tím podkopává autoritu federální vlády. Takto zkrachovalý stát nabízí prosperující prostředí pro teroristické skupiny, z důvodu nedostatku státní moci a snadnějšího přístupu do nelegálních ekonomických sítí. Navíc skutečnost, že je Somálsko převážně muslimský stát, zvyšuje pravděpodobnost výskytu islámských teroristických skupin, protože mohou najít v regionu místní podporu. Tím, že je zde poskytováno útočiště pro teroristické sítě jako je Al-Quaeda, se tato otázka jasně stává mezinárodním problémem. Právě proto si Somálsko, zejména po útocích z 11. září, získalo pozornost Spojených států jako možné útočiště islámských teroristů. Tato obava se stala hlavním cílem americké zahraniční politiky vůči této zemi (Tsvetkova 2009: s. 52).

Jak již bylo řečeno v úvodu této podkapitoly, technicky somálské pirátství nepředstavuje přímou hrozbu pro mezinárodní systém, ohrožuje spíše systém regionální. Vezmeme-li v potaz neprokázané napojení na islámské teroristy, jistou hrozbu by to znamenalo. Nicméně bez pochyb zdejší pirátství má vliv na rozpadlý stát a opačně. Bez funkční vlády se pirátství nejspíše nepodaří nikdy vymýtit, pouze potlačit mezinárodními námořními silami, což je jen první krok. Pokud nepřijde řešení i na pevnině, bude somálské pirátství nadále pokračovat a může být jen otázkou času, kdy by opravdu došlo ke spolupráci s islámskými teroristickými organizacemi.

4 Protipirátské operace NATO

V této kapitole se bude práce zaměřovat na vojenské akce proti pirátům, které probíhají pod záštitou Severoatlantické aliance a jejich spojenců. Zmíněny zde budou všechny tři operace NATO probíhající v okolí somálských vod, ale i akce samotných Spojených států, jakožto jejich nejvýznamějšího členu.

NATO se začalo v oblasti Adenského zálivu angažovat v říjnu 2008 a jeho přítomnost nadále trvá. Alianční protipirátské operace v této oblasti poukazují na nové trendy jejich misí. Vůbec poprvé vstupuje do popředí ochrana ekonomických zájmů obchodních společností a NATO se samo pasovalo do role „světového četníka“ (Zlatohlávek 2009: s. 3).

4.1. Allied Provider

Jako první proběhla operace Allied Provider, která byla zřízena pouze jako dočasná akce na žádost generálního tajemníka OSN Ban Ki-moona ze dne 25. září 2008. NATO tuto operaci zorganizovalo na základě rezolucí Rady bezpečnosti OSN č. 1814, 1816 a 1838 v kooperaci s dalšími mezinárodními aktéry včetně Evropské Unie⁴¹.

Mise Allied Provider měla hlídat vody okolo Somálska, ale zvláště byla zodpovědná za eskortu a ochranu lodí Světového potravinářského programu, na které začali piráti také útočit. Přítomnost aliančních lodí měla mít také preventivní odstrašující účinek, aby pomohla odradit piráty od plánování dalších útoků. V případě bezprostředního ohrožení mohou alianční lodě poskytnout pomoc kterémukoliv napadeným plavidlům ve formě varování útočníka či přímo fyzické konfrontace. Vzhledem k velikosti aliančních lodí oproti pirátským, se přímé použití síly nepředpokládá⁴².

⁴¹ NATO Maritime Command (rok neuveden). *Operation Allied Provider* (<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/Operation-Allied-provider.aspx>, 23. 4. 2014)

⁴² NATO Allied Command Operations (rok neuveden). *Operation Allied Provider* (<http://www.aco.nato.int/page13984631.aspx>, 23. 3. 2014)

Bývalý český velvyslanec při NATO Štefan Füle v rozhovoru pro portál iDnes.cz⁴³ zdůraznil, že role NATO v oblasti je komplementární k roli Evropské Unie, která připravila vlastní misi. Angažovanost NATO tedy pouze vyplnila časový prostor do zahájení mise EU.

Do operace NATO nasadilo tzv. „stálou NATO námořní skupinu (SNMG)“⁴⁴. Tyto skupiny operují dvě a jsou to v podstatě nadnárodní integrované námořní síly, skládající se z plavidel členských zemí. Tyto síly jsou trvale k dispozici Alianci k plnění různých úkolů, od vojenských cvičení po nasazení v bojových operacích. Zde Aliance využila konkrétně skupinu SNMG2, která je složená z válečných lodí Velké Británie, Itálie, Německa, Řecka, Spojených států a Turecka. Přímou operovat v somálských vodách bude čtveřice lodí – vlajková loď z Itálie, torpédoborec ITS Durand de la Penne, Řecká fregata HS Themistokles a Britská fregata HMS Cumberland. Zbývající čtyři lodě⁴⁴ byly rozmístěny v Perském zálivu⁴⁵.

Mise Allied provider byla ukončena v prosinci roku 2008 a podle plánu na ni navázala operace Atalanta Evropské unie. Operaci bych označil jako úspěšnou, protože několikrát poskytla doprovod lodím, což vedlo k bezpečnému dodání 30 000 tun humanitární pomoci do Somálska. Vrchní velitel spojeneckých vojsk v Evropě John Craddock prohlásil, že tato mise je cenný precedens pro budoucí akce Severoatlantické aliance, která ukázala, že je schopna reagovat rychle a účinně i v době krize⁴⁶.

4.2. Allied Protector

Severoatlantická aliance se do somálských vod vrátila již následující rok, přesněji v březnu 2009, v rámci nové operace Allied Protector. Primární cíle mise

⁴³ iDnes.cz (2008) *NATO čelí nové hrozbě, novodobým pirátům* (http://zpravy.idnes.cz/nato-celi-nove-hrozbe-novodobym-piratum-fdg-/zpr_nato.aspx?c=A081118_172239_zpr_nato_inc, 23. 3. 2014)

⁴⁴ Z Německa FGS Karlsruhe a FGS Rhön, z Turecka TCG Gokova a americká USS Sullivans

⁴⁵ NATO Allied Command Operations (rok neuveden). *Operation Allied Provider* (<http://www.aco.nato.int/page13984631.aspx>, 23. 3. 2014)

⁴⁶ World Security Network (2008). *Successful completion of NATO mission Operation Allied Provider* (<http://www.worldsecuritynetwork.com/NATO/NATO-/Successful-completion-of-NATO-mission-Operation-Allied-Provider>, 24. 3. 2014)

byly obdobné jako u předchozí, tedy poskytovat ochranu a odradit piráty od útoků na námořní trasy, kterými by ohrožovali ekonomické zájmy obchodních společností. Působnost byla v Adenském zálivu, oblasti Afrického rohu a Indickém oceánu. Mezi další cíle patřilo posílení stability v tzv. mezinárodním doporučeném koridoru v Adenském zálivu, výměna informací a vzájemná spolupráce s ostatními aktéry, působícími ve stejné oblasti⁴⁷. Operace Allied Protector byla nejspíše vůbec první akcí NATO, která měla jako primární cíl ochranu ekonomických zájmu mezinárodního společenství. Mise byla sice vystavěna na podobných základech jako Allied Provider, u té byl ale primární cíl ochrana lodí Světového potravinářského programu. Právě proto je Allied Protector v tomto ohledu nový (Zlatohlávek 2009: s. 5-6) .

První fáze mise Allied Protector byla provedena skupinou SNMG1, která v této oblasti operovala vůbec poprvé, většinou byla využívána pro akce ve východním Atlantiku, ale může být nasazena kdekoliv NATO potřebuje. Flotila SNMG1 zahrnovala portugalskou vlajkovou loď NRP Corte Real, kanadskou HMCS Winnipeg, nizozemskou HNLMS de Zeven Provinciën, španělskou SPS Blas de Lezo a americkou USS Halyburton.⁴⁸

Po odvolání plavidel SNMG1 zpět do evropských vod, je 29. června 2009 nahradily lodě skupiny SNMG2, tedy lodě stejných států, které zajišťovaly operaci Allied Provider⁴⁹.

Mise byla ukončena v srpnu 2009 a přímo na ni navázala následující operace NATO Ocean Shield.

⁴⁷ NATO Allied Command Operations (rok neuveden). *Operation Allied Protector* (<http://www.aco.nato.int/page13974522.aspx>, 24. 3. 2014)

⁴⁸ NATO (2013). *Counter-piracy operations* (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm#Protector, 24. 3. 2014)

⁴⁹ Stejně, jako u předchozí operace zůstaly pouze státy, kromě Německa. Lodě, které byly vyslány, byly následující: italská ITS Libeccio, řecká HS Navarinon, turecká TCG Gediz, britská HMS Cornwall a americká USS Laboon.

4.3. Ocean Shield

Zatím poslední operace Ocean Shield je, dle mého názoru, nejvýznamnější protipirátskou misí Severoatlantické aliance, proto zde bude rozebrána podrobněji.

Operace Ocean Shield začala 17. srpna 2009, v návaznosti na dvě předchozí protipirátské mise NATO, poté co byla schválena Severoatlantickou radou. NATO zde přijalo roli, kde se snaží o komplexní přístup k boji proti pirátství. Komplexní by měla být mise v tom, že bude jak chránit komerční i nekomerční plavidla, spolupracovat s ostatními aktéry, působícími v oblasti, zejména se Spojenými státy a Evropskou unií a také spolupracovat s regionálními vládami⁵⁰.

4.3.1. Cíle mise

Cíle pro operaci Ocean Shield se nesou v duchu tří hesel: *Deter-Disrupt-Protect*. Podrobnější popis vojenských úkolů je následující⁵¹:

- a) Odstrašovat, narušovat a chránit proti útokům pirátů, poskytnout pomoc lodím, pokud je požadována a je k dispozici.
- b) Aktivně vyhledávat plavidla nebo osoby podezřelé z pirátství a zabránit jim v další činnosti prostřednictvím zadržení, zabavení lodí nebo vybavení a předání podezřelých osob způsobilým orgánům v souladu s dohodami NATO.
- c) Usnadnit a podpořit rozvoj schopností regionálních států k tomu, aby mohly vést efektivní protipirátský boj v koordinaci s dalšími mezinárodními aktéry.
- d) Koordinovat činnosti a iniciativy s koaličními námořními silami, námořními silami EU a ostatními silami, které nepatří do zmíněných organizací, ale také provádějí boj proti pirátům v oblasti Afrického rohu.

⁵⁰NATO (2013). *Counter-piracy operations – Operation Ocean Shield* (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm?selectedLocale=en, 25. 3. 2014)

⁵¹ NATO Shipping Centre (rok neuveden). *OOS Background* (<http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/OosBackground.aspx>, 25. 3. 2014)

Plavidla NATO tyto cíle realizují formou zpravodajské činnosti v oblasti, dozoru a průzkumných misí, čímž vyčlení lodě legitimní námořní dopravy a lodě podezřelé z pirátství. Obchodní lodě jsou sledovány a v případě potřeby je jim zajištěn bezpečný doprovod. Všechny legitimní plavidla jsou v kontaktu jak s NATO, tak s ostatními činiteli v oblasti prostřednictvím NATO Shipping Centre, kde mohou hlásit pirátské aktivity, což může pomoci zabránit útokům a zvýšit povědomí o nebezpečném námořním prostředí. Aliance navíc spolupracuje s námořním společenstvím, aby zajistilo, že posádky obchodních lodí znají základní bezpečnostní pokyny a rady jak chránit lodě před pirátským útokem (Best Management Practices 4 – BMP4)⁵².

Zcela novým prvkem v operacích NATO je pomoc při budování a následném rozvíjení schopností regionálních států bojovat s pirátstvím. Tento prvek je navržen speciálně pro operaci Ocean Shield tak, aby doplňoval mezinárodní úsilí, a bude přispívat k trvalému řešení námořní bezpečnosti v oblasti Afrického rohu⁵³.

4.3.2. Námořní flotila a její působnost

Námořní síly Aliance spravuje její nejvyšší rozhodovací orgán, Severoatlantická rada, ta poskytuje politické pokyny pro provoz. Velení a řízení je vykonáváno vojenskou linií NATO, kde je nejvyšším činitelem vrchní velitel spojeneckých sil v Evropě. Operační velení se nachází v Northwoodu ve Spojeném království. K operaci připívají všichni spojenci, jak přímo tak i nepřímo, prostřednictvím velitelské struktury nebo společného financování⁵⁴.

Operaci Ocean Shield zajišťují obě stálé námořní skupiny NATO, které se mezi sebou střídají v pravidelné několikaměsíční rotaci. Složení jednotlivých flotil a doba jejich působení v operaci je přiblížena v rozpisu, který je součástí přílohy

⁵² NATO Maritime Command (rok neuveden). *Operation Ocean Shield* (<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>, 25. 3. 2014)

⁵³ NATO Shipping Centre (rok neuveden). *OOS Background* (<http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/OosBackground.aspx>, 25. 3. 2014)

⁵⁴ NATO Maritime Command (rok neuveden). *Operation Ocean Shield* (<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>, 25. 3. H2014)

č. 2⁵⁵. Obvyklý počet lodí, které operují, se pohybuje mezi třemi až šesti. V současné době na misi Ocean Shield pracuje okolo 800 lidí⁵⁶.

Námořní síly NATO působí v oblasti Afrického rohu včetně Adenského zálivu, v západní části Indického oceánu až po Hormuzský průliv. Přibližnou jižní hranici operace určuje ostrov Madagaskar. Oblast, na které mise působí je velmi rozsáhlá, více než dva miliony kilometrů čtverečních, to je pro představu území odpovídající velikosti západní Evropy. Válečné lodě zapojené do mise mohou vstupovat i do teritoriálních vod Somálska, ale na operace na somálské pevnině NATO mandát nemá⁵⁷. Pro ilustraci o rozsáhlosti operace lze použít mapu nacházející se v příloze č. 3.

4.3.3. Legitimita

Otázka legitimacy a právního mandátu operace není zcela jasná. Evidentní je zde fakt, že nejde o operaci podle článku 5 Washingtonské smlouvy, protože nejde o přímé ohrožení nebo napadení člena Aliance. Nejde však ani o misi typu peacekeeping, humanitární operace apod. V pravém slova smyslu nejde tedy ani o vojenskou misi, protože pirátství není válečný akt, na vojenské lodě se tedy nahlíží jako na policejní síly (Zlatohlávek 2009: s. 5-6).

Aliance se odvolává na rezoluci Rady bezpečnosti OSN č. 2020, se kterou je mise plně v souladu. Rada bezpečnosti vydala tuto rezoluci s odkazem na předchozí rezoluce, které se týkaly somálského pirátství, konkrétně na rezoluce č. 1814, 1816, 1838, 1844, 1846, 1851, 1897, 1918, 1950, 1976 a 2015. Rada bezpečnosti v rezoluci číslo 2020 shrnuje všechny předešlé, které se týkaly somálského pirátství. Je v ní zmíněno, že pokračující pirátská hrozba představuje nebezpečí pro rychlé, bezpečné a efektivní doručování humanitární pomoci do Somálska a celého regionu. Dále je zmíněno, že pokračující nestabilita v Somálsku přispívá k problému pirátství a zdůrazňuje potřebu komplexní reakce

⁵⁵ Ibidem

⁵⁶ NATO (2012). *Operation Ocean Shield Fact Sheet* (http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_topics/20120405_120405-operation-ocean-shield.pdf, 25. 3. 2014)

⁵⁷ Ibidem

mezinárodního společenství k potlačení pirátství a řešení jeho příčin. Případy pirátství a ozbrojených loupeží tedy nadále představují hrozbu pro mezinárodní mír a bezpečnost v regionu. Rada bezpečnosti vidí hlavní právní rámec protipirátských operací v dohodě UNCLOS, což je Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu⁵⁸.

4.3.4. Zhodnocení obranného efektu

Z výše uvedeného výpisu aktivních plavidel v operaci vyplývá, že v operaci Ocean Shield působí většina přímořských evropských států, které vlastní bojové námořní lodě⁵⁹. Nejvíce se do akce zapojují Spojené státy. Jejich válečné lodě mají v podstatě stálé zastoupení v misi, jedinou výjimkou je současná operující skupina. Zajímavostí je, že se do akce zapojily i síly partnerských zemí mimo Severoatlantickou alianci, nejdříve Ukrajina a aktuálně i Nový Zéland.

Jak již bylo řečeno v úvodu kapitoly, hlavním úkolem operace bylo odstrašovat, přerušovat útoky a chránit námořní trasy. Přerušením útoku má NATO na mysli zabránění útoku, který je již ve fázi příprav. Následující tabulka bude zachycovat proběhlé útoky a jejich úspěšnost či opak v době, kdy již v oblasti působila operace Ocean Shield⁶⁰, tím bude relativně ilustrována účinnost operace. Tabulka č. 1⁶¹:

	2009	2010	2011	2012
Úspěšný útok	45	45	24	4
Neúspěšný útok	130	132	129	13
Přerušení	62	147	96	18

⁵⁸ UNSC (2011). *UNSC Resolution 2020* (<https://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10454.doc.htm>, 25. 4. 2014)

⁵⁹ Vyjma zemí jako Francie nebo Německo, ty se účastní protipirátské mise Atalanta pod patronací Evropské unie.

⁶⁰ Pouze do roku 2012 včetně.

⁶¹ NATO Allied Command Operations (rok neuveden). *Operation Ocean Shield* (<http://www.aco.nato.int/page208433730.aspx>, 25. 3. 2014)

Na základě údajů uvedených v tabulce bychom mohli velice obecně posoudit obranný efekt operace. První dva roky fungování operace proběhl přibližně stejný počet útoků, avšak v roce 2010 Aliance zabránila pomocí preventivního zásahu 147 útokům, čímž výrazně snížila celkový počet úspěšných útoků. O rok později se již téměř o polovinu snížil počet zdařilých útoků a Aliance zabránila 96 dalším. Nejvýraznější změna nastala v roce 2012, kde se celkový počet útoků i pokusů o ně rapidně snížil. Všechna tato čísla jsou však pouze ilustrativní. Je zde patrná odchylka od počtu útoků dostupných ze statistik IMB⁶², což může být následkem rozdílného chápání termínů „neúspěšný pokus o únos“ a „pokus o únos“.

Avšak z tohoto pohledu a statistik, které nabízí Severoatlantická aliance, bychom mohli označit operaci Ocean Shield za úspěšnou, vzhledem výraznému snížení počtu útoků v průběhu let 2010 až 2012.

4.4. Combined Task Force 150

Combined Task Force 150 je jednou tří námořních operací provozovaných Combined Maritime Forces⁶³. Task Force 150 byla původně pouze formací amerického námořnictva, ale po útocích z 11. září 2001 byla obnovena jako mezinárodní koalice, aby bylo možné provádět protiteroristické operace na moři v rámci operace Trvalá svoboda⁶⁴.

Hlavním úkolem CTF-150 je podporování námořní bezpečnosti za účelem boje proti terorismu a s ním souvisejících ilegálních činností, které teroristé používají k financování nebo skrývání svých aktivit. Zároveň měla pomoci

⁶² Tyto statistiky jsou zmíněny v kapitole 2.2.

⁶³ CMF – Combined Maritime Forces je mnohonárodnostní námořní partnerství, které existuje na podporu bezpečnosti, stability a prosperity, funguje přibližně na 2,5 milionech kilometrů čtverečních v mezinárodních vodách, které zahrnují nejvýznamnější světové námořní trasy. Další operací je Combined Task Force 151, která bude záhy popsána a Combined Task Force 152, která operuje v Perském zálivu a nespojuje s protipirátským bojem ani oblastí Afrického rohu, proto bude v práci vynechána.

⁶⁴ CMF (rok neuveden). *CTF-150: Maritime Security* (<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>, 26. 3. 2014)

k uklidnění situace v Somálsku a zabránit obchodu se zbraněmi pro teroristy a piráty, které putovaly zejména z Jemenu a somálského Mogadiša⁶⁵.

Mise působí v Adenského zálivu, Ománském zálivu, Arabském moři, Rudém moři a severozápadní části Indického oceánu. Operují zde lodě celkem z 24 států⁶⁶. Všechny tyto státy se akce účastní dobrovolně a velení se mezi účastníky střídá ve čtyř až šestiměsíčních cyklech⁶⁷.

Akce válečných lodí jsou prováděny na základě mezinárodních úmluv s cílem pomoci zajistit bezpečnost v mezinárodních vodách. Plavidla CTF-150 mohou rovněž pomáhat námořníkům v nouzi a provádět humanitární práci, pokud je vyžadována⁶⁸.

Operace CTF-150 není protipirátskou akcí, vznikla spíše na základě války proti terorismu, ale vzhledem k tomu, že působí v oblasti Adenského zálivu, její přítomnost má jistě na boj se somálským pirátským vlivem, a proto zde byla zmíněna. Jako důkaz zde může být uvedeno zadržení skupiny osob podezřelých z pirátství americkou lodí USS Winston S. Churchill z 21. ledna 2006, asi 320 kilometrů od somálského pobřeží⁶⁹.

4.5. Combined Task Force 151

Operace Combined Task Force 151 je, stejně jako předchozí zmíněná, jednou ze tří operací Combined Maritime Forces. Vznikla na základě rezolucí Rady bezpečnosti OSN č. 1816, 1838, 1846, 1851 a 1897 v lednu roku 2009. Bylo rozhodnuto, že stávající mise v regionu CTF-150 nemohla vést efektivní boj proti

⁶⁵ World Issues (2009). *The Anti Piracy Goals of Combined Task Force 150* (<http://www.worldissues360.com/index.php/the-anti-piracy-goals-of-combined-task-force-150-2-20055/>, 26. 3. 2014)

⁶⁶ Austrálie, Kanada, Čína, Dánsko, Francie, Německo, Řecko, Indie, Írán, Japonsko, Jižní Korea, Malajsie, Nizozemsko, Pákistán, Portugalsko, Saudská Arábie, Rusko, Singapur, Španělsko, Švédsko, Turecko, Velká Británie, Itálie a Spojené státy (K roku 2009. Čerpáno z portálu World Issues, přesný bibliografický údaj v poznámce č. 64)

⁶⁷ CMF (rok neuveden). *CTF-150: Maritime Security* (<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>, 26. 3. 2014)

⁶⁸ Royal Navy (rok neuveden). *Combined Maritime Forces* (<http://www.royalnavy.mod.uk/Operations/Enduring-Operations/Middle-East/Combined-Maritime-Forces>, 26. 3. 2014)

⁶⁹ ICC-CCS (2006). *Somali pirates detained by US Navy* (<http://www.icc-ccs.org/news/420-somali-pirates-detained-by-us-navy>, 26. 3. 2014)

pirátům a zároveň boj proti terorismu, což byl její primární úkol. Dalším důvodem bylo, že některé spojenecké lodě neměly pravomoc zasáhnout proti pirátům. V důsledku toho byla založena mise CTF-151, která je již ryze protipirátská a spolupracuje i s operacemi Atalanta Evropské unie a Ocean Shield Severoatlantické aliance⁷⁰.

Hlavní cíle jsou zde obdobné, jako u Ocean Shield. Narušit pirátství a ozbrojené útoky a zapojit regionální a další partnery do přípravy, která jim dopomůže k lepší ochraně globálního námořního obchodu a zajištění svobody plavby⁷¹.

Mise působí, stejně jako výše zmíněné, v oblasti Adenského zálivu a pobřeží Somálska, není geograficky omezena. Složení sil zde není striktně dané, aktivní země se neustále mění, avšak základ třiceti států, které jsou zapojeny do CMF je stále stejný. Od září 2013 zde operuje skupina lodí ze Spojených států, Pákistánu, Turecka, Jižní Koreje, Austrálie a Spojeného království⁷².

CMF si v rámci operace dává zvlášť záležet na prevenci a bezpečnostních opatření samotných obchodních lodí. Stejně jako Severoatlantická aliance během operace Ocean Shield podporují program Best Practice Management (BMP), což americký viceadmirál Gortney v rozhovoru pro informační portál amerického námořnictva, označil za jedno z nejúčinnějších opatření a vyzdvihl obchodní lodě za jejich práci na obraně před útoky⁷³.

Z dostupných údajů je jasné, že spojenecká operace CTF-151 měla valný dopad na námořní pirátství v Somálsku, není to však pouze o této operaci, je to

⁷⁰ CMF (rok neuveden). *CTF-151: Maritime Security* (<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 26. 3. 2014)

⁷¹ Ibidem

⁷² Royal Navy (2013). *Royal Navy Takes Charge of Pirate-Hunting Force* (<http://www.royalnavy.mod.uk/News-and-Events/Latest-News/2013/September/10/130910-RN-Takes-Charge-of-CTF151>, 26. 3. 2014)

⁷³ US NAVY (2009). *New Counter-Piracy Task Force Established* (http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687, 26. 3. 2014)

zejména o efektivní mezinárodní spolupráci mezi všemi aktéry, kteří působí v této problematické oblasti.

5 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat moderní námořní pirátství, s ohledem na účast zemí NATO při jeho řešení. Práce je zaměřena na somálské pirátství, tedy na oblast Afrického rohu a západní části Indického oceánu, zejména z toho důvodu, že právě v této oblasti probíhají všechny alianční operace. Za zmínku však stojí i další oblasti, které se potýkají s problémem námořního pirátství, jako např. západní část Afriky, konkrétně Guinejský záliv a také oblast jihovýchodní Asie. Nicméně popis problematiky pirátství v těchto oblastech by byl velice rozsáhlý, také zde není přítomna Severoatlantická aliance, tudíž tyto oblasti nejsou v práci zmíněny.

Fenomén námořního pirátství jsem se snažil uchopit již od teoretického základu, aby byl čtenář už od úvodu obeznámený se základními principy pirátství, od teoretické definice, přes profil útočících pirátů až po důvod a způsob, jakým provádějí své útoky. Při zkoumání tohoto problému, jsem zjistil, že piráti se v průběhu 90. let stále více profesionalizují, jsou lépe vyzbrojeni a jejich útoky jsou také sofistikovanější, než tomu bylo v počátku jejich vzestupu.

Jak bylo řečeno v kapitole 2, moderní pirátství v Somálsku se do stávající podoby začalo vyvíjet počátkem 90. let, a to zejména z důvodu špatné politické situace v zemi, která má kořeny v dlouholeté občanské válce a několikanásobném střídání formální vlády v zemi. Vzhledem k tomu, že v politické situaci vidím jednu z hlavních příčin, bylo nutné prozkoumat vývoj státnosti za několik posledních desetiletí, abych tuto svou domněnku mohl potvrdit.

V této práci jsem pracoval s hypotézou, že somálské pirátství má negativní dopady na regionální systém jak z vojenského, tak ekonomického hlediska a hrozí potencionální dopady na mezinárodní systém a obě tyto hrozby by bez zásahu vnějších aktérů byly jen horší. Na základě dostupných prozkoumaných údajů, jsem se pokoušel tuto hypotézu potvrdit.

O negativních dopadech na regionální systém zde není pochyb. Pokud bude řeč o vojenské bezpečnosti, somálští piráti ohrožují celý region, ve kterém se

nachází hlavní námořní obchodní trasy. Působením pirátských gangů je také ovlivňována stabilita a bezpečnost, už tak rozpadlého státu. Tuto část hypotézy mohu tedy bez pochyb potvrdit. V případě potencionální hrozby na mezinárodní systém, zde odpověď není tak jasná, jako u systému regionálního. Obě varianty mají totiž své pro a proti. Při zkoumání vlivu somálského pirátství na mezinárodní vojenskou bezpečnost jsem zde pracoval s argumentem, že je možnost aktivní spolupráce pirátů s teroristickými organizacemi, ta však nikdy nebyla dokázána, což ale na druhou stranu také neznamená, že nemůže k nějaké formě spolupráce docházet. Nicméně se v tento okamžik přikláním na stranu vyvrácení pravdivosti hypotézy, protože v současné době není prokázáno, že je somálské pirátství přímou vojenskou bezpečnostní hrozbou pro globální systém.

V případě ekonomické bezpečnosti byl postup stejný a zdánlivě by se také mohlo uvažovat jak o potvrzení, tak o vyvrácení hypotézy. Došel jsem však k výsledku, že somálské pirátství nemá významný vliv ani na mezinárodní ekonomickou bezpečnost. Na základě dostupných údajů sice byly vypočítány škody a náklady, které má somálské pirátství na mezinárodní ekonomický systém, avšak tyto škody jsou z globálního hlediska zanedbatelné.

Nicméně pirátství má přímé dopady na přepravní společnosti a hlavně také ohrožuje bezpečnost mezinárodních námořních koridorů, zejména na nejkratší cestu z Evropy a Blízkého východu do Asie přes Suezský průplav, Rudé moře a průliv Bab al-Mandab, kudy proudí především ropa ze států Blízkého východu, tímto bych odpověděl na výzkumnou otázku, proč má NATO a jeho spojenci zájem na zabezpečení této oblasti. Podle zjištěných informací bych se přikláněl k tvrzení, že motivace Severoatlantické aliance pochází z nutnosti ochránit ekonomické zájmy svých členů, závislých na ropě, zejména pak Spojených států, které figurují nejen v alianční Ocean Shield, ale i v další probíhající protipirátské operaci CTF-151.

Právě proběhlé a probíhající protipirátské operace byly stěžejním tématem této práce. Cílem bylo zjistit, zda jsou tyto mise potřebné a zda mají vůbec šanci s narůstajícím počtem pirátských útoků něco udělat.

Po analýze všech operací bylo možné alespoň přibližně zhodnotit jejich obranný efekt a tím odpovědět na předchozí otázky. Na základě statistik, ochotně poskytnutých Mezinárodní námořní kanceláří, se dalo zcela jasně usoudit, že všechny operace provedené Aliancí byly úspěšné.

Operace Ocean Shield přímo zabránila stovkám pirátských útoků a od nespočetně dalších piráty odradila. Společně s misí CTF-151 působily v oblasti jako odstrašující faktor. Mezi nejdůležitější úkoly mise patřilo, dle mého názoru, poučení a příprava mezinárodních obchodních společností na prevenci proti pirátským útokům. Všechny tyto faktory začaly mít kladný vliv na počet pirátských útoků již dva roky po zahájení obou misí, kdy byl zaznamenán pokles. V dalších letech byl tento trend ještě lepší a došlo to do fáze, kdy v roce 2013 je počet útoků téměř zanedbatelný. V operaci Ocean Shield bych vyzdvihl skutečnost, že nejvíce se zapojovaly do akcí Spojené státy, jejichž přítomnost byla prakticky stálá. Tím se potvrzuje to, že právě Spojené státy mají největší zájem o to, aby byly transitní cesty skrz Adenský záliv bezpečné, vzhledem k jejich obrovské spotřebě ropy a od toho se odvíjející velké poptávce po ní. Dále se také do operace zapojily i nečlenské země jako Nový Zéland a překvapením byla zejména Ukrajina, která se jako země bývalého východního bloku, v současnosti prakticky závislá na Ruské federaci, zúčastnila operace Severoatlantické aliance. Průběh a výsledky této operace ukázaly, že mezinárodní společenství je schopno reagovat na krizové situace rychle a efektivně.

Jako úspěšnou bych ohodnotil i dočasnou operaci Allied Provider, vzhledem k tomu, že zaručila dopravení humanitární pomoci do Afriky tak, jak bylo jejím primárním cílem.

Operace Combined Task Force 151 působila v podstatě ve stejné oblasti a ve stejnou dobu jako alianční Ocean Shield. Byly proto nuceny spolupracovat, což

se také ukázalo jako velmi efektivní a konkrétně v případě CTF-151 je evidentní, že v otázce řešení takovéto krize, jsou schopné spolupracovat i státy, u kterých by se to v jiných případech zdálo vyloučené. Do operace se zapojilo 30 států z celého světa.

Shrnutím kapitoly o protipirátských operacích bych potvrdil hypotézu, že boj s piráty je v této oblasti důležitý a bez přítomnosti mezinárodních sil, by se situace nezlepšila, spíše naopak. Z obsahu kapitoly a mého hodnocení obranných efektů lze evidentně dokázat, že přítomnost vnějších aktérů z mezinárodního prostředí v oblasti okolo Somálska je nutná. Pokud by zde mezinárodní síly přítomny nebyly, je pravděpodobné, že trend zvyšování počtu útoků, který nastal v podstatě od roku 2006, by pokračoval dále až do ještě více alarmujících čísel, než kam se dostaly v roce 2011. Důkazem tohoto tvrzení mohou být stále se zvyšující počty útoků v oblasti Guinejského zálivu či v Jihovýchodní Asii, kde neprobíhají žádné mezinárodní protipirátské operace těchto rozměrů. Přítomnost mezinárodních aliančních sil zde by měla mít i jistý vliv na stabilitu somálského státu, vzhledem k tomu, že potlačuje pirátství, které má na už tak rozpadlý stát neblahý vliv.

Odpověď na výzkumnou otázku, zda je možné úplně potlačit a zabránit pirátským útokům je vcelku nejasná. Vlivem aliančních operací se sice situace zlepšuje, počet útoků se snižuje a obchodní námořní trasy jsou relativně bezpečnější, avšak hlavní příčiny nárůstu pirátství, zmíněné v kapitole 2.1 přetrvávají. Zejména pak špatná politická situace, kde stát je de facto rozpadlý na menší celky, tudíž vláda nemá dostatečnou výkonnou ani legislativní moc k tomu, aby nejen s piráty bojovala, ale také je trestala. Veškerá práce mezinárodního společenství zde, od protipirátských operací, přes preventivní programy na vlastní ochranu přepravujících lodí až po práci Mezinárodní námořní kanceláře, či Mezinárodního trestního soudu zde funguje velmi dobře, ale všechno to je pouhý první krok ke zlepšení situace. Tato krize je zatím pouze řešená z námořního hlediska, ale hlavní příčiny pirátství se odehrávají na pevnině, kde je vývoj

nepředvídatelný. Jako odpověď pro výzkumnou otázku zmíněnou výše bych tedy zvolil ne. Nemyslím si, že je prozatím možné, aby se situace definitivně zlepšila.

S tím souvisí i poslední výzkumná otázka, kterou jsem si stanovil v úvodu, a to jaký bude vývoj do budoucna. Dle mého názoru dokud nepřijde řešení somálského pirátství nějakým významným krokem z pevninské části, útoky budou i nadále pokračovat. Za přítomnosti aliančních vojenských plavidel sice budou potlačeny na nejnižší možnou úroveň, ale piráti budou svou iniciativu vyvíjet stále dál a pirátství v oblasti Afrického rohu nebude definitivně vyřešeno.

6 Seznam použité literatury a zdrojů

- Bahadir, J. (2011). Somali pirate: „We’re not murderers, we just attack ships“. *The Guardian* 24. května 2011, nestránkováno. (<http://www.theguardian.com/world/2011/may/24/a-pioneer-of-somali-piracy>, 19. 3. 2014)
- BBC News (2008). *Somali pirates living the high life* (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm>, 12. 12. 2013)
- BBC News (2013) *Somalia profile*. (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-14094503>, 8. 2. 2014)
- Berg, D. (2006). *Piracy – A Risk analysis*, Munich: Münchner Rück/Munich Re Group (<http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/ukpi/Documents/Munich%20Re%20-%20Piracy.pdf>, 12. 12. 2013)
- Berg, D. (2009). *Piracy – The threat at sea takes on a new dimension*, Munich: Münchner Rück/Munich Re Group (http://www.munichre.com/publications/302-06152_en.pdf, 12. 12. 2013)
- Bjørn, M. (2007). *Piracy off the Coast of Somalia*. Danish Institute for International Studies (http://subweb.diis.dk/graphics/Publications/Briefs2009/bmo_piracyofsomalia2.pdf, 12. 2. 2014)
- Bowden, A. (2011). *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Foundation (http://www.geopolicity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf, 12. 12. 2013)
- Burnett, J. S. (2002) *Dangerous Waters*. (New York)

- CIA World Fact Book (2014) *Somalia Background*. (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, 7. 2. 2014)
- CMF (rok neuveden). *CTF-150:Maritime Security* (<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>, 26. 3. 2014)
- CMF (rok neuveden). *CTF-151:Maritime Security* (<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 26. 3. 2014)
- CNN Library (2013). *USS Cole Bombing Fast Facts* (<http://edition.cnn.com/2013/09/18/world/meast/uss-cole-bombing-fast-facts/>, 12. 12. 2013)
- ECOP – European Community on Protection of Marine Life (2001). *Indian Ocean Piracy 1990-2001* (<http://www.ecop.info/english/ind-oce-pir-1990-2001.htm>, 12. 2. 2014)
- Federation of American Scientists (2011). Piracy off the Horn of Africa. *Congressional Research Service* (<https://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>, 28. 3. 2014)
- Gilpin, R. (2009). Counting the Cost of the Somali Piracy. *United states institute of peace – working paper* (http://www.usip.org/sites/default/files/1_0.PDF, 12. 12. 2013)
- Global Research (2014). *Fast and Furious UK-Style: Britain's Gun-running to East Africa, Somali Pirates*. (<http://www.globalresearch.ca/fast-and-furious-uk-style-britains-gun-running-to-east-africa-somali-pirates/5364058>, 20. 3. 2014)
- Chalk, P. (2010). Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses. *The Brown Journal of World Affairs*, Vol. 14, No. 2, s. 89-108
- Chalk, P. (2008). *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. (Santa Monica: RAND Corporation)

ICC Commercial Crime Services (2013). *Piracy at sea falls to lowest level in seven years – reports IMB* (<http://www.icc-ccs.org/news/873-piracy-at-sea-falls-to-lowest-level-in-seven-years-reports-imb>, 10. 12. 2013)

ICC Commercial Crime Services (2013). *Piracy falls in 2012 but seas off east and west Africa remain dangerous, says IMB* (<http://www.icc-ccs.org/news/836-piracy-falls-in-2012-but-seas-off-east-and-west-africa-remain-dangerous-says-imb>, 10. 12. 2013)

ICC Commercial Crime Services (2014). *Somali pirate clampdown caused drop in global piracy, IMB reveals* (<http://www.icc-ccs.org/news/904-somali-pirate-clampdown-caused-drop-in-global-piracy-imb-reveals>, 21. 3. 2014)

ICC-IMB (2010). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - annual report 2000-2009* (zaslán z IMB autorovi bakalářské práce prostřednictvím emailu)

ICC-IMB (2014). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - annual report 2009-2013* (zaslán z IMB autorovi bakalářské práce prostřednictvím emailu)

iDnes.cz (2008) *NATO čelí nové hrozbě, novodobým pirátům* (http://zpravy.idnes.cz/nato-celi-nove-hrozbe-novodobym-piratum-fdg-/zpr_nato.aspx?c=A081118_172239_zpr_nato_inc, 23. 3. 2014)

Konstam, A. (2008). *Pirátsví – úplné dějiny* (Praha: Mladá fronta)

Lehr, P. – Lehmann. H (2007). Somalia – Pirates' New Paradise. In: Lehr, P. eds., *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism* (New York: Taylor and Francis Group)

Maritime Terrorism (2013). *Definitions* (<http://www.maritimeterrorism.com/definitions/>, 12. 12. 2013)

Mednikarov, B., Kolev, K. (2006). Terrorism on the Sea, Piracy, and Maritime Security. *Information and Security. An International Journal*, Vol. 19, 2006, s. 102-114.

Menkhaus, K. (2009). Dangerous waters. *Survival*, Vol. 51, No. 1, s. 21-25.

NATO (2012). *Operation Ocean Shield Fact Sheet* (http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_topics/20120405_120405-operation-ocean-shield.pdf, 25. 3. 2014)

NATO (2013). *Counter-piracy operations – Allied Protector* (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm#Protector, 24. 3. 2014)

NATO (2013). *Counter-piracy operations – Operation Ocean Shield* (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm?selectedLocale=en, 25. 3. 2014)

NATO Allied Command Operations (rok neveden). *Operation Allied Protector* (<http://www.aco.nato.int/page13974522.aspx>, 24. 3. 2014)

NATO Allied Command Operations (rok neveden). *Operation Allied Provider* (<http://www.aco.nato.int/page13984631.aspx>, 23. 3. 2014)

NATO Allied Command Operations (rok neveden). *Operation Ocean Shield* (<http://www.aco.nato.int/page208433730.aspx>, 25. 3. 2014)

NATO Maritime Command (rok neveden). *Operation Allied Provider* (<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/Operation-Allied-provider.aspx>, 23. 4. 2014)

NATO Maritime Command (rok neveden). *Operation Ocean Shield* (<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>, 25. 3. 2014)

NATO Shipping Centre (rok neveden). *OOS Background* (<http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/OosBackground.aspx>, 25. 3. 2014)

Nelson, E. S. (2012). Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. *Global Security Studies*, Vol. 3, No. 1, s. 15-28.

Nincic, D. (2010). Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension. *African Security Review*, Vol. 18, No. 3, s. 1-16.

OCEANUSLive.org (2011). *Modern Piracy Tactics and Challenges* (<http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000357>, 12. 12. 2013)

Oxford Dictionary (2014). *Definition of piracy in English* (<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/piracy?q=piracy>, 12. 12. 2013)

Pham, J. P. (2010) Putting Somali Piracy in Context. *Journal of Contemporary African Studies*, Vol. 28, No. 3, s. 325-341. (<http://web.b.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=2e09792e-a899-4181-a0d1-c3bddca9bed4%40sessionmgr112&hid=126>, 8. 2. 2014)

PolicyMic (2013) *5 things you never knew about modern day pirates* (<http://www.policymic.com/articles/72317/5-things-you-never-knew-about-modern-day-pirates>, 12. 12. 2013)

Royal Navy (2013). *Royal Navy Takes Charge of Pirate-Hunting Force* (<http://www.royalnavy.mod.uk/News-and-Events/Latest-News/2013/September/10/130910-RN-Takes-Charge-of-CTF151>, 26. 3. 2014)

Stanford University (2012). *Mapping militant organizations – Islamic Courts Union* (<https://www.stanford.edu/group/mappingmilitants/cgi-bin/groups/view/107>, 20. 3. 2014)

Tharoor, I. (2009) How Somalia's Fishermen Became Pirates. *Time*. 18. 4. 2009 (<http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1892376,00.html>, 10. 2. 2013)

The Guardian (2012) *Somalia: a history of events from 1950 to the present*. (<http://www.theguardian.com/global-development/gallery/2012/feb/23/somalia-history-events-in-pictures#/?picture=386344284&index=8>, 8. 2. 2014)

The Guardian (2008). *Somali pirates capture Ukrainian cargo ship loaded with military hardware* (<http://www.theguardian.com/world/2008/sep/27/3>, 22. 3. 2014)

The Telegraph (2008). *Somali piracy: Islamic militants „attack“ pirates over hijacked Saudi tanker* (<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/3495978/Somali-piracy-Islamic-militants-attack-pirates-over-hijacked-Saudi-tanker.html>, 22. 3. 2014)

Tsvetkova, B. (2009). Securitizing Piracy off the Coast of Somalia. *Central European Journal of International and Security Studies*, Vol. 3, No. 1, s. 44-63.

UN Convention on the Law of the Sea – (http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf 12. 12. 2013)

UNODC (2010). *Maritime Piracy* (http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf, 21. 3. 2014)

UN (2012). *Security Council meeting 6723 report* (<http://www.un.org/News/Press/docs/2012/sc10558.doc.htm>, 3. 3. 2014)

UN (2014) *United Nations Operation in Somalia I.* (<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosomi.htm>, 7. 2. 2014)

UN (2014) *United Nations Operation in Somalia II.* (<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom2.htm>, 7. 2. 2014)

UNSC (2011). *UNSC Resolution 2020* (<https://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10454.doc.htm>, 25. 4. 2014)

World Issues (2009). *The Anti Piracy Goals of Combined Task Force 150* (<http://www.worldissues360.com/index.php/the-anti-piracy-goals-of-combined-task-force-150-2-20055/>, 26. 5. 2014)

US NAVY (2009). *New Counter-Piracy Task Force Established* (http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687, 26. 3. 2014)

World Security Network (2008). *Successful completion of NATO mission Operatio Allied Provider* (<http://www.worldsecuritynetwork.com/NATO/NATO-/Successful-completion-of-NATO-mission-Operation-Allied-Provider>, 24. 3. 2014)

Zlatohlávek, P. (2009). O pirátech z Afriky a ambicích NATO. *Natoaktual Quarterly Review*, Vol. 7, No. 2, s. 3-8

7 Résumé

The main aim of the bachelor thesis entitled *Participation of states of NATO in the fight against maritime piracy*, was to analyze the problem of maritime piracy, especially with regard to the involvement of The North Atlantic Treaty Organization.

The bachelor thesis is focused on piracy around Somalia and thus the Horn of Africa, including Gulf of Aden and the western part of Indian Ocean. This aiming has been chosen due to Somali piracy is much debated current issue and there are ongoing main NATO anti-piracy operations.

Modern piracy in Somalia has been on the rise due to many causes. As the most important reason could be perceived poor political situation. Failed state does not have enough power to suppress or punish the act of piracy. I consider this cause is the most serious, for the reason that the situation seems unsolvable. The solution should have to come from the international community, whereas only naval anti-piracy operations cannot help. Chapter 2 deals with this one and other causes, as well as the development of Somali piracy.

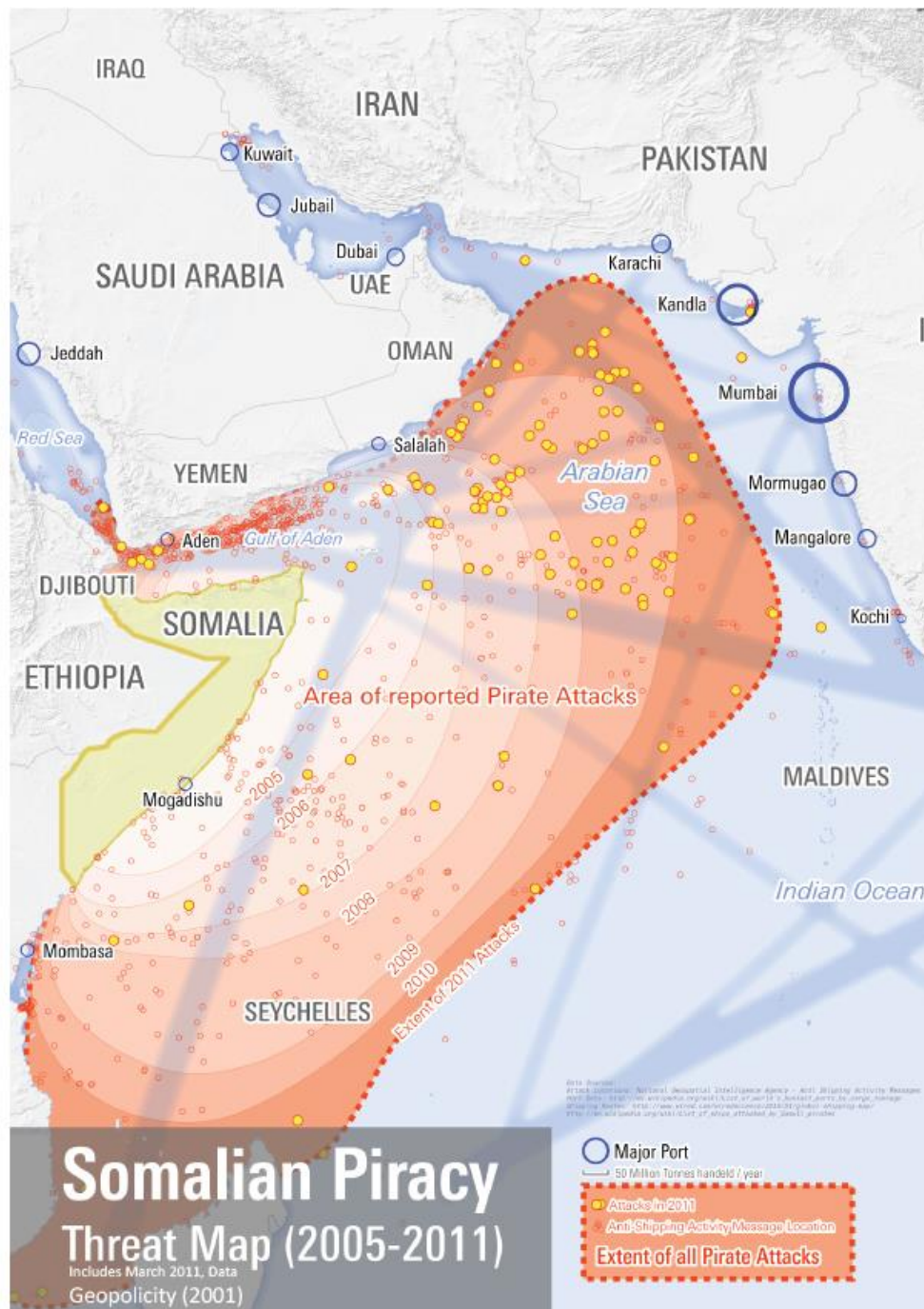
The thesis has dealt with the question of whether Somali piracy may be a threat to international security. It is not finally confirmed, based on the information obtained. However pirates threaten maritime routes, which are a threat to regional security and to ships as well.

In recent years, however, the threat was reduced. Success is seen mainly on decreasing the number of attacks from the historical highest number of attacks in 2011 at a negligible number in 2013. The credit goes especially to NATO because its operations, namely Allied Provider, Allied Protector and the last one Ocean Shield take place here. At the same place also operates mission Combined Task Force 151. These operations have proven to be very effective and important. Describing of operations that are mentioned above is one of the main themes of this thesis.

8 Přílohy

Příloha č. 1 :

Rozšiřování hrozby útoků Somálských pirátů od roku 2005 do roku 2011 (Gobal research 2014: nestránkováno)



Příloha č. 2:

Složení jednotlivých flotil působících v operaci Ocean Shield (NATO 2012: s. 2)

- srpen – listopad 2009 SNMG2
 - HS Navarinon (Řecko)
 - ITS Libeccio (Itálie)
 - TCG Gediz (Turecko)
 - HMS Cornwall (Spojené království)
 - USS Donald Cook (USA)
- Listopad 2009 – březen 2010 SNMG1
 - NRP Álvares Cabral (Portugalsko)
 - HDMS Absalon (Dánsko)
 - HMS Fredericton (Kanada)
 - USS Boone (USA)
 - HMS Chatham (Spojené království)
- Březen – srpen 2010 SNMG2
 - HMS Chatham (do 30. června, Spojené království)
 - HS Limnos (do 30. června, Řecko)
 - ITS Scirocco (do 30. června, Itálie)
 - TCG Gelibolu (Turecko)
 - USS Cole (USA)
 - HNLMS De Zeven Provinciën (od 1. července, Nizozemsko)
- Srpen – prosinec 2010 SNMG1
 - HDMS Esbern Snare (Dánsko)
 - HMS Montrose a FTVR (Spojené království)
 - USS Kauffman a Laboon (USA)
 - ITS Bersagliere (Itálie)
 - Zeeleeuw (ponorka, Nizozemsko)
- Prosinec 2010 – červen 2011 SNMG2
 - HMNLS De Ruyter (Nizozemsko)
 - HDMS Esbern Snare (Dánsko)

- TCH Gaziantep (Turecko)
- USS Laboon (USA)
- Červen – prosinec 2011 SNMG1
 - ITS Andrea Doria (Itálie)
 - USS Carney a De Wert (USA)
 - NRP D. Francisco De Almeida (Portugalsko)
- Leden – Červen 2012 SNMG2
 - TCG Giresun (Turecko)
 - HDMS Absalon (Dánsko)
 - ITS Grecale (Itálie)
 - RFA Fort Victoria (Spojené království)
 - USS De Wert a Carney (USA)
- Červen – prosinec 2012 SNMG1
 - HLNMS Evertsen (Nizozemsko)
 - USS Taylor (USA)
- Prosinec 2012 – červen 2013 SNMG2
 - ITS San Marco (Itálie)
 - TCG Gokova (Turecko)
 - USS Halyburton a Nicholas (USA)
 - HDMS Iver Huitfeldt (Dánsko)
 - HNLMS Van Speijk (Nizozemsko)
- Červen 2013 – prosinec 2013 SNMG1
 - HNOMS Fridtjof Nansen (Norsko)
 - HNLMS Van Speijk (Nizozemsko)
 - USS Taylor a De Wert (USA)
 - HDMS Esbern Snare (Dánsko)
 - UPS Hetman Sagaidachny (Ukrajina)
- Prosinec 2013 – červen 2014 SNMG2
 - ESPS Alvaro de Bazan (Španělsko)
 - TCG Gelibolu (Turecko)
 - HMNZS Te Mana (Nový Zéland)

Příloha č. 3:

Oblast působnosti operace Ocean Shield (NATO 2012: s. 2)

