

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Boj s pirátstvím v Africkém rohu – role

EU a NATO

Veronika Melicharová

Plzeň 2019

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

Boj s pirátstvím v Africkém rohu – role EU a NATO

Veronika Melicharová

Vedoucí práce:

PhDr. Linda Piknerová, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2019

.....

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucí mé práce PhDr. Lindě Piknerové, Ph.D, za odborné vedení, inspirující připomínky, trpělivost a čas, jež mi věnovala při psaní této bakalářské práce. Zároveň děkuji za emoční podporu své rodině, zejména své matce.

OSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	6
1 ÚVOD.....	8
2 PIRÁTSTVÍ A AFRICKÝ ROH	13
2.1 Fenomén pirátství.....	13
2.2 Organizace zabývající se pirátstvím.....	15
2.2.1 Mezinárodní námořní organizace.....	18
2.2.2 Mezinárodní námořní úřad.....	20
2.3 Představení Afrického rohu.....	21
2.4 Vývoj Somálska mající vliv na etablování pirátství.....	22
2.4.1 Somálsko v 90. letech 20. století.....	23
2.4.2 Mírové operace OSN.....	24
2.4.3 Politická situace v Somálsku 21. století.....	25
2.4.4 Humanitární pomoc AMISOM	27
2.4.5 Přírodní vlivy mající dopad na Somálsko	28
2.5 Somálské pirátství	29
2.5.1 Taktiky somálských pirátů	29
2.5.2 Doporučení pro lodě plující skrze Adenský záliv	31
3 MEZINÁRODNÍ PROTIPIRÁTSKÉ OPERACE	33
3.1 Berlin Plus Agreement jako tmel EU a NATO.....	34
3.2 Operace Atalanta.....	36
3.2.1 Úspěšnost operace Atalanta	39
3.2.2 Další iniciativy EU.....	40
3.3 Zapojení NATO do boje s pirátstvím.....	41
3.4 Combined Task Force 151	45
3.5 Porovnání pirátských aktivit na moři 2009 a 2014	46
4 ZÁVĚR.....	51
SEZNAM LITERATURY	54
PŘÍLOHY	62
RESUMÉ.....	66

SEZNAM ZKRATEK

AMISOM	Mise Africké unie v Somálsku (African Union Mission to Somalia)
AU	Africká unie (African union)
CTF 151	Sdílená operační síla 151 (Combined Task Force 151)
EBOP	Evropská bezpečnostní a obranná politika
EU NAVFOR	Námořní síly Evropské unie (The European Union Naval Force)
EUCAP	Budování kapacit Evropské unie (The European Union Capacity Building)
EUTM	Výcviková mise Evropské unie (The European Union Training Mission)
ICC	Mezinárodní obchodní komora (International Chamber of Commerce)
IMB	Mezinárodní námořní úřad (International Maritime Bureau)
IMO	Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organization)
MARCOM	Velitelství spojeneckých námořních sil (Allied Maritime Command)
MSCHOA	Centrum námořní bezpečnosti – Afrického rohu (The Maritime Security Centre – Horn of Africa)
SNMG1	Stálá námořní skupina NATO 1 (Standing NATO Maritime Group One)
SNMG2	Stálá námořní skupina NATO 2 (Standing NATO Maritime Groupe Two)
SUA	Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby

	(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)
UNCLOS	Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu (United Nations Convention on the Law of the Sea)
UNITAF	Jednotné pracovní skupiny (Unified Task Force)
UNOSOM	Operace OSN v Somálsku (United Nations Operation in Somalia)
WFP	Světový potravinový program (World Food Programme)

1 ÚVOD

Bakalářská práce bude zaměřená na mezinárodní boj proti pirátství v Africkém rohu, přičemž zkoumané budou aktivity dvou mezinárodních organizací – Evropské unie a Severoatlantické aliance, které v této oblasti intervenují. Pirátství považujeme za jeden ze světových problémů již od dob starověku, jako globální hrozbu jej vnímáme od minulého století až do současnosti. Mezi nejvíce ohrožené oblasti, ve kterých se setkáváme s pirátstvím patří rozvojové oblasti, kde si jednotlivé vlády států s tímto zločinem nedokážou poradit sami a potřebují s eliminací tohoto zločinu pomoci od jiných aktérů. Konkrétně boj s pirátstvím v oblasti Afrického rohu je jedním z nejvíce řešených od přelomu 20. a 21. století. V této oblasti se setkáváme se státy, jež považujeme za slabé či dokonce i rozpadlé, příkladem je Somálsko, které bude pro tuto práci stěžejní.

Somálsko je stát s přístupem k moři, který využíval rybnářství jako jeden z hlavních příjmů pro svou ekonomiku. Nestabilita vlády a s tím spojené nefungování státu samotného zapříčinila, že ve výsostných vodách Somálska lovily ryby i jiné státy, které tím přispěly k ještě většímu propadu somálské ekonomiky. Piráti ze Somálska jsou tudíž převážně bývalí rybáři. Rozlehlé pobřeží Somálska má strategickou polohu u Adenského zálivu, který je klíčovým námořním uzlem pro kratší proplutí do Středozemního moře skrze průplav Bab al-Mandab, Rudé moře a Suezský průplav. Jak již bylo zmíněno, jedná se o kratší a z toho důvodu i méně finančně náročnou a zároveň pro obchod výhodnější plavbu z Indického oceánu do Středozemního moře, jelikož se nemusí obeplouvat celý africký kontinent. Trasa je velmi frekventovaná zejména pro světový obchod se zbožím a především s ropou, pro piráty je tedy velmi strategická a v případě jejich úspěchu i výnosná.

Somálská vláda nebyla schopná zabránit pirátské trestné činnosti svých obyvatel, která postupem času gradovala a zároveň oslabovala světovou ekonomiku spolu s regionální bezpečností. Z toho důvodu se do zkoumané

problematiky začaly zapojovat i jiné státy a především mezinárodní organizace. Vzhledem k tomu, že pirátství se odehrávalo i na volném moři, ne tedy výhradně ve vodách spadajících pod vládu Somálska, bylo zapojení mezinárodních organizací i jednotlivých států žádoucí. Zmiňovaní aktéři se nejvíce zapojili do boje proti pirátství ke konci prvního desetiletí 21. století, primárně se zde objevovala Evropská unie a Severoatlantická aliance, které jsou pro tuto práci klíčové i z toho důvodu, že boj s pirátstvím v tomto regionu není ani pro jednu z těchto organizací typický v souvislosti s jejich agendou. Snahu o potírání nelegálních aktivit v oblasti Afrického rohu měly i jednotlivé státy, jako například Rusko a Čína.

Evropská unie, dále jen EU, se do boje zapojila koncem roku 2008, kdy zde spustila svou první námořní operaci. Důvodem pro zapojení se do boje proti pirátství v tomto regionu bylo, že členské státy této organizace využívají trasu přes Adenský záliv pro své obchodní aktivity a případné pirátské útoky jim přinášely pouze ekonomické ztráty. Dále pak můžeme její intervenci vnímat jako snahu o rozšíření svého zahraničně-politického potenciálu.

Severoatlantická aliance, dále jen NATO, v této oblasti spustila celkem tři významné proti pirátské operace Allied Provider, Allied Protector a Ocean Shield. Zmíněné operace na sebe navazovaly od roku 2009 až do roku 2016, kdy NATO ukončilo svou intervenci v regionu Afrického rohu. Zkoumané mise byly charakteristické především pro ochranu obchodních lodí, které plují skrze Adenský záliv. Pro ochranný doprovod bylo použito mnoho lodí, převážně z Evropy, USA a také Turecka.

Hlavním cílem této bakalářské práce je popsání misí, které zprostředkovaly organizace EU a NATO v oblasti Afrického rohu v boji proti tamnímu pirátství. Součástí tohoto cíle je i vymezení pirátství v oblasti Afrického rohu, které ohrožuje světový obchod a s tím souvisí i mezinárodní definování aktu pirátství. Primární snahou této práce je analyzování operace EU Atalanta se zaměřením na okolnosti jejího vzniku spojované s dokumentem Berlin Plus

Agreement. Sekundárním cílem je popsání operací NATO. Výzkumné otázky pro mou bakalářskou práci jsou:

- (1) Co přispělo k nárůstu pirátských činů v oblasti Afrického rohu?*
- (2) Jaký dopad měly intervence Evropské unie a Severoatlantické aliance v oblasti Afrického rohu na fenomén pirátství?*
- (3) Jaká je role Evropské unie v boji proti pirátství v Somálsku?*

První otázka bude zodpovězená v souvislosti s vylíčením vývoje zkoumaného regionu a Somálska samotného. Na druhou otázku se pokusím odpovědět primárně prostřednictvím výročních zpráv Mezinárodního námořního úřadu a Mezinárodní námořní organizace, které se problematikou pirátství zabývají. Každá z těchto institucí má pro své statistiky odlišně vymezené oblasti, ve kterých přičítá pirátské útoky jednotlivým národnostním zločincům. Z toho důvodu se statistické údaje budou mírně odlišovat. Jednotlivé oblasti, které do svých statistik zahrnují, si rozebereme v částech práce, kde se těmto organizacím budeme věnovat podrobněji. Pro tuto otázku budou také důležité tabulky s pirátskými útoky a pokusy o ně, které jsou zveřejňovány na oficiálních stránkách operací NATO a EU. V rámci třetí otázky budou rozebrány i jiné mise, které EU v Somálsku zahájila.

V první části práce se zaměřím na fenomén samotného pirátství. Ráda bych zde představila definici pirátství, která je součástí Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu, dále jen UNCLOS. Tato úmluva byla publikována Organizací spojených národů, dále jen OSN. V této části práce bych také ráda věnovala pozornost organizacím, které se věnují zločinům na moři. Představím zde Mezinárodní námořní organizaci a Mezinárodní námořní úřad. Tyto dvě organizace zveřejňují statistiky pirátských útoků a vydávají prohlášení o případných napadeních na moři. Dále zde zmíním období kolonialismu a dekolonizace, která měla vliv na vývoj států v Africkém rohu. S tím souvisí i příčiny rozpadu Somálska, které mají na celkový vývoj této regionální trestné činnosti velký dopad, jelikož většina pirátů vyskytujících se v této oblasti

je původem z tohoto státu. Zaměřím se převážně na události politické, ale i přírodní, které můžeme považovat za příčiny vzniku nelegálních aktivit odehrávajících se na moři. Do této části práce budou zahrnuty i první mezinárodní mise, které byly v Somálsku spuštěné v reakci na události, které se v něm odehrávaly. Konkrétně jde o mírové mise OSN a humanitární misi zprostředkovanou Africkou unií, dále jen AU, obě tyto mise měly primárně za cíl zlepšení situace somálského obyvatelstva. V závěru této části práce se budu věnovat somálským pirátům.

Druhá část bude věnována mezinárodním intervencím v oblasti Afrického rohu, jež jsou zaměřené na boj proti pirátství. Prvotně se zaměřím na nárůst pirátských aktivit v oblasti, který byl impulzem pro mezinárodní zapojení při řešení problematiky a následně se budu věnovat intervenci EU. Nastíním její bezpečnostní politiku a také bude zmíněný dokument Berlin Plus, který posiluje spolupráci v bezpečnostních tématech mezi EU a NATO. EU zde vede misi od roku 2008. Ráda bych zde nastínila důvody vzniku této operace a posléze se budu věnovat jejímu mandátu. V této části bude také zahrnuta statistika zprostředkovaná misí EU s počty pirátských útoků od jejího počátku až do roku 2018. EU spustila také dvě pozemské mise v Somálsku, které mají zlepšit situaci uvnitř státu.

Následně se zaměřím na zapojení NATO do boje proti pirátství v Africkém rohu. Popíši důvody intervence, a přiblížím všechny tři mise, které v regionu spustila. Zaměřím se zde na jejich charakter, období fungování a na složení jednotlivých misí. Součástí této podkapitoly bude i databáze pirátských aktivit, které budou z oficiálních stránek aliance, zveřejněných na webovém portále, který provozuje. Poté zmíním i jiné aktéry, kteří zde nějakým způsobem zasahují. V závěru kapitoly bych za pomoci grafů ráda rozebrala, jak se pirátské aktivity během působení námořních sil mezinárodních aktérů vyvíjely. Pro porovnání budou zvolené roky 2009 a 2014, jejichž porovnání bude prostřednictvím dat získaných z mezinárodní námořní organizace a mezinárodního námořního úřadu.

V závěru práce se pokusím o zodpovězení výzkumných otázek. Nejprve odpovím na příčiny nárůstu pirátství v Africkém rohu a následně se budu věnovat mezinárodním intervencím. Pokusím se zhodnotit dopad, který má přítomnost mezinárodních aktérů, zejména tedy EU a NATO, ve zkoumaném regionu prostřednictvím statistik získaných z mezinárodní námořní organizace a mezinárodního námořního úřadu, jež se zločinům na moři věnují. Dále pak na základě získaných informací rozeberu roli EU pro oblast Afrického rohu a samotného Somálska.

Pro představení fenoménu pirátství budou použity nejprve primárně knižní zdroje, jelikož pirátství doprovází lidskou společnost takřka od jejího počátku a literatury s touto tematikou je dostatek. Definice pirátství a obdobných trestných činů budou čerpány z mezinárodně uznávaných smluv vydávaných prostřednictvím OSN a také mezinárodními organizacemi, jež se problematice zločinu na moři věnují. Tyto smlouvy jsou většinou v anglickém jazyce.

Část věnující se regionu Afrického rohu a také samotnému Somálsku bude sepsána prostřednictvím knižní literatury a zároveň odborných článků, které jsou primárně v anglickém jazyce. Pro následující kapitolu, která se věnuje mezinárodním misím uskutečněným ve zkoumaném regionu, budu čerpat převážně z oficiálních stránek těchto misí, které jsou primárně v anglickém jazyce. Informace budou také doplněny o periodické a internetové publikace v českém i anglickém jazyce.

2 PIRÁTSTVÍ A AFRICKÝ ROH

Celosvětová bezpečnostní hrozba, tak lze vnímat pirátství v současném tisíciletí. Jak uvádí Ploch (2011: 8), piráti vyhledávají regiony, které mají rozsáhlá pobřeží poblíž mezinárodních obchodních tras. Zároveň je pro piráty atraktivní, když v dané oblasti jsou minimální námořní síly států a regionální spolupráce je omezená. Pokud si tedy shrneme základní body, tak rozsáhlé pobřeží, téměř žádné regionální ani státní námořní složky a obchodní vytiženost jsou typické pro oblast Adenského zálivu začátkem 21. století. Problematika tohoto zločinu je více propojená i s dalšími vlivy, které si v této části práce rozebereme.

2.1 Fenomén pirátství

„Námořní pirátství patří k jedné z nejstarších profesí“ (Šafářová 2010: 161). První zmínky o pirátech jsou stejně staré, jako první zmínky člověka o plavbě na moři. S tímto fenoménem se tedy setkáváme již od počátku starověku. Během období antického Řecka se námořní zločinci nevzdalovali od obchodních námořních tras Středozemního moře, proto se obyvatelé Athén, Kréty a Rhodosu pravidelně zapojovali do spolků bojujících proti pirátům (Konstam 2011: 7–8). Další důležitá éra pirátství je datována na 14. a 15. století, kdy začala výrazně růst pirátská aktivita v Jihovýchodní Asii, konkrétně v Jihočínském moři a Indickém oceánu. Během 16. století bylo odhaleno mnoho zámořských objevů a valná většina vlád pověřovala námořníky, aby páchali zločin na obchodních lodích jiných států. Nutno také připomenout zlatou éru pirátství odehrávající se během 17. a 18. století, která se týká převážně Karibského moře (Davidson 2005: 265–267).

V průběhu těchto dekád se setkáváme i s mnoha pojmenováními pro osoby, které páchají určitý loupežný čin na moři. Rozlišovat tyto zločince můžeme například pod názvy privatýr, bukanýr nebo korzár. Každopádně všichni

tito zločinci páchali trestný čin, někteří však s pověřením určité vlády na jiné, často konkrétně zaměřené národnosti. Prostřednictvím těchto pirátů si určité mocnosti rozšiřovaly i svá území. Nicméně samotní piráti jednali vždy na vlastní pěst, bez pověření vlády, a svou kořist nerozlišovali podle žádné národní příslušnosti, a tak je tomu i v dnešní době (Konstam 2011: 7–10).

Během období studené války bylo námořní pirátství držené pod úrovní mezinárodního ohrožení, protože jednotlivé mocnosti jako USA a SSSR měly velmi rozsáhlé námořní flotily, díky kterým se jim tento trestný čin dařilo potlačovat (Šafářová 2010: 162). Nicméně během 20. století se námořní pirátství rozšiřuje o námořní terorismus. Tato skutečnost ohrožuje námořníky, cestující, a také námořní trasy. Nejznámější případ námořního terorismu se odehrál v roce 1985, kdy palestínští teroristé zajali italskou loď *Achille Lauro*, která proplouvala v teritoriálních vodách Egypta. Tehdy se do ohrožení dostalo na 800 pasažérů, z nichž všichni s americkým občanstvím byli zabití. V dnešní době výletní lodě přepravují až na 2 000 cestujících a bývají často cílem těchto útoků. Větší hrozbu však představují případné útoky na průplavy, které jsou stěžejní pro mezinárodní obchodní transport a mohou ohrozit celosvětovou ekonomiku (Davidson 2005: 266–272). Počátkem 21. století začíná fenomén pirátství růst a jednotlivé státy si s tímto problémem nedokážou poradit.

Jedním z faktorů, který velmi přispěl k rozmachu pirátství, je inovace v lodní dopravě. Velké a technicky zdokonalené lodě nevyžadují tak početnou posádku a stávají se pro loupežný zločin atraktivní. V některých případech se posádka obchodní lodi skládá z důstojníka a několika schopných námořníků. Obětí se stávají i lodě kotvící v přístavech, ve kterých je zabezpečení velmi slabé. Námořní lupiči jsou často ozbrojeni noži a mačetami, v posledních letech však přibývají případy, kdy jsou ozbrojeni i automatickými zbraněmi (Davidson 2005: 268–269).

V současné době je námořní doprava jedním z nejlevnějších a nejspolehlivějších způsobů pro mezinárodní obchod, proto je využívána k více než 80 % světového obchodu, z toho 20 % zboží proplouvá skrze Adenský záliv

(Zlatohlávek 2009: 6). Námořní pirátství však považujeme za hrozbu v mnoha ohledech, ne jen těch obchodních. Jak uvádí Šafářová (2010: 159–160), rozlišujeme tři hlavní hrozby, a sice existenční, ekologickou a finanční. Existenční hrozba se týká především posádky lodi a plavidla samotného, kdy může být posádka v nejhorsším případě usmrcena a loď potopena, případně perzekuována a následně využita k páčání trestné činnosti. Ekologická hrozba nastane, pokud dojde k poškození lodi a následně úniku paliva. Poslední hrozbou je ztráta surovin, které jsou transportovány skrze krizové oblasti, jako je v našem případě Adenský záliv.

2.2 Organizace zabývající se pirátstvím

Organizace, která se námořnímu pirátství věnuje primárně, je OSN. Prvním ujednáním o právech na moři je Ženevská úmluva o mořském právu z roku 1958, která byla následně rozšířena a upravena v roce 1982, kdy OSN vydalo smlouvu s názvem Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu, dále jen UNCLOS¹ (Treves 2019). V této dohodě je kromě jiného ustanovené rozdělení všech vod světa jak vnitrozemských, tak i zálivů, moří, oceánů a pravidla pro příslušné proplutí skrze takové vody. Jsou v ní ustanoveny ochrany mořského prostředí, zásady pro těžbu komodit a normy pro mořský obchodní transport (UN 2018a: passim). Především zde nalezneme mezinárodní definici pirátství, která je pro tuto práci důležitá, a dále pak i možnosti jeho potírání. Z toho důvodu si v následující části práce představíme několik článků, které se problematice pirátství věnují a na základě kterých jsou vydávány Radou bezpečnosti OSN rezoluce, které mají pomáhat v boji proti pirátům.

Samotná definice pirátství je obsažená v článku č. 101 zmíněné smlouvy UNCLOS z roku 1982, přičemž za pirátství se považují všechna nezákonná

¹ Celkem byla původní Úmluva o mořském právu rozšířena třikrát, nejprve v roce 1960 a poté v roce 1970. Naposledy byla rozšířena v roce 1982 (UN 2018a: 25).

jednání, při kterých je užití násilí či zadržování anebo jakýkoliv loupežný čin, který je spáchaný posádkou či pasažéry soukromé lodi či letadla vůči jiným lodím či letadlům. Tento loupežný čin je zároveň spáchaný na volném moři proti jiným lodím či letadlům, případně je zaměřený na osoby a majetek na palubě lodě či letadla. Případně je tento čin uskutečněn na místech, která nespádají pod jurisdikci žádného státu. Dále pak za akt pirátství považujeme jakýkoliv čin dobrovolné účasti na operaci spáchané lodí či letadlem s vědomím skutečnosti, které z nich činí pirátskou loď, případně letadlo. Taktéž je jako pirátství popsán čin podněcování či záměrného ulehčování činů, které jsou zmíněné v tomto odstavci (UN 2018a: 60–61). Originální znění tohoto článku je přiloženo jako příloha č. 1.

Pirátstvím se také zabývají články 102–111 zmíněné smlouvy. Ve článku č. 102 se píše, že veškeré akty pirátství, odpovídající definici článku č. 101, spáchané válečnou lodí, státní lodí a státním letadlem z důvodu vzpoury posádky se budou pokládat za činy spáchané soukromou lodí či letadlem (UN 2018a: 62). K otázce státní příslušnosti lodi či letadla se vyjadřuje článek č. 104, který právo na odebrání státní příslušnosti takové lodi či letadlu v případě, že si státní příslušnost chce ponechat, ukládá danému státu, který příslušnost udělil. V článku č. 103 je definována pirátská loď nebo letadlo. Jsou považovány za pirátské v případě, že osoby kontrolující tuto loď či letadlo je chtějí použít ke spáchání nějaké činnosti definované v odstavci výše. Považovány za pirátské lodě či letadla jsou i v případě, že byly použity ke spáchání trestu pirátství a nadále zůstávají pod kontrolou osob, které je k činu použily (UN 2018a: 62–63).

Klíčové pro potírání pirátství je také rozlišení pobřežních vod a volného moře. Pobřežní, teritoriální či výsostné vody, jak uvádí UNCLOS z roku 1982 v článku č. 3, jsou měřeny 12 námořních mil od pobřeží daného státu. Podle článku č. 57 této dohody se rozlišuje i výlučná ekonomická zóna, která se měří od základní linie státu, stejně jako teritoriální vody a dosahuje délky 200 námořních mil. Do oblasti volného moře pak podle článku č. 86 spadají

všechna moře, která nejsou součástí výlučných ekonomických zón, pobřežních moří, vnitrozemských vod států či souostrovních vod žádného státu (UN 2018a: passim).

Důležité je také zmínit články č. 95 a č. 96 smlouvy o mořském právu vydané OSN. Ty udělují imunitu válečným lodím v jurisdikci jakéhokoliv státu kromě toho, pod jehož vlajkou se válečná loď plaví. Tato imunita vynětí z jurisdikce všech států kromě toho, pod jehož vlajkou se loď plaví se vztahuje i na veškeré neobchodní lodě ve státní službě (UN 2018a: 59).

V případě, že se zločin pirátství uskuteční na volném moři, tak podle dokumentu UNCLOS článku č. 100, spolu všechny státy spolupracují v potírání tohoto činu. O konkrétním trestu, který uděluje stát, jenž pirátskou loď nebo letadlo zadržel na volném moři či jiném místě, které nespadá pod jurisdikci žádného státu, pojednává článek č. 105. I v případě, že se jedná o pobřežní vody jednoho státu, který zde takovou loď zadrží, se uplatňuje jurisdikce státu, který ji ve svých vlastních vodách zadržel. Stát, který uděluje trest, se zároveň zmocňuje i majetku, který se na zadržené lodi či letadlu našel. Trest, který bude osobě páchající pirátství uložen, záleží na každém jednotlivém státě a jeho trestním právem (UN 2018a: 60–61). Pokud tedy bude jakýkoliv pirát chycen ve vodách spadajících pod určitý stát, je na tom konkrétním státě, jaký trest mu bude uložen. Tato situace „[v] případě Somálska, Nigérie a dalších zemí prakticky znamená beztrestnost“ (Šafářová 2010: 166–167).

Články č. 106 a č. 107 se zabývají zabavováním lodí či letadel z důvodného podezření aktu pirátství. První z těchto článků zavazuje stát, který zabaví loď či letadlo s podezřením spáchání pirátství bez dostatečných důkazů, že je povinen v případě nepotvrzení této trestné činnosti zaplatit škody spojené s tímto zadržením. Druhý článek stanoví, že zadržení lodi nebo letadla z důvodného podezření páchání pirátství může být provedené pouze válečnými loděmi či válečnými letadly, nebo jinými loděmi či letadly, která jsou označena jako státní služba a mají pro tuto činnost osvědčení (UN 2018a: 62).

Poté co jsme si představili problematiku pirátství, je potřeba ji odlišit od námořního terorismu na moři, který se od pirátství rozlišuje v mnoha aspektech, přestože není žádná celosvětově uznávaná definice terorismu na moři. V roce 1996 vydalo Valné shromáždění OSN rezoluci 51/210, která se věnuje opatřením pro odstranění mezinárodního terorismu. Mezi opatření patří posílení mezinárodní a regionální spolupráce, snaha potírat teroristické snahy uvnitř států a zároveň v této rezoluci odsuzuje veškeré činy, metody a praktiky terorismu. Veškeré tyto činy jsou zároveň neospravedlnitelné z ideologických, rasových, etnických, filozofických, náboženských i jiných důvodů (UN 1996).

Tyto dvě protiprávní činnosti, tedy námořní terorismus a námořní pirátství, od sebe můžeme rozlišit v několika rozměrech, které si přiblížíme. Jak uvádí Chew (2005: 75), zatímco terorismus bývá motivován nějakým politickým cílem, u pirátství jde spíše o finanční popud. Dále pak terorismus má za cíl dosáhnout strategického účinku za pomoci propracované taktiky. Pirátství má taktiky spíše základní a cílem bývá obohacení se. Terorismus můžeme vymezit jako určitou hrozbu spáchanou vůči lodí s motivačním cílem o změnu na politické scéně konkrétního státu či území.

2.2.1 Mezinárodní námořní organizace

Vzhledem k rostoucímu využívání námořní dopravy a s tím spojenými možnostmi pro pirátské útoky založila OSN v roce 1958 Mezinárodní námořní organizaci, dále jen IMO. IMO se zaměřuje na bezpečnost a ochranu námořní dopravy, prevenci znečištění moří aj. (IMO 2019a). V souvislosti s touto organizací vznikla Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, která je jedním z nejvíce důležitých paktů pro námořní bezpečnost a obchodní bezpečnost lodí. Jeho součástí jsou ustanovení o bezpečnostních systémech na lodi, předpisy a opatření pro nebezpečné náklady, a také požadavky pro kontrolu lodí nejen v přístavech (IMO 2019b).

Další smlouvou, která je důležitá pro tuto práci, je Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby, dále jen SUA. Tato úmluva byla ujednána v roce 1988 v Římě, jako reakce na unesení italské lodi *Achille Lauro* z roku 1985. Když byla tato loď unesena, státy neměly pro právní stíhání unesených lodí odpovídající trestní právo a jurisdikci (Šafářová 2010: 162). Tato skutečnost jim bránila ve snaze spolupracovat v oblasti bezpečnosti na moři, a proto vznikla SUA úmluva. Jejím hlavním cílem bylo zajistit opatření vůči osobám páchajícím zločin proti lodím. Příkladem je zde ustanovení o zabavení lodi pomocí násilí, možnost použít násilí vůči osobám na lodi páchající zločin. SUA byla v roce 2005 doplněna o nový článek, ve kterém je blíže popsána osoba, která spáchá trestný čin ve smyslu oné úmluvy (IMO 2019c). Nicméně tato smlouva nebyla všemi státy ratifikována. Vlády některých států, důležitým příkladem je Somálsko, se obávaly o ztrátu své svrchovanosti nad svými pobřežními vodami (Piknerová 2016).

IMO uznává definici pirátství tak, jak je uvedena ve smlouvě UNCLOS z roku 1982. V souvislosti s vývojem námořního zločinu vydala tato organizace rezoluci A. 1025 (26), která má pomoci k vyšetřování zločinů pirátství nebo ozbrojených loupeží vůči lodím. Ozbrojená loupež na moři je dle IMO definována jako jakýkoli protiprávní čin násilí nebo zadržení nebo jakýkoli čin plenění nebo hrozby z takových činů, které se od pirátství odlišují. Takový čin je spáchaný pro soukromé účely a namířený proti lodím nebo osobám nebo majetku na palubě lodi, jež jsou spáchány ve vnitřních vodách státu, souostrovských vodách a pobřežních vodách. Jako ozbrojenou loupež na moři také popisuje jakýkoli čin podněcování nebo usnadnění činu popsaného v tomto odstavci (IMO nedatováno).

Důležitost této organizace spočívá i v jejích výročních zprávách o pirátských útocích a ozbrojených loupežích na moři a pokusů o ně, která se věnují všem mořím z celého světa. Pro tuto práci budou sbírána data, která se zabývají Arabským mořem, mořím obklopující oblast západní Afriky, a v některých letech je také uveden Indický oceán jako samostatná jednotka.

Můžeme tedy říci, že tato organizace mapuje zločiny spáchané na moři plošně. IMO má zveřejněné údaje pro rozmezí let 2008–2017 (IMO 2009; IMO 2018).

2.2.2 Mezinárodní námořní úřad

Další klíčová organizace, která se věnuje problematice námořního pirátství, je Mezinárodní obchodní komora, dále jen ICC. Více než tato samotná organizace je důležitý Mezinárodní námořní úřad, dále jen IMB, který pod ICC spadá. IMB byl založen v roce 1981, jeho cílem je potírání všech námořních trestných činů a nelegálních aktivit na moři (ICC nedatováno a). Součástí tohoto úřadu je také vydávání zpráv a statistik o námořní trestné činnosti. Dále pak je možné úřadu ohlašovat jakékoliv nelegální aktivity, jako je pirátství či jiné ozbrojené loupeže. To má na starosti Centrum pro oznamování pirátství IMB od roku 1992, které se také řídí definicí pirátství dle UNCLOS z roku 1982 a definicí ozbrojené loupeže podle IMO (ICC nedatováno b).

IMB také vydává každý rok výroční zprávu, která obsahuje mimo jiné i statistiky s počtem pirátských útoků ve všech oblastech světa. Do tabulek a grafů obsažených v této práci budou vybírány oblasti, které si IMB vymezuje pro piráty ze Somálska. Na rozdíl od IMO se IMB snaží nelegální aktivity na moři mapovat do konkrétních moří a nesoustředí se jen na větší celky. Započítány do celkového souhrnu budou pirátské aktivity Adenského zálivu, Arabského moře, Rudého moře, Indického oceánu, Somálska a ve výjimečných případech oblast Ománu. Také je třeba zohlednit, že postupem času se somálští piráti rozpínali do vzdálenějších oblastí od pobřeží. Není však pravidlem, aby IMB pracovalo se všemi těmito oblastmi, v případě, že se v oblasti neodehrál akt pirátství, není oblast zahrnutá. IMB má zveřejněná data již od roku 2003 až do roku 2017 (ICC IMB 2008; ICC IMB 2018). Z toho důvodu budou pro rozmezí let 2003 až 2007 používány pouze statistiky této organizace a od roku 2008 budou zapracovány údaje i z IMO.

2.3 Představení Afrického rohu

Africký roh je pojmenováním pro region, který se nachází ve východní části Afriky převážně na Somálském poloostrově, ale i v jeho okolí. Konkrétně se jedná o Džibutsko, Etiopii, Eritreu a Somálsko. Tři z těchto států mají přístup k moři, jediná Etiopie je vnitrozemským státem. Džibutsko, Eritrea a Somálsko mají přístup k jedné z nejvíce vytížených námořních tras světa. Během jednoho roku zde projede více jak 30 000 obchodních lodí (Zlatohlávek 2009: 3). Jedná se o kratší plavbu ze Středozemního moře přes Suezský průplav, Rudé moře, průliv Bab al-Mandab, Adenský záliv a Arabské moře do Indického oceánu.

Průliv Bab al-Mandab je považován za jeden ze škrťících bodů světa, za takové body označujeme úžiny, či průplavy, které umožňují zkrácení námořní trasy a s tím i zmenšení nákladů pohonných hmot. Pokud by některý z těchto bodů byl zablokovaný a nesměla by jím proplout žádná loď, způsobilo by to nárůst cen komodit, v našem případě zejména ropy a jejích derivátů. Průliv Bab al-Mandab je situován mezi Jemenem na východě a Džibutskem a Eritreou na západě, zároveň spojuje Adenský záliv a Rudé moře (Hamilton – Villar 2017).

Právě Adenský záliv je jedním z nejvíce ohrožených pro výpady nejen somálských pirátů. Důležité je zde zmínit, že jižní část obklopuje somálské pobřeží a severní část kopíruje pobřeží Jemenu. Důležité z toho důvodu, že stejně jako Somálsko, i Jemen je nestabilním státem, kterým zmítá občanská válka a některé pirátské výpady v Adenském zálivu jsou spjaté i s tímto státem. V oblasti jemenských pobřežních vod je také potenciál pro těžbu ropy a zemního plynu, avšak nestabilita v regionu Adenského zálivu společně s hrozbou námořního pirátství tuto těžbu značně stěžuje (Weaver 2008).

Ropa je jedna z nejdůležitějších komodit světa v současném tisíciletí a její transport se z více než 50 % uskutečňuje po moři. Průplav Bab al-Mandab je čtvrtým nejvíce využívaným škrťícím bodem pro přepravu ropy. Skrze průliv byly za rok 2011 transportovány v průměru tři milióny barelů ropy za den, nejvíce pak bylo přepravováno v roce 2012 a to zhruba 3,3 miliónů barelů ropy

za den, jak je uvedeno v EIA (2017). Můžeme tedy konstatovat, že se jedná o velmi významný škrtící bod zejména pro státy Evropy.

Období kolonialismu a jeho následný rozpad mělo vliv i na námi zkoumanou oblast, můžeme zde hledat i příčiny dnešního pirátství. Etiopie byla okupována ve 30. letech Itálií, nebyla tedy jako jediná ze všech států Afrického rohu pod dlouhodobou správou žádného jiného aktéra. Eritrea byla původně kolonií Itálie, ale na začátku 50. let byla dočasně připojena k Etiopii, jejíž součástí byla do poloviny 90. let, kdy získala nezávislost. Džibutsko bylo kolonií Francie do konce 70. let 20. století, následně získalo samostatnost. Jediné Somálsko bylo pod správou dvou států a to Velké Británie a Itálie až do roku 1960, kdy získalo nezávislost (CIA 2018).

Jednou ze zásadních problematik kolonialismu bylo rozdělování hranic afrického kontinentu. Evropané nebrali ohled na rozložení původního obyvatelstva a následný proces dekolonizace prohloubil etnické rozdíly a náboženské problémy uvnitř nově vzniklých států. Hranice, které zde kolonizátoři nastavili, se k původnímu rozdělení nevrátily. Důsledkem toho vypukla v mnoha těchto státech občanská válka, po které následovala chudoba a hladomor obyvatel (Záhořík 2017: 255). Proces dekolonizace je jedním z prvotních impulzů, jež přispěl k nestabilitě zejména v Somálsku.

2.4 Vývoj Somálska mající vliv na etablování pirátství

V této části práce si představíme různé faktory, které můžeme považovat za příčiny vzniku pirátství v Somálsku. Boj o mocenský vliv světových aktérů v oblasti Afrického rohu byl patrný i během období studené války. V roce 1969 byl zavražděn somálský prezident Shirmarke, kterého nahradil vojenský důstojník Muhammad Siyad Barre. S vojenským převratem, nazývaným Říjnová revoluce, se do vedení státu dostala i komunistická strana (Clapham 2017: 56–57). Rok po převratu začíná vláda znárodňovat majetky. Obdobný proces proběhl i v Etiopii o několik let později. Do této doby, do roku 1974, byla

stabilita regionu pod taktovkou Spojených států amerických v oblasti Etiopie a Sovětského svazu v oblasti Somálska. Po vojenských převratech byly oba tyto státy pod vlivem ideje marxismu-leninismu a v obou státech se projevíly sympatie vůči Sovětskému svazu. Tato pomyslná výhra SSSR v tomto regionu však trvala krátce, navzdory stejné ideologii u moci panoval mezi Etiopií a Somálskem rozkol o sporné území Ogadenu. Ogaden je rozsáhlé území, které se nachází na hranicích území Etiopie se Somálskem. Sovětský svaz se rozhodl pro podporu Etiopie v tomto konfliktu a otevřel tak cestu pro vyjednávání spolupráce mezi Somálskem a USA. Tímto krokem se USA snažily vyvážit rozložení sil v tomto regionu (Záhořík 2017: 259–261). Mezistátní ozbrojený konflikt prohloubil hospodářskou krizi už tak poměrně chudých států.

Konec studené války měl velký dopad pro celý svět, není tomu jinak ani v případě Somálska či Etiopie. V obou státech v roce 1991 padl režim, nicméně s odlišným dopadem na pozdější vývoj. Etiopie na vzdory tomu upevnila svou roli hegemonu pro tento region, naopak pro Somálsko to znamenalo začátek občanské války, která v zemi přetrvává dodnes. Liší se jen její míra intenzity (Záhořík 2017: 267–268).

2.4.1 Somálsko v 90. letech 20. století

Somálsko je jedním z nejvíce homogenních afrických států v otázce náboženství i jazyka, ale je rozděleno do mnoha klanů. Právě vnitřní rozdělení Somálska do několika klanů, které nebyly schopné společně komunikovat, natož společně tvořit vládu, bylo jedním z největších problémů vnitřní nestability (Eichler 2010: 48). V roce 1991 vypukla v Somálsku občanská válka, která zmitá zemi dodnes. Nepokoje probíhaly na mnoha různých částech území. Centrální vláda nebyla schopná jim zabránit a nastolit v zemi pořádek. Poslední známky jednotného státu vyprchaly s útekem diktátora Barre z hlavního města (Clapham 2017: 142–143). Ve stejném roce se také odtrhla část Somálska na severozápadě území, která se pojmenovala jako Somaliland, s hlavním městem Hargeysa.

Somaliland není uznáván na mezinárodní scéně, přesto si však udržuje svou existenci (CIA 2018).

Občanská válka pokračovala a v roce 1998 zapříčinila vyhlášení polo-autonomní oblasti na severozápadě somálského území s názvem Puntland, s hlavním městem Garoowe. V Puntlandu operují jednotky Islámského státu, které odtud taktéž provádí teroristické útoky nejen na somálskou vládu. Mezi Somalilandem a Puntlandem nepanuje společná snaha o spolupráci na získání autonomie, nýbrž je mezi nimi rozepře o hraniční teritoria. Jediné jižní území celého Somálska zůstalo pod centrální vládou, která nezvládá plnit svou úlohu a sjednotit celé území (CIA 2018; International Expert Group on Piracy off the Somali Coast 2008: 10). Pro lepší představivost vnitřního rozdělení Somálska je k dispozici mapa oblasti jako příloha č. 2.

2.4.2 Mírové operace OSN

Po vypuknutí občanské války se probíhající krize prohloubila a celý národ se rozdělil do dvou frakcí. Organizace africké jednoty se situaci snažila urovnat a jednala o vzniklé situaci s dalšími organizacemi, zejména s OSN. Z toho důvodu vznikla na základě rozhodnutí Rady bezpečnosti OSN v roce 1992 operace UNOSOM (United Nations Operation in Somalia). Její mandát spočíval ve sledování situace v Mogadišu a doprovázení dodávek humanitární pomoci do Somálska. Navzdory snaze od nadnárodních aktérů stabilizovat Somálsko se vnitřní krize více prohloubila. Docházelo i ke střetům mezi obyvateli Somálska a pracovníky této operace, proto se Rada bezpečnosti OSN rozhodla o vytvoření Jednotné pracovní skupiny, dále jen UNITAF. Jednotka UNITAF měla zajistit bezpečné prostředí pro humanitární pomoc poskytovanou operací UNOSOM. Pomoc v podobě vojenských sil poskytla například Austrálie, Československo, Egypt, Indonésie, Zimbabwe a další státy (UN 2003).

V roce 1993 Rada bezpečnosti OSN rozhodla o předání mandátu UNITAF operaci s názvem UNOSOM II. Tato mise měla za cíl ukončit misi UNITAF. Jejím mandátem bylo udržení bezpečnosti pro humanitární pomoc Somálsku, kterou například poskytoval Světový potravinový program, dále jen WFP. Snaha o obnovení míru, ukončení klanových nepokojů, zabavování nelegálních zbraní, zajištění bezpečnosti ve všech složkách dopravní infrastruktury, byly taktéž součástí mandátu. Přestože se členové této mise snažili také o rekonstrukci hospodářství, politického i sociálního života, došlo k několika násilným útokům. Jako reakci na tyto nepokoje ukončila Rada bezpečnosti mandát mise v roce 1995 (UN 1997). Operace UNOSOM jsou jedny z prvních mezinárodních snah o zlepšení životní situace obyvatelstva v Somálsku.

2.4.3 Politická situace v Somálsku 21. století

Pirátské útoky se začaly objevovat v souvislosti s pádem mezinárodně uznávané vlády, která se od roku 2004 snažila o stabilizaci politické i ekonomické situace v Somálsku, stejně jako vlády předtím. V roce 2005 se začal zvyšovat počet pirátských aktivit oproti uplynulým dvěma rokům. Následující rok došlo k vládnímu převratu a k moci se dostaly islamistické skupiny, nejvíce radikální je skupina al-Šabaab, která se v regionu snaží získat a upevnit svou moc. Tato situace měla také velký dopad na civilní obyvatelstvo, mnoho lidí umíralo nebo bylo zraněno. Pirátství není pro Islamisty přípustné, proto během tohoto krátkodobého převratu, který se odehrál v roce 2006, pirátské aktivity zase poklesly. K začátku následujícího roku, tedy roku 2007, se podařilo mezinárodně uznávané vládě potlačit převrat, avšak nedařilo se jí opět udržet pirátství pod kontrolou, které s jejím opětovným nástupem opět začalo růst (Zlatohlávek 2009: 3–4). Konkrétně neměla dostatek politické moci a zdrojů pro zajištění bezpečnosti obyvatel, kteří během převratu v roce 2006 utrpěli různé ztráty. U moci se vláda udržovala „[...] jen díky mezinárodní finanční pomoci a přítomnosti etiopských sil“ (Eichler 2010: 50).

Po potlačení převratu začala federální vláda postupně kolabovat a začal růst význam protivládních povstalců, zejména mezi lety 2007–2008. Protivládni hnutí si pro své boje vybírala především hustě osídlená města, kde jim jejich občané sloužili jako rukojmí. Bez ohledu na civilní ztráty vládní vojáci opláceli palby vzbouřenců. Civilisté byli také často podrobováni krutým výslechům a byli vystavováni strachu z hromadných poprav. Nepřiměřeně agresivní, tak by se dalo popsat chování vlády vůči civilistům, které zapříčinilo více úmrtí, než jednání samotných vzbouřenců (Eichler 2010: 50). Vláda státu tedy nedisponovala silou pro potlačení povstání a nebyla schopná ochránit své obyvatele, naproti tomu je vystavovala strachu ze smrti.

Neschopnost zajistit si autoritu, měla vláda i ve svých výsostných vodách, čehož začali využívat rybáři z jiných států a v těchto vodách pytláčili. Další problém nastal v případech, kdy jiní aktéři, povětšinou soukromé firmy, začali somálské pobřeží využívat jako levné odkladiště pro toxický odpad. Pro somálské rybáře, kteří u svého způsobu obživy zůstali, se následně samotné pirátství stalo rizikem (BBC NEWS 2008; Zlatohlávek 2009: 3–4). Pro lepší představu, jak se somálské pirátství vyvíjelo na moři v souvislosti s těmito událostmi, je přiložená tabulka č. 1, která zaznamenává data o přepadeních na moři od roku 2003 do roku 2008 (ICC IMB 2008; ICC IMB 2009). Údaje v tabulce jsou připisovány výhradně pirátům ze Somálska a jsou získávány z IMB, jelikož tento úřad tato data zveřejňuje již během tohoto období. Data jsou pro toto vymezené období sesbírána z oblastí Adenského zálivu, Rudého moře a pobřežních vod Somálska.

Tabulka č. 1: Pirátské útoky a pokusy o útok v letech 2003–2008

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pirátské útoky	21	10	45	20	44	111

Vlastní zpracování tabulky (ICC IMB 2008; ICC IMB 2009).

Pro zkoumání příčin pirátství v Somálsku je potřeba se zaměřit na politickou situaci uvnitř státu. Již víme, že je Somálsko roztrženo do tří územních celků² a v zemi trvá dlouhodobě občanská válka. V souvislosti s nefunkční vládou, která má vliv na slabou státnost Somálska, je nezbytné zmínit tři základní pojmy, které se používají v případě hroucení státu. Jak uvádí Rudincová (2016: 34), rozlišujeme slabé (weak), selhávající (failed) a zhroucené státy (collapsed states). Somálsko řadíme mezi zhroucené státy, za klíčové faktory pro tuto situaci můžeme považovat vliv kolonialismu, slabou centrální vládu, rozpad veřejných institucí, nejednotnost území, občanskou válku, humanitární a přírodní katastrofy (Hippel 1998: 82). Hodnocení rozpadlých států celého světa zprostředkovává Fragile State Index, podle kterého se od roku 2006 drží Somálsko na vrcholu nejvíce rozpadlých států. V období let 2008–2013 si dokonce udržovalo první místo a od roku 2014 do roku 2018 zaujímá místo druhé, kromě roku 2016 kdy se opět ocitlo na místě prvním (The Funf For Peace 2018).

2.4.4 Humanitární pomoc AMISOM

Na základě rezoluce OSN operovala v Somálsku od roku 2007 AU. Mise Africké unie v Somálsku, dále jen AMISOM, měla mandát původně na šest měsíců a jejím primárním cílem mělo být podpořit uznávanou vládu a podat hlášení OSN, zda je potřeba zřídit mírovou misi z její ambice. Posléze byl mandát AMISOM prodlužován a rozšiřován, naposledy se tak stalo v roce 2017, kdy byl mandát mise prodloužen do června roku 2018. Cílem bylo předání bezpečnostních složek somálským bezpečnostním silám, pomoc somálským bezpečnostním složkám udržovat stabilizaci, snažit se o usmíření a budovat mír, dále pak omezení hrozby opoziční skupiny al-Šabaab (AMISOM 2017). Také pomáhá zajistit bezpečnostní podmínky pro poskytování humanitární pomoci obyvatelstvu, které je potřebuje.

² Somaliland, Puntland, Somálsko v čele s centrální vládou v hlavním městě Mogadišu.

EU podporuje misi AMISOM prostřednictvím svých vlastních misí, které v Somálsku uskutečňuje, a také poskytováním finančních zdrojů³, které jsou štědré natolik, že to z EU činí jednoho z největších dárců pro tuto misi (EU 2018). Bez těchto prostředků, které jsou unií poskytovány, by pravděpodobně AMISOM nemusel dosáhnout zlepšení politické situace v zemi.

2.4.5 Přírodní vlivy mající dopad na Somálsko

Slabá ekonomická situace Somálska je zapříčiněná také špatnými přírodními podmínkami. Část Somálska se nachází v okrajové části Sahelu, který se vyznačuje nedostatkem dešťů. Od poloviny 70. let do konce 80. let minulého století navíc postihla území Somálska rozsáhlá sucha, která zapříčinila propad zemědělství a pastevectví (BBC NEWS 2018; Kuna 2016: 37). Somálští obyvatelé, zejména pastevci, se v souvislosti s tím začali stěhovat z vnitrozemských oblastí do velkých měst či blíže k pobřeží, kde zakládali rybářské komunity. Velká města nezvládala příval migrantů z venkova pojmout a špatná ekonomická situace se více prohloubila (Hippel 1998: 82; Rudincová 2016: 34–38). Většina obyvatel, která se do přístavních měst přesídlovala, doufala ve zlepšení své situace prostřednictvím rybolovu. Somálsko má jedno z nejdelších pobřeží Afriky a Adenský záliv je pro rybolov perspektivní. V roce 2004 postihla pobřeží Somálska vlna tsunami, kterou můžeme vnímat jako další oslabující faktor (BBC NEWS 2018).

V souvislosti s přírodními katastrofami a neustávající občanskou válkou se hospodářská krize státu více prohloubila. Před tím bylo Somálsko poměrně stabilním vývozcem soli, melasy, ovoce, zejména banánů a jiných zemědělských a mořských komodit (Kuna 2016: 32–36). Se svým rozsáhlým pobřežím je pochopitelné, že své hospodářství obohacovalo i rybářstvím a mezinárodním obchodem se zmíněnými komoditami, který však s rostoucí hrozbou pirátství

³ Jen pro zajímavost, EU celkem poskytla 1 638 000 000 eur pro tuto misi (EU 2018).

začal upadat (International Expert Group on Piracy of the Somali Coast 2010: 29).

2.5 Somálské pirátství

Motivem pro tuto nelegální aktivitu je primárně finanční obohacení se. Výše výkupného, které somálští piráti po unesení plavidla požadují, je odlišná, ale pro představu bych ráda uvedla unesení ropného tankeru *Sirius Star* v roce 2009. Jednalo se o tanker, který převážel dva milióny barelů s ropou v hodnotě 100 miliónů dolarů ze Saudské Arábie a představoval zhruba čtvrtinu denní produkce ropy zmíněného státu. Piráti požadovali výkupné ve výši tří miliónů dolarů, po vyplacení částky byl tanker i s posádkou propuštěn (The Guardian 2009).

Je potřeba si dát dohromady veškeré již představené faktory, které vedly obyvatele tohoto regionu pro kariéru zločince na moři. Jak uvádí Ploch (2011: 10), nedostatek pracovních příležitostí je příčinou chudoby, která v zemi vzkvétá více než jakékoliv rostliny, které by mohly obnovit zemědělství a pastevectví v zemi, které jsou zbídačené kvůli obdobím sucha a poloze státu. Je důležité ve všem hledat propojení, ne se ihned spoléhat na první možnou variantu. Přestože někteří obyvatelé zůstali u rybářství a snažili se jím uživit, ohrožoval je nárůst pirátství od roku 2007, které se po několik následujících let stalo i primárním příjmem pro somálské občany a také mělo poměrně významný vliv na ekonomiku státu.

2.5.1 Taktiky somálských pirátů

První taktiky pirátů ze Somálska jsou známé již z 90. let uplynulého století, v té době se snažili o finanční obohacení za pomoci lsti. Léčka spočívala v tom, že se snažili ze zahraničních rybářských plavidel získat pokutu ve jménu námořní bezpečnostní společnosti (Ploch 2011: 9). Nelegální pokutování, nebo

jinak také nazývané prodávání licencí pro rybaření v pobřežních vodách Somálska, bylo výhodné pro obě strany. Somálští rybáři přišli k zisku, který jim měl vynahradit ztráty, které jim způsobovali zahraniční rybáři a zahraniční rybáři získali klid pro své nelegální pytláčení za symbolický poplatek⁴ (Šimon 2011: 43).

V novém tisíciletí se valná většina pirátů rekrutuje právě ze somálských rybářských společenství, poněvadž mají zkušenosti s plavbou na moři. Navíc je to pro ně lákavé nejen z poměrně rychlého zisku, ale také je to pro ně forma odplaty za nelegální aktivity ničící pobřežní vody Somálska (Zlatohlávek 2009: 4). Jak uvádí Ploch (2011: 9), pirátské skupiny operují často z pobřeží neuznávaného Puntlandu, a dále pak na jih k oblasti spadající pod správu mezinárodně uznávané vlády Somálska. Postupem času a s přibývajícím technologií se jim dařilo operovat v tisících námořních mil vzdálených od pobřeží. V roce 2010 bylo zmapováno, že se somálští piráti nechrání pouze u domácího pobřeží, ale začínají napadat lodě i na otevřeném Indickém oceánu (Šafářová 2010: 164).

„Somálští piráti se nezaměřují na jeden konkrétní typ lodí či nákladu – přepadli jak velkoobjemová plavidla, tak kontejnerové lodě, rybářské lodě, tankery, válečné lodě a jachty“ (Šafářová 2010: 164). Z toho vyplývá, že se nezaměřují na žádný konkrétní typ nákladů, ani společnosti. Dokonce napadají i lodě s humanitární pomocí OSN a WFP, které jsou určeny somálskému obyvatelstvu. Na přelomu posledního desetiletí navíc začala stoupat agresivita těchto pirátů i navzdory přibývajícím doprovodným válečným loďstvům, která povětšinou dohlížejí na obchodní lodě (Šafářová 2010: 164).

Jak uvádí ICC IMB (2010), somálští piráti mají ve zvyku být dobře vyzbrojeni automatickými zbraněmi a také RPG zbraní, což je ruční protitankový granátomet původem z Ruska. Prostřednictvím těchto zbraní se snaží zastrašit posádku ohrožené lodi, proniknout na její palubu a unést ji. Následně loď dopraví

⁴ Částka se pohybovala v rozmezí 15–30 tisíc amerických dolarů (Šimon 2011: 43).

k pobřeží Somálska a začnou požadovat výkupné za posádku a plavidlo. Dále pak pro své útoky používají skify, neboli menší, převážně motorové lodě, které vypouští na moře z mateřské lodi, aby mohli lépe provádět své pirátské útoky (ICC IMB 2010). Prostřednictvím těchto dostupných informací se můžeme ujistit, že se jedná o pirátství a nikoliv o námořní terorismus, jak jsme si vysvětlili výše, jelikož tyto útoky jsou charakteristické pro svou snahu ukořistit finanční zisk, nikoliv změnu politického systému.

Somálští piráti tedy v případě zmocnění se plavidla vyžadují výkupné za rukojmí, což můžeme považovat za jeden z unikátních rysů, jak uvádí Ploch (2011: 14). Ve své podstatě můžeme tuto taktiku považovat spíše za únos, což se odlišuje od pirátů v jiných částech světa, neboť ti většinou uzmou plavidla a obsah lodi. Kdežto somálští piráti cíleně unášejí posádku přepadeného plavidla a požadují peníze za jejich výměnu. Taková taktika je jim umožněná z důvodu, že mají svá útočiště na somálské pevnině nebo v jejich pobřežních vodách, kde mohou unesená plavidla zadržovat spolu s posádkou. Samotný útok na loď trvá nejdéle půl hodiny, následně pokud je loď i posádka zajatá je přepravena do somálských přístavů. O výkupné si piráti řeknou prostřednictvím satelitních telefonů a nějaké třetí strany (Ploch 2011: 15).

2.5.2 Doporučení pro lodě plující skrze Adenský záliv

V období zvýšené pirátské aktivity v oblasti Afrického rohu byla vydána různá doporučení a preventivní opatření pro lodi, které touto oblastí proplouvaly. Například hlídky lodě by měly být obezřetné vůči malým člunům, které by se přibližovaly. V případě, že by je včas zpozorovaly a oznámily to kapitánu lodi, měly by šanci na únikový manévr. Kdyby se tak stalo, následným krokem by mělo být okamžité nahlášení tohoto pokusu konkrétním úřadům (ICC IMB 2010). Jednou z takových institucí je Centrum pro námořní bezpečnost v Africkém rohu, které je iniciativou EU. Více si toto centrum rozebereme v následující části práce. Pro zajištění bezpečnosti by se lodě, které mají v plánu

proplouvat touto oblastí, měly tomuto centru předem nahlásit (EU NAVFOR 2019a).

Dalším zavedeným opatřením byla kontrola všech rybářských somálských lodí, které se pohybují v oblasti vzdálené více jak 600 námořních mil od svého pobřeží. Somálští rybáři nedisponují tak vyspělou lodní technikou, která by byla schopná je dopravit do tak vzdálené oblasti, aniž by to pro ně bylo z pohledu ekonomického profitu výhodné. Proto jsou tito rybáři v této oblasti, ve které se odehrává nejvíce pirátských útoků, nuceni k prohlídce lodi, jako prevence v boji proti těmto trestným činům (ICC IMB 2010).

Nárokovat si část pobřežního moře může každý stát maximálně do 200 námořních mil od jejich základní linie státu v rámci své výlučné ekonomické zóny. Za touto zónou je už moře volné a nespadá pod jurisdikci žádného státu. Doporučení pro lodě plující v oblasti Afrického rohu bylo vyhnout se alespoň 600 námořních mil daleko od základní linie pobřeží Somálska. Tato vzdálenost potvrzuje teorii, že somálští piráti používají mateřskou loď a z ní následně vypouští malé čluny, které by se v jiném případě tak daleko na moře nedopravily (ICC IMB 2010).

Přestože v úmluvě UNCLOS najdeme vymezení všech vod světa, definici pirátství a mnoho jiného, nelze z ní vyčíst trestní postih pro čin pirátství. Ten je ponechán na bedrech jednotlivých států, které osoby páchající pirátství zatknou. Takové řešení nezaručuje spravedlivý postih v případě zadržení jakýmkoliv státem, protože všechny státy nemají ve své jurisdikci zákon o potrestání pirátství (UN 2018a: *passim*). Jak uvádí Šafářová (2010: 167), v dokumentu UNCLOS není ani stanoveno, že by všechny státy uznávající tuto dohodu musely upravit své trestní právo a doplnit zde postih pro pirátství.

3 MEZINÁRODNÍ PROTIPIRÁTSKÉ OPERACE

Postupné pronikání somálských pirátů z výsostných vod Somálska do volného moře, napadání mezinárodních lodí a ohrožování světové ekonomiky. Tři velmi pádné argumenty pro zahájení protipirátské operace. V roce 2008 začaly počty pirátských útoků a pokusů o takovýto útok stoupat. Pro představu je níže vložena tabulka, která uvádí celkový počet těchto útoků a pokusů o útok za rok 2008 v regionu Afrického rohu (ICC IMB 2009; IMO 2009). Jak již bylo zmíněno, IMO i IMB uvádí odlišné údaje, protože pro piráty ze Somálska vymezují jinou oblast. V tabulce jsou vymezené jednotlivé oblasti, které jsou přičítány somálským pirátům, dle jednotlivých organizací.

Tabulka č. 2: Porovnání počtu pirátských útoků a pokusů o pirátský útok z pohledu IMO a IMB pro rok 2008

IMO zaznamenané údaje 2008		IMB zaznamenané údaje 2008	
Arabské moře	1	Adenský záliv	92
Východní Afrika	134	Somálsko	19
Indický oceán	26		
Útoků celkem	151	Útoků celkem	111

Vlastní zpracování tabulky (ICC IMB 2009; IMO 2009).

Problematiky pirátství si začaly všimnout i státy světa, nejen z obav o ztrátu vlastní lodi s posádkou nebo překaženého obchodu, ale také ze strachu o ohrožení světového míru. Nutnost začít s tímto problémem něco dělat a nechat si pomoci od ostatních států a regionálních organizací uznala federální vláda Somálska v roce 2008. V té době od ní obdržel generální tajemník OSN dopis, ve kterém zmíněná vláda vyjádřila ochotu se zmíněnými aktéry spolupracovat v potírání pirátství a ozbrojených loupeží v pobřežních vodách Somálska

(Security Council 2008a). V souvislosti s tímto dopisem a situací v Somálsku vznikla rezoluce 1814.

Rezoluce 1814 potvrzuje snahu o spolupráci mezi somálskou federální vládou a jinými, povětšinou mezinárodními aktéry. Zároveň je zde uvedeno, že současná situace ve státě poskytuje mezinárodním aktérům, zejména OSN, příležitost podpořit vnitřní iniciativu mající vést ke zlepšení situace uvnitř státu. V případě OSN šlo o nasazení mírových misí k pomoci úspěchu mise AMISOM (Security Council 2008a).

Přechodná vláda Somálska si byla vědoma problematiky pirátství, která začala ohrožovat lodě všech národů i mimo pobřežní vody státu. Vzhledem k neutěšné situaci uvnitř země požádala o pomoc Radu bezpečnosti OSN a zavázala se spolupracovat se všemi státy a regionálními organizacemi, které budou schopné a ochotné pomoci s problémem. Rada bezpečnosti v souvislosti s tím vydala rezoluci 1851, která se situací v Somálsku zabývá. Rezoluce odkazuje na smlouvy UNCLOS a SUA, podle kterých se mají aktéři při potlačování těchto nezákonných činů řídit (Security Council 2008b). Důležité je také zmínit ohrožení mezinárodního míru a regionální bezpečnosti, které je způsobeno tímto pirátstvím.

3.1 Berlin Plus Agreement jako tmel EU a NATO

Mezi aktéry EU a NATO vznikl společný strategický zájem. Přestože je NATO aliancí založenou na principu kolektivní obrany a EU byla původně založená spíše na politické a obchodní provázanosti členských států, mají společný zájem na vymýcení pirátství z regionu Somálska. Důležité je také zmínit fakt, že mají mnoho společných členských států, což napomáhá ke spolupráci mezi oběma organizacemi. Pro lepší pochopení spolupráce EU a NATO je nutné zmínit několik historických milníků, které ke spolupráci vedly.

Nejprve se zaměříme na vývoj bezpečnostní politiky EU, která se snaží o posílení své identity na mezinárodní scéně již od svého počátku. S postupným koncem bipolárního uspořádání světa na počátku 90. let začala EU postupně rozšiřovat svou agendu a pole působnosti. V roce 1993 byla uvedena v platnost Maastrichtská smlouva, ve které se poprvé objevila myšlenka společné zahraniční a bezpečnostní politiky EU, dále jen SZBP. Členské státy SZBP však využívaly omezeně, a proto probíhala postupná reforma SZBP až do roku 2009, kdy vstoupila v platnost Lisabonská smlouva, která jasně vymezovala strukturu SZBP (Euroskop 2018). Konkrétně také rozšířila společnou bezpečnostní a obrannou politiku, která EU umožňuje uskutečnit „[...] operace zaměřené na předcházení konfliktům, stabilizační operace po ukončení konfliktů a poradní a pomocné mise ve vojenské oblasti“ (MZV ČR nedatováno).

Pro naše zkoumání je nutné se vrátit do 90. let, konkrétně do roku 1996. V tomto roce se zástupci NATO sešli v Berlíně a poprvé zde souhlasili s pomocí vybudování bezpečnostní a obranné identity EU, hlavně s jejím zlepšením. Poprvé zde byl použitý název Berlin Plus. O několik let později, v roce 1999, se uskutečnil summit ve Washingtonu, kde se hlavy členských států rozhodly vytvořit ujednání Berlin Plus. V tomto roce se také vymezila bezpečnostní a obranná politika EU, dále jen EBOP. Jejím cílem bylo zvládání krizí a spolupráce ve vojenství jako součást SZBP (NATO 2019). Během 90. let uplynulého století se tedy postupně vytvářely vazby mezi EU i NATO v otázce bezpečnostní a obranné politiky.

Opatřením Berlin Plus předcházela deklarace mezi NATO a EU o EBOP, která byla uzavřena v prosinci 2002. Prostřednictvím této dohody bylo potvrzení o zajištění přístupu EU k plánovacím schopnostem, kterými NATO disponuje. Za pomoci těchto přístupů měla EU získávat dovednosti pro své vlastní vojenské operace (NATO 2019). V této deklaraci můžeme vidět poslední krok před vzniknutím dohody Berlin Plus.

Dohoda Berlin Plus byla přijatá 17. března 2003 jako základ pro spolupráci mezi EU a NATO. Tato dohoda umožňuje EU využívat nástrojů NATO, jako například obranné prostředky. Dále pak může EU požádat o pomoc při plánování různých operací, včetně velení. NATO ve své podstatě skrze smlouvu podporuje operace, jimiž se přímo nezabývá, ale provádí je EU (NATO 2019). Celkově můžeme tuto smlouvu vnímat jako pomoc, kterou NATO poskytlo EU v jejích začátcích s EBOP. Pro tuto spolupráci bylo také stěžejní, že celkem 22 států je členem obou dvou organizací. Z toho vyplývá, že zájmy, které organizace propagují v otázkách bezpečnosti a obrany, jsou podobného rázu a z toho důvodu se zabývají společnými regiony, které pro ně mají určitý význam.

3.2 Operace Atalanta

První zmínku o EU v otázce pomoci v regionu Afrického rohu zmínila Rada bezpečnosti OSN v rezoluci 1838, která byla vydaná v říjnu 2008. Součástí rezoluce bylo komentování pomoci, které různé státy poskytly na ochranu plavidel WFP, za pomoci zřízených koordinačních jednotek EU. Dále pak je zde zmíněné plánování námořní operace, kterou má EU uskutečnit ve snaze pomoci snížit pirátské aktivity a ozbrojené loupeže na moři v oblasti Afrického rohu (Security Council 2008c).

Operace Atalanta je první námořní misí EU, která vznikla v rámci společné bezpečnostní a obranné politiky EU a prostřednictvím námořních sil EU, dále jen EU NAVFOR. Operace byla spuštěná v prosinci roku 2008 a měla původně trvat 12 měsíců (Lloyd 2010). Postupně však byla prodlužována až do prosince 2020, v souladu s rezolucemi Rady bezpečnosti OSN, mezinárodním právem a na rozhodnutí Rady EU (EU NAVFOR 2019b).

Mandát mise je zaměřený primárně na ochranu lodí WFP a jiných lodí, povětšinou zprostředkovávajících humanitární pomoc v oblasti Somálska,

příkladem je AMISOM. Dále pak má potírat a narušovat pirátské útoky a ozbrojené loupeže na moři, dohlížet na rybářské aktivity v pobřežních vodách Somálska a podporovat další mise EU a jiných mezinárodních organizací, které se snaží posílit nejen námořní bezpečnost v tomto regionu (EUNAVFOR 2019b). Z těchto informací můžeme vyčíst, že se jedná spíše o ochrannou misi. V následující části práce budou cíle operace rozebrány podrobněji.

Pole působnosti této mise se vztahuje na pobřežní i vnitřní vody Somálska a na volné moře. Konkrétně operuje v oblastech Adenského zálivu, Rudého moře, Arabského moře a ve velké části Indického oceánu. Příložená mapa jako příloha č. 3. Na základě spolupráce s WFP, který zajišťuje potravinovou pomoc obyvatelům Somálska a AMISOM, který se snaží o zlepšení celkové situace v Somálsku z iniciativy AU, operace Atalanta zajišťuje, že žádná loď plující s humanitární pomocí do Somálska se nebude plavit bez dozoru v těchto oblastech, zejména pokud se jedná o somálské pobřežní vody (EUNAVFOR 2019b). Pro lepší představu WFP (2009) uvádí, že v roce 2008 přepravoval měsíčně po moři 10 000 tun humanitární pomoci do Somálska. Tuto hodnotu zvýšila koncem roku 2008 na 35 000 tun. Pro rok 2009 zvětšila dodávku jídla na 50 000 tun za měsíc.

Za nejvýznamnější cíl operace můžeme považovat potlačování a maření pirátství a ozbrojené loupeže v pobřežních vodách Somálska, ale i na volném moři (Lloyd 2010). V případě potlačování těchto trestných činů námořní hlídka provádějí kontroly lodí, které se plaví v rizikových oblastech, jako je například Adenský záliv. Pro takové kontroly se řídí například smlouvou SUA. V případě, že jednotky mise odhalí podezřelá plavidla a na základě vyšetřování se podezření potvrdí, budou tyto lodě stíhány v tom smyslu, aby v činnosti již nadále nemohly pokračovat. To znamená, že posádka bude i s lodí zadržena a předána příslušným orgánům, jak je vysvětleno výše, tedy jurisdikci státu, které budou případ řešit. V tomto případě to může být členský stát EU, regionální nebo jiný třetí stát, příkladem je Keňa, Mauricius nebo Seychely, které úzce spolupracují s EU a mají snahu vykonávat svou jurisdikci nad těmito trestnými činy. Není

pravidlem, aby měl každý stát jurisdikci i pro zločin pirátství, případně ozbrojenu loupež na moři. Pokud jde o maření zločinů spáchaných na moři, tak válečné lodě operace Atalanta mohou připlout na pomoc ohroženým plavidlům, a to nejen v případě pirátského útoku, ale i z důvodu jiné nouzové situace, ve které se na moři ocitnou (EU NAVFOR 2019b).

Důležité je také zmínit financování této mise, které zprostředkovává společná bezpečnostní a obranná politika za podpory všech členských států EU. Rozdělení financí se děje na základě mechanismu s názvem Athena⁵, který peníze přerozděluje na společné náklady vojenských operací (European Council 2019). Operaci EU podporují i nečlenské státy, například Norsko bylo prvním státem, který pomohl poskytnutím válečné lodi již v roce 2009. Srbsko, Černá hora, Ukrajina i Nový Zéland se na operaci podílejí, ať už prostřednictvím lidských sil, a nebo poskytováním technologických zařízení, jako jsou plavidla vybavená k boji s vrtulníky na palubě či průzkumná letadla (NAVFOR 2019b). Z těchto příkladů jde vidět mezinárodní spolupráci v boji proti ohrožení, které má v tomto případě největší ráz v ekonomickém sektoru.

Pod vedením EU NAVFOR vznikla také iniciativa na ochranu obchodu, který proudí skrze oblast s vysokým rizikem, tedy kolem rohu Afriky. Ochrany chce dosáhnout založením Centra pro námořní bezpečnost v Africkém rohu, dále jen MSCHOA. Téměř 95 % obchodu členských států EU je zprostředkováváno skrze námořní dopravu a z těchto 95% se až 20 % tohoto obchodu dosahuje skrze proplutí Adenským zálivem (EU NAVFOR 2019a). Případné pirátské útoky by mohly ovlivnit i cenu ropy, jak uvádí Zlatohlávek (2009: 6), když byl v roce 2009 unesený ropný tanker *Sirius Star*, který přepravoval ropu ze Saudské Arábie do Evropy, což zapříčinilo to nárůst ceny ropy o 1,4 %.

Právě i pro eliminování takových cenových výkyvů, zapříčiněných únosem plavidla, má centrum MSCHOA zajistit neustálé sledování všech

⁵ V současné době je prostřednictvím programu Athena financováno šest vojenských operací. Kromě operace Atalanta se jedná i o misi EUTM Somalia, která bude rozebrána v následující části práce (European Council 2019).

plavidel, které plují napříč Adenským zálivem. Poskytuje také webové stránky, na kterých je možné zjistit nejnovější informace v boji proti pirátství. Pokud má loď v plánu proplout skrze záliv, měla by se zaregistrovat a ohlásit plán své trasy skrze oblast právě MSCHOA, tímto zvýší bezpečnost své plavby (EU NAVFOR 2019a). Prostřednictvím tohoto centra se EU snaží chránit mezinárodní obchodní zájmy, které mohou být plavbou skrze Adenský záliv napadeny.

3.2.1 Úspěšnost operace Atalanta

Jak uvádí EU NAVFOR (2019b), zcela stoprocentní úspěšnost operace Atalanta byla v poskytování ochrany a doprovodu plavidel WFP a AMISOM. Od roku 2009 byl poskytnutý doprovod 455 lodím WFP a 139 plavidlům AMISOM, díky tomuto bezpečnému dozoru bylo pro obyvatele Somálska dovezeno 1 817 277 tun potravin (EU NAVFOR 2019c). Dále pak zajistila ochranu i jiným zranitelným lodím, které se v regionu plavily, přispěla k prevenci a potlačování pirátských útoků a ozbrojených loupeží na moři zejména v pobřežních vodách Somálska. Jako poslední pak dopravila osoby páchající trestné činy na moři státům, které na základě dobré spolupráce vykonaly nad těmito osobami právní rozsudek (EU NAVFOR 2019b).

Součástí této operace je také zveřejňování databáze zločinů spáchaných na moři a jejich odvrácení. V následující tabulce jsou uvedena data od roku 2008 do roku 2018 a zahrnují oblasti Adenského zálivu, Rudého moře, severozápadní části Indického oceánu a somálských pobřežních vod. Zároveň je uvedeno, kolik z těchto celkových útoků připadlo pirátům a kolik bylo celkem zadržených pirátských skupin, které následně byly předány k jurisdikci. Z uvedené tabulky lze vyčíst, že rozmezí let 2009 až 2012 bylo nejvíce krizové ve vybraných oblastech. V uplynulém roce se odehrály pouze dva útoky, které operace zaznamenala a z toho se neuvažuje, že by se jednalo o pirátský útok (EU NAVFOR 2019c).

Tabulka č. 3: Pirátské útoky a jejich potlačování dle operace Atalanta

Rok	Počet celkových útoků	Z toho pirátské útoky	Zadržení celé pirátské skupiny
2009	163	46	14
2010	174	47	65
2011	176	25	28
2012	34	4	16
2013	7	0	10
2014	2	0	1
2015	0	0	0
2016	1	0	0
2017	7	2	2
2018	2	0	0

Vlastní zpracování tabulky (EU NAVFOR 2019c).

3.2.2 Další iniciativy EU

EU se snaží bojovat nejen proti samotnému fenoménu pirátství na moři, ale také usiluje o zlepšení situace v samotném Somálsku, což je příčinou vzniku pirátství, jak jsme si vysvětlili výše. V této souvislosti založila misi pro budování kapacit, dále jen EUCAP, která byla spuštěná uvnitř rozpadlého Somálska v červenci 2012, a následně v roce 2016 byl její mandát prodloužen do konce roku 2020. Tato operace se neodehrává pouze v části Somálska, kde uplatňuje svůj vliv mezinárodně uznávaná vláda, ale probíhá i v Somalilandu (Eucap Somalia 2018). Skutečnost, že se EU snaží zlepšit situaci i v oblasti, která nemá vnější suverenitu, je podstatná, proto zde můžeme vidět snahu o stabilizaci Somálska.

Cílem EUCAP je zlepšení a posílení bezpečnostních složek jak na moři, tak i na pevnině s cílem účinného vymáhání práv. S tím souvisí i posílení

soudního systému, poskytování vybavení a výcviku pro tyto účely, dále pak udílí rady v oblasti politiky, zejména ministerstvu pro vnitřní bezpečnost (Rada EU 2018).

Pomocí ke zlepšení situace v Africkém rohu má také výcviková mise EU, dále jen EUTM. Ta byla zahájena v dubnu 2010 a již pětkrát byla prodloužena s tím, že zároveň byl vždy rozšířen i její mandát v závislosti na měnící se politické situaci v Somálsku. V roce jejího zahájení bylo cílem této mise vzdělávání somálské prozatímní federální vlády, aby byla schopná posílit a upevnit svou moc v Somálsku. Pro úspěšné vzdělávání byla následně rozšiřována o specializované kurzy a své vzdělávání rozšířila i na ministerstva, například ministerstvo obrany. Taktéž je jejím záměrem rozvoj a vypracování klíčových dokumentů utvářející politiku státu (EUTM Somalia 2019). Můžeme tedy říci, že EU se snaží prostřednictvím těchto tří na sobě závislých misí, tedy misí EU NAVFOR Atalanta, EUCAP a EUTM, o zlepšení situace v regionu Somálska. Nesnaží se jen o potírání pirátských aktivit na moři, ale bojuje i s příčinami, které k nárůstu pirátů vedly.

3.3 Zapojení NATO do boje s pirátstvím

NATO vzniklo na základě Washingtonské smlouvy v roce 1949. Pro mise, které jsou prostřednictvím této aliance uskutečňovány, je stěžejní článek 5, ve kterém je stanoveno, že na ozbrojené napadení proti jednomu nebo více členům v Evropě nebo Severní Americe bude nahlíženo jako na útok proti všem. Přestože většina operací této aliance vznikla na základě článku 5, v této situaci tomu tak není. Článek 1 oproti tomu uvádí, že se členové budou snažit „[...] urovnávat veškeré mezinárodní spory, v nichž mohou být účastny, mírovými prostředky tak, aby nebyl ohrožen mezinárodní mír, bezpečnost a spravedlnost [...]“ (Natoaktual nedatováno). Z toho plyne, že intervence této organizace je v této situaci žádoucí. Můžeme i podotknout, že část napadených lodí plula pod státní vlajkou členských států NATO (ICC IMB 2010). Zároveň je těmito

útoky ohrožený mezinárodní obchod, který může mít dopad na ekonomiku světa. Zejména jde-li o využití obchodní trasy z oblasti Indického oceánu do Středozemního moře, je ohrožená Evropa, ze které pochází valná většina členských států této organizace.

Pro okamžité použití námořních sil disponuje NATO dvěma stálými námořními skupinami, které budou dále označovány jako SNMG1 a SNMG2. Jedná se o propojené námořní síly členských států, povětšinou složených ze šesti až deseti lodí. Mezi hlavní využití těchto sil patří nepřetržitá pohotovost, která se následně využívá pro různé mise a aktivity během mírového i konfliktního období. Skupiny SNMG jsou od roku 2012 pod vedením Velitelství spojeneckých námořních sil, dále jen MARCOM (NATO 2016). Vzhledem k zaměření NATO jsou tyto síly stěžejní a můžeme je vnímat jako ukázkou dobré spolupráce členských států.

NATO v oblasti Afrického rohu spustilo celkem tři námořní mise. V této části práce si rozebereme jejich funkční období a také cíle těchto misí. Zmíněné budou také státy, které lodě poskytly pro každou konkrétní misi. V každé z operací je i vlajková loď, což je loď mající na své palubě vedoucího kapitána dané mise.

Operation Allied Provider byla první misí, která byla spuštěná v naší zkoumané oblasti v roce 2008. Bylo tak učiněno po domluvě s generálním tajemníkem OSN a na základě rezolucí Rady bezpečnosti OSN. Cílem této operace bylo doprovázení lodí WFP, které transportovaly své dodávky humanitární pomoci. Dále pak měly lodě zapojené v této misi za úkol hlídkování ve vodách kolem Somálska a na vytížených obchodních trasách v této oblasti, což mělo mít dopad na odrážení pirátských útoků, které ohrožovaly region. V případě zadržení lodi používané k páčání trestné činnosti se vůči její posádce musí účastníci mise zachovat podle úmluvy UNCLOS a také podle vnitrostátního práva státu, kde byla loď zadržena (NATO nedatováno a).

Dle NATO (2016) byla pro tuto operaci využita jednotka SNMG2, která pro tuto misi vybrala tři ze svých, v té době aktivních, sedmi spojeneckých lodí. Během této mise byly poskytnuty lodě od Německa, Řecka, Itálie, Turecka, Spojeného království a Spojených států.

Druhá z těchto misí nesla název Operation Allied Protector. Funkční období bylo stanoveno od března do srpna roku 2009. Hlavním cílem této operace bylo zajištění bezpečnosti lodím, které využily pro svou plavbu trasu vedoucí skrze oblast Adenského zálivu a kolem Afrického rohu. Jednotky měly za úkol doprovázet obchodní lodě, poskytovat jim ochranu a odradit případné pirátské útoky či pokusy o ozbrojenou loupež (NATO nedatováno b). Můžeme tedy konstatovat, že tyto první dvě mise měly plnit převážně odstrašující roli.

Pro tuto misi využilo NATO síly SNMG1 i SNMG2. Na misi se v rámci SNMG1 podílelo Portugalsko, Kanada, Nizozemsko, Španělsko, Spojené státy americké. V tomto složení zde NATO operovalo od března do června, od června do srpna byla nasazená síla SNMG2. Její součástí byla loďstva Itálie, Řecka, Turecka, Spojeného království a Spojených států amerických (NATO 2016).

Poslední misí, která byla zprostředkována aliancí NATO je Operation Ocean Shield. Od srpna 2009 do prosince 2016 byly námořní síly přítomny v regionu Afrického rohu. Během osmi let plnění této mise vysílalo NATO síly SNMG1 i SNMG2, které se několikrát prostřídaly. V rámci námořních skupin SNMG se mise účastnilo Dánsko, Itálie, Kanada, Nizozemsko, Portugalsko, Řecko, Turecko, Spojené státy, Spojené království a Španělsko a také přispěly partnerské země jako Austrálie, Nový Zéland a Ukrajina, jak uvádí NATO (2016).

Kromě zabránění únosům a ozbrojeným loupežím na moři bylo zaměřeni mise také na protiraketové aktivity a vyhledávání a identifikování lodí podezřelých ze spáchání trestné činnosti. Následně NATO souhlasilo s žádostí OSN o doprovázení lodí AMISOM do přístavu Mogadišo (NATO 2016). Tato mise byla v důsledku neúčinnosti policejních rolí předešlých dvou operací

posílená i o aktivní boj s piráctvím v regionu, oblast působnosti operace dostupná jako příloha č. 4.

Během konání Operace Ocean Shield vydala Rada bezpečnosti OSN, v roce 2011, rezoluci 2020. Prostřednictvím rezoluce povoluje spolu s vládou Somálska používat všechny nezbytné prostředky při potírání piráctví. Povolení se vztahuje i na pobřežní vody Somálska a je platné pro všechny aktéry intervenující v této oblasti s podmínkou spolupráce se somálskou vládou. Rezoluce obsahuje také usnesení, že je žádoucí bojovat proti piráctví a jeho základním příčinám, jako je nestabilita Somálska. Tato rezoluce byla vydána vzhledem k nesnižujícímu se počtu pirátských útoků a zvyšujícímu se výkupnému i navzdory zavedení zbrojního embarga (Security Council 2011). Pro představu nárůstu pirátských útoků, pokusů o ně a přerušení takových zločinů, je přiložená tabulka. Tabulka je zpracována dle dostupných informací z NATO. Zkoumané jsou oblasti pobřežních vod Somálska, Adenský záliv a Arabské moře.

Tabulka č. 4: Pirátské aktivity v období 2008–2012 (do března)

	2008	2009	2010	2011	2012 (březen)
ÚNOS	41	45	45	24	3
NAPADENÍ	53	130	132	129	7
PŘERUŠENÍ	N / A	62	147	96	15

Vlastní zpracování tabulky (NATO 2012).

Z tabulky lze vyčíst, že i přes přítomnost nejen vojenských sil NATO se situace od roku 2008 nijak nezměnila, ba naopak se zlehka pirátské aktivity zvýšily. Od roku 2012 začala operace na základě zmíněné rezoluce 2020 rozšiřovat pole své působnosti a začala se zaměřovat v rámci prevence proti

pirátským útokům na lokalizaci základen pirátů. Dále pak prostřednictvím této operace nabídlo NATO pomoc regionálním státům, které si o ni požádají, při zlepšování jejich vlastních kapacit v boji proti pirátství (NATO 2016). Operaci můžeme zhodnotit jako nejrozsáhlejší misi NATO v otázce působnosti proti pirátství. Jejím cílem bylo jako u předchozích dvou operací doprovázet lodě, odstrašovat svou přítomností pirátské aktivity a hlídkovat ve vodách se zvýšenou pirátskou aktivitou. Nově i zabraňování pirátským útokům prostřednictvím plánovaných akcí na jejich základny.

3.4 Combined Task Force 151

Do boje s pirátstvím v Africkém rohu se zapojilo i partnerství Combined Maritime Forces, které se skládá z 33⁶ států světa. Cílem tohoto partnerství je ochrana mezinárodního obchodu v mezinárodních vodách světa a obrana nelegálních aktivit, které by se v nich mohly odehrávat. Skládá se ze tří složek, z nichž pro nás je nejdůležitější Combined Task Force 151, dále jen CTF 151 (CMF nedatováno a).

CTF 151 funguje od ledna 2009 a má za cíl odrazovat a mařit pirátské útoky a ozbrojené loupeže na moři v oblasti Adenského zálivu. Plnění cíle probíhá v souladu s rezolucemi OSN a CTF 151 zároveň spolupracuje i s dalšími regionálními organizacemi (CMF nedatováno b). Důležitá spolupráce probíhá i s EU NAVFOR. Velitelé těchto dvou námořních jednotek spolupracují a snaží se o kooperaci obou misí, aby dosáhli co nejlepšího výsledku v boji proti námořnímu pirátství. Zároveň se snaží o posílení námořní bezpečnosti v regionu pro zajištění bezproblémového námořního obchodu (EU NAVFOR

⁶ Austrálie, Bahrajn, Belgie, Brazílie, Kanada, Dánsko, Francie, Německo, Řecko, Irák, Itálie, Japonsko, Jordánsko, Korejská republika, Kuvajt, Malajsie, Nizozemsko, Nový Zéland, Norsko, Pákistán, Filipíny, Portugalsko, Katar, Saudská Arábie, Seychely, Singapur, Španělsko, Thajsko, Turecko, SAE, Spojené království, USA a Jemen (CMF nedatováno a).

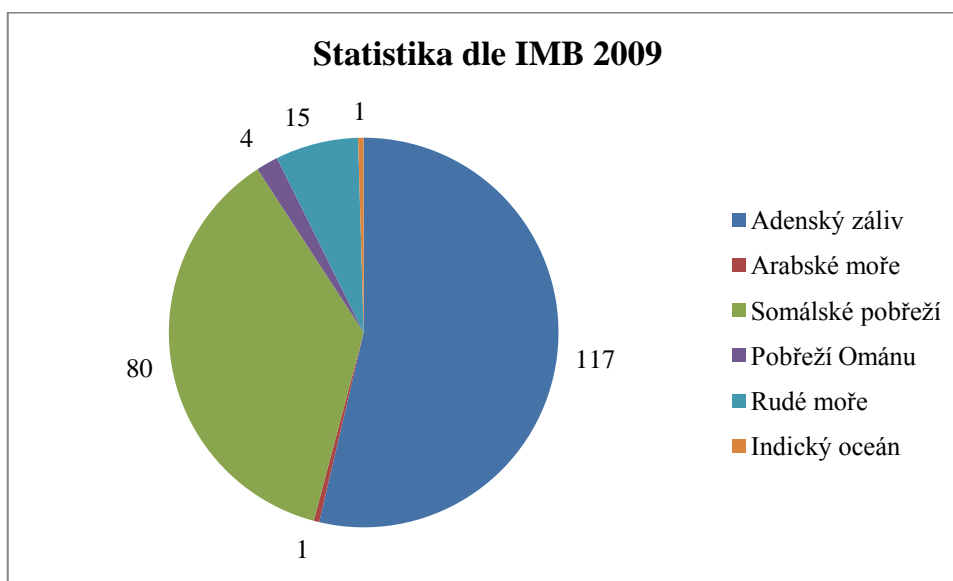
2018). Můžeme tedy konstatovat, že problematika pirátství v regionu poblíž pobřežních vod Somálska zaujala téměř celý svět.

3.5 Porovnání pirátských aktivit na moři 2009 a 2014

Cílem této práce je zhodnocení úspěšnosti operace EU a NATO. Poté co jsme si představili jednotlivé charakteristiky misí zprostředkovaných těmito organizacemi bych ráda uvedla podrobnější porovnání počtu pirátských útoků a ozbrojené loupeži na moři a pokusů o takový čin na základě výročních zpráv IMB a IMO.

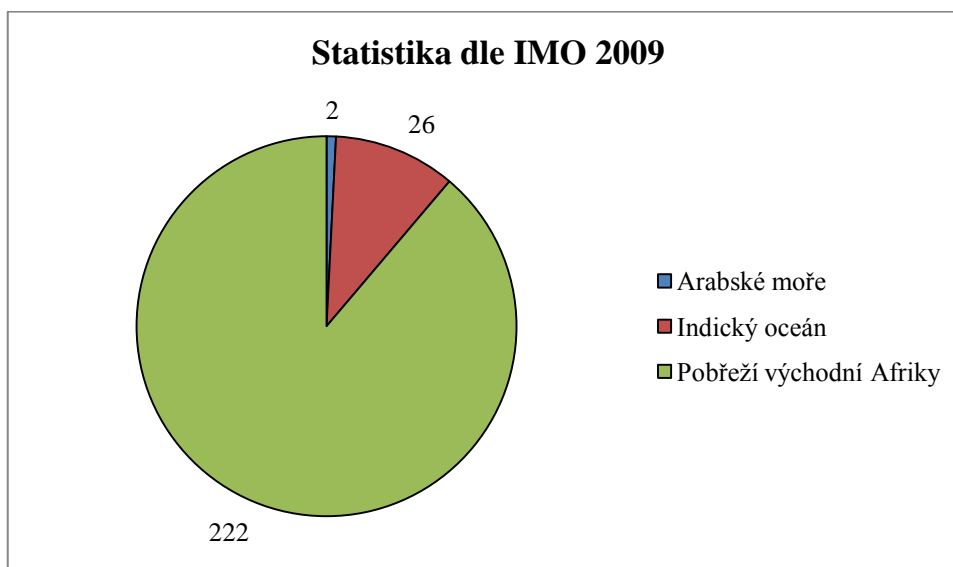
Pro porovnání jsem si zvolila rok 2009 a rok 2014. Rok 2009 jsem zvolila z důvodu, že se jedná o první celý rok, kdy námořní síly EU a NATO provádějí spíše doprovodné mise v souladu s rezolucemi OSN. Rok 2014 byl vybrán, jelikož to byl druhý rok, který udržel počet pirátských útoků pod hranici 70 pirátských útoků a pokusů o útok u IMB a u IMO nepřesáhl počet nahlášených útoků více o jak 15. Byl to druhý rok, kdy se dle údajů obou institucí dařilo snížit počty pirátských útoků téměř o dvě třetiny. Pro porovnání jsem zvolila, jak je již zmíněno, data získaná prostřednictvím IMB a IMO. V následujících grafech jsou zaznamenané oblasti, ve kterých k takovým útokům a pokusům o ně došlo. Ráda bych připomněla, že IMO na rozdíl od IMB má nelegální aktivity na moři rozdělené do obecnějších a širších oblastí.

Graf č. 1: Zaměřený na počet pirátských útoků a ozbrojené loupeži na moři a pokusů o takový čin za rok 2009 dle IMB



Vlastní zpracování grafu (ICC IMB 2010).

Graf č. 2: Zaměřený na počet pirátských útoků a ozbrojených loupeží na moři a pokusů o takový čin za rok 2009 dle IMO.

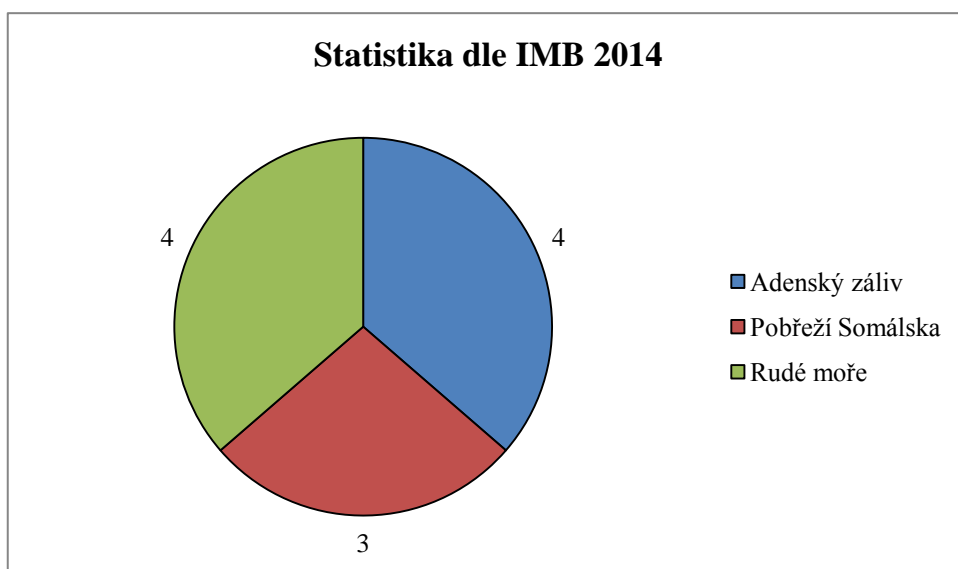


Vlastní zpracování grafu (IMO 2010).

Z prvního grafu můžeme vyčíst, že nejvíce kritické pro nelegální činnosti na moři pro rok 2009 je právě oblast Adenského zálivu. Tato oblast je ve druhém

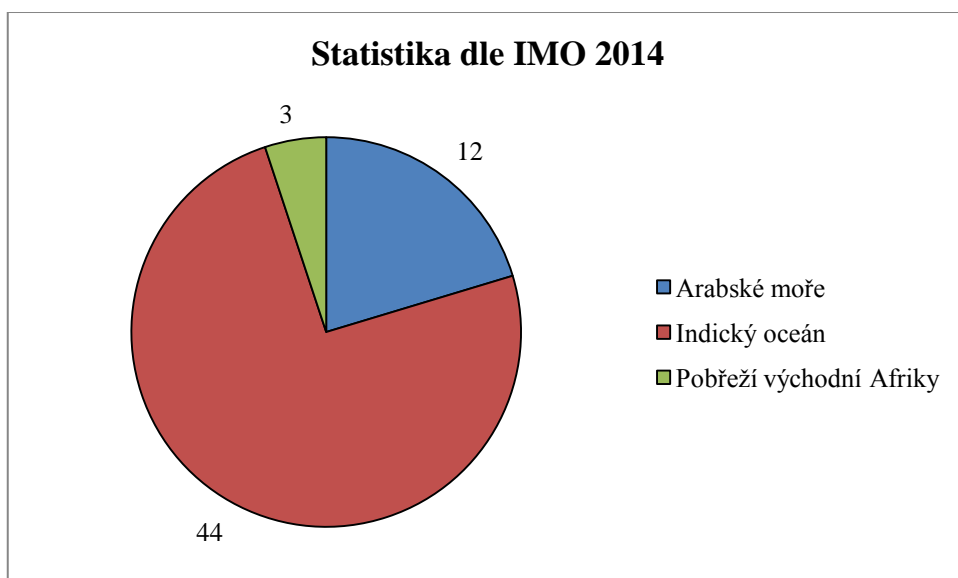
grafu započítána v regionu východní Afriky, která je i dle druhého grafu velmi kritická.

Graf č. 3: Zaměřený na počet pirátských útoků a ozbrojené loupeži na moři a pokusů o takový čin za rok 2014 dle IMB



Vlastní zpracování grafu (ICC IMB 2015).

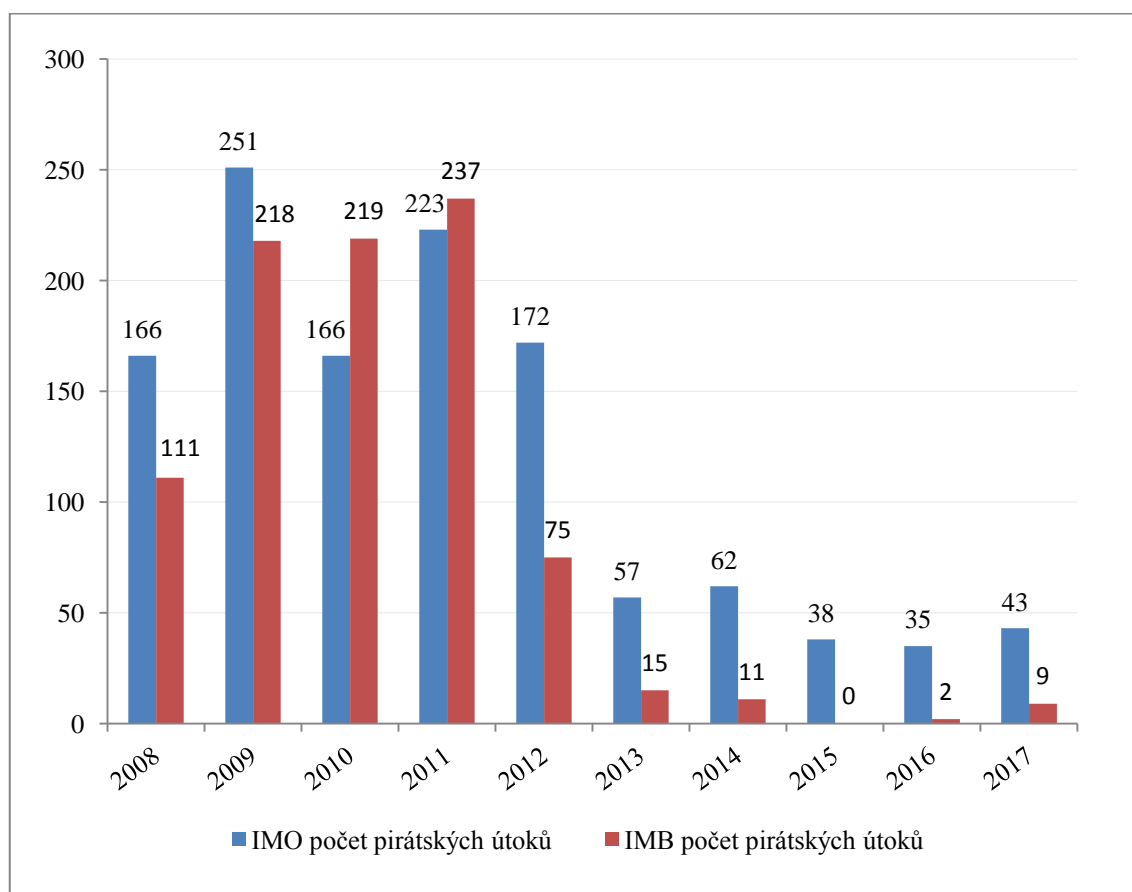
Graf č. 4: Zaměřený na počet pirátských útoků a ozbrojené loupeži na moři a pokusů o takový čin za rok 2014 dle IMO



Vlastní zpracování grafu (IMO 2015).

Třetí graf nám ukazuje, že v roce 2014 oproti roku 2009 nelegální aktivity v oblasti Adenského zálivu opravdu rapidně poklesly. IMB navíc vymezuje určité oblasti pirátům ze Somálska, proto jsou údaje pro Indický oceán o tolik rozlišné u grafu č. 3 a č. 4.

Graf č. 5: Porovnání nelegálních aktivit na moři v rozmezí let 2008 až 2017, jak je uvádí IMB a IMO



Vlastní zpracování grafu (ICC IMB 2009; ICC IMB 2010; ICC IMB 2015; ICC IMB 2018; IMO 2009; IMO 2010; IMO 2011; IMO 2012; IMO 2013; IMO 2014; IMO 2015; IMO 2016; IMO 2017; IMO 2018).

Na základě zobrazených grafů můžeme odvodit, že zapojení mezinárodních misí smysl mělo, nebo respektive ještě stále má. Počty pirátských útoků se snížily a to zejména v oblastech, ve kterých jednotlivé operace probíhaly, tedy zejména šlo o Adenský záliv. Pokud se zaměříme na údaje IMB vůči údajům z IMO, můžeme je vnímat následovně. IMO chápeme jako celek všech pirátských útoků, od pirátů všech možných státních příslušenství, které se

uskutečnily v oblasti východní Afriky, celého Indického oceánu a Arabského moře, a oproti tomu IMB, které ve svých výročních zprávách vymezují oblasti Afrického rohu a přímo pro tuto oblast mají zvýrazněné útoky, které připisují somálským pirátům.

4 ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo popsání misí EU a NATO v oblasti Afrického rohu, které mají přispívat k boji proti tamnímu pirátství. Primární snahou práce je analyzování operace Atalanta a zaměření se na okolnosti jejího vzniku, sekundárním cílem bylo popsání operací NATO. Myslím si, že cíl práce se podařilo naplnit. Nejprve bylo vymezené mezinárodní pojetí pirátství, poté byly popsány okolnosti vzniku spolupráce, mezi EU a NATO, jež mají pro kooperaci dobré predispozice z důvodu téměř stejné členské základny. Tmelem pro tuto spolupráci je Berlin Plus Agreement, který je spíše přínosem pro EU, která může získávat cenné informace od NATO v obranném sektoru. Následně byla analyzována operace EU Atalanta, která působí v oblasti Adenského zálivu od roku 2008 a pro svou úspěšnost je její mandát prodlužován. Poté byly popsány tři námořní mise, které v oblasti spustilo NATO.

První výzkumná otázka byla zaměřená na situace, které přispěly k etablování pirátství v oblasti Adenského zálivu. Pirátství se rozmohlo vzhledem k neúspěšné situaci v Somálsku, která má politické i přírodní kořeny, jež zapříčinily nestabilitu státu. Ten se následně rozdělil do tří oblastí a navíc v zemi začala od začátku 90. let probíhat občanská válka, která trvá, byť v lehčí podobě, až do dnešních dnů. Přírodní vlivy, zejména sucha, zapříčinilo neúrodnost půdy, která je pro stát, který svou ekonomiku udržuje na základě pastevectví a zemědělství, přímo fatální. Proto se obyvatelé ve druhé polovině 20. století začali stěhovat do přístavních měst, kde by jejich obživa mohla spočívat v rybaření. Bohužel toto se jim nedařilo, jelikož politická situace koncem 20. století neumožňovala vládě udržovat dozor nad pevninskou částí státu, natož nad jejími pobřežními vodami. V těch začali pytláčit jiní aktéři a zároveň tyto vody byly využívány jako toxická odkladiště. V této souvislosti začali rybáři ze Somálska postupně napadat cizí lodě za účelem obohacení se a obživy. S rostoucí technologií se pak pirátská aktivita začala rozšiřovat i mimo pobřežní vody státu a piráti začali napadat i obchodní lodě všech států světa, čímž narušovali světovou ekonomiku. To se jim dařilo lehce, jelikož somálské pobřeží je jedno

z nejvíce rozlehlých na světě a navíc se nachází poměrně blízko jedné z centrálních námořních linek, která je využívána pro obchod skrze průliv Bab al-Mandab.

Druhou otázkou bylo, jaký dopad měly intervence Evropské unie a Severoatlantické aliance v oblasti Afrického rohu na fenomén pirátství. První se do boje s pirátstvím pustilo NATO, které spustilo celkem tři námořní mise ve zkoumané oblasti. EU jej následovala a zapojila se do boje ve stejném roce, tedy v roce 2008. Prvotně měly mise spíše charakter eskorty lodí proplouvajících skrze oblast Adenského zálivu a případně i plující do Somálska v rámci WFP, avšak pirátské aktivity v rozmezí let 2008 až 2011 nijak významně neupadaly. Postupně se mandát těchto misí však začal rozšiřovat, nejvíce v roce 2012, když Rada bezpečnosti OSN vydala rozšiřující rezoluci, díky které mezinárodní aktéři mohli případně uskutečnit zásah na pirátské základny. Tímto se jim dostávalo více pravomocí i v oblastech pobřežního moře Somálska za podpory mezinárodně uznávané federální vlády státu.

V případě hodnocení úspěšnosti těchto dvou aktérů, EU a NATO, na základě doložených statistik je patrné, že se jim jejich primární cíl a to boj proti pirátským útokům v oblasti Adenského zálivu podařil dostat pod kontrolu. Nejvíce kritický můžeme považovat podle IMO rok 2009, kdy se uskutečnilo 251 útoků a pokusů o útok, podle IMB se odehrálo takových událostí 218. IMB oproti tomu má nejvíce zaznamenaných událostí pro rok 2011 a to 237, IMO pro tento rok uvádí 223. V případě, že to srovnáme s rokem 2015, tak dospějeme k číslu 38 od IMO, ale u IMB dojdeme k 0, stejný výsledek uvádí i tabulka zprostředkovaná EU NAVFOR. Na základě těchto údajů můžeme tedy vyhodnotit, že tyto protipirátské operace mají smysl a jejich úspěšnost je vysoká.

Poslední otázkou, na kterou jsem hledala odpověď, byla role EU v boji proti somálskému pirátství. Z mého pohledu můžeme zhodnotit iniciativu EU jako aktéra, jež prokázal svou sílu a ochotu pomoci jinému státu, který se navíc nachází na jiném kontinentě. Zároveň však nesmíme opomenout, že iniciativa

EU je podmíněná také tím, že somálští piráti ohrožovali svými útoky ekonomiku členských států této organizace. Každopádně úspěšnost samotné EU můžeme dokázat i na jejím spuštění zmíněných pozemských operací, které se snaží o vymýcení samotných příčin, které obyvatelstvo Somálska k pirátství vedlo. Soustředí se tedy na zlepšení vládních sil a snaží se je vyškolit pro nastolení udržitelné situace ve státě. Operace EU nejvíce státu přispěly zlepšováním bezpečnostních složek a to jejím rozšířením a zkvalitněním. Somálský lid tím získá nové pracovní příležitosti a stát získá schopné bezpečnostní složky, které zajistí suverenitu i v pobřežních vodách, pomohou opět obnovit rybářský sektor státu a může se tím zlepšit i celková situace země.

Potenciál pro zlepšení somálské situace bychom měli stejně tak i řešení příčin, avšak nemáme žádné záruky, jak bude situace ve státě vypadat v momentě, kdy EU přestane v oblasti intervenovat. Když v roce 2016 ukončilo své námořní mise NATO, tak počet pirátských útoků decentně vzrostl, avšak EU se s touto situací vypořádala a v současné době nemáme pirátské útoky v oblasti jejího působení žádné. Otázkou zůstává, jak bude situace ve zkoumaném regionu vypadat po roce 2020, kdy bude mandát operace Atalanta ukončen. Oblast Adenského zálivu je ohrožená i nestabilitou Jemenu, pokud se podaří zlepšit a nějakým způsobem obnovit fungování vlády v Somálsku, nastává otázka, zda bezpečnost na moři neohrozí Jemen. Můžeme tedy jen doufat, že iniciativa mezinárodních aktérů bude mít trvalý dopad na region, zejména po ukončení veškerých mezinárodních misí v Somálsku.

SEZNAM LITERATURY

AMISOM (2017). *Mandate AMISOM* (<https://amisom-au.org/amisom-mandate/>, 01. 03. 2019).

BBC NEWS (2018). *Somali profile – Timeline*. 04. 01. 2018 (<https://www.bbc.com/news/world-africa-14094632>, 12. 12. 2018).

CIA (2018). *Somalia – The World Factbook*. 06. 12. 2018 (https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/print_so.html, 15. 01. 2019).

Clapham, Ch. (2007). *The Horn of Africa* (London: Hurst & Company).

CMF (nedatováno a). *About Combined Maritime Forces (CMF)* (<https://combinedmaritimeforces.com/about/>, 22. 03. 2019).

CMF (nedatováno b). *CTF 151: Piracy* (<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 22. 03. 2019).

ČT24 (2008). *V ulicích Mogadiša se střílí, etiopské jednotky se stahují domů*. 21. 11. 2008 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/1433115-v-ulicich-mogadisa-se-strili-etioapske-jednotky-se-stahuji-domu>, 05. 01. 2019).

Davidson, S. (2005). International law and the suppression of maritime violence. In: Burchill, R. – Morris, J. – White, N. D., *International Conflict and Security Law* (Cambridge: University Press), s.265–286.

EIA (2017). *World oil transit chokepoints*. 25. 07. 2017 (<https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WO TC>, 15. 02. 2019).

Eichler, J. (2010). *Terorismus a války v době globalizace* (Praha: Karolinum).

EU (2018). *AMISOM* (<https://www.africa-eu-partnership.org/en/projects/african-union-mission-somalia-amisom>, 15. 02. 2019).

EU NAVFOR (2012). *EU NAVFOR Press Briefing 20 February 2012*. 20. 02. 2012 (<https://eunavfor.eu/eu-navfor-press-briefing-20-february-2012/>, 30. 03. 2019).

EU NAVFOR (2018). *EU NAVFOR AND CMF PROMOTE NEW LEVELS OF COOPERATION*. 17. 01. 2018 (<https://eunavfor.eu/eu-navfor-and-cmf-promote-new-levels-of-cooperation/>, 02. 04. 2019).

EU NAVFOR (2019a). *About Mschoa* (<https://at-sea.mschoa.org/about-mschoa/>, 15. 02. 2019).

EU NAVFOR (2019b). *Mission* (<https://eunavfor.eu/mission/>, 15. 02. 2019).

EU NAVFOR (2019c). *Key facts and figures* (<https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>, 17. 02. 2019).

Eucap Somalia (2018). *About Us* (<https://www.eucap-som.eu/about-us/>, 22. 02. 2019).

European Council (2019). *Athena – financing security and defence military operations*. 07. 03. 2019 (<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/athena/>, 19. 03. 2019).

Euroskop (2018). *Zahraniční a bezpečnostní politika* (<https://www.euroskop.cz/8916/sekce/zahranicni-a-bezpecnostni-politika/>, 12. 03. 2019).

EUTM Somalia (2019). *European union training mission – Somalia honours* (<https://www.eutm-somalia.eu/>, 13. 03. 2019).

Hamilton, M. – Villar, L. (2017). Three important oil trade chokepoints are located around the Arabian Peninsula. *U. S. Energy Information Administration* 04. 08. 2017 (<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352>, 10. 03. 2019).

Hippel von K. (1998). Collapse of State and State – Building. *International Relations* 33 (4), s. 82–89.

Chew F. (2005). Piracy, maritime terrorism and regional interests. *Geddes Papers* (http://www.defence.gov.au/ADC/Publications/Geddes/2005/PublcnsGeddes2005_310310_PiracyMaritime.pdf, 20. 02. 2019), s. 73–88.

ICC (nedatováno a). *International Maritime Bureau* (<https://www.iccccs.org/icc/imb>, 18. 01. 2019).

ICC (nedatováno b). *IMB Piracy Reporting Centre* (<https://www.iccccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>, 18. 01. 2019).

ICC IMB (2008). *Piracy and armed robbery against ship* (https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf, 05. 02. 2019).

ICC IMB (2009). *Piracy and armed robbery against ships* (https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf, 11. 03. 2019).

ICC IMB (2010). *Piracy and armed robbery against ships* (https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2009.pdf, 05. 02. 2019).

ICC IMB (2015). *Piracy and armed robbery against ships* (<https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>, 20. 02. 2019).

ICC IMB (2018). *Piracy and armed robbery against ships* (<https://www.iccccs.org/reports/2018-Q2-IMB-Piracy-Report.pdf>, 15. 03. 2019).

IMO (2012). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 01. 03. 2012 (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/180_Annual2011.pdf, 29. 03. 2019).

IMO (2013). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 02. 04. 2013 (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/193_Annual2012.pdf, 29. 03. 2018).

IMO (2014). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 01. 03. 2013 (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/208_Annual_2013.pdf, 29. 03. 2019).

IMO (2015). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 28. 04. 2015 (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219_Annual_2014.pdf, 29. 03. 2019).

IMO (2016). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 11. 04. 2016 (http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232_Annual_2015.pdf, 29. 03. 2019).

IMO (2017). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 30. 03. 2017 (<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/245%20Annual%202016.pdf>, 29. 03. 2019).

IMO (2018). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. 16. 04. 2018 (<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/258%20Annual%202017.pdf>, 29. 03. 2018).

IMO (2019a). *Introduction to IMO* (<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, 15. 01. 2019).

IMO (2019b). *Brief History of IMO* (<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, 15. 01. 2019).

IMO (2019c). *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* (<http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>, 15. 01. 2019).

IMO (nedatováno). *Piracy and armed robbery against ships* (<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>, 22. 02. 2019).

International Expert Group on Piracy off the Somali Coast (2008). *Piracy off the Somali Coast* (<http://www.somalilandlaw.com/SomaliaPiracyIntlExpertsreportconsolidated1.pdf>, 10. 02. 2019).

Kuna, Z. (2016). *Země Afrického rohu: Problémy a perspektivy* (Plzeň: Aleš Čeněk).

Konstam, A. (2011). *Pirátsví úplně dějiny* (Praha: Mladá fronta).

Lloyd, S. (2010). Česká republika se zapojila do protipirátské operace. *Army*. 18. 02. 2010 (<http://www.mise.army.cz/informacni-servis/zpravodajstvi/ceska-republika-se-zapojila-do-protipiratske-operace-15859/>, 02. 04. 2019).

MARCOM (2018). *Operation OCEAN SHIELD* (<https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield.aspx>, 01. 04. 2019).

MZV ČR (nedatováno). *Společná bezpečnostní a obranná politika – SBOP* (https://www.mzv.cz/jnp/cz/zahranicni_vztahy/cr_v_evrope/vnejsi_vztahy_eu/spolecna_zahranicni_a_bezpecnostni/spolecna_bezpecnostni_a_obranna_politika.html, 01. 04. 2019).

NATO (2012). *Operation Ocean Shield*. 19. 03. 2012 (https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2012_03/20120319_120319-operation-ocean-shield.pdf, 05. 02. 2019).

NATO (2016). *Counter – piracy operations (Archived)*. 19. 12. 2016 (https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm#Protector, 05. 02. 2019).

NATO (2019). *Relations with the European Union*. 15. 02. 2019 (https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49217.htm?selectedLocale=en, 27. 02. 2019).

NATO (nedatováno a). *Operation Allied Provider* (<https://shape.nato.int/page13984631>, 05. 02. 2018).

NATO (nedatováno b). *Operation Allied Protector* (<https://shape.nato.int/page13974522>, 05. 02. 2019).

Natoaktual (nedatováno). *Washingtonská smlouva* (http://www.natoaktual.cz/na_zpravy.aspx?y=na_summit/washingtonskasmlouva.htm, 15. 03. 2019).

Piknerová, L. (2016). Fenomén Afrického pirátství: Hledání odpovědi afrických aktérů. *Obrana a strategie* 16 (2).

Ploch, L. a kol. (2011). Piracy off the Horn of Africa. *Federation Of American Scientists*. 27. 04. 2011 (<https://fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>, 25. 03. 2019), s. 1–47.

Rada EU (2018). *EUCAP Somálsko: prodloužení mise, dohodnutí rozpočtu*. 10. 12. 2018 (<https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2018/12/10/eucap-somalia-mission-extended-budget-agreed/>, 27. 02. 2019).

Rudincová, K. (2016). Somálské námořní pirátství jako důsledek rozpadu státu. *Politické vědy* 19 (3), s. 31–54.

Security Council (2008a). Resolution 1814. *United Nations* (<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1814>, 15. 03. 2019).

Security Council (2008b). Resolution 1851. *United Nations* (<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1851>, 15. 03. 2019).

Security Council (2008c). Resolution 1838. *United Nations* (<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1838>, 15. 03. 2019).

Security Council (2011). By Resolution 2020, Security Council Extends for 12 Months Authorization for Those Cooperating with SOMali Government to Use 'All Necessary Means' to Combat Piracy. *United Nations*. 22. 11. 2011 (<https://www.un.org/press/en/2011/sc10454.doc.htm>, 15. 02. 2019).

Šafářová, T. (2010). Pirátství. In: Smolík, J. – Šmíd, T. a kol., *Vybrané bezpečnostní hrozby a rizika 21. století* (Brno: Masarykova Univerzita).

Šimon, O. (2011). Aktérství EU v boji proti somálskému pirátství. *Mezinárodní vztahy* 46 (4), s. 38–56.

Treves, T. (2019). 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. *United Nation* (<http://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>, 12. 01. 2019).

The Fund For Peace (2018). *Global Data* (<https://fragilestatesindex.org/data/>, 22. 12. 2018).

The Guardian (2009). *Hijacked Saudi oil tanker Sirius Star on the move*. 09. 01. 2009 (<https://www.theguardian.com/world/2009/jan/09/somalia-pirates-supertanker-ransom>, 28. 03. 2019).

UN (1996). *51/210. Measures to eliminace international terrorism*. 17. 12. 1996 (<http://www.un.org/documents/ga/res/51/a51r210.htm>, 15. 02. 2019).

UN (1997). *Somali – UNOSOM II*. 21. 03. 1997 (<http://www.un.org/Depts/DPKO/Missions/unosom2b.htm>, 20. 01. 2019).

UN (2003). *United Nations Operation in Somalia I* (<https://peacekeeping.un.org/mission/past/unosomi.htm>, 20. 01. 2019).

UN (2018a). *UNCLOS* (http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, 15. 01. 2019), s. 7–208.

UN (2018b). *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text*. 28. 03. 2018 (http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm, 12. 01. 2019).

Weaver, M. (2008). Piracy ‘will worsen unless Yemen and Somalia are made stable’. *The Guardian*. 20. 11. 2008 (<https://www.theguardian.com/world/2008/nov/20/piracy-somalia-yemen-oil-instability>, 31. 03. 2019).

WFP (2009). *WFP Logistics in Somalia 2009*. 24. 03. 2009
(<https://www.wfp.org/stories/wfp-logistics-somalia-2009>, 22. 02. 2019).

Záhořík, J. (2017). Etiopie a Roh Afriky v Době Studené Války, 1960–1989.
Historica Olomucensia (52), s. 255–269.

Zlatohlávek, P. (2009). O pirátech z Afriky a ambicích NATO: Co vede Severoatlantickou alianci k misi v somálských vodách. *Natoaktual Quarterly Review* 7 (2), s. 3–8.

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Definice pirátství dle úmluvy UNCLOS (UN 2018a: 60–61)

Podle článku 101, zmíněné smlouvy UNCLOS, se za pirátství považují následující činy:

(a) jakékoliv nezákonné jednání, při kterém bude použito násilí či zadržení anebo jakýkoliv loupežný čin spáchaný pro soukromé účely buď posádkou, nebo pasažéry soukromé lodi, případně soukromého letadla vůči jiné lodi či letadlu a je zaměřený:

(i) na volném moři proti jiným lodím či letadlům, nebo je zaměřený na osoby a majetek na palubě lodí nebo letadla;

(ii) proti lodím, letadlům, lidem a majetku na místech, které nespádají pod jurisdikci žádného státu;

(b) jakýkoliv čin dobrovolné účasti na operaci lodi nebo letadla, s vědomím skutečností, které z nich činí pirátskou loď či letadlo;

(c) jakýkoliv čin podněcování či záměrného ulehčení činů popsaných v pododstavcích (a) nebo (b)⁷

⁷ Article 101 Definition of piracy Piracy consists of any of the following acts: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

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

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

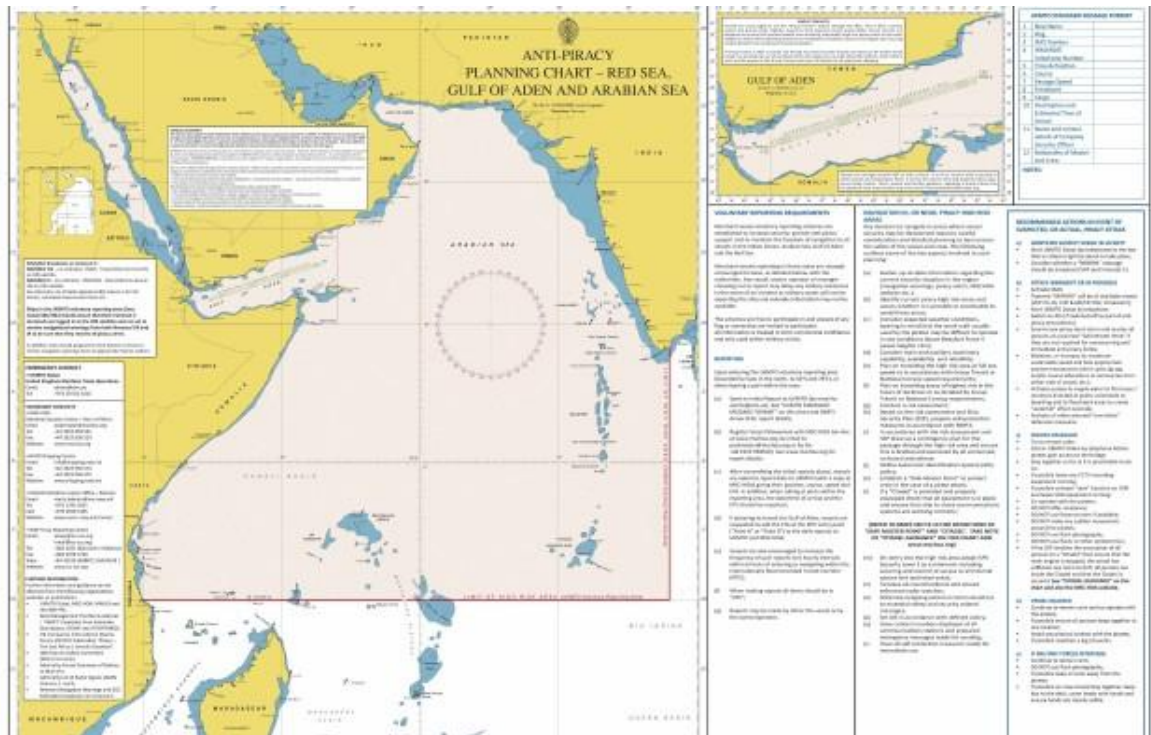
(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b) (UN 2018a: 60–61).

Příloha č. 2 : Mapa vnitřního rozdělení Somálska (ČT24 2008)



Příloha č. 3: Mapa zobrazující pole působnosti operace Atalanta (EU NAVFOR 2012)



Příloha č. 4: Oblast působení operace Ocean Shield (MARCOM 2018)



RESUMÉ

This bachelor thesis is about fight with piracy in the Horn of Africa – role of EU and NATO. The main aim of bachelor thesis is describing the maritime mission, mainly in the Gulf of Aden, that are mediated by EU and NATO and also to describe maritime piracy in the Horn of Africa, mainly in Somali. The research questions are focused on what are the causes of Somali piracy, if the operation's by EU and NATO were successful and what is the role of EU in the fight of the piracy.

Bachelor thesis has two parts. In the first one I focus on the international definitions of maritime piracy and the organizations whose are important for theirs annual reports, because they had statistic of piracy attack of the whole world. At this part I also write about the Somali, how the state involved from the decolonization. It is important for understanding of the reasons why were in the Gulf of Aden, so many pirate attack's. There are many factors, that have an impact for the situation, from the political to the natural. The most problematic is weak government and missing security sector of the state. Also there were mentioned two humanitarian missions mediated by international organization that try to make the situation in the Somali better.

The second part is about the maritime missions, that were against the piracy in the area since 2008. I describe there the background of their origin. Then I write about the character of the missions, of their mandate and their duration. I also mentioned the missions of EU in the Somali that are trying to improve the situation in the state. Mandates of this missions are for government training and also support the maritime police units around the ports. It is important, because the weak government and police are not able to fight with the piracy, that have impact for the world economic. At the end of this part I made graphs of the piracy, because I want to compare the year 2009 and 2014, for proving the successful of the maritime missions. In the end I try to answer for the research answers.