

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Bakalářská práce

**Účast Evropské unie v boji proti námořnímu pirátství
v oblasti Afrického rohu**

Dominik Volf

Plzeň 2016

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 Evropské unie v boji proti námořnímu pirátství
v oblasti Afrického rohu**

Dominik Volf

Vedoucí práce:

PhDr. Linda Piknerová, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2016

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

Plzeň, duben 2016

Tímto děkuji vedoucí mé bakalářské práce, PhDr. Lindě Piknerové, Ph.D., za odborné vedení, ochotu a čas, který mi věnovala.

Obsah

1.	Úvod	7
2.	Konceptualizace mezinárodního pirátství	10
2.1.	Fenomén pirátství	10
2.2.	Taktika pirátů	12
2.3.	Definice pirátství	14
2.4.	Trestání pirátství	18
3.	Problematika pirátství v Somálsku	20
3.1.	Cesta k rozpadu	21
3.2.	Vývoj somálského pirátství	24
3.3.	Charakter somálských pirátů	26
3.4.	Ekonomický model pirátství	28
3.5.	Bezpečnostní hrozba	30
4.	Evropská unie a řešení problematiky somálského pirátství	33
4.1.	Mandát pro zahraniční intervenci	34
4.2.	Námořní mise EU NAVFOR Somalia (Operace Atalanta)	35
4.2.1.	Zahájení mise	36
4.2.2.	Organizační struktura a financování mise	37
4.2.3.	Mezinárodní spolupráce	38
4.2.4.	Úspěchy mise	39
4.3.	EU Training Mission – Somalia	41
4.4.	EUCAP Nestor	42
4.5.	Současná situace	43
5.	Závěr	45
6.	Seznam literatury	48
7.	Resumé	54
8.	Přílohy	55

Seznam zkratek

AMISOM	African Union Mission to Somalia (Mise Africké unie v Somálsku)
AU	Africká unie
CMF	Combined Maritime Forces
EEZ	Exclusive economic zone (Výlučná ekonomická zóna)
ESDP	European Security and Defence Policy (Evropská bezpečnostní a obranná politika)
EU	Evropská unie
EU NAVFOR	European Union Naval Force
FGS	Federal Government of Somalia (Federální somálská vláda)
GHSC	Geneva High Seas Convention (Úmluva o volném moři)
ICC	International Chamber of Commerce (Mezinárodní obchodní komora)
IMB	International Maritime Bureau (Mezinárodní námořní kancelář)
IMO	International Maritime Organisation (Mezinárodní námořní organizace)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Severoatlantická aliance)
OPLAN	Operations plan (Operační plán)
OSN	Organizace spojených národů
SHADE	Shared Awareness and De-confliction
SNA	Somali National Army (Somálská národní armáda)
SRC	Supreme Revolutionary Council (Nejvyšší revoluční rada)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (Úmluva OSN o mořském právu)
WFP	World Food Programme (Světový potravinový program)
WSLF	Western Somali Liberation Front (Západní somálská osvobozenecská fronta)

1. Úvod

Piráctví bylo a stále je jedním z ožehavých problémů dnešního světa a velkou měrou se na něm podílí situace v Africkém rohu. Somálsko, nacházející se v této oblasti momentálně čelí probíhající občanské válce a pokračující humanitární krizi. Absence funkční vlády, armády, vysoká míra korupce a celková anarchie se staly dobrým prostředím pro vznik pirátství v tomto regionu. Somálští piráti tak využívají této nestability k přepadávání a unášení mezinárodních námořních plavidel a jejich posádek. Piráti operují hlavně v Adenském zálivu a u východního pobřeží Somálska v Indickém oceánu. Především Adenský záliv je důležitou historickou a námořní trasou, kterou denně proplouvá nespočet námořních plavidel a díky obtížné navigaci v průlivu Bab-al-Mandab se stávají pomalá obchodní plavidla snadnou kořistí pro rychlé čluny somálských pirátů. Pro mezinárodní společenství představuje nestabilita v regionu značnou humanitární, hospodářskou a bezpečnostní výzvu.

Tato bakalářská práce je případovou studií námořního pirátství v oblasti Afrického rohu. Hlavním cílem je analyzovat tento problém, a to zejména s ohledem na participaci Evropské unie při jeho řešení. Tomuto tématu se dostává značné pozornosti, a proto stojí za to jej zkoumat. Pirátství u pobřeží Somálska je zapříčiněno celou řadou širších problémů, které tuto část světa trápí. Avšak s ubývajícimi útoky na mezinárodní námořní plavidla by se v současné době mohlo zdát, že pirátství je v tomto regionu prozatím na ústupu, jak ukazují statistiky vedené Mezinárodním námořním úřadem.

Bakalářská práce je rozdělena na tři kapitoly. V první kapitole bude nastíněn teoretický úvod do námořního pirátství, což bude důležité pro další zkoumání, jelikož je zde představena především současná definice pirátství podle Úmluvy o mořském právu z roku 1982. K této úmluvě přistoupilo více než 160 států a právě díky tomu, že je takto mezinárodně uznávaná, bude s ní pracovat také tato bakalářská práce. Zde se

zaměřím nejen na definici pirátství, ale také na trestání pirátů dle Úmluvy OSN o mořském právu, a jestli se tak skutečně děje. V této kapitole je také velice stručně představena historie námořního pirátství a nejznámější taktiky pirátů z celého světa.

Ve druhé kapitole se budu věnovat základním souvislostem a příčinám pirátství v regionu Afrického rohu. Zde je představena moderní historie Somálska od jeho sjednocení po odchodu Velké Británie a Itálie z tohoto regionu. Již v tomto vývoji můžeme nalézt prvotní příčiny vzestupu pirátství. Dále se zde budu věnovat vývoji somálského pirátství, které se zde zrodilo po vypuknutí občanské války. Představím místní piráty, to jak operují, ekonomický model pirátství a skutečnost, proč je místní pirátství bezpečnostní hrozbou pro mezinárodní společenství.

Třetí a závěrečná kapitola se zaměřuje, jak už bylo výše zmíněno, na participaci Evropské unie při řešení problému pirátství v regionu Afrického rohu. Potlačení místního pirátství vyžadovalo vojenské mise a na základě mandátu Rady bezpečnosti OSN se na jeho potlačování podílely především tyto koalice – NATO Ocean Shield, Combined Maritime Forces a pro tuto práci důležitější EU NAVFOR Somalia. Hrozba námořního pirátství představuje pro mezinárodní společenství a organizace stále přetrvávající problém. Je zřejmé, že pirátství se nepodařilo úplně vymýtit nikdy v historii, což ukazuje na fakt, že nalezení řešení problému není jednoduché. Právě angažování těchto aktérů poukazovalo na zájem o ukončení somálského pirátství. Angažmá Evropské unie je zapříčiněno strategickou důležitostí tohoto regionu, jelikož se jedná o jednu z nejdůležitějších námořních tras na světě, a také kvůli historické návaznosti na státy v tomto regionu. Proto se Evropská unie rozhodla řešit tento problém jednotně a v této kapitole bude analyzováno její angažmá na vyřešení této komplikované situace.

Vzhledem ke stanovenému cíli si budu pokládat následující otázky, na které se budu v průběhu práce snažit nalézt odpověď: Jak se zrodilo pirátství v regionu Afrického rohu? Proč má Evropská unie zájem na vyřešení somálského pirátství? Do jaké míry se

jí to podařilo? A jaký bude vývoj v budoucnu? Evropská unie se rozhodla řešit problém somálského pirátství jednotně. Je poměrně zajímavé sledovat, jak se bude stavět k nastávajícím globálním výzvám, jelikož participace na případném vyřešení problematické situace v Somálsku a tím i vyřešení somálského pirátství by mohla Evropské unii vyloužit reputaci odpovědného aktéra, který se nesnaží vyřešit pouze symptomy problému, ale i problém samotný.

Tato problematika se vyznačuje nedostatečným zpracováním v českém jazyce, a proto je většina zdrojů v angličtině. Většinu informací pro tuto bakalářskou práci jsem získal z tištěných monografií, internetových zdrojů a odborných článků. S internetovými zdroji je pracováno především kvůli aktuálnosti informací o problematice pirátství. Kvůli jednotnosti údajů bylo pracováno především se statistikami Mezinárodního námořního úřadu.

2. Konceptualizace mezinárodního pirátství

2.1 Fenomén pirátství

Pirátství je bezesporu jedním z nejstarších mezinárodních zločinů. Již několik století je námořní přeprava hlavním způsobem obchodování mezi národy a fenomén pirátství je znám již z antických dob. Již staří Egypťané zažívali útoky pirátů na svá plavidla (Djama 2011: 1-5). Zpočátku bylo pirátství metodou, jak získat zboží a otroky od svých rivalů. Pirátství tak bylo nejen nástrojem politiky, ale i kriminální činností nestátních aktérů, kterým šlo o osobní zisk. Jelikož bylo zločinem i strategií, byla původní definice pirátství poměrně flexibilní (Kraska 2011:10).

V dobách starověkého Řecka a Říma byli piráti považováni za běžnou součást námořní přepravy a jakýkoliv čin násilí či plení na moři byl považován za námořní pirátství. Tehdy se však jednalo pouze o lokální problém Středoziemního moře. Řím ovšem podnikl rozsáhlou kampaň na potlačení námořního pirátství v oblasti Středoziemního moře, které můžeme do té doby považovat za místo bez vlády, právě díky čemuž zde mohlo pirátství vzkvétat. Až kontrola ze strany státního aktéra přinesla na moři relativní stabilitu. O mnoho let později, v 8. až 11. století, byli za jedny z nejvýznamnějších pirátů považováni skandinávští Vikingové. Jejich ohromná mořeplavecká zkušenost, technologie lodí a taktika „udeř a zmiz“ z nich udělaly postrach britských břehů (Kraska 2011: 10-16).

Za „zlatý věk“ pirátství je však považováno 17. a 18. století. V této době se soustředovalo podél takzvané pirátské smyčky, jež se sestávala z tras obepínajících pobřeží Severní Ameriky a Karibiku. Piráti původně působili jako bukanýři, kteří přepadávali lodě s povolením státu a jejich jednání tak bylo legalizované. Až později, když od nich dali státní aktéři ruce pryč, začali podnikat na vlastní pěst. Z tohoto může vyvstat otázka: „Vzniklo by zde vůbec pirátství, kdyby nebylo iniciováno státními aktéry?“ Piráti se stali postrachem mnoha moří a již jen pouhé vyvěšení praporu Jolly

Roger¹ často donutilo posádku přepadené lodi se vzdát. Tato pověst značně snižovala náklady a také pirátům usnadňovala práci. Po roce 1730 se však začínají objevovat první mezinárodní protipirátské zákony a tím dochází k jeho útlumu, jelikož se přestalo vyplácet (Kovanda 2008: 2-5).

Piráťství ve svém „zlatém věku“ nebylo však ničím jednoduchým. Jednalo se o velice komplexní činnost, která vyžadovala rychlou, dobře ozbrojenou loď a silnou posádku. Nic z toho nebylo levné a piráťství záviselo na neustálém přísunu nových námořníků, ať už dobrovolně nebo donucením. Dalším rizikem povolání bylo zajetí a následný trest. Avšak odsouzení pirátů bylo často spíše výjimkou nežli pravidlem. Vlády často udělovaly milosti těm, kteří chtěli piráťství zanechat. Také v dobách války byly najímány celé flotily privatýrů², za což jim byly odpuštěny předchozí přečiny. Avšak až když státní aktéři začali hlídkovat moře rychlými válečnými šalupami, které byly speciálně vybaveny pro odchyt pirátů, bylo nalezeno efektivní řešení, jak piráťství alespoň potlačit (Barker 2013: 388-390).

Dnešní piráťství stále vyžaduje rychlé námořní plavidlo ke svým útokům, ale dnešní piráti nosí místo mečů automatické zbraně a využívají moderní komunikační prostředky. Nasazení mezinárodních jednotek v posledních letech zvláště v oblasti Afrického rohu má za následek, že piráťství může být vnímáno pouze jako somálský problém. Toto je však daleko od pravdy. Piráti v současné době operují v Bangladéši, Indonésii, v Malackém průlivu, v Jihočínském moři, v regionu Západní Afriky, Jižní Americe a také v Africkém rohu. Piráťství je proto stále mezinárodním problémem námořního obchodu (Barker 2013: 390).

Námořní piráťství je hrozbou pro námořní obchod již několik století. V průběhu let prošlo řadou změn a až v několika posledních letech se z něj stal skutečně mezinárodní problém. Zprvu bylo piráťství často iniciováno státními aktéry, kteří jej využívali k napadání námořních plavidel svých rivalů. Toto však často vedlo k tomu, že lidé

¹ Jolly Roger je název pro typickou pirátskou vlajku s bílou lebkou na černém poli, která byla hojně využívána piráty z oblasti Karibiku (Kovanda 2008: 3).

² Privatýr, byla osoba, která od státu obdržela oficiální pověření k napadání obchodních lodí nepřátelského státu (Merriam-Webster nedatováno: 1).

podílející se na pirátství často již nic jiného neznali, a tak u této činnosti setrvali na vlastní pěst. I přesto, že v současné době dochází k postupnému poklesu aktivit pirátů, pirátství pravděpodobně jen tak nezmizí. Dle statistik Mezinárodní námořní kanceláře (International Maritime Bureau - IMB) klesl počet útoků ze 445 v roce 2010 na 190 hlášených k 30. září roku 2015 (ICC IMB 2015: 5). Zločin pirátství je jen symptomem hlubších problémů států, a dokud nebudou tyto problémy vyřešeny, tak nemůže nastat permanentní konec pirátství na moři. Mezitím musí být řešením, tak jako tomu bylo i v minulosti, kombinace diplomacie, vojenské síly a neustálá bdělost (Barker 2013: 390-395).

2.2 Taktika pirátů

V dnešní době dosahuje námořní přeprava rekordního rozsahu. Odhaduje se, že 90 % veškerého zboží je v určité fázi své přepravy přepravováno po moři, než se dostane na cílový trh. Už historicky bylo snazší převážet náklad po vodě nežli po souši a od druhé světové války námořní přeprava rostla exponenciálně. Problém pirátství, který byl považován za věc minulosti, se ale za posledních 25 let znovu rozmohl (Marley 2011: 37). Statistiky vedené IMB ukazují, že jen mezi lety 1993 a 2003 se útoky na námořní plavidla ztrojnásobily. V roce 2003 bylo provedeno celkem 445 útoků, při kterých bylo zabito 16 lidí (Lennox 2008: 89).

Piráti byli v minulosti schopni provádět své útoky pomocí jednoduché ozbrojené loupeže. Tato technika se však brzy stala snadno rozpoznatelnou a námořní plavidla si začala být stále více vědoma tohoto nebezpečí. V dnešní době je využití taktiky ozbrojené loupeže pro úspěch útoku poměrně malé. Z tohoto důvodu museli piráti přijít s novými metodami, kterými mohou posádku plavidla překvapit (OCEANUSLive 2011: 1).

Toto jsou nejčastěji využívané taktiky piráty v současnosti:

- 1) Taktika falešné vlajky (The False Flag Attack) - Piráti využívající tuto metodu se vydávají za přátelské plavidlo (např. za rybáře) a díky tomu jsou schopni se ke své

kořisti přiblížit na dostatečnou vzdálenost, při které jim napadená loď již nebude schopna uniknout.

- 2) Taktika rychlého útoku (High Speed Attack) – Úspěšní piráti si byli schopni opatřit rychlé motorové čluny. Ty jim umožňovaly rychle přepadnout některá pomalá plavidla a také rychle uniknout pokud by se ukázalo, že napadená loď má poblíž hlídkující ozbrojenou eskortu.
- 3) Taktika slepého bodu (The Stern Blind Spot) – Tato taktika spoléhá na pohyb pirátského plavidla těsně za napadeným plavidlem. Takto se pohybující plavidlo je v podstatě nemožné odhalit na radaru a i vizuální zpozorování je často obtížné kvůli zvržení vody a mlze vytvořené motory (Bruno nedatováno: 1).

Pro piráty bývá často také problémem výška lodí, jelikož některá námořní plavidla mají od hladiny vody po palubu i několik metrů. Piráti proto často využívají dlouhé dřevěné žebříky, které pomocí háků upevní na zábradlí přepadeného plavidla. Tímto způsobem také upevní člun na jejím boku pro případný únik. Na obranu před tímto způsobem se používal ostnatý drát, elektrické zábradlí nebo dokonce kroupení pirátů požární hadicí. Nic z toho se však nesetkalo s větším úspěchem. Nalodit se totiž na pohybující se plavidlo není tak těžké, jak by se mohlo zdát (Bruno nedatováno: 1).

Mezi ty nejmedializovanější útoky pirátů patří braní rukojmí, za které pak piráti požadují i několikamiliónové výkupné. To pak bývá zapláceno například shozením požadované částky z vrtulníku na palubu přepadeného námořního plavidla. Mnohokrát se také stávalo, že za piráty na moři vyjednávali různí zločinci na souši. Loupež je však častější nežli braní rukojmí, ať už se jedná o zcizení nákladu nebo o oloupení posádky a vyloupení lodního trezoru. Námořní plavidla ve své trezoru často vozí desetitisíce dolarů, se kterými se piráti často spokojí (Bruno nedatováno: 1)

Ať už se jedná o piráty v historii nebo v současnosti, tak stále potřebují dvě věci, aby mohli skutečně prosperovat: škrťící body, ve kterých mohou působit, a bezpečné útočiště na souši. Piráti se často vydávají na své útoky v blízké rušné námořní trase, což zvyšuje jejich šanci lokalizovat svou oběť. Po tomto „udeř a zmiz“ útoku však

potřebují dopravit svou kořist na nějaké místo, kde se mohou bezpečně schovat. Za dobu své existence tak skoro většina důležitých námořních tras zažila období, kdy byla rájem pro námořní pirátství. Ať už to byla Mesinská úžina v období starověkého Říma, Lamanšský průliv v období středověku nebo Karibik v 17. a 18. století. Moderní pirátství se projevuje v podobném duchu soustředěním se na škrťící body a důležité námořní trasy, kterými jsou v dnešní době například Malacký průliv nebo pro tuto práci důležitější Africký roh. V tomto ohledu se tedy dnešní piráti od svých předchůdců z minulosti příliš neliší (Marley 2011: 40).

Na celém světě existuje přibližně 200 úžin a kanálů, ale jen některé z nich jsou označovány jako škrťící body. Škrťícím bodem se dnes rozumí místo, které by v případě uzavření zastavilo námořní obchod a tím pádem by tak mohl být vyvolán i mezinárodní incident. Již po staletí jsou některé z nich chráněny mezinárodními úmluvami jako místa, kudy mohou proplouvat všechny národy, a Úmluva OSN o mořském právu (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) toto právo dále potvrzuje. Mezi jedny z nejdůležitějších škrťících bodů patří například Gibraltarský průliv, Panamský průplav, Magellanův průliv, Malacký průliv, Bospor a Dardanely, Suezský průplav, Hormuzský průliv a Bab-al-Mandab (Rosenberg 1997: 1). Průliv Bab-al-Mandab nacházející se v regionu Afrického rohu je právě jedním z nejdůležitějších škrťících bodů na světě. Slouží totiž jako spoj mezi Rudým mořem a Indickým oceánem. Tento 20 mil široký průliv trápí kvůli obtížné navigaci námořníky již celá století a je dodnes přezdíván jako „brána slz“ (Marley 2011: 41).

2.3 Definice pirátství

Slovy předsedy Nejvyššího soudu Spojených států amerických Johna Marshalla je *„pirát před zákonem nepřítel lidské rasy. Jelikož je nepřítelem všech, tak je nutné, aby mohl být všemi trestán“* (Youngs 2014: 809). Mezinárodní pirátství je ilegálním aktem provozovaným na volném moři, mimo jurisdikci nějakého státu a v té části světa, která je označována jako „země nikoho“ (Barker 2013: 392).

Na začátku 20. století se začala projevovat potřeba zakotvit pirátství v mezinárodních dokumentech. Už v roce 1932 vznikl tzv. „Harvard Draft“, který obsahoval 19 článků zabývajících se pirátstvím. Tento dokument je důležitý především tím, že byl inspirací pro definici pirátství v Úmluvě o volném moři (Geneva Convention on the High Seas - GHSC) podepsané v Ženevě roku 1958. Zde byla zakotvena definice pirátství na mezinárodní úrovni, a to v člancích 14 až 22. Jejich téměř identické znění převzala UNCLOS z roku 1982, přičemž právě s touto úmluvou bude tato práce pracovat. UNCLOS je všeobecně uznávaná, jelikož k ní přistoupilo více než 160 států, a to jí dává téměř univerzální ratifikaci. Ti, kteří tuto smlouvu neratifikovali, se stále řídí GHSC. Mezi ty, kteří nejsou signatáři této úmluvy, patří například Spojené státy americké, Turecko, Izrael a Venezuela (Campbell 2011: 23-28). Pro Spojené státy americké totiž nepřípadala v úvahu část UNCLOS, jež pojednává o hlubinné těžbě. Její znění se neshoduje s americkými zájmy a tehdejší prezident Ronald Reagan se tedy rozhodl tuto úmluvu neratifikovat (Malone 1983: 1).

Současné články o pirátství můžeme v UNCLOS nalézt v bodech 100 až 107. Jak již bylo zmíněno, tak tyto články jsou převzaty z GHSC. UNCLOS se však stala jakousi „celosvětovou námořní ústavou“. Tato dvoustránková dohoda se zabývá celou řadou mezinárodněprávních záležitostí moří a oceánů. Stala se jakousi kodifikací GHSC a dalších konvencí námořního práva (Paige 2013: 144-145).

Pirátství je definováno v čl. 101 UNCLOS a pirátské činy jsou zde definovány následovně:

„(a) jakýkoliv protiprávní čin násilí nebo zadržení anebo jakýkoliv loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla namířené:

(i) na volném moři proti jiné lodi nebo letadlu anebo proti osobám nebo majetku na jejich palubě;

(ii) proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku v místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu;

(b) jakýkoli čin dobrovolné účasti při použití lodi nebo letadla, jestliže ten, kdo se jich dopouští, ví o skutečnostech, které vtiskují této lodi nebo tomuto letadlu charakter pirátské lodi nebo letadla;

(c) jakýkoliv čin, který má za účel podněcovat nebo úmyslně usnadňovat čin uvedený v pododst. (a) nebo (b)“ (UN 1982: 60-61).

Z této definice pirátství můžeme vyčíst tři klíčové aspekty. Za prvé je tímto článkem upravena nutnost zapojení nejméně dvou námořních plavidel, aby se mohl nějaký akt považovat za pirátství. Je zde také nutná přítomnost pirátské lodi a její oběti. Unesení námořního plavidla jeho posádkou není kvalifikováno jako akt mezinárodního pirátství. Může tak být klasifikováno jediné poté, co by toto plavidlo bylo následně zapojené do pirátské činnosti proti jinému plavidlu. Za druhé, aktivity prováděné v teritoriálních vodách, jako je tomu například právě často i v Somálsku, také nejsou kvalifikované jako akt pirátství. Aktem pirátství mohou být označovány pouze útoky prováděné na volném moři. A za třetí musí být toto jednání podnikáno za soukromými účely (Barker 2013: 392-393).

Největším omezením definice pirátství v rámci UNCLOS je právě rozdělení oceánů na dvě různé zóny odlišující se charakterem svrchovanosti. Jedná se o vody, které se nacházejí od pobřeží do 12 námořních mil³ a jsou označovány jako teritoriální vody, kde mají státy plnou suverenitu, a o volné moře. Za akt pirátství ale mohou být označeny pouze činy, které jsou spáchány na volném moři. Pro ty, které jsou spáchány v teritoriálních vodách, tedy do 12 námořních mil od pobřeží, je kvůli jejich rozlišení používáno označení „ozbrojená loupež na moři“. Teritoriální aspekt definice je dále ztížen výlučnou ekonomickou zónou (exclusive economic zone - EEZ). EEZ je oblast moře do vzdálenosti 200 námořních mil od pobřeží. V této vzdálenosti mají státy právo těžit nerostné bohatství či kontrolovat rybolov. Státy nad nimi mají menší suverenitu než nad teritoriálními vodami, ale vyšší než nad volným mořem. Je sporné do jaké míry je EEZ mimo jurisdikci nějakého státu (Nyman 2011: 866-867).

³ 1 námořní míle = 1 852 metrů.

Je potřeba si uvědomit, že v době, kdy byla sepsána tato definice pirátství v úmluvách GHSC a UNCLOS, bylo již pirátství považováno za věc historie. Sekce, které se pirátstvím v těchto mezinárodních úmluvách zabývaly, zde byly začleněny spíše kvůli historické zkušenosti, nežli kvůli nutnosti řešit současný problém pirátství (Paige 2013: 144).

Mezi lety 1958 a 1982 nenastala větší změna v definování pirátství. S alternativní definicí k UNCLOS přišlo například IMB, které je speciální divizí Mezinárodní obchodní komory (International Chamber of Commerce - ICC) se sídlem v Londýně. IMB je neziskovou organizací založenou v roce 1981 s cílem shromažďovat informace a jednat jako koordinační orgán v boji proti jakýmkoliv námořním zločinům (ICC nedatováno: 1). Navrhlo tak vymezit definici pirátství jako: *„vniknutí na loď s úmyslem dopustit se krádeže či jiného zločinu a s úmyslem nebo schopností použít násilí při provádění takového činu“* (ICC IMB 2015: 3). Tato definice již v sobě zahrnuje jak pokusy, tak reálné útoky na námořní plavidla, ať už jsou provedeny jak v teritoriálních vodách, tak na volném moři. Menší únosy jsou vynechány, jen pokud se nejedná o ozbrojené osoby. Díky tomu výše zmíněná definice už označuje pirátstvím i útoky provozované na volném moři. Definice je však zamýšlena pouze pro statistické účely a není součástí žádného právně závazného dokumentu. Nicméně tyto statistiky jsou brány jako velmi důležité k jakékoli diskusi o námořní kriminalitě (Dubner 2011: 76-77).

S další významnou definicí přišla Světová námořní organizace (International Maritime Organization - IMO). IMO je specializovanou agenturou Organizace spojených národů (OSN), založena roku 1959, se sídlem v Londýně (IMO nedatováno: 1). Využívá definici pirátství UNCLOS, avšak definuje „ozbrojenou loupež na moři“ jako *„jakýkoliv nezákonný čin násilí či zadržení nebo jakákoliv forma plenění, čili jakákoliv hrozba, jiná nežli akt pirátství, namířená proti lodi nebo proti osobám nebo majetku na palubě lodi, v rámci jurisdikce státu nad těmito trestnými činy“*. IMO vyzvalo vlády, aby společně koordinovaly svoji činnost proti námořnímu pirátství (Campbell 2011: 29).

2.4 Trestání pirátů

Současný koncept jurisdikce nad prosazováním protipirátských zákonů byl kodifikován v článku 105 UNCLOS následovně:

„Na volném moři nebo na kterémkoli jiném místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu, může každý stát zabavit pirátskou loď nebo letadlo anebo loď nebo letadlo uchvácené piráty a jsoucí v jejich moci zatknout osoby a zabavit majetek na palubě. Soudy státu, který provedl zabavení, mohou rozhodnout o sankcích, které mají být uloženy, jakož i o opatřeních, která mají být učiněna, pokud jde o tato letadla, lodě a majetek, s výhradou práv třetích stran jednajících v dobré víře“ (UN 1982: 61).

Jak je evidentní, tak tato definice naráží na nutnost provozování pirátství mimo teritorium státu. Mezinárodní právo poskytuje státům pět principů, za kterých mohou prosazovat jurisdikci nad nějakou událostí, a sice teritoriální, národní, ochranný, pasivní a univerzální. Teritoriální princip dává státu pravomoc nad událostmi na svém území, národní princip nad událostmi způsobenými občany státu, ochranný princip nad událostmi, které by mohly ohrozit bezpečnost státu, pasivní princip nad událostmi, kde jsou občané oběťmi, a univerzální nad událostmi, které jsou považovány za zločiny proti celému lidstvu. Pirátství spadá pod oblast mezinárodního práva a všechny země mají právo piráty soudit (Nyman 2011: 867-868).

Efektivní potlačování pirátství ale vyžaduje vojenské, legislativní a soudní úsilí. Odrazováním od pirátství na volném moři pouze vojenskou přítomností nebo použitím síly je nedostatečné pro jeho vymýcení. Dostat piráty před soudy je klíčové. Nicméně dodnes je stíhání pirátů, jak na mezinárodní úrovni, tak na národní úrovni nedostatečné. Za prvé, mezinárodnímu společenství schází speciální soudní tribunál, který by se věnoval specificky trestání pirátů. Navíc stíhání pirátů ve velké míře závisí na jednotlivých státech. Za druhé, jelikož pirátství spadá pod oblast mezinárodního práva jak v GHSC, tak v UNCLOS, tak je také ponecháno na vůli států, do jaké míry chtějí úmluvy prosazovat. Obě úmluvy přímo nenutí jakýkoliv stát, aby piráty soudně

stíhal a trestal. Například právě výše zmíněný článek 105 obsahuje větu, že státy „*můžou zabavit pirátskou loď nebo letadlo*“ (Chi 2012: 19).

Jelikož neexistuje mezinárodní právní systém, který by efektivně postavil piráty před spravedlnost, zůstává tak na jednotlivých státech nést rozhodující roli nad jejich stíháním. Rada bezpečnosti v jejích rezolucích zdůrazňuje, že státy by měly nést svůj podíl na potlačování pirátství, ať už individuálně nebo kolektivně. Nicméně aby mohly vnitrostátní soudy efektivně potírat pirátství, je zapotřebí vůle státu vytvořit efektivní právní systém, což se však ve státech, v jejichž okolí piráti působí často, nedaří (Chi 2012: 20). Státy jako například Mauricius nebo Seychely stíhají a soudí piráty, kteří jsou chyceni v jejich teritoriálních vodách, ale již nejsou ochotny piráty na svém území věznit. Z toho vyvstává další problém, jelikož Somálsko není v současné době schopno piráty převzít (Keenan 2014: 1).

Vyžaduje současná definice pirátství a tím i trestání pirátů změnu? Hojně akceptovaná mezinárodní definice pirátství se od svého vytvoření, tak jak tomu bylo v „Harvard draft“ z roku 1932, moc nezměnila. Nicméně námořní obchod a především způsob operování námořních pirátů prošel od té doby poměrně velkou řadou změn. Mezinárodní společenství se na tuto změnu snažilo reagovat přijetím řady alternativních definic k lepšímu boji proti pirátství. Avšak změna mezinárodně akceptovaného dokumentu, jakým je úmluva UNCLOS, je obtížnou a vleklou záležitostí (Campbell 2011: 30).

3. Problematika pirátství v Somálsku

Jak již bylo v úvodu zmíněno, tato práce se bude zabývat způsobem řešení pirátství v oblasti Afrického rohu ze strany Evropské unie. Nejdříve však přiblížím problém somálského pirátství v souvislostech. Somálsko je v současné době rozpadlý stát, jenž leží v centru mezinárodního dění kvůli své problémové situaci. Této nestability v regionu začaly využívat místní pirátské gangy, které se tak staly postrachem Adenského zálivu a západního pobřeží Indického oceánu.

Somálsko je země o rozloze 637 657 km² s 3 025 km pobřeží, ležící v severovýchodním cípu afrického kontinentu. Přestože se zde od roku 2003 etablovala velice slabá vláda sídlící v hlavním městě Mogadišu, země je fakticky rozdělena na tři autonomní regiony – Somaliland na severozápadě, Puntland na severovýchodě a Somálsko ve středních a jižních regionech. Situaci ještě ztěžují islamistické milice, které ovládají oblasti na jihu země (viz. příloha č. 1). Chudoba a nezaměstnanost jsou na enormní úrovni. Světová banka odhaduje, že přibližně 40 % obyvatel žije v extrémní chudobě⁴ a přibližně 2/3 mladých lidí jsou nezaměstnané. Kombinace meziklanové rivality, korupce, obchodu se zbraněmi a extremismu vytvořila vynikající prostředí pro růst zločinu, který se pak rozšířil i na moře (Gilpin 2009: 4).

Kromě Somálska se do regionu Afrického rohu dále řadí Jižní Súdán, Etiopie, Eritrea a Džibutsko. Mezi těmito státy lze identifikovat čtyři charakterizující aspekty. Těmi jsou státní krize, chronické konflikty, zhoršující se životní prostředí a nedostatečný vývoj. V podstatě celý region, především v několika posledních letech, trápí sucha, nadužívání půdy, eroze a války. Kombinace těchto faktorů tak vede ke stále se opakujícím hladomorům, které proti sobě staví místní komunity. Mnozí analytici začali zastávat názor, že region Afrického rohu nahradil region jižní Afriky jako nejvíce konfliktní region tohoto kontinentu (Bereketeab 2014: 292).

⁴ Extrémní chudobou se rozumí 1,25 dolaru na den.

3.1 Cesta k rozpadu

Somálsko je stát bez funkční vlády od roku 1991, kdy byl svržen bývalý prezident a diktátor Siad Barre. Od doby pádu tohoto režimu se stát nachází v krizové situaci, která nepostihla pouze obyvatele Somálska, ale podepsala se také na sousedních zemích v regionu Afrického rohu. Je však nutné podotknout, že i přes poslední dvě dekády bezvládní zde v prvních čtyřiceti letech existence existovala relativně stabilní centrální vláda. Britský Somaliland získal svoji nezávislost 26. června 1960 a téhož roku se spojil s tehdy italskou částí Somálska. Tyto dvě části tak vytvořily jeden stát, který měl v prvních devíti letech demokratické zřízení (Daniels 2012: 2).

Avšak již v roce 1969 proběhl puč vedený již zmíněným Siadem Barrem, který nastolil autoritativní socialistické zřízení. Tento režim se vyznačoval krutostí, pronásledováním a vězněním „nepohodlných obyvatel“. Událostí, která odstartovala puč, bylo zavraždění předchozího prezidenta Abdirashida Aliho Shermarke 15. října 1969. Šest dní po zavraždění prezidenta obsadila armáda s podporou policie strategické oblasti v zemi a zatkla vládní činitele. Armádní představitelé zrušili ústavu, rozpustili Nejvyšší soud a Národní shromáždění. Tyto agresivní kroky tak ukončily krátké období demokracie v Somálsku a uvrhly zemi do autoritářské vlády (Daniels 2012: 12).

Exekutivní a legislativní moc byla svěřena do dvacetičlenné Nejvyšší revoluční rady (Supreme Revolutionary Council - SRC) v čele se Siadem Barrem. SRC byla čím dál tím více radikální v zahraniční politice a roku 1974 došlo k podepsání smlouvy o přátelství a spolupráci se Sovětským svazem. Avšak v polovině 70. let Západní somálská osvobozená fronta (Western Somali Liberation Front - WSLF) začala podnikat guerillové operace na etiopské hranici. Po eskalování bojů roku 1977 vtrhla do Etiopie i Somálská národní armáda (Somali National Army - SNA) na podporu WSLF. Sovětský svaz ale přerušil dodávky zbraní Somálsku a začal plně podporovat Etiopii masivními dodávkami zbraní a kubánskými jednotkami. Somálsko tak bylo

nuceno stáhnout se z Etiopie, ale WSLF působí sporadicky v regionu Ogaden dodnes⁵ (Coleman 2015: 9).

Po tomto konfliktu se Somálsko obrátilo při hledání podpory na Spojené státy americké. Ty zprvu váhaly nad poskytnutím pomoci, ale poté, co roku 1982 překročila etiopská armáda somálské hranice, Spojené státy americké poskytly vzdušnou podporu na ochranu teritoriální integrity Somálska. Mezi lety 1982 a 1990 byly tyto dva státy poměrně blízkými partnery. Somálští důstojníci byli cvičeni v amerických vojenských školách a jednotkám Spojených států amerických byl povolen přístup do vojenských objektů v Somálsku. Barreho režim se nicméně potýkal s vnitřní nestabilitou především v severních oblastech země a roku 1988 se už ocitl v otevřeném konfliktu. Tato válka prohloubila ekonomickou krizi v zemi, které nepomohlo ani vykrádání národní pokladny Siadem Barrem. Do roku 1990 již byla země v troskách. Povstání v severních oblastech bylo víceméně úspěšné a armáda se rozpadla na segmenty, které byly loajální buďto svým velitelům nebo klanovým náčelníkům. Ekonomika se zhroutila a mnoho obyvatel bylo nuceno opustit své domovy. Rok poté Siad Barre uprchl do exilu v Nigérii, kde také roku 1995 zemřel (Coleman 2015: 9-10).

Po kolapsu tohoto režimu Somálsko upadlo do nepokojů, frakčních bojů a celkové občanské války. V květnu 1991 severovýchodní klany vyhlásily nezávislou republiku Somaliland, která dnes zahrnuje administrativní regiony Awdal, Woqooyi Galbeed, Togheer, Sanaag a Sool. Přestože tento „stát“ není mezinárodně uznáván, udržuje si relativní stabilitu a snahu etablovat se jako demokracie, ve které probíhají parlamentní a prezidentské volby. Somaliland má ambice stát se nezávislou zemí. Od roku 1998 se také v regionech Bari, Nugaal a severním Mudugu nachází sousedící „stát“ Puntland. Puntland se oproti Somalilandu nedomáhá plné nezávislosti a v současné době jsou tyto dva státy ve sporu o již výše zmíněné regiony Sanaag, Sool a část regionu Toogheer (International Business Publications 2013: 9-10).

⁵ Ogaden se nachází na jihovýchodě Etiopie a převažujícím etnikem jsou zde Somálci.

Reakcí na občanskou válku a humanitární krizi bylo vyslání peacekeepingové mise UNOSOM I roku 1992. Tato mise měla za úkol poskytnout humanitární pomoc a dohlížet na dočasný klid zbraní, který byl zprostředkován OSN. Přes veškeré snahy byl však tento klid zbraní neustále porušován a tím byly ohrožovány i dodávky humanitární pomoci. Mise tak neměla velký úspěch, a proto Spojené státy americké nabídly vytvoření operace, která by vyřešila problém s humanitárními dodávkami. To bylo schváleno Radou bezpečnosti OSN za použití „všech dostupných prostředků“. Povinnosti mise tak převzal krizový štáb UNITAF skládající se z 24 zemí světa vedených Spojenými státy americkými. Rada Bezpečnosti OSN poté transformovala UNITAF do nové peacekeepingové mise UNOSOM II roku 1993 (UN 2003a: 1). Veškeré tyto snahy měly zajistit bezpečné prostředí pro humanitární operace, což se do určité míry podařilo, avšak boje mezi jednotlivými stranami probíhaly stále a mise tak byla roku 1995 zrušena (UN 2003b: 1).

V posledních několika letech se v zemi etablovala Federální somálská vláda (Federal Government of Somalia – FGS), která je mezinárodně uznávanou vládou Somálska. Přesto je však země ovládána regionálními politickými frakcemi, klanovými náčelníky a islamistickými milicemi. Zejména teroristická organizace aš-Šabáb vede násilnou vzpouru proti vládě a kontroluje významnou část země. S rostoucím bezprávím sužuje zemi zoufalá bezpečnostní situace. Mnoho obyvatel se ocitlo bez domova a OSN varuje, že přibližně polovina obyvatel Somálska je závislá na humanitární pomoci. Současná situace se tak dá označit jak za politickou, tak humanitární krizi. Z těchto odstavců lze vyčíst, že Somálsko se nachází ve velmi obtížné situaci. V podstatě od samého vzniku země procházela těžkým obdobím a souboje mezi různými frakcemi současné situaci nepřispívají. Hladomor, nestabilní politická situace a ekonomika na hranici kolapsu se staly každodenní realitou obyvatel této země, ve které se situace stále zhoršuje, jak dokazují statistiky „Fragile States Index (FSI)“, kde se Somálsko k roku 2015 umístilo na druhém místě hned za Jižním Súdánem (FFP 2015: 7, Coleman 2015: 1).

3.2 Vývoj somálského pirátství

Před rokem 1990 nebylo pirátství na pobřeží Somálska žádnou velkou hrozbou. Samozřejmě se zde, jako i v jiných přímořských státech, objevovaly ojedinělé případy ozbrojených loupeží namířených proti menším plavidlům. Pirátství ale začalo nabývat na síle až v polovině 90. let, kdy ozbrojené skupiny, jež se označovaly za pobřežní stráž, začaly napadat plavidla, o kterých tvrdily, že ve zdejších vodách nelegálně rybaří. Dle dostupných statistik IMB se objevilo celkem 69 útoků na námořní plavidla mezi lety 1994 až 2000 v regionu Afrického rohu. Před rokem 1994 nejsou hlášeny žádné útoky (ICC IMB 2004: 4). Pirátství v Somálsku je hluboce zakořeněno v celé řadě socioekonomických faktorů, a to především v chudobě, hladomoru a celkové nejistotě obyvatelstva. Místní pirátství je vcelku specifické, zdejší piráti se totiž z drtivé většiny zaměřují na braní rukojmích, za které následně požadují výkupné. Nejde tak ani o zcizení plavidla či nákladu. Za nejaktivnější oblast, kde se piráti pohybují, je označováno pobřeží Puntlandu, jelikož zde je nejsnazší identifikovat a následně napadnout námořní plavidla, když proplouvají Adenským zálivem. (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast 2008: 14).

Do vod kolem Somálska totiž po zhroucení vlády v roce 1991 začala pronikat zahraniční rybářská plavidla, která v místních bohatých vodách nelegálně rybařila. K roku 1998 bylo nahlášeno až 300 plavidel provozujících rybolov každý den u somálských břehů⁶. Tato plavidla například pocházela ze zemí Evropské unie, Ruska a Japonska. Nelegální rybolov měl masivní dopady jak na ekologii, tak na životy Somálců. Rybaření v takto obrovském objemu mělo za následek poškození místního ekosystému a také tím byla odebrána možnost obživy pro somálské rybáře. Dalším problémem, jenž se odehrál u somálského pobřeží, bylo skladování toxického odpadu. Zahraniční společnosti využily nestabilní situace v období občanské války a podepsaly s místními vůdci dohody o skladování toxického odpadu. Ti především potřebovali finance na budování svých milic, a tak se podařilo zahraničním společnostem vyjednat velice výhodné podmínky. Tuna toxického odpadu zde mohla být uložena za 2,50

⁶Drtivá většina nelegálního rybolovu probíhala u břehů Puntlandu (Daniels 2012: 33).

dolaru. Zbavit se jedné tuny odpadu by však například v Evropě stálo 1 000 dolarů (Daniels 2012: 33-34).

Z určitého pohledu tato situace tak nastala absencí vládního orgánu, který by povolení kvůli rybolovu či vytváření skládek vydával. Místní klanoví vůdci tak začali vydávat vlastní povolení a jejich milice poskytovaly případnou ochranu těm, co zaplatili, zatímco začaly přepadávat ty, co zaplatili za povolení někomu jinému, nebo nezaplatili vůbec. To mělo za následek, že rybářské společnosti byly často osloveny i více skupinami najednou a místo toho, aby se nechaly takto vydírat ze všech stran, začaly najímat vlastní ozbrojené strážce, které tyto milice od napadení rybářské lodě odradily. Ty tak místo přepadávání zahraničních rybářů přešly na neozbrojená obchodní plavidla, jež touto oblastí proplouvala (Shortland 2015: 420-421).

Dalo by se říci, že somálské pirátství se vyvíjelo v několika etapách. V první etapě od 90. let do roku 2000 bylo unesených plavidel poměrně málo a jednalo se převážně o rybářské lodě, které byly obviněny z nelegálního rybolovu. Ve druhé etapě přibližně mezi roky 2000 a 2007 se piráti začali kromě rybářských lodí zaměřovat také na velká obchodní plavidla a soukromé jachty. Piráti začali unášet tato plavidla a jejich posádky na delší dobu a začali požadovat stále větší výkupné za jejich propuštění. K tomu už bylo zapotřebí tzv. mateřských lodí, jelikož ty jim umožňovaly operovat dále od somálských břehů. V poslední etapě od roku 2007 dodnes si piráti začali uvědomovat, že by bylo mnohem jednodušší lokalizovat a přepadávat zahraniční plavidla ihned poté, co proplují škrtícím bodem. To mělo za následek výrazný nárůst útoků prováděných piráty. Somálské pirátství se tímto zvýšením útoků dostalo do povědomí celého světa a strhlo tak na sebe pozornost mezinárodních organizací a států (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast 2008: 18-19).

Původní záminka na ochranu rybářských lovišť se postupem času transformovala na regulérní zločin pirátství, který ohrožuje všechny námořní plavidla bez výjimky. Ještě před pár lety tvořilo somálské pirátství přibližně polovinu veškerých útoků na světě, ale v posledních několika letech bylo na ústupu a v současné době by se mohlo zdát, že pirátství u břehů Somálska prozatím končí, jak ilustruje následující tabulka a příloha

č. 2. Je nutné podotknout, že tabulka využívá definici pirátství IMB a zahrnuje tedy v sobě jak pirátství, tak ozbrojenou loupež na moři. IMB tvrdí, že i přes současný pokles pirátství v tomto regionu riziko přepadení stále existuje a plavidla proplouvající kolem somálských břehů by měla udržovat stálou bdělost (ICC IMB 2015: 20).

Tabulka č. 1: Vývoj somálského pirátství

Vývoj somálského pirátství v letech 2010 - 2015						
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Celkový počet útoků ve světě	445	439	297	264	245	190
Celkový počet útoků somálských pirátů	219	237	75	15	11	0
Podíl somálského pirátství na celku	49 %	54 %	25 %	6 %	4 %	0 %

*pouze do 30. září 2015

Zdroj: ICC IMB 2015: 5-6

3.3 Charakter somálských pirátů

Existují názory, že Somálci se zapojili do této kriminální činnosti jenom proto, aby mohli přežít. Samozřejmě je zde také početná část, která si z pirátství udělala svoji profesi, ale do určité míry se není čemu divit. Jejich živobytí bylo zničeno nelegálním rybolovem a skladováním toxického odpadu cizími vládami v okolí Somálska. Po pádu režimu Siada Barreho se Somálci ocitli na pospas místním kriminálkům a klanovým vůdcům. Ti od obyvatel vybírají daně a co je nejdůležitější, je jejich přepadávání konvojů s humanitární pomocí, což jim dává kontrolu nad hladovějícím obyvatelstvem. Kvůli absenci lepší alternativy si Somálci museli zvyknout na tuto situaci, jelikož alespoň nějaký řád, který poskytují místní klanoví vůdci, je lepší nežli naprostá anarchie (Dagne 2010: 8-9).

Somálští piráti jsou převážně mladí muži mezi 18 a 30 lety, kteří bývají nabíráni z velkého počtu špatně vzdělaných a nezaměstnaných mužů. Bývají ozbrojeni

automatickými zbraněmi, raketometry a širokou škálou lehkých zbraní⁷. Mezi těmito muži je možné identifikovat tři kategorie – za první zocelené klanové milice, za druhé mladé muže, kterým jde o rychlý zisk, a za třetí rybáře, jež jsou verbováni pro jejich navigační schopnosti. Piráti pak operují ve skupině čtyř až šesti mužů. Těm je pro jejich „povolání“ poskytnut člun, zbraně a zásoby celou řadou pirátských bossů. Tito vůdci se přímo nepodílejí na pirátských útocích, ale investují do nich a poté očekávají svůj podíl na případné kořisti (Gilpin 2009: 6).

V dnešní době operují ve vodách kolem pobřeží Somálska čtyři dominantní pirátské gangy. Prvním je „Somálská národní dobrovolnická pobřežní stráž“ vedená generálem Garaadem Mohammedem, která se soustředí převážně na menší plavidla a operuje v regionu Kismayo. Tato skupina provádí únosy rukojmích, používá motorové čluny a považuje se za jakousi civilní stráž, která požaduje „pokuty“ po zahraničních společnostech. Druhou skupinou, která operuje na jihu země, je „frakce Marka“. Ta je vedena šejkem Yusufem Saidem. Oblast, kde tento gang operuje, je jižně od Mogadiša po Kismayo. Frakce Marka se zaměřuje především na pašování zboží a využívá čluny osazené těžkými palnými zbraněmi. Severní oblasti Somálska zase ovládá „Puntlandská skupina“, která je tvořena převážně místními rybáři a zaměřuje se poměrně tradičně na pašeráctví a pirátství. Čtvrtý a poslední gang je uskupení, jež se označuje jako „Somálští mariňáci“. Ti patří mezi vůbec ty nejnebezpečnější ze všech výše jmenovaných. Tento gang se může „pochlubit“ dobře propracovanou organizační strukturou. Působí severně od Mogadiša po Puntland a je známý zabíráním některých námořních plavidel, která pak dále využívá jako mateřské lodě (Daniels 2012: 36).

Somálští piráti jsou odhodlaní, ale jejich počínání je stále na nízké technologické úrovni. Nejčastěji využívají malé čluny, které jsou schopny vyvinout rychlost maximálně 30 uzlů⁸. Piráti si proto vybírají pomalá plavidla, jež jsou schopna vyvinout rychlost maximálně 15 uzlů. Na své útoky využívají přibližně tři až pět takovýchto člunů. Při lokalizování své oběti pak některé čluny odvedou pozornost posádky, zatímco se piráti z jednoho člunu nalodí pomocí háků a žebříků. Ostatní se poté, co

⁷ Nejrozšířenější zbraní mezi somálskými piráty je útočná puška AK-47 a raketomet RPG-7. Obě zbraně pocházejí ze Sovětského svazu (Gilpin 2009: 6).

⁸ 1 uzel = 1,85 km/h. Rychlost 30 uzlů je přibližně 55,5 km/h.

je plavidlo obsazováno, přidají. Avšak jak začalo být pirátství u somálského pobřeží stále více známou záležitostí a námořní plavidla se této oblasti snažila pokud možno vyhnout, bylo zapotřebí operovat více na volném moři. Kvůli tomu somálští piráti začali využívat tzv. mateřské lodě. Těmi bývají středně velké rybářské lodě, se kterými se piráti mohou vydat dále na moře a poté se na nich ukrýt, dokud kolem nepropluje plavidlo, jež by mohli napadnout, až se dostane do takové vzdálenosti, kdy nebude schopno uprchnout. Pokud by se však v nejbližší době žádné takové plavidlo neobjevilo, piráti se znovu vrátí na souš, aby doplnili palivo a zásoby a celý proces se znovu opakuje. Toto je názorné využití taktiky „falešné vlajky“, která byla zmíněna v teoretické části práce (Gilpin 2009: 7-8). Systém mateřské lodi a vyčkávání na případný cíl je poměrně zdlouhavou záležitostí. Objevují se však zprávy, že piráti dostávají informace o obchodních plavidlech od tzv. pozorovatelů, kteří pracují v přístavech v Adenském zálivu. Ti pak poskytují pirátům poměrně přesné informace o případných trasách a obraně těchto plavidel. Mezi ty nejaktivnější pirátské přístavy, jež jsou roztroušeny podél břehů Indického oceánu v Somálsku a Puntlandu, patří Eyl, Hobyo a Haradheere. V těchto přístavech se nacházejí dobře bráněné základny pirátů, se kterými se nejsou místní autority schopny vypořádat (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast 2008: 18-19).

3.4 Ekonomický model pirátství

Zpočátku piráti nepožadovali nijak extrémně vysoké výkupné a zahraniční společnosti jej považovaly za jakési „mýtné“, které se naučily snášet. Netrvalo však dlouho a somálští piráti začali požadovat výkupné v částkách několika milionů dolarů. Život piráta tak začal být pro některé Somálce něčím, čeho se snažili dosáhnout. Úspěšní piráti jezdili ve sportovních vozech, měli dobré ubytování a hodně peněz. Somálská ekonomika se tak stala „pirátsko-centrická“ – úředníky, policii i to, co zbylo z vlády, vše pohltila korupce. Pokušení, jež pirátství představuje, odolala jižní část Somálska, která je pod kontrolou islamistů. Ti se od námořního pirátství prozatím distancovali. Dále pak Somaliland vede důraznou kampaň proti pirátství tím, že zamezuje pirátům možnost vytvoření bezpečného útočiště na svém území a stíhá osoby obviněné z pirátství. V těchto snahách je Somaliland poměrně úspěšný (Frodl 2009: 18). Naopak

Puntland, který trápí vysoká míra nestability a korupce se stal jakýmsi rájem pro místní piráty (Keenan 2014: 1)

Při organizování pirátských útoků jde o co možná největší snížení nákladů a naopak o co největší zisky. Cena takového útoku se může pohybovat mezi 300 dolary za malou skupinu s jedním člunem až po 30 000 dolarů za využití několika člunů a posádek. Toto jsou tři základní způsoby financování somálského pirátství:

- 1) Jedinec platí za vše. Buď do pirátského útoku investuje, nebo se na něm přímo podílí a vlastní vše potřebné pro jeho provedení. Pokud je útok úspěšný, tak vyplatí pirátům nějaké procento z kořisti.
- 2) Každý pirát něčím přispěje. Každý si přinese vlastní zbraň, zásoby atd. Člun také patří některému z pirátů a po provedení si rozdělí kořist podle toho, jak každý jedinec přispěl na provedení útoku.
- 3) Jedinec shání investory. Nejprve pirát shání zdroje na provedení útoku od několika investorů, za které následně pořídí posádku a člun. Takovýto jedinec pak ale nese veškeré postihy, pokud se útok nevydaří (Maouche 2011: 22).

Při útoku na námořní plavidla jsou požadavky výkupného piráty často vyjednávány přímo mezi piráty a vlastníkem plavidla, kterým je například nějaká společnost, za pomoci komunikačních prostředků na napadeném plavidlu. V mnoha případech je výkupné zapláceno v hotovosti a doručeno na palubu plavidla, zpravidla shobením z vrtulníku. Po obdržení peněz piráti vyčkají, dokud kurýr neopustí oblast, a poté se z napadeného plavidla stáhnou. Kvůli snížení rizika ztráty kořisti se piráti co nejdříve rozdělí. Tím tak zamezí případnému dopadení celé skupiny. Další způsob, jenž piráti využívají k obdržení výkupného, je, že za ně vyjednává nějaká třetí strana na souši. Ta po obdržení výkupného kontaktuje piráty a ti pak propustí unesené plavidlo s jeho posádkou (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast 2008: 19).

Při rozdělování výkupného piráti nejdříve splatí své půjčky případným investorům. Vůdce skupiny poté obdrží největší podíl na kořisti. Členové posádky, kteří se přímo

podíleli na napadení, dostávají větší podíl než ti, co zůstávají ve člunech a plní funkci pozorovatelů, jež by varovali ostatní před případným nebezpečím. Je zde vyplácen bonus tomu, kdo se jako první nalodí na napadené plavidlo. V případě úmrtí člena posádky při útoku je jeho rodině vypláceno kolem 15 000 dolarů. Část zisků je však znovu investována do dalších útoků, což má za následek zvýšení efektivity takovéto pirátské skupiny. Jak již bylo zmíněno, tak částky, jež piráti požadují, se značně zvýšily. Tyto peníze jsou však velmi těžko dohledatelné kvůli absenci řádného bankovního systému. V Somálsku mnoho peněz koluje v systému zvaném Hawala. Jedná se o systém převodu peněz mimo bankovní systém a spočívá v tom, že pokud chce někdo poslat peníze například svým vzdáleným příbuzným, tak kontaktuje prostředníka Hawaly a tomu předá požadovanou částku. Tento prostředník poté kontaktuje jiného prostředníka v místě, kam mají být peníze doručeny, a on je ze svých prostředků doručí. Tento systém nevyužívá jakoukoliv písemnou formu, a proto je tedy téměř nemožné jej vystopovat. Objevují se dohady, že mnoho peněz z pirátství skončí pomocí Hawaly v Dubaji nebo v somálských komunitách ve Velké Británii, Severní Americe a Spojených arabských emirátech (Maouche 2011: 22-23).

3.5 Bezpečnostní hrozba

Následující část práce se bude zabývat bezpečnostními hrozbami, které z námořního pirátství u somálských břehů plynou. Tím bude v podstatě zodpovězena otázka, proč má mezinárodní společenství a pro tuto práci především Evropská unie zájem na vyřešení somálského pirátství.

Před vypuknutím občanské války v 90. letech bylo Somálsko významným exportérem zemědělských produktů a mořských plodů. Občanská válka ale toto znemožnila, byla zničena infrastruktura, moře začalo být drancováno zahraničními rybáři, export zemědělských produktů přestal, a to se podepsalo na somálské ekonomice. Somálská ekonomika je závislá na přístupu k moři. Tato země na východním cípu Afriky potřebuje pro své přežití obchod. To ale piráti znemožňují svojí aktivitou, což vede například k tomu, že se zahraničním plavidlům nechce vstupovat do somálských teritoriálních vod, natož kotvit v přístavech. Pojištění plavidla, které tudy proplouvá,

se může vyšplhat klidně na několik set tisíc dolarů. Sehnat si ozbrojenou eskortu či najmout bezpečnostní agenturu pro ochranu plavidla také není levnou záležitostí. Všechny tyto faktory činí ze Somálska nevhodné prostředí pro zahraniční obchod, a to odrazuje i zahraniční investory. Tímto je Somálsko v jakési spirále, ze které se země musí dostattak, aby mohlo dojít ke zlepšení situace (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast 2008: 29).

Piráctví u somálských břehů je tak bezpečnostní hrozbou jak pro ekonomiku státu, tak pro mezinárodní obchod. Africký roh je strategickým místem a klíčovou tranzitní zónou pro plavidla proplouvající Rudým mořem. Z tohoto důvodu je nutné, aby tato oblast byla bezpečná. Dle odhadů Ministerstva energetiky Spojených států amerických proplouvá průlivem Bab-el-Mandab 3,2 milionů barelů ropy každý rok. Jedná se tak o jednu z nejvytíženějších námořních tras na světě (Ploch 2011: 12). Tímto je tak ohrožen mezinárodní obchod mezi Asií a Evropou. Celkový dopad somálského pirátství na mezinárodní obchod se odhaduje mezi 1 až 16 miliardami dolarů ročně. Tato suma se může zdát poměrně značná, ale v celkové hodnotě mezinárodního obchodu se jedná o pouhé 0,1 % z celku (Gilpin 2009: 13). Především ale z přibližně 20 000 námořních plavidel proplouvajících tímto regionem každý rok kolem 80 % z nich směřuje do zemí Evropské unie. Ekonomická bezpečnost v tomto regionu je tak pro Evropskou unii a evropské společnosti velice důležitá (Johnson 2014: 5).

Řada velkých společností se už rozhodla kvůli nebezpečí, které představují místní piráti, změnit své trasy. Místo toho, aby jejich námořní plavidla proplouvala průlivem Bab-el-Mandab a poblíž somálských břehů, tak raději zvolí delší cestu kolem mysu Dobré naděje na jihu afrického kontinentu. Tím se sice kompletně nezbaví šance přepadení, jelikož piráti operují i u vod kolem Nigérie, ale v dobách, kdy somálští piráti tvořili kolem poloviny všech pirátských útoků na světě, tak riziko alespoň snížily. Dle odhadů, pokud by takto byla odkloněna přibližně jedna třetina obchodu na trase Asie-Evropa, vznikly by tak další náklady na přepravu ve výši 7,5 miliardy dolarů ročně. Dalším faktorem by samozřejmě bylo opožděné doručení zboží, jež na této trase putuje (Johnson 2014: 5-6).

Kromě vlivu na mezinárodní obchod se ale somálské pirátství také dotýká států nacházejících se v okolí Afrického rohu. Dotýká se tak především zemí, jako je Jemen, který se nachází u jižního vstupu do Rudého moře, Egypt, jenž kontroluje severní vstup skrze Suezský kanál, a v neposlední řadě zemí Perského zálivu, jejichž ropa tudyproudí do zemí Evropské unie a Spojených států amerických. Jemen je jednou ze zemí, jež upozorňuje na problém pirátství již řadu let. Už roku 1977 tato země pořádala konferenci pro všechny arabské země ohledně bezpečnosti v Rudém moři a po pádu režimu Siada Barreho v 90. letech své snahy ještě zvýšila. Tyto iniciativy ale byly zastíněny právě probíhající studenou válkou a byla jim tak věnována malá pozornost. Pokud jde o Egypt, ten zažívá značné ztráty na lodní přepravě skrze Suezský kanál. Pro Egypt jsou finance z lodní přepravy velice významné, jelikož tvoří jeden z největších příjmů zahraničních financí země hned po turistickém ruchu. Jen mezi zářím a listopadem 2009 nastal propad ze 469,6 miliónů dolarů na 419,8 miliónů dolarů. Experti tak odhadují, že bude docházet k dalším propadům, pokud nebude problém somálského pirátství vyřešen (AEDI 2009: 6).

Další bezpečností hrozbou je nebezpečí terorismu. Somálsko je téměř výhradně muslimskou zemí⁹. Dříve islám v Somálsku nehrál významnou politickou roli. To se ale změnilo po pádu režimu v roce 1991. Islám zde dnes hraje mnohem významnější roli a kvůli problematické vnitropolitické situaci se může země stát rájem pro teroristické organizace. Teroristická organizace aš-Šabáb, která v současné době kontroluje významné území na jihu země, prohlásila napojení na teroristickou síť Al-Káidu. Útok z 11. září 2011 proti Spojeným státům americkým tak proto vyvolal mezi celou řadou politiků názory, že Somálsko je hrozbou pro mezinárodní bezpečnost kvůli faktickému rozpadu státních struktur a možnému napojení na militantní islamistické organizace. Objevují se spekulace, že piráti a teroristické organizace mezi sebou spolupracují. Neexistují však proto žádné větší důkazy a aš-Šabáb se od pirátství dokonce distancovalo. Nezdá se tedy, že by mezi terorismem a piráty byla v současné době nějaká spojitost, ale pokud nebude hrozba, jež pirátství představuje, odstraněna mohlo by k takovéto spolupráci v budoucnu dojít (Hamilton 2010: 27-28).

⁹ Naprostá většina Somálců jsou muslimové sunnitské větve.

4. Evropská unie a řešení problematiky somálského pirátství

Pirátství v regionu Afrického rohu je rostoucí hrozbou pro mezinárodní bezpečnost a námořní přepravu již několik let. Přestože nese všechny známky organizovaného zločinu, je somálské pirátství komplexním problémem, který může být překonán za použití kombinace politické a diplomatické spolupráce, vojenských akcí, právních úprav a silné mezinárodní koordinace. S použitím všech těchto nástrojů je Evropská unie rozhodnuta vypořádat se jak se symptomy, tak s příčinami somálského pirátství a tím přispět k mezinárodním snahám o vyřešení tohoto problému (EEAS nedatováno: 1).

Angažmá Evropské unie v tomto regionu je zapříčiněno jeho strategickou důležitostí, jelikož se jedná o jednu z nejdůležitějších obchodních tras na světě, a dlouholeté návaznosti na státy v tomto regionu. Mimo jiné má Evropská unie zájem na vytvoření stabilního ekonomického prostředí, jež bude mít za následek pozvednutí lidí z chudoby, ukončení humanitární krize a celkovou stabilitu v regionu. V neposlední řadě jde také o ochranu občanů unie před touto hrozbou. Rada Evropské unie na tomto základě přijala dne 14. listopadu 2011 „Strategický rámec pro region Afrického rohu“. Tento dokument představuje pět základních priorit, na které se Evropská unie zaměřuje a pro jejichž koordinaci má od 1. ledna 2012 „Zvláštního zástupce pro oblast Afrického rohu“ Alexandra Rondose. Těmito prioritami jsou:

- 1) Budování stabilních a odpovědných politických struktur.
- 2) Přispívání k vyřešení a předcházení konfliktů.
- 3) Zmírnění bezpečnostních hrozeb, jež se rozšiřují z tohoto regionu.
- 4) Prosazování ekonomického růstu.
- 5) Podpora regionální ekonomické spolupráce (EEAS nedatováno: 1).

Pirátství v regionu Afrického rohu je ale, jak už bylo zmíněno, jen symptomem hlubších problémů, které leží v pokračující vnitřní krizi Somálska a pouhé nasazení

vojenské námořní mise nemůže tento problém trvale vyřešit. Africkým regionálním organizacím a OSN se stále nedaří stabilizovat situaci v Somálsku i přes obnovené debaty o vyslání nové peacekeepingové mise na podporu místní federální vlády (EU Institute for Security Studies 2009: 393). Evropská unie se tak rozhodla na základě svého „komplexního přístupu“ spustit další mise, jimiž jsou EUCAP Nestor a EU Training Mission – Somalia, které by měly dále napomoci k vytvoření stabilního prostředí v Somálsku (EEAS 2016a: 1).

4.1 Mandát pro zahraniční intervenci

Somálské pirátství nepřitahovalo až tak velkou pozornost zemí Evropské unie do roku 2008. Nicméně toto se změnilo s incidentem, jenž zahrnoval francouzskou jachtu *Le Ponant*. Ta byla 4. dubna 2008 napadena somálskými piráty a 30 členů její posádky bylo vzato jako rukojmí. Tento incident vyvolal francouzskou námořní intervenci do regionu Afrického rohu a přinesl s sebou také Rezoluci 1816 Rady bezpečnosti OSN, která umožnila použití síly. Zanedlouho začala v somálských vodách operovat celá řada mezinárodních vojenských plavidel (Guilfoyle 2013: 45).

Před rokem 2008 bylo potírání aktů pirátství v teritoriálních vodách problém, jelikož mezinárodní úmluvy jako například UNCLOS nebo GHSC označují pirátství v teritoriálních vodách jako ozbrojenou loupež na moři. Somálsko je ale stát, který není schopen zajistit bezpečné prostředí ve svých teritoriálních vodách, a tím tak poskytoval relativně bezpečné prostředí místním pirátům. Samozřejmě k nelibosti ostatních aktérů, jenž tak nemohli potírat místní pirátství sami. Odstranění tohoto omezení bylo důležitým cílem Rady bezpečnosti OSN, proto byla dne 2. června 2008 přijata Rezoluce 1816 (Roach 2010: 400).

Na základě této rezoluce Rada bezpečnosti OSN rozhodla, že státy, které budou spolupracovat s místní vládou, mají právo vstoupit do teritoriálních vod Somálska a za využití všech dostupných prostředků potlačit akty pirátství a ozbrojené loupeže na moři. Všechny státy, jež operují ve zdejších vodách, byly také vyzvány ke vzájemné spolupráci, ke spolupráci s IMO a dalšími regionálními organizacemi, které se

pirátstvím zabývají. Tato rezoluce byla jednomyslně schválena a zabývá se pouze potlačováním pirátství v teritoriálních vodách Somálska (UN 2008: 1). Somálské pirátství tak bylo prezentováno jako jeden ze symptomů problémové situace v Somálsku samotném. Státy jako například Indonésie, která sama trpí přetrvávajícím problémem pirátství, nechtěly, aby byl touto rezolucí vytvořen precedent, jenž by mohl mít za následek mezinárodní intervenci i někde jinde v budoucnu. Proto zde byla vytvořena opatření v podobě souhlasu vlády s takovou intervencí a platností Rezoluce 1816 pouze na dobu šesti měsíců. Od té doby je však Rezoluce 1816 prodlužována až dodnes (GuilFoyle 2013: 47-48).

Rezoluce 1816 tak byla tou nejdůležitější pro intervenci Evropské unie do oblasti Afrického rohu. Důležité však byly i další rezoluce Rady bezpečnosti OSN, mezi které patří – Rezoluce 1814 z roku 2008, která vyzvala mezinárodní společenství k ochraně dodávek humanitární pomoci do Somálska. Dále pak Rezoluce 1838 z roku 2008, která ocenila probíhající plánované operace a případné vojenské námořní operace Evropské unie. A také Rezoluce 1897 z roku 2009, která znovu zdůraznila výzvu Rady bezpečnosti OSN vůči státům a organizacím, aby se zapojily do boje proti pirátství u somálského pobřeží (House of Lords 2010: 8).

4.2 Námořní mise EU NAVFOR Somalia (Operace Atalanta)

V několika posledních letech se celá řada států připojila k boji proti somálskému pirátství. Piráti tak už byli zadrženi námořnictvem několika desítek států, mezi které patří například Velká Británie, Nizozemsko, Španělsko, Francie, Spojené státy americké nebo také Jemen. Z těchto států je Francie jedna z nejvíce úspěšných evropských zemí, při jejichž proti-pirátských operacích již bylo zadrženo více jak 70 pirátů a mnoho dalších bylo zabito. Potírání pirátství v regionu Afrického rohu je ale velmi problematické. Piráti provádí své útoky nejen kolem průlivu Bab-al-Mandab, ale také v Indickém oceánu, což znamená pokrýt obrovské území, aby bylo možné na útoky včas reagovat. S tím je spojena celá řada logistických překážek a vyřešení somálského pirátství tak vyžaduje vysokou míru spolupráce (Daniels 2012: 79).

4.2.1 Zahájení mise

Námořní mise EU NAVFOR Somalia byla zřízena Radou Evropské unie 10. listopadu 2008. Je také první námořní misí, jež je pod vedením Evropské unie a je vedena v rámci Evropské bezpečnostní a obranné politiky (European Security and Defence Policy -ESDP). Zajímavostí této mise je, že umožňuje participaci také nečlenských zemí. V současné době se tak na misi podílí také Norsko, Chorvatsko, Černá Hora a Ukrajina. Ke spuštění došlo 8. prosince 2008 a od 13. prosince téhož roku zahájila své operace. EU NAVFOR Somalia sídlí v Northwoodu ve Velké Británii a její původní doba trvání byla naplánována na jeden rok. Od té doby je však mise stále prodlužována. Jednotky nasazené v rámci této mise operují na jihu Rudého moře, v Adenském zálivu a části západního pobřeží Indického oceánu. Tímto mise působí na území o rozloze přibližně 4,7 milionu čtverečních mil (viz. příloha č. 3) (Geiss – Petrig 2011: 19-20). Zpočátku se na této misi podílelo přibližně 20 námořních plavidel ze zemí Evropské unie, mezi které patří Nizozemsko, Španělsko, Německo, Francie, Řecko, Itálie, Švédsko, Belgie, Velká Británie a Portugalsko. Tyto státy přímo přispívají námořními vojenskými plavidly. Na misi se ale podílejí i ostatní země Evropské unie, které přispívají například důstojníky a dalším personálem pro fungování mise (House of Lords 2010: 8).

Mise byla spuštěna na ochranu dodávek humanitární pomoci Světového potravinového programu (World Food Programme - WFP) a podle situace slouží i jako ochrana obchodních lodí nebo tankerů proplouvajících tímto regionem. Především je ale mise EU NAVFOR Somalia zaměřena na hlídkování vod v okolí Somálska (včetně teritoriálních vod), kde hrozí zvýšené nebezpečí proplouvajícím námořním plavidlům. Mandát mise v sobě zahrnuje také využití nezbytných prostředků, mezi které patří použití síly, odrazování od pirátské činnosti, prevence a intervence za účelem vymýtit hrozbu pirátství a ozbrojené loupeže na moři v regionu Afrického rohu. Jednotky v rámci mise jsou tedy pověřeny zatýkáním osob, ať už provozujících pirátství či podezřelých z pirátské činnosti, a zabavováním jejich plavidel. K dosažení těchto cílů mise EU NAVFOR Somalia úzce spolupracuje s mezinárodními organizacemi a státy nacházejícími se v regionu Afrického rohu (Geiss – Petrig 2011: 20).

4.2.2 Organizační struktura a financování mise

Velení mise EU NAVFOR Somalia je jako v každé vojenské operaci hierarchicky strukturované. Strategické velitelství se, jak již bylo zmíněno, nachází v Northwoodu poblíž Londýna ve Velké Británii. Operační velitelství je pak situováno na vlajkové lodi, která momentálně působí v regionu. Prvním operačním velitelem mise byl kontradmirál Philip Jones z Velké Británie. Byl jím od spuštění mise až do června 2009 (Reininghaus 2014: 139). V současné době misi velí generálmajor Martin Smith, který také pochází z Velké Británie, což není úplně náhodou. Do čela mise bývají vybíráni britští velitelé kvůli ohromné námořní zkušenosti Velké Británie. V misi působí také zastupující velitelé, kterými momentálně jsou kontradmirál Stefano Barbieri z Itálie a kontradmirál Jonas Wikström ze Švédska (EEAS 2016a: 1).

Pro potřeby mise přislíbilo svá námořní vojenská plavidla celkem deset členů Evropské unie a Norsko. Ti se v propůjčování svých plavidel střídají, a tak najednou na misi operuje většinou okolo čtyř až sedmi těchto vojenských plavidel. Fregaty bývají často ještě osazeny průzkumným vrtulníkem, který může provádět průzkumné lety i za hranice dosahu radarů. K misi se také obvykle ještě připojují dva až tři průzkumné letouny (Reininghaus 2014: 140-141). Vojenskými námořními plavidly, jež působí v rámci mise EU NAVFOR Somalia, jsou v současné době – německá fregata FGS Bayern, která plní funkci vlajkové lodi, německá korveta FGS Erfurt, italská fregata ITS Carabiniere a španělské hlídkové plavidlo ESPS Tornado (EEAS 2016b: 1).

Jak je patrné, tak vojenská námořní plavidla a personál pro účely mise jsou poskytovány státy, které se na této misi podílejí. Náklady spojené s provozem a výplaty jsou tedy hrazeny samotnými státy. Navíc k těmto prostředkům je také schvalován rozpočet, jenž má pokrýt především vedlejší náklady na provozování mise, jako jsou například IT služby, případné evakuace apod. Tento rozpočet byl pro rok 2016 schválen ve výši 6,3 milionů eur (EEAS 2016a: 1). Rozpočet se řídí mechanismem zvaným „Athena“, který se vztahuje na všechny vojenské mise Evropské unie. Financování pomocí tohoto mechanismu se vztahuje na společné

náklady při vojenských operacích Evropské unie¹⁰. Tento systém byl dohodnut na zasedání Rady Evropské unie 1. 3. 2004 a přispívá do něj 27 členských zemí¹¹ (Council of the European Union 2016: 1).

4.2.3 Mezinárodní spolupráce

Jak již bylo zmíněno, tak boj proti pirátství vyžaduje mezinárodní spolupráci a proto námořní vojenská mise EU NAVFOR Somalia spolupracuje na vyřešení problému pirátství v oblasti Afrického rohu s celou řadou dalších států a mezinárodních organizací. Mezi jednoho z nejdůležitějších partnerů patří Severoatlantická aliance (North Atlantic Treaty Organization -NATO), která se aktivně zapojuje do boje proti somálskému pirátství. Její současná mise pod názvem „Operation Ocean Shield“ nahradila předchozí misi „Operation Allied Protector“ v srpnu 2009. Hlavními cíli mise „Operation Ocean Shield“ je narušovat, zabraňovat a odstrašovat od pirátských útoků na námořní plavidla. Mise v sobě také zahrnuje výcvikový program pro námořnictva působící v regionu kvůli lepší koordinaci. Zajímavostí je spuštění webu NATO Shipping Center kvůli lepší spolupráci mezi obchodními plavidly a vojenskými jednotkami působícími v regionu (Daniels 2012: 80).

Dalším velice významným partnerem je Combined Maritime Forces (CMF) pod velením Spojených států amerických. CMF je další mezinárodní iniciativou, jež je vytvořena mimo jiné za účelem boje proti námořnímu pirátství. Jednotky a námořnictvo CMF se skládají z 26 států světa, které operují na území o rozloze 2,5 milionu čtverečních mil, a v současné době se skládá ze tří operačních skupin, jimiž jsou – Task Force 150, 151 a 152. Úkolem Task Force 150 je zajistit bezpečí na moři a boj proti terorismu v Adenském zálivu, Ománském zálivu, Arabském moři, Rudém moři a na západním pobřeží Indického oceánu. Této operační skupině velí Francie, Nizozemsko, Velká Británie, Pákistán, Kanada a Austrálie. Task Force 151 má na starost boj proti námořnímu pirátství v Adenském zálivu a velení této operační skupiny

¹⁰ To zahrnuje například náklady na zřízení a provoz operačních velitelství, náklady na administrativu, zdravotnické služby apod. (Council of the European Union 2016: 1).

¹¹ Výjimku tvoří Dánsko, které se rozhodlo na tomto mechanismu nepodílet (Council of the European Union 2016: 1).

rotuje mezi Spojenými státy americkými, Jižní Koreou a Tureckem. Task Force 152 se zaměřuje na bezpečnost a kooperaci v Perském zálivu a provádí své mise v rámci Operace Enduring Freedom¹² (Daniels 2012: 80-81).

Kromě mise Evropské unie, NATO a CMF působí v regionu Afrického rohu více než 20 dalších států, mezi které patří například Čína, Indie, Írán, Japonsko, Malajsie, Singapur, Turecko a Rusko. Všechny tyto státy a organizace mezi sebou do určité míry spolupracují pomocí výměny informací, ochrany konvojů WFP apod. Region Afrického rohu se tak stal jistým experimentem mezinárodní spolupráce, jelikož ta je při takovém množství aktérů nutná. Kvůli lepší koordinaci těchto námořních sil probíhají v regionu každý měsíc meetingy pořádané CMF v platformě pod názvem „Shared Awareness and De-confliction“ (SHADE). Tyto meetingy se konají v Bahrajnu a schází se zde zástupci většiny námořních sil působících u somálského pobřeží. Evropská unie a zástupci CMF meetingům SHADE předsedají. Mise EU NAVFOR Somalia také přispívá k usnadnění spolupráce pomocí internetové platformy pod názvem „Mercury“ pro vedení rozhovorů a výměnu informací. V této platformě jsou také zobrazena obchodní plavidla, která momentálně proplouvají Adenským zálivem. Díky těmto koordinačním snahám je mise EU NAVFOR Somalia důležitým aktérem při rozvíjení dialogu především například s námořními jednotkami Ruska a Číny, se kterými je někdy problematické dohodnout se na společném postupu (EU Institute for Security Studies 2009: 398-399).

4.2.4 Úspěchy mise

Proti-pirátské operace námořních jednotek EU NAVFOR Somalia ve spolupráci s dalšími mezinárodními organizacemi a státy mají za následek úbytek možností pro piráty působící v tomto regionu úspěšně napadávat zahraniční námořní plavidla. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, tak se somálští piráti zaměřují především na unášení a braní rukojmích. V tomto počínání jsou ale díky snahám této mise

¹² Operace Enduring Freedom je řada vojenských operací Spojených států amerických v rámci boje proti terorismu.

a mezinárodního společenství rok od roku méně úspěšní, jak dokazuje následující tabulka (Impetus Magazine 2015: 6).

Tabulka č. 2: Počet unesených rukojmí

Počet rukojmí unesených piráty v letech 2010 - 2015						
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Celkový počet únosů rukojmí ve světě	1181	802	585	266	442	266
Celkový počet únosů rukojmí somálskými piráty	1016	470	250	34	0	0
Podíl únosů somálských pirátů na celku	86 %	59 %	43 %	13 %	0 %	0 %

*pouze do 30. září 2015

Zdroj: ICC IMB 2015: 10

Přestože jsou pirátům odebírány možnosti k napadení obchodních plavidel, tak se předpokládá, že jsou k tomu stále připraveni a jsou odhodláni znovu udeřit. Přítomnost jednotek mise EU NAVFOR Somalia je tak stále nutná a státy Evropské unie jsou si toho vědomy. Mandát mise byl proto prodloužen prozatím do konce roku 2016 a přišel také s úpravou „Operačního plánu“ (Operations plan - OPLAN), který umožňuje námořním jednotkám EU NAVFOR Somalia, pokud budou požádáni, napomoci jiným evropským misím, programům a mezinárodním organizacím, které pracují na posílení námořní bezpečnosti i v jiných státech Afrického rohu (Impetus Magazine 2015: 6).

Mise EU NAVFOR Somalia je vojenskou operací s jasným cílem. Přestože je schopna zabývat se pouze symptomy, které plynou z politické nestability v Somálsku, tak vývoj od roku 2008 do současnosti ukázal, že mise byla poměrně úspěšná. To můžeme pozorovat hned na prvním cíli mise, jenž bylo zaručit bezpečné dodávky humanitární pomoci WFP. Mise se může pyšnit 100% úspěšností v ochraně těchto dodávek, které díky ní byly bez incidentů doručeny do Mogadiša. Pokračující úspěchy a pokles pirátství v regionu Afrického rohu ale mají za následek úpadek zájmu ze strany států Evropské unie. Přesto je však vojenská námořní přítomnost v regionu nutná, což si státy Evropské unie dobře uvědomují, jelikož pirátství, jež se daří potlačit na moři, se

může znovu objevit, dokud nebude zajištěna stabilní situace v samotném Somálsku. Proto musí být cílem mezinárodního společenství stabilizovat a zlepšit situaci pro somálské obyvatelstvo a tím ukončit probíhající humanitární krizi v regionu Afrického rohu. Evropská unie chce v tomto ohledu přispět kromě námořní vojenské mise EU NAVFOR Somalia také pomocí dalších misí, jimiž jsou EUCAP Nestor a EU Training Mission – Somalia v rámci svého „komplexního přístupu“ (Reininghaus 2014: 147-148).

4.3 EU Training Mission – Somalia

EU Training Mission – Somalia byla zřízena na základě rozhodnutí Rady Evropské unie 15. února 2010. K jejímu spuštění následně došlo 7. dubna téhož roku a jejím základním cílem je napomoci při výcviku somálské armády. Tato mise samozřejmě probíhá, jako i ostatní mise Evropské unie za souhlasu FGS. Výcvik v rámci této mise probíhá především v Ugandě kvůli politické a bezpečnostní situaci v Somálsku. Avšak od 8. ledna 2013 jsou výcvikovní instruktoři a poradci mise přítomni i v Mogadišu. Participace na této misi je otevřena třetím státům a Evropská unie poskytuje informace o této misi OSN, Africké unii (African Union - AU) a především její peacekeepingové misi v Somálsku AMISOM, ale i mnoha dalším aktérům (Koutrakos – Skordas 2014: 134-135).

Ve svém snažení integrovat snahy celé řady rozdílných aktérů při výcviku jednotek pro FGS byla tato mise poměrně úspěšná. Zpočátku ji však provázely problémy se začleněním vycvičených rekrutů do SNA. Ti tak často kvůli absenci pravidelné a dostatečné mzdy přecházeli ke klanovým milicím, nebo se přidávali na stranu islamistů z teroristické organizace aš-Šabáb. Došlo tedy k podpoře nacionalizmu u nových rekrutů, jelikož vytváření národní armády, která bude věrná své vládě, může do budoucna přinést alespoň jistou míru stability v této zemi (Gstöhl – Lannon 2015: nestránkováno).

Evropská unie tak spustila tuto vojenskou výcvikovou misi na podporu místní vlády a jejích institucí. Od roku 2010 EU Training Mission – Somalia přispěla k vycvičení

přibližně 3 600 somálských vojáků s orientací především na důstojníky, specialisty a instruktory. Velitelem mise je v současné době brigádní generál Maurizio Morena z Itálie (EEAS 2016c: 1). 16. března 2015 došlo k prodloužení mandátu mise prozatím do konce roku 2016. Ve spolupráci s FGS tak tato mise pokračuje ve svých výcvikových programech s orientací především na velení a specializované kurzy. Tím by mělo být vytvořeno trvalé řešení pro Ministerstvo obrany Somálska a velitelství SNA. Dalším cílem do budoucna by mělo být převedení výcvikových kapacit na samotnou SNA, a na konci roku 2016 by mělo dojít k dalšímu prodloužení mandátu o dva roky, s cílem rozšířit aktivity mise i mimo hlavní město Somálska Mogadišo (EEAS 2016d: 1-2).

4.4 EUCAP Nestor

Ke spuštění mise EUCAP Nestor došlo 16. července 2012. Mise má jednotnou linii velení a její operační velitelství se nacházelo v Džibuti v Džibutsku, které leží ve strategické poloze při průlivu Bab-al-Mandab. Zpočátku se mise soustředila na budování námořních kapacit v Džibutsku, Keni, Seychelách a v Somálsku. Mise byla pozvána i do Tanzanie a mělo zde také dojít k jejímu nasazení (Koutrakos – Skordas 2014: 135). Avšak při následném strategickém vyhodnocení mise se došlo k závěru opuštění regionálních aktivit a EUCAP Nestor se tak od konce roku 2015 začal zaměřovat pouze na Somálsko a jeho oblasti Somaliland a Puntland. Došlo tak k přesunu velitelství mise do Mogadiša. Na rozdíl od EU NAVFOR Somalia se jedná převážně o civilní misi, na které se také podílejí lidé s vojenskou kvalifikací (Marreta 2015: 1).

Tato mise má dva základní cíle. Prvním je posilování právního státu v Somálsku za pomoci podpory v budování pobřežní stráže a soudnictví. Druhým cílem je pak budování námořních kapacit. Těmito iniciativami chce umožnit Somálsku efektivně bránit své teritoriální vody a tím tak bojovat proti místnímu pirátství. Ve své konečné fázi by měla mise EUCAP Nestor poskytnout plán pro odchod mise EU NAVFOR Somalia z regionu Afrického rohu tím, že bude předávat její povinnosti na Somálsko samotné. Toto je velice důležité, jelikož kvůli ubývajícím pirátským útokům také

upadá vůle států Evropské unie mít zde své námořnictvo. Některé státy totiž začínají nabývat pocitu, že somálské pobřeží se v současné době stalo pouze jakýmsi „hřištěm“ pro zrovna nevyužívaná vojenská námořní plavidla (Gstöhl – Lannon 2015: nestránkováno).

Nicméně budování námořních kapacit vyžaduje čas a poměrně nemalé finanční zdroje. Další překážkou pak může být očekávání od takto vybudovaných námořních kapacit, že budou plnit funkci stejně jako moderní vojenská plavidla západu. Cíle této mise jsou tak velice ambiciózní zejména vzhledem k tomu, že státy Afrického rohu mají i daleko větší problémy, než je námořní pirátství, a jejich priority proto často směřují jinam. Angažmá Evropské unie tak proto bude stále velice důležité (Gstöhl – Lannon 2015: nestránkováno).

4.5 Současná situace

Přestože Somálsko zažilo několik politických změn v posledních několika letech, tak na úbytku pirátských útoků se podepsala až intervence zahraničních aktérů. Když bylo v roce 2011 pirátství na svém vrcholu, Somálsko bylo hodnoceno velice špatně dle statistik FSI mezi 193 hodnocenými státy světa, co se týče politické stability, práv a korupce. V roce 2012 došlo ke zvolení Hassana Sheikha Mohamuda prezidentem. Ten tvrdil, že je potřeba skoncovat s pirátstvím v tomto regionu a chtěl tak učinit pomocí plošné amnestie pirátům, kteří budou ochotni se znovu zapojit do společnosti (zde můžeme pozorovat podobnost s minulostí, kdy byla také pirátům často udělována milost za to, že upustí od činnosti). I přes mírné úspěchy amnestie pirátství stále přetrvávalo a byla tak nutná stálá intervence zvenčí (Dantas 2015: 79).

Členské země Evropské unie, i přes jisté pochybnosti o nutnosti stálého nasazení vojenských námořních plavidel, mají stále zájem na vyřešení problematické situace v Somálsku, což dokazuje prodloužení misí EU NAVFOR Somalia, EU Training Mission – Somalia a EUCAP Nestor do konce roku 2016, a to i přes pokles pirátských útoků na moři v několika posledních letech. Evropská unie si tak dobře uvědomuje, že bude potřeba vyřešit i situaci uvnitř Somálska a tím tak znovu nastolit stabilitu

v regionu Afrického rohu. Nakonec však zůstane na regionu samotném, aby zajistil bezpečnost na moři, avšak za stálé podpory Evropské unie. Již ne však za podpory vojenských a civilních misí, ale za pomoci rozvojových programů, které budou klíčové pro vytvoření trvalého a udržitelného řešení v budoucnu (Impetus Magazine 2015: 7).

Evropská unie tak pokračuje v podpoře somálských institucí při jejich snaze o mír a stabilitu v Somálsku. Pro Evropskou unii se ale možná objevuje další oblast, ve které by mohla v budoucnu zasáhnout. Pirátské útoky totiž nabývají na intenzitě v Guinejském zálivu v západní Africe. Statistiky vedené IMB ukazují především nárůst útoků u nigerijského pobřeží. Piráti, jež operují v tomto regionu, se ale od těch z Afrického rohu mírně odlišují. Somálští piráti se zaměřovali především na braní rukojmích, za které požadovali výkupné, ale pirátům z Guinejského zálivu jde především o náklad přepadeného námořního plavidla. To tak vedlo i k incidentům, při kterých byla posádka napadené lodi okamžitě po nalodění zastřelena. Představitelé mnoha států jsou s touto situací obeznámeni, přesto se však ještě nedošlo ke shodě na společném postupu. Námořní pirátství v Guinejském zálivu bude pravděpodobně výzvou pro mezinárodní společenství v následujících několika málo letech (Reininghaus 2014: 148-149).

5. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat námořní pirátství v oblasti Afrického rohu s ohledem na účast Evropské unie při jeho řešení. Fenomén námořního pirátství jsem se nejprve pokusil představit teoreticky a upozornit na některé jeho problematické body. Z tohoto důvodu zde bylo pirátství představeno již z historického kontextu, jelikož se nejedná o fenomén pouze posledních několika let, ale provází lidstvo už celá století. Zaměřoval jsem se zde také na nejčastěji využívané taktiky dnešních pirátů, ať už působí v regionu Afrického rohu, v Malackém průlivu, Jižní Americe, v Jihočínském moři nebo kdekoliv na světě. Avšak nejdůležitější částí této kapitoly je definice pirátství a trestání pirátů v rámci úmluvy UNCLOS. UNCLOS se totiž stala jakousi „námořní ústavou“ a na základě toho, že je hojně mezinárodně uznávaná, tak s ní pracuje i tato práce.

Somálsko bylo vždy jednou z nejhudších zemí afrického kontinentu, ale situace se za posledních několik let stále zhoršuje a dle statistik FSI z roku 2015, je tato země hodnocena jako druhá na jejím seznamu hned za Jižním Súdánem. Jako jednu z hlavních příčin vzniku námořního pirátství v tomto regionu vidím zhroucení režimu Siada Barreho v 90. letech 20. století. Kvůli probíhající občanské válce zde bylo vytvořeno mocenské vakuum, které se rozhodly využít zahraniční společnosti, jež zde začaly nelegálně rybařit a vytvářet zde skládky toxického odpadu, což mělo za následek poškození místního ekosystému a dramatický úbytek ryb. Kvůli absenci státních složek, které by hlídaly somálské pobřeží, vzali věci do vlastních rukou sami somálští rybáři. Ti začali přepadávat zahraniční plavidla, jež byla obviněna z nelegálního rybolovu, a požadovali za jejich propuštění pokuty. Netrvalo však dlouho a ze zoufalé ochrany rybářský lovišť se vyvinul regulérní zločin pirátství. Pirátství v regionu Afrického rohu se tak tedy zrodilo kombinací absence státní moci, zničením obživy somálských rybářů a nemožností zasáhnout proti pirátům v teritoriálních vodách zahraničními aktéry.

Pirátské útoky v regionu Afrického rohu nabývaly rok od roku na intenzitě a zvyšovalo se také výkupné, jež piráti požadovali za propuštění námořních plavidel s jejich posádkami. Průliv Bab-al-Mandab, jenž se nachází v tomto regionu, je jedním z nejdůležitějších škrťících bodů na světě, kterým ročně proplouvá přibližně 20 000 námořních plavidel. Přestože dopad místního pirátství na celkový objem mezinárodního obchodu je poměrně zanedbatelný, tak pro Evropskou unii představuje vážnou hrozbu, jelikož kolem 80 % těchto plavidel směřuje právě do zemí Evropské unie. Případné odklonění této důležité obchodní trasy mezi Evropou a Asií kolem mysu Dobré naděje by si vyžádalo nechtěné zvýšení nákladů na přepravu, nemluvě o zpoždění dodávek důležitých surovin, jako je například ropa. Z toho tak vyplývá význam oblasti pro Evropskou unii.

Často opomíjený bývá také vliv na země, které se nacházejí v tomto regionu nebo v jeho blízkosti. Jemen, jenž se nachází u jižního vstupu do Rudého moře, upozorňuje na problematickou situaci již celé roky. Dále Egypt kontrolující Suezský kanál zaznamenal znatelné ztráty z lodní přepravy kvůli odklonění některých námořních plavidel z tohoto regionu. V neposlední řadě je somálské pirátství problémem i pro země Perského zálivu, pro které je nutné, aby tudy proudila jejich ropa do zemí Evropské unie a Spojených států amerických. O negativním dopadu pirátství na země nacházející se v okolí Somálska tak není pochyb. Začaly se také objevovat zprávy o možné spolupráci místních pirátů s militantními islamistickými organizacemi. V současné době, kdy je mezinárodní boj proti terorismu v čele dění, představovaly tyto zprávy vážnou hrozbu. Nicméně tato spolupráce nebyla prokázána a islamisté prozatím veřejně pirátství odsuzují. Růst napětí v tomto regionu si vyžádal rozsáhlou mezinárodní intervenci, ke které se mimo mnoha dalších aktérů přidala také Evropská unie, která přišla se svým „komplexním přístupem“ na vyřešení problematické situace v Somálsku.

Právě proto, že je somálské pirátství bezpečnostní hrozbou jak z ekonomického hlediska, tak z vojenského hlediska, se na jeho potlačení chtěla podílet i Evropská unie. V roce 2008 tak došlo ke spuštění mise EU NAVFOR Somalia, která měla za cíl

ochránit dodávky WFP, jež byly přepadávány místními piráty a bez kterých by se humanitární krize v Somálsku jistě nedala řešit. Mise byla ve svém počínání úspěšná, jelikož díky ní byly dodávky humanitární pomoci bezpečně doručeny do Mogadiša se 100 % úspěšností. Co může být také považováno za úspěch, je schopnost koordinace této mise s dalšími mezinárodními organizacemi a státy, které v regionu také působí. Evropská unie si moc dobře uvědomuje nutnost spolupráce, pokud má být pirátství jednou pro vždy potlačeno. V zamezování možností pro piráty byla Evropská unie v koordinaci s dalšími aktéry, jak dokazují statistiky vedené IMB, úspěšná.

Avšak potlačení pirátství na moři je pouze prvním krokem. Bez dalších iniciativ je velice pravděpodobné, že by se pirátství v tomto regionu opět objevilo. Dle statistik IMB se v současné době zdá, že pirátství na moři v somálských vodách prozatím končí, a tak je tedy zapotřebí vyřešit situaci i uvnitř Somálska samotného. Evropská unie v tomto snažení přispívá dalšími misemi, jimiž jsou - EU Training Mission – Somalia a EUCAP Nestor. První ze zmíněných misí má za cíl napomoci při budování loajální somálské armády, která by mohla zajistit alespoň určitou stabilitu a poskytnout FGS prostředek pro dosažení kontroly nad svým územím. EUCAP Nestor si zase klade za cíl pomoc při budování námořních kapacit, díky nimž by mělo být Somálsko schopné hlídat své teritoriální vody i bez vnějšího zásahu.

Budoucí vývoj lze jen těžko odhadnout. Tyto iniciativy jsou poměrně ambiciózní a jen čas ukáže, do jaké míry bude situace v Somálsku vyřešena. První krok, jímž bylo zastavení pirátských útoků, se zdá být naplněn a mise, které by měly napomoci Somálsku uvnitř, momentálně probíhají. I přes některé počáteční problémy misí EU Training Mission Somalia a EUCAP NESTOR se v současné době zdá, že by mohly napomoci k vytvoření stabilní situace. To považuji za klíčové, jelikož pirátství v oblasti Afrického rohu je jen symptomem hlubších problémů uvnitř samotného Somálska. Po ukončení těchto misí má Evropská unie zájem spustit rozvojové programy, jež by měly za následek vytvoření stálého a udržitelného řešení tak, aby se pirátství v regionu Afrického rohu již znovu neobjevilo.

6. Seznam literatury

AEDI (2009). Africa Economic Development Institute. *AEDI Exclusives* 1 (1), s. 1-9.

Barker, Simon (2013). Internarnational Maritime Piracy: Am Old Profession That Is Capable of New Tricks, but Change Is Possible. *Case Western Reserve Journal of International Law* 46 (1/2), s. 387-396.

Bereketeab, Redie (2014). Enviromental Change, Conflicts and Problems of Sustainable Development in the Horn of Africa. *African and Asian Studies* 13 (3), s. 291-314.

Bruno, Paul (nedatováno). *Tactics of Modern Sea Pirates* (<http://maritime.about.com/od/Safety/a/Tactics-Of-Modern-Sea-Pirates.htm>, 21. 2. 2016).

Campbell, Penny (2011). A Modern History of the International Legal Definition of Piracy. In: Ellerman, Bruce A. – Forbes, Andrew – Rosenberg, David, *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies* (Newport: Naval War Collage Press), s. 19-31.

Chi, Manjiao (2012). Finding out the „Achilles Heels“: Piracy Suppression under International Law and Chinese Law. *Journal of East Asia & International Law* 5 (1), s. 7-36.

Coleman, Denise Y. (2015). Somalia 2015 Country Review. *Country Watch* (<http://www.countrywatch.com/Content/pdfs/reviews/B44Q9Q34.01c.pdf>, 10. 3. 2016).

Council of the European Union (2016). *Athena – financing security and defence military operations* (<http://www.consilium.europa.eu/en/policies/athena/>, 10. 4. 2016).

Dagne, Ted (2010). Somalia: Current Conditions and Prospects for a Lasting Peace. *Congressional Research Service*, s. 1-27.

Daniels, Christopher L. (2012). *Somali Piracy and Terrorism in the Horn of Africa* (Plymouth: Scarecrow Press).

Dantas, Jordan (2015). Safe Passage: Private Security and the Decline of Somali Piracy (1), s. 77-87.

Djama, Abbas Daher (2011). *The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia: Challenges and Solutions of the International Community* (http://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/djama_1112_djibouti.pdf, 20. 2. 2016).

Dubner, Barry H. (2011). On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof. *Journal of Maritime Law & Commerce* 42 (1), s. 71-100.

EEAS (2016a). *EU NAVFOR Somalia Mission* (<http://eunavfor.eu/mission/>, 10. 4. 2016).

EEAS (2016b). *EU NAVFOR Somalia Deployed Units* (<http://eunavfor.eu/deployed-units/surface-vessels/>, 10. 4. 2016).

EEAS (2016c). *EUTM Somalia* (http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/index_en.htm, 10. 4. 2016).

EEAS (2016d). *EUTM Somalia factsheet* (http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf, 10. 4. 2016).

EEAS (nedatováno). *The EU fight against piracy in the Horn of Africa* (<http://www.eeas.europa.eu/piracy/>, 10. 4. 2016).

EU Institute for Security Studies (2009). *European Security and Defence Policy – The first 10 years* (http://www.iss.europa.eu/uploads/media/ESDP_10-web.pdf, 10. 4. 2016).

FFP (2015). *Fragile States Index 2015* (<http://library.fundforpeace.org/library/fragilestatesindex-2015.pdf>, 10. 4. 2016)

- Frodl, Michael G. (2009). Choke Point. *National Defense* 93 (664), s. 18-20.
- Geiss, Robin – Petrig, Anna (2011). *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden* (New York: Oxford University Press).
- Gilpin, Raymond (2009). Counting the Costs of Somali Piracy. *United States Institute of Peace* (http://www.usip.org/sites/default/files/resources/1_0.pdf, 10. 3. 2016).
- Gstöhl, Sieglinde – Lannon, Erwan (2015). *The Neighbours of the European Union's Neighbours* (London: Routledge).
- Guilfoyle, Douglas (2013). *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Cheltenham: Edward Elgar).
- Hamilton, Karine (2010). *The Piracy and Terrorism Nexus: Real or Imagined?* (<http://ro.ecu.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=act>, 10. 3. 2016).
- House of Lords (2010). *Combating Somali Piracy: The EU's Naval Operation Atalanta* (<http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/ldcom/103/103.pdf>, 10. 4. 2016).
- ICC(2015). *Piracy News & Figures* (<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures/>, 20. 2. 2016).
- ICC (nedatováno). *International Maritime Bureau* (<https://www.icc-ccs.org/icc/imb>, 9. 3. 2016).
- ICC IMB (2004). *Piracy and Armed Robbery against Ships* (http://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC_InternationalMaritimeBoard_Annual_Piracy_Report2004.pdf, 10. 3. 2016).
- ICC IMB (2015). *Piracy and Armed Robbery against Ships* (<http://www.iccspain.org/wp-content/uploads/2015/11/2015-Q3-IMB-Piracy-Report.pdf>, 10. 3. 2016).

ICC IMB (2016). *Live Piracy & Armed Robbery Map* (<https://icc-ccs.org/icc/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, 20. 4. 2016).

IMO (nedatováno). *Introduction to IMO* (<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, 9. 3. 2016).

Impetus Magazine (2015). *Operation Atalanta* (http://www.eeas.europa.eu/csdp/structures-instruments-agencies/eu-military-staff/documents/impetus_n19.pdf, 10. 4. 2016).

International Business Publications (2013). *Somalia Business Law Handbook* (Washington DC: International Business Publications).

International Expert Group on Piracy off the Somali Coast (2008). *Piracy off the Somali Coast* (http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf, 10. 3. 2016).

Johnson, LaNita M. (2014). *The Consequences of Somali Piracy on International Trade* (<http://digitalcommons.pepperdine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1118&context=globaltides>, 10. 3. 2016).

Keenan, Jillian (2014). *Puntland is for Pirates* (<http://foreignpolicy.com/2014/03/20/puntland-is-for-pirates/>, 15. 4. 2016).

Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (2014). *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Oxford: Hart).

Kovanda, Lukáš (2008). *Ekonomie pirátství* (http://www.mises.cz/terralibera/2008_07_vol_9_no_7.pdf, 20. 2. 2016).

Kraska, James (2011). *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea* (Santa Barbara: Praeger).

Lennox, Doug (2008). *Now You Know Pirates* (Toronto: Dundurn Press).

- Malone, James L. (1983). *The United States and the Law of the Sea after UNCLOS III* (<http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3700&context=lcp>, 15. 4. 2016).
- Maouche, Alexandre (2011). *Piracy along the Horn of Africa: An Analysis of the Phenomenon within Somalia* (http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr6_2011_Maouche.pdf, 10. 3. 2016).
- Marley, David (2011). *Modern Piracy: A Reference Handbook* (Santa Barbara: ABC-CLIO).
- Marretta, Francesca (2015). *EUCAP Nestor* (https://www.eucap-nestor.eu/data/file_db/factsheet/New_Factsheet_October_2015%20REV2_CPCC.pdf, 10. 4. 2016).
- Merriam-Webster Dictionary (nedatováno). *Privateer* (<http://www.merriam-webster.com/dictionary/privateer>, 10. 4. 2016).
- Nyman, Elizabeth (2011). Modern Piracy and International Law: Definitional Issues with the Law of the Sea. *Geography Compass* 5 (11), s. 863-874.
- OCEANUSLive. Org (2011). *Modern Piracy Tactics and Challenges* (<http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000357>, 20. 2. 2016).
- Paige, Tamsin (2013). Piracy and Universal Jurisdiction. *Macquarie Law Journal* 12, s. 131-154.
- Ploch, Lauren a kol. (2011). *Piracy off the Horn of Africa* (<http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>, 20. 3. 2016).
- Reininghaus, Frank (2014). *Operation Atalanta at the Horn of Africa – German Contribution to the First Maritime Operation of the European Union* (<http://zeszyty.am.gdynia.pl/artukul/Operation%20ATALANTA%20at%20the%20Horn%20of%20Africa%20%E2%80%93%20the%20German%20contribution%20to%20t>

he%20first%20maritime%20operation%20of%20the%20European%20Union_260.pdf
, 10. 4. 2016).

Roach, Ashley J. (2010). Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions. *The American Journal of International Law* 104 (3), s. 397-416.

Rosenberg, Matt (1997). *Chokepoints!*
(<http://geography.about.com/library/weekly/aa052597.htm>, 9. 3. 2016).

Shortland Anja (2015). Can We Stop Talking about Somali Piracy Now? A Personal Review of Somali Piracy Studies. *Peace Economics, Peace Science, &Public Policy* 21 (4), s. 419-431.

UN (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*
(http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, 9. 3. 2016).

UN (2003a). *United Nations Operation in Somalia I*
(<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosomi.htm>, 10. 3. 2016).

UN (2003b). *United Nations Operation in Somalia II*
(<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom2.htm>, 10. 3. 2016).

UN (2008). *Security Council Condemns Acts of Piracy, Armed Robbery off Somalia's Coast, Authorizes for Six Months „All Necessary Means“ to Repress such Acts*
(<http://www.un.org/press/en/2008/sc9344.doc.htm>, 10. 4. 2016).

van Linge, Thomas (2015). *The situation in Somalia*
(<https://pietervanostaeyen.files.wordpress.com/2015/09/2000px-somalia.png>, 20. 4. 2016).

Youngs, Graham T. (2014). Piracy In Somalia: a Legal Analysis Concerning the Prosecution of Pirate Negotiators and Pirate Facilitators under the Current US and International Framework. *Indiana International & Comparative Law Review* 24 (3), s. 809-857.

7. Resumé

The topic of this bachelor thesis is „The participation of the European union in the fight against maritime piracy in the Horn of Africa“. The main aim is to analyze the crime of maritime piracy, especially with regard to the involvement of the European Union. The rise of maritime piracy in this region can be traced back to the beginning of the civil war in the nineties. At that time the regime of Siad Barre collapsed. This created a power vacuum which was used by foreign companies. The companies started fishing illegally in the region and dumping of toxic waste soon followed. These actions devastated local environment and left many people with no means to survive. The combination of an ongoing civil war and a problematic political situation started a humanitarian crisis.

Theoretical base of this thesis is provided by the development of maritime piracy, piracy tactics and international law. The emphasis in the theoretical part is given to the definition of piracy and to the punishment of pirates by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

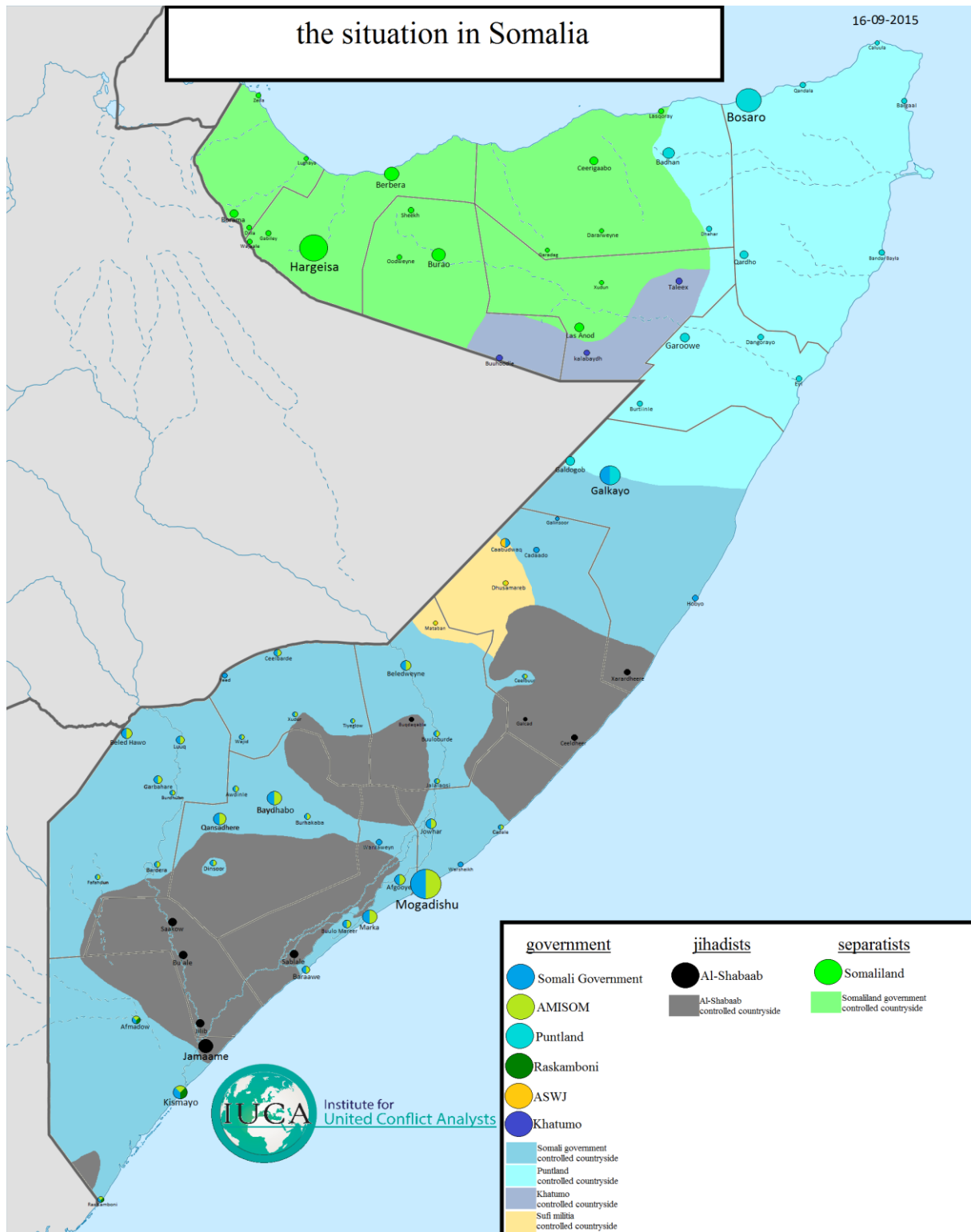
The second part of the thesis analyses maritime piracy in the Horn of Africa. In this part I am analyzing the development of Somali piracy, the most powerful and well known pirate gangs and the economic model of local piracy. Piracy in this region is specific in some way. Local pirates mostly focus on taking hostages. Stealing the vessel or the cargo is not their main focus.

The third and the last part focuses on the participation of the European Union in the fight against local piracy. To alleviate the humanitarian crisis, the European Union launched the mission EU NAVFOR Somalia for the protection of humanitarian aid vessels of the World Food Programme (WFP). To further its involvement the missions named EUCAP Nestor and EU Training Mission Somalia soon followed. For now piracy in this region seems to be ending, but the situation within Somalia still needs to be dealt with to create a lasting and sustainable solution.

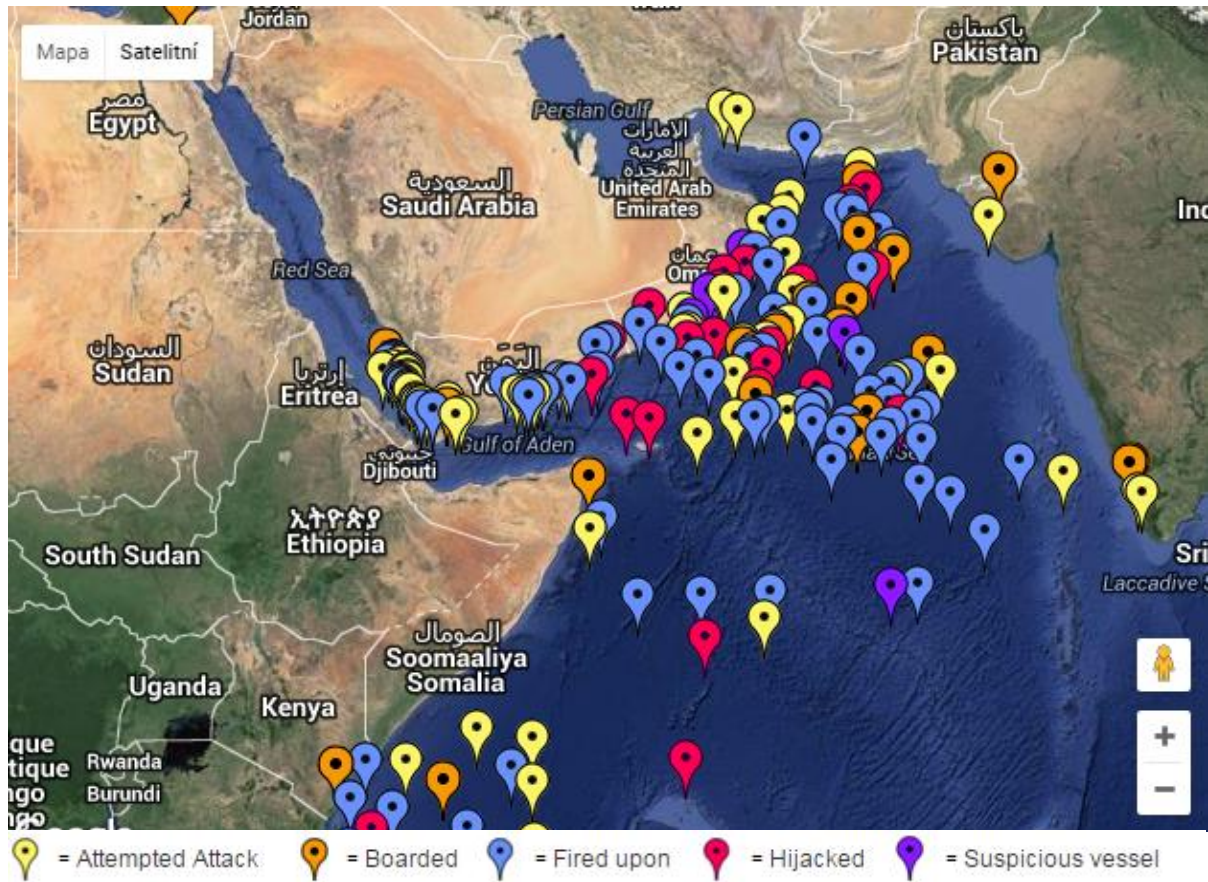
Key words: Maritime piracy, Horn of Africa, Somalia, European Union, Somali pirates.

8. Přílohy

Příloha č. 1 – Současná situace v Somálsku (van Linge 2015: 1).



Příloha č. 2 –Srovnání pirátských útoků v roce 2011 a 2015 (ICC IMB 2016: 1).



Príloha č. 3 – Oblasť pôsobnosti EU NAVFOR Somalia (EEAS 2016a: 1).

