

## FENOMÉN AFRICKÉHO PIRÁTSTVÍ. HLEDÁNÍ ODPOVĚDI AFRICKÝCH AKTÉRŮ

### AFRICAN PIRACY. FROM THE PERSPECTIVE OF AFRICAN ACTORS

*Linda Piknerová<sup>a</sup>*

#### Abstrakt

Cílem článku je analýza fenoménu afrického pirátství od počátku 90. let do současnosti. Úvodní část textu je věnována detailní charakteristice pirátství a počtu pirátských útoků v posledních dekádách. Následující část se zaměřuje na vztah mezi problematikou bezpečnosti ve vztahu k Africe a právě fenoménu pirátství, které představuje jeden (nikoliv však jediný) bezpečnostní problém, s nímž se soudobá Afrika potýká. Poslední část je věnována strategii vybraných afrických aktérů, kteří vstupují do boje s pirátstvím a snaží se prostřednictvím vlastních aktivit eliminovat jeho výskyt. Vybrána byla Africká unie a regionální organizace východní, západní a jižní Afriky.

#### Abstract

This article aims to analyze the phenomenon of African piracy from the beginning of 90's until nowadays. The beginning of the article is dedicated to a detailed overview of piracy and the number of piracy attacks in previous decades. The following part is focused on the relationship between security challenges in an African context and the phenomenon of piracy which represents one of the many security problems that Africa now faces. The last part aims to present some strategies of selected regional African key players which have taken up a fight against piracy, trying to eliminate it through their own actions. The African Union and Southern, Eastern and Western African regional organizations have been selected.

#### Klíčová slova

Afrika; pirátství; Roh Afriky; Guinejský záliv; Africká unie; Somálsko; Nigérie.

#### Keywords

Africa; Piracy; Horn of Africa; Gulf of Guinea; African Union; Somalia; Nigeria.

#### Poděkování

Text vznikl v rámci Studentské grantové soutěže Fakulty filozofické Západočeské univerzity v Plzni s názvem *Proměny světového regionalismu, SGS-2016-027*.

---

<sup>a</sup> Department of Politics and International Relations, Faculty of Philosophy and Arts, University of West Bohemia in Pilsen, Czech Republic. E-mail: [lpiknero@kap.zcu.cz](mailto:lpiknero@kap.zcu.cz)

## Úvod

Problematika pirátství patří po řadu let k zásadním tématům globální bezpečnosti, což je dáno jak jeho celosvětovým rozšířením, tak dopady, které aktivity pirátů mají na globální ekonomiku a politickou stabilitu jednotlivých světových regionů. Vedle jihovýchodní Asie se s fenoménem setkáváme také v oblasti Karibiku a Afriky. Zatímco v Karibském moři je celkový počet útoků relativně nízký (v řádu jednotek), africké pobřežní oblasti patří naopak k nejohroženějším regionům vůbec, což vyplývá ze statistik Mezinárodní námořní kanceláře (IMB - International Maritime Bureau), sledující počet pirátských útoků v celém světě. Podle dostupných údajů se během 90. let postupně zvyšoval počet útoků<sup>1</sup> v pobřežních vodách afrických států, přičemž svého vrcholu dosáhlo africké pirátství v roce 2011, kdy se na celosvětovém pirátství podílelo více než z 66 %. Nárůst počtu útoků kolem Afriky byl provázen úbytkem aktivit v oblasti Asie, což se však změnilo na přelomu let 2011 a 2012. V roce 2012 činil africký podíl na celosvětových pirátských aktivitách již necelých 50 %, o rok později pak byl pokles ještě výraznější a dosáhl necelých 30 %. Ve stejné době se zvyšoval počet nelegálních aktivit v Asii, přičemž v roce 2013 již překonal hranici 53%.<sup>2</sup> Nejpostiženějším africkým regionem co do počtu útoků byl dlouhodobě Africký roh a přilehlý Adenský záliv, kde se však podařilo i díky aktivitám Evropské unie<sup>3</sup> výrazným způsobem snížit celkový počet útoků. Zatímco v roce 2011 dosáhl počet nahlášených útoků v regionu Afrického rohu a Adenu čísla 237, v roce 2014 to bylo „pouhých“ 12.<sup>4</sup> Ačkoliv by se proto mohlo zdát, že boj proti africkému pirátství je úspěšný, statistiky nám ukazují, že výrazný pokles útoků v Africkém rohu je částečně „kompenzován“ relativním nárůstem počtu útoků v oblasti Guinejského zálivu.<sup>5</sup> V roce 2010 bylo nahlášeno 47 útoků, v roce 2011 pak 61, v roce 2012 už 64, v roce 2013 51 a rok na to 41.<sup>6</sup> Kompletní statistiky za rok 2015 a interaktivní mapa z roku 2016 publikovaná IMB ukazují, že zatímco počet útoků na východě Afriky je minimální, v oblasti západního pobřeží bylo již spácháno několik desítek útoků.<sup>7</sup> Statistika zachycující situaci v první polovině roku 2016 naznačuje,<sup>8</sup> že prvních šest měsíců v roce bylo z hlediska výskytu útoků mimořádně poklidných, přesto však zpráva varuje před problematickou situací v Guinejském zálivu. Pro předložený text jsou stěžejním zdrojem informací data publikovaná IMB, které lze

<sup>1</sup> V textu není rozlišováno, o jaký typ útoku se jednalo; zda šlo „pouze“ o útok, který nebyl úspěšný, zda došlo k únosu či ke zranění. Počítán je každý útok, a to jak úspěšný, tak neúspěšný.

<sup>2</sup> FISH, Joanne. *Maritime Piracy. North versus South* [online]. USA, 2014 [cit. 2016-07-10].

Dostupné z: <http://goo.gl/CKRONu>

<sup>3</sup> Srovnej ŠIMON, Ondřej. Aktérství EU v boji proti somálskému pirátství. *Mezinárodní vztahy*. 2011, 46(4), 38-56.

<sup>4</sup> RICHARDSON, Tom. African Piracy Moves from East to West. *Monthly Intelligence Forecast*. 2015, VIII(4), 1.

<sup>5</sup> ICC. IMB Piracy & Armed Robbery Map 2014. In: *ICC Commercial Crime Services* [online]. London, 2015 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <https://goo.gl/g0wAQ4>

<sup>6</sup> RICHARDSON, ref. 4, s. 2

<sup>7</sup> ICC, ref. 2, s. 2. Není-li řečeno jinak, jsou vždy započítány všechny pirátské aktivity, a to bez ohledu na to, zda se odehrávají ve výsostných vodách, v přilehlých vodách, ve výlučné ekonomické zóně či na volném moři.

<sup>8</sup> Údaje z první poloviny roku 2016 jsou těmi nejaktuálněšími, které IMO k 5. prosinci 2016 zveřejnila.

považovat za poměrně spolehlivý zdroj informací, jejichž využívání je široce akceptované. Záštitu nad její činností převzala Mezinárodní námořní organizace (IMO - International Maritime Organization), která představuje klíčovou autoritu na poli boje proti nelegálním námořním aktivitám. IMB a IMO využívají stejné metodologie sběru dat a poskytují dlouhodobě nejpropracovanější databázi údajů o námořních zločinech.

Předložený text se zaměřuje na detailní charakteristiku afrického pirátství od počátku 90. let do současnosti (čím je sice myšlen rok 2016, nicméně statistiky za kompletní rok jsou dostupné pouze pro rok 2015 a polovinu roku 2016) a zabývá se klíčovými rozdíly v charakteru útoků v obou postižených oblastech, a sice Africkém rohu a Guinejském zálivu. Text má dvě stěžejní ambice, a to: zaprvé zjistit, jaké jsou stěžejní rozdíly mezi povahou útoků v oblastech Afrického rohu a Guinejského zálivu, a zadruhé jakým způsobem reagují africké regionální organizace na tento problém a jakou strategii v boji s pirátstvím zaujaly. Prvního cíle bude dosaženo prostřednictvím komparace tří kritérií, a sice počtu útoků, jejich povahy (kde se odehrávají: volné moře versus teritoriální vody) a charakteristik. Druhý cíl pak bude naplněn prostřednictvím analýzy činnosti Africké unie (AU - African Union) a regionálních organizací, které se aktivně snaží proti pirátství vystupovat. Volba AU je dána tím, že se jedná o nejvýznamnější panregionální organizaci, která od svého vzniku (resp. transformace z Organizace africké jednoty) považuje zajištění africké bezpečnosti za jeden ze svých základních cílů. Současně Organizace spojených národů (OSN - United Nations) usiluje v souladu s Kapitolou VIII Charty OSN o maximální zapojení regionálních hráčů do řešení lokálních problémů, což vytváří tlak na AU, aby byla v krocích proti pirátství aktivní. Do jaké míry se jí to daří, je předmětem diskuze v tomto textu. Výběr regionálních afrických organizací je dán tím, že oblast východní a západní Afriky je co do výskytu fenoménu nejpostiženější, oblast jihu Afriky se naopak vyznačuje tím, že zdejší regionální uskupení vystupují v boji s piráty nejaktivněji a navzdory tomu, že zde problém není nikterak palčivý, snaží se regionální uskupení o přijetí preventivní strategie. Současně platí, že v českém akademickém prostředí absentují texty, které by se zabývaly ryze „africkými“ odpověďmi na problémy pirátství.

Obraz afrického kontinentu coby tradičně nejchudšího a nejméně rozvinutého regionu se v posledních letech mění a nezřídka o něm čteme jako o „nastupujícím“ či „nadějném“.<sup>9</sup> Na základě statistik víme, že průměrná délka dožití se v posledních letech zvýšila o 10 %, za posledních 10 let se průměrný příjem na obyvatele zvýšil o cca 30 % a očekává se, že v nadcházející dekádě se HDP bude zvyšovat o 6 %.<sup>10</sup> Má-li však Afrika být skutečně kontinentem budoucnosti, je otázka zajištění námořní bezpečnosti její prioritou, neboť kontinent je závislý na vývozu. Jedná se především o nezpracované přírodní zdroje, které pokrývají asi 80 % veškerého vývozu, přičemž 60 % z nich tvoří ropa.<sup>11</sup> Využívání námořních tras nemá v tomto směru alternativu, neboť celosvětově je námořními trasami dopravováno více než 90 % veškerého zboží, což znamená, že africký

<sup>9</sup> RADELET, Steven. Emerging Africa. How 17 countries are leading the way. *Center for Global Development* [online]. 2010, , 1-4 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/PQR3Xe>

<sup>10</sup> A hopeful continent. *The Economist* [online]. 2013 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/sKjuC>

<sup>11</sup> BAKER, Michael. Toward an African Maritime Economy. Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector. *Naval War College Review*. 2011, 64(2), 41

hospodářský růst je závislý na námořní dopravě a zajišťování stabilních námořních cest musí jít ruku v ruce s rozšiřováním afrických přístavů.

## KONCEPT PIRÁTVÍ A BOJ PROTI NĚMU

### Definice pirátství

Moderní definice pirátství se poprvé objevila v Úmluvě o volném moři (Convention on the High Seas) podepsané roku 1958 ve švýcarské Ženevě, v níž článek 15 vymezil pirátství dvěma body. Zaprvé je to jakýkoliv nelegální akt násilí sledující osobní obohacení proti posádce či pasažérům, který se odehrává na volném moři, zadruhé se pirátství dopouští člověk, který se dobrovolně účastní aktivity proti posádce lodi s vědomím, že jde o pirátský akt.<sup>12</sup> Na základě této definice je možné za pirátství označit pouze takový akt, který se odehrává na volném moři mimo jurisdikci jakéhokoliv státu a je namířen proti osobám či majetku. Dalším dokumentem upravujícím pirátství je Úmluva OSN o mezinárodním mořském právu III (UNCLOS III - United Nations Convention on Law of Sea), přijatá v roce 1982. Přelomový dokument v článku 101 definuje pirátství jako *nelegální akt násilí za účelem osobního obohacení* (v souladu s článkem 15 ženevské úmluvy), avšak nově v článku 105 dodává, že přestože se pirátství odehrává na volném moři, mají státy právo přijmout taková opatření, která povedou k jeho eliminaci. O charakteru trestu pak rozhoduje soud toho státu, který se rozhodnul pirátský čin potrestat.<sup>13</sup> Konečně v pořadí třetím stěžejním dokumentem řešícím pirátství je Úmluva o potírání nezákonného jednání proti bezpečnosti námořní navigace (SUA - Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), jež byla přijata roku 1988 v Římě. Ačkoliv v dokumentu nejsou termíny „pirát“ či „pirátství“ explicitně zmíněny, v článku 3 se za „útočníka“ považuje osoba/aktér, který se snaží prostřednictvím síly či násilí převzít kontrolu nad lodí.<sup>14</sup>

Nelegální aktivity odehrávající se v teritoriálních vodách státu nejsou označovány jako akt pirátství, ale jako ozbrojená loupež. Proti těmto aktivitám je obtížné zasahovat, neboť jejich potírání je výlučně v rukou dotčeného pobřežního státu (na základě mezinárodního práva). Řada států se obává, že by přistoupením k poslední z úmluv mohla být narušena jejich územní svrchovanost a z tohoto důvodu se cca 30 zemí nepřipojilo k ratifikaci SUA, neboť u nich převážila obava, že by mezinárodní snaha bojovat s piráty v pobřežních vodách mohla vést k narušování jejich výsoštných vod.<sup>15</sup> Z hlediska zaměření předloženého textu je zásadní, že k dohodě nepřistoupila řada afrických zemí, které se nacházejí z hlediska výskytu pirátství v problematických regionech Afrického rohu a Guinejského zálivu. Patří mezi ně Somálsko, Eritrea, Gabon

---

<sup>12</sup> *United Nations Convention on the High Seas 1958* [online]. In: United Nations, 2005, s. 1-10 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/HrWQMo>

<sup>13</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea* [online]. In: United Nations, 2016, s. 60-61 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/ogTVX>

<sup>14</sup> *Convention for the Suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation* [online]. In: United Nations, 1992, s. 224-225 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/gefrCd>

<sup>15</sup> Dokument ke konci roku 2015 podepsalo 166 zemí, mimo zůstaly některé vnitrozemské státy jako Kyrgyzstán či Nepál, stranou zájmu však dokument zůstal také u řady významným pobřežních či ostrovních států, jako jsou Malajsie, Thajsko či Východní Timor.

a Sierra Leone (signatářem není ani Angola či vnitrozemské Rwanda a Uganda, což však z hlediska výskytu fenoménu není natolik zásadní).<sup>16</sup>

Za slabinu uvedených definic pirátství lze považovat tedy několik skutečností. Zprv se jedná o fakt, že za pirátské jsou považovány pouze určité aktivity, jejichž primárním cílem je osobní obohacení. Aktivity, které jsou motivovány politicky, či se může jednat o příklady státem podporovaného terorismu, nejsou chápány jako pirátské. Příkladem může být únos italské lodi *Achille Lauro* v roce 1985 skupinou pasažerů hlásících se k Palestinské osvobozené frontě. Část cestujících, jež unesla loď, však nespáchala pirátský útok, neboť jejich cílem nebyl osobní profit.<sup>17</sup> Tento akt pak můžeme charakterizovat jako únos. Problematické jsou rovněž aktivity nelegální povahy, které nemají charakter pirátství či únosu, ale mají nezákonný podtext. Jedná se např. o nelegální rybnářství, které však má zásadní dopady na ekonomiky států, v jejichž pobřežních vodách se tento čin odehrává, případně jiné aktivity jako pašování lidí, drog či zbraní. Přesto i tyto typy aktivit můžeme považovat za významné s dopady ohrožujícími bezpečnostní stabilitu v dané oblasti. Zadruhé je třeba zopakovat, že na základě UNCLOS III nesplňuje řada útoků definici pirátství, neboť se odehrávají v teritoriálních vodách, kde je na útoky nahlíženo jako na ozbrojené loupeže, a nikoliv jako na pirátství. To výrazně ovlivňuje možnost jakýchkoliv mezinárodních aktérů (včetně mezinárodních organizací) aktivně v pirátství postupovat, neboť se formálně o pirátství vůbec nejedná a řešení problému spadá výlučně do kompetence státu, v jehož teritoriálních vodách se akt odehrál. Konečně zatřetí je problematické, že pirátství je akt, který je spáchán, resp. jeho páčání je v procesu. Je proto nanejvýš obtížné působit preventivně, tedy dříve, než je útok spáchán, a zároveň je vzhledem k vybavenosti pirátů obtížné chytit je po spáchání činu a dokázat jim, čeho se dopustili.

### **Mezinárodní námořní kancelář a Mezinárodní námořní asociace**

Vedle uvedené série dokumentů směřujících k vymezení, eliminaci a postihu pirátství se fenoménu zásadním způsobem věnuje již zmíněná IMB (sídlící v Londýně a založená 1981), v rámci které existuje sekce nazvaná Commercial Crime Services, která se specializuje na celosvětový monitoring pirátství. Ta pravidelně sleduje počet pirátských útoků a jiných forem ozbrojeného námořního násilí a vytváří interaktivní mapy, z nichž lze vysledovat, kde k útokům dochází, jaký mají charakter a jakou intenzitu. Organizace funguje 24 hodin denně a informace získává od lokálních informátorů, kteří jí průběžně dodávají poznatky o stavu situace v dané lokalitě. Při své činnosti se organizace řídí širší definicí pirátství, než je uvedena v článku 101 UNCLOS III. Dle IMB můžeme za pirátské považovat aktivity, které se odehrávají jak v teritoriálních, tak pobřežních vodách, a které zahrnují jak provedené útoky, tak pokusy o ně. Tato široká definice pirátství tak v sobě obsahuje větší počet námořních zločinů, než jen UNCLOS III definované pirátství.<sup>18</sup> Tato definice pirátství je používána i v tomto textu, neboť se domnívám, že lépe odhaluje skutečnou intenzitu výskytu fenoménu.

---

<sup>16</sup> *United Nations Short Ratification Status* [online]. In: United Nations, 2015, Office on Drugs and Crime [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <https://goo.gl/iST5gu>

<sup>17</sup> GIBSON, John. Maritime Security and History, and Modern Causes. *African Security*. 2009, 8(3), 67.

<sup>18</sup> ELMI, Afyare. Piracy in the Horn of Africa Waters: Definitions, international law in Africa. *African Security Review*. 2015, 18(3), 150.

Druhou významnou organizací je IMO, která je od roku 1948 součástí rodiny OSN a byla prvním mezinárodním tělesem, které se zabývalo námořní problematikou. Vzhledem k tomu, že zajištění stabilní mezinárodní přepravy je její prioritou, patří otázky námořní bezpečnosti k zásadním tématům, kterým se věnuje. Při definování pirátství se opírá o dohodu UNCLOS III a od roku 1982 vydává pravidelně zprávy monitorující situaci.<sup>19</sup> IMO se snaží vytvářet také v nejpostiženějších regionech speciální dohody směřující ke zlepšení situace. Vedle Asie je v posledních letech největší pozornost zaměřena na Adenský záliv, západní část Indického oceánu a nově také na Guinejský záliv. V souvislosti s východním pobřežím Afriky je třeba vyzdvihnout Smlouvu z Džibuti (Djibouti Code of Conduct) z roku 2009, která zahrnuje vedle zemí východní Afriky od Egypta až po Jihoafrickou republiku také země Arabského poloostrova. Signatáři Džibutské smlouvy se zavázali proti pirátství spolupracovat v maximální možné míře, přičemž jejich snahy byly opakovaně podpořeny rezolucemi Rady bezpečnosti OSN, z nichž poslední byla přijata v listopadu 2015.<sup>20</sup> Pro oblast západní a střední Afriky je stěžejní dohoda z roku 2013 podepsaná v Yaoundé.<sup>21</sup> Dohoda se soustředí na boj s pirátstvím v oblasti Guinejského zálivu. V obou případech pak byly dohody doprovázeny také vznikem speciálních fondů, do nichž mohou dobrovolně přispívat všechny země OSN a z nichž mají být financovány konkrétní aktivity. Po uzavření dohody pak následovalo setkání představitelů námořnictva jednotlivých států, jehož cílem mělo být zesílení tlaku na nejvyšší představitele států, aby prohloubili vzájemnou spolupráci.<sup>22</sup>

## NÁMOŘNÍ BEZPEČNOST A AFRIKA

Otázka pirátství představuje v posledních letech hojně diskutované téma,<sup>23</sup> přičemž přidržíme-li se afrického kontextu, můžeme za zásadní považovat rok 2005, po kterém se v Africe začaly odehrávat nejrůznější konference nastolující poprvé tuto agendu v domácím (tj. africkém) prostředí. Zanesení problematiky do Afriky je zásadní, neboť OSN od počátku 90. let zdůrazňuje význam regionálních organizací pro řešení regionálních záležitostí a otevření diskuze o celé problematice v ryze domácích podmínkách můžeme považovat za první krok tímto směrem. V roce 2005 proběhlo první africké symposium věnující se námořním otázkám (Sea Power for Africa Symposium), z něhož pak vzešla série mítinků mezi lety 2006 až 2011, přičemž počet účastníků se

<sup>19</sup> IMO Piracy and armed robbery against ships. *IMO* [online]. 2016 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/gHN2aM>

<sup>20</sup> *United Nations Resolution 2246 (2015)* [online]. In: United Nations, 2015, s. 2-9 [cit. 2016-07-10]. Dostupné z: <http://goo.gl/LspkFo>

<sup>21</sup> IMO Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa. *IMO* [online]. 2014 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/TyAqUS>

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> O zájmu o danou problematiku svědčí i množství publikací na dané téma, kterých vyšlo v uplynulých letech nepřeborné množství. Nejvíce z nich soustředí svou pozornost na oblast Rohu Afriky, nicméně v poslední době vzniká stále více textů zabírajících se oblastí Guinejského zálivu. Zájem o tuto oblast je třeba vnímat v kontextu obrovských nalezišť ropy, které se zde nacházejí.

v průběhu jednotlivých setkání neustále zvyšoval.<sup>24</sup> Setkání probíhala od Kapského Města přes Lagos, Mombasu či Rabat, přičemž postupem času na nich vedle představitelů jednotlivých států participovali také zástupci mezinárodních organizací, občanskí aktivisté či představitelé akademického sektoru. Impuls pro diskuzi o významu africké námořní bezpečnosti také přineslo uspořádání Námořní konference pro východní Afriku a jihozápadní Indický oceán (East Africa and Southwest Indian Ocean Maritime Security Conference), která byla uspořádána z iniciativy USA. Na jejím pokračování v roce 2007 byla poprvé zmíněna otázka africké námořní bezpečnosti, přičemž bylo řečeno, že celá problematika by měla být řešena v rámci Africké unie.<sup>25</sup> Vedle zmíněné konference přispěly USA do boje s piráctvím v Africkém rohu (viz níže) také v roce 2007 iniciativou Africa Partnership Station, jejíž náplní je vedle pořádání odborných seminářů a výcviku námořních sil rovněž vytváření „vlajkových lodí“, které mají sloužit jako ukázkové příklady boje proti nelegálním aktivitám.

Následovaly další konference a setkání, v rámci kterých byla problematika africké námořní bezpečnosti diskutována, přičemž za další zásadní přelom můžeme považovat rok 2009, kdy byla otázka boje proti konkrétně somálskému piráctví zmíněna ve výroční zprávě Komise AU. V polovině roku 2009 pak na 13. plenárním zasedání AU bylo konstatováno, že somálské piráctví představuje pro africký kontinent závažný problém a že v jeho důsledku se výrazně v regionu zvyšuje nestabilita. Od této chvíle pak začíná AU vyvíjet kroky směrem k zajištění námořní bezpečnosti.<sup>26</sup>

### **Komparace charakteru útoků v oblasti Afrického rohu a Guinejského zálivu**

Prvním kritériem pro srovnání je počet útoků, které se v obou dotčených regionech odehrály. Ze statistik IMB plyne (viz tabulku 1), že zatímco v oblasti západního Indického oceánu dochází k výraznému poklesu útoků, v oblasti Guinejského zálivu je útoků relativně stále stejně a pokles není tak významný jako na východním pobřeží. Ačkoliv oblast Guinejského zálivu zahrnuje velké území, většina útoků je soustředěna do oblasti nigerijského pobřeží. V roce 2011 pak poprvé v historii byl v oblasti Guinejského zálivu větší počet pirátských útoků než v oblasti Adenského zálivu, přičemž se ukazuje, že útoky na západě Afriky jsou násilnější než ty na východním pobřeží.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> BUEGER, Christian. Communities of Security Practice at Work? The Emerging African Maritime Security Regime. *African Security*. 2013, 6(3-4), 304.

<sup>25</sup> *ibid.* s. 305

<sup>26</sup> ENGEL, Ulf. The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security. *African Security*. 2015, 7(3), 209.

<sup>27</sup> OSINOWO, Adeniyi. Combating Piracy in the Gulf of Guinea. *Africa Security Brief*. 2015, (30), 1-8. ISSN 2164-4039.

Tabulka 1: Počty pirátských útoků

Rok/Lokalita	Západní Indický oceán <sup>28</sup>	Guinejský záliv
První polovina roku 2016	3	29
2015	3	28
2014	62	41
2013	57	51
2012	172	64
2011	223	61
2010	166	47
2009	251	46

Zdroj: sestaveno autorkou.<sup>29</sup>

Rozdílný počet útoků v čase je třeba interpretovat na pozadí lokalit, kde k útokům dochází. Vznik somálského pirátství úzce souvisí s jeho geografickou polohou, neboť oblasti kolem Arabského poloostrova a úžiny Bab Al-Mandab patří tradičně k vytíženým námořním trasám. Adenský záliv byl významnou námořní trasou ještě před otevřením Suezského kanálu v roce 1869. Skrze oblast dnes proudí kolem 20 % veškerého světového obchodu a zhruba 80 % veškerého evropského námořního obchodu.<sup>30</sup> Celý region má proto nesmírný geostrategický význam pro světový obchod, což nutně zvyšuje zájem všech (a to i nelegálních živelů) o tuto oblast, který je patrná zejména od roku 2005, kdy se zde začal zvyšovat počet útoků.<sup>31</sup>

Naproti tomu oblast Guinejského zálivu se s pirátským potýkala poprvé již v 70. letech, tedy v době, kdy tento jev nebyl ještě široce monitorován a kdy nevznikaly podrobné statistiky o povaze jednotlivých nelegálních činů. Oproti 70. letům, kdy byly zaznamenány první známky pirátství v oblasti Nigérie, se současné útoky vyznačují 1) rostoucí úrovní násilí, 2) zaměřením se na oblast delty Nigeru, 3) ústupem od ozbrojených loupežných přepadení a zaměřením se na únosy, sabotáže a vydírání,

<sup>28</sup> Zahrnuje Arabské moře, Perský záliv, východní Afriku, oblast kolem Madagaskaru, Komor a Mauriciu.

<sup>29</sup> Zpracováno dle *IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2010 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/VpKBPf>; *IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2011 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/nYTwe9>; *IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2013 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/8jkMf3>; *IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2014 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/v5kk9Q>; *IMO Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2015 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/gHN2aM>; *IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2015 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/JacjOR>; *IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* [online]. IMO, 2016 <https://goo.gl/JacjOR>

<sup>30</sup> ELM, ref. 18, s. 148; MURPHY, Martin. The Troubled Waters of Africa: Piracy in the African Littoral. *The Troubled Waters of Africa: Piracy in the African Littoral*. 2011, 2(1), 67.

<sup>31</sup> ONUOHA, Freedom. Piracy and Maritime Security off the Horn of Africa: Connections, Causes, and Concerns. *African Security*. 2010, 3(4), 196.

a za 4) prolnutí kriminální činnosti s klanovými vlivy a zájmy. Existují zvěsti o tom, že z prostředků získaných pirátskými útoky jsou financovány skupiny podílející se na terorismu (či z něho podezřelé), jako jsou Boko Haram operující na severu Nigérie, Národní hnutí pro osvobození Azawadu (National Movement for Liberation of Azawad) působící v Mali či Ansar Dine podezřelá z napojení na Al-Kaidu islámského Magrebu a operující rovněž na severu Mali. Zásadní je pak činnost uskupení zvaného Hnutí za emancipaci delty Nigeru (MEND - The Movement for the Emancipation for the Niger Delta), která od počátku tisíciletí stojí za řadou pirátských útoků v deltě Nigeru, za čímž stojí její snaha získat nad danou lokalitou kontrolu. Oblast delty Nigeru zabírá asi 7 % veškerého nigerijského státního území, přičemž poté, co zde v 70. letech proběhly první útoky, došlo k přesunu jejich těžiště do blízkosti Lagosu.<sup>32</sup> Místní bohatství však nepřispívá ke zlepšování životní situace tamních obyvatel, a naopak má na místní komunity devastující účinky. Cílem MEND je buď omezit tamní těžbu ropy, případně donutit nigerijskou vládu zajistit lepší redistribuci bohatství plynoucího z těžby a prodeje černého zlata.<sup>33</sup> Aktivity MEND i samotných pirátů se negativně podepisují na nigerijském hospodářství, které je dle oficiálních nigerijských statistik největší africkou ekonomikou (čímž předběhla svého největšího rivala - Jihoafrickou republiku).

Druhým kritériem je povaha útoků, tedy zda k nim dochází v místech spadajících do teritoriálních vod daného státu, či zda se odehrávají na volném moři. V návaznosti na místo incidentu pak je možné diskutovat o strategii, kterou mohou regionální aktéři zvolit, čili zda mohou podniknout přímou akci, či zda musejí při řešení problému spoléhat na stát, v jehož pobřežních vodách se útok odehraje. Ze statistik IMO a IMB plyne, že většina útoků v oblasti Afrického rohu probíhá mimo teritoriální vody, což do určité míry usnadnilo mezinárodnímu společenství situaci a dovolilo mu na vzniklý problém rychleji reagovat. Naproti tomu většina útoků v Guinejském zálivu se uskutečnila v teritoriálních vodách, ve kterých má nejvyšší svrchovanost pobřežní stát. K neznámějším útokům v poslední době patří útok na loď *Kalamos* plující pod maltskou vlajkou. Loď byla napadena v přístavu Qua Iboe, který je nejdůležitějším ropným přístavem v Nigérii. Během přestřelky mezi piráty a místní armádou chránící přístav byl zabit kapitán a několik členů posádky bylo uneseno. Ty se podařilo nakonec zachránit, nicméně řecká strana, již posádka patřila, odmítla sdělit, zda zaplatila výkupné. Veřejně se spekulovalo o částce 400 tisíc USD.<sup>34</sup>

Konečně třetím sledovaným momentem jsou charakteristiky útoků.<sup>35</sup> Za první problém afrických států můžeme považovat špatné vládnutí, které je spojeno s korupcí a/či zapojením státních struktur do nelegálních aktivit (praní špinavých peněz, obchod s drogami apod.). V této souvislosti je na místě zmínit fenomén *slabých a rozpadlých států* (weak and failed states), které jsou považovány za jednu z příčin mezinárodně-politické nestability, jež se mj. promítá do schopnosti státu efektivně vykonávat

<sup>32</sup> MURPHY, ref. 30, s.73

<sup>33</sup> COURSON, Elias. *Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND). Political Marginalization, Repression and Petro-Insurgency in the Niger Delt.* Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 2009. ISBN 978-91-7106-657-2.

<sup>34</sup> RICHARDSON, ref. 4, s. 3

<sup>35</sup> Výčet obecných příčin zpracován dle PALMER, Andrew. *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea.* New York: Palgrave Macmillan, 2014, s. 8-9. ISBN 9781848856332.

kontrolu nad svrchovaným územím a tedy i teritoriálními vodami.<sup>36</sup> Podle hodnocení Fragile States Indexu<sup>37</sup> můžeme tvrdit, že dlouhodobě nejnestabilnějším státem je Somálsko (které pravidelně zaujímá první či druhou příčku indexu), státy západní Afriky v oblasti Guinejského zálivu (např. Guinea, Nigérie či Kamerun) se pak pohybují kolem 15. až 20. příčky, což je sice ve srovnání se Somálskem lepší, nicméně i tak se jedná o země dlouhodobě nestabilní.<sup>38</sup> Politická nestabilita v oblasti Afrického rohu se projevuje mj. tím, že zde s přestávkami od 90. let probíhá občanská válka, která vygenerovala jako jediný stabilní politický útvar kvazinezávislý Somaliland.<sup>39</sup> Z hlediska vzniku pirátství je problematické, že některé nestabilní státy mají přístup k moři (vedle výše uvedených je třeba zmínit také Eritreu, která v roce 2016 zaujala 16. příčku), což znamená, že bezvládní na souši se přenáší i do neschopnosti uplatňovat autoritu v oblasti teritoriálních vod. Na příkladu Somálska je vidět, jak se politická nestabilita od počátku 90. let přenesla do neschopnosti centrální vlády zajišťovat nad pobřežními vodami svrchovanou správu, a proto se somálské pobřeží stalo doslova rejdištěm nejrůznějších poloorganizovaných skupin, které využívaly tohoto mocenského vakua pro své vlastní zájmy. Na začátku 90. let, když se země ocitla v bezvládní, začaly v blízkosti Somálska operovat nejrůznější rybářské skupiny, jejichž působení mělo negativní dopad na situaci zejména v pobřežních osadách. Reakcí místních somálských rybářů bylo, že začali své lodě ozbrojovat, kupovali rychlejší plavidla a zlepšovali své navigační schopnosti, aby mohli čelit útočníkům. Ty reagovaly tím, že si začaly platit místní, aby jim zajišťovali ochranu, čímž vlastně přispěly k posílení animozity mezi různými somálskými klany. Nárůst těchto tenzí pak přispěl k rozkvětu pirátství. Od roku 2005 jsme svědky nárůstu klasických pirátských aktivit, které můžeme spojovat mj. právě s absencí politické stability. Nešlo sice o klasickou formu pirátství definovanou mezinárodními dokumenty, neboť se zpravidla jednalo o nelegální rybolov v somálských výsoštných vodách, nicméně i tak nárůst těchto aktivit byl alarmující. Je třeba také upozornit, že existují zprávy o tom, že za financováním těchto aktivit stojí v řadě případů evropské a asijské obchodní společnosti, které mají v regionu své vlastní zájmy. K těm nejzajímavějším bezesporu patří např. snaha některých evropských států vytvořit v blízkosti somálských břehů utajenou skládku vlastního toxického odpadu. Z 90. let pochází řada („poloutajených“) dohod, které naznačují spolupráci mezi evropskými firmami a somálskou vládou v otázce uskladnění nebezpečného materiálu (těžké kovy, průmyslový odpad) v somálských vodách.<sup>40</sup>

Pokud jde o oblast Guinejského zálivu, začaly se od roku 2007 pirátské útoky rozšiřovat z oblasti Nigérie také do pobřežních vod ostatních států, přičemž k nejohroženějším patří oblasti Beninu, Toga, Ghany a poloostrov Bakassi nacházející se na území

<sup>36</sup> The Failure and Collapse of Nation States: Breakdown, Prevention, and Repair. ROTBERG, Robert. When States Fail. Causes and Consequences. 1. Princeton: Princeton University Press, 2004, s. 1-50. ISBN 0-691-11671-7.

<sup>37</sup> Index je vydáván od roku 2005 a do roku 2014 nesl označení Failed States Index. Jedná se o žebříček států seřazených podle míry jejich rozpadu.

<sup>38</sup> Fragile States Index 2016. FFP [online]. Fund for Peace, 2016 [cit. 2016-12-04]. Dostupné z: <http://fsi.fundforpeace.org/rankings-2016>

<sup>39</sup> HOCH, Tomáš a Kateřina RUDINCOVÁ. Legitimization of Statehood in de facto states: A case study of Somaliland. AUC GEOPGRAPHICA. 2015, 50(1), 37-48.

<sup>40</sup> ELMI, ref. 18, s. 156. RUDINCOVÁ, Kateřina. Somálské námořní pirátství jako důsledek rozpadu státu. *Politické vedy*. 2016, 19(3), 31-54.

Kamerunu při hranicích s Nigérií. Útoky jsou motivovány nejen klasickými pirátskými pohnutkami, ale také politickými a mocenskými zájmy, které v regionu panují, přičemž se často hovoří o tom, že za nimi stojí MEND podporující „své“ lidi a zájmy v oblasti. Z politických motivů uvedme snahu o separatismus obyvatel poloostrova Bakassi, kteří využívají pirátské útoky k nátlaku na centrální vládu, aby jim byla ochotna vyhovět. Rovněž vnitrostátní nepokoje v Rovníkové Guinei mají dopad na rozvoj útoků, přičemž v roce 2009 došlo k prvnímu takovému aktu, kdy skupina asi padesáti mužů obsadila ostrov Bioko, kde měl sídlo prezident. Klasické pirátské útoky pak souvisejí s těžbou ropy a slabostí námořních sil jednotlivých států adekvátně na ně reagovat.<sup>41</sup> Vidíme tak další ze specifických rysů pirátství v oblasti Guinejského zálivu, a sice výrazné propojení pirátských aktivit s lokálními politickými cíli, což je něco, co v případě Rohu Afriky není patrné. Zde jsou pirátské útoky spojeny primárně se snahou o vlastní obohacení, a nikoliv s ambicí dosáhnout politických cílů.

Další z příčin pirátství je také celková deprivace obyvatelstva, která se nejviditelněji projevuje jeho chudobou. To souvisí jak se zmíněnou nefunkčností státu/ů, tak také s velkým množstvím nezaměstnaných mladých lidí, kteří jsou frustrováni svým životem a hledají alternativní zdroje obživy. Pirátství pak představuje velmi snadný způsob výdělků.<sup>42</sup> Na základě Indexu lidského rozvoje zveřejňovaného pravidelně od 90. let lze vyvodit, že životní standard obyvatelstva v obou regionech je velmi nízký, a to do té míry, že statistiky ze Somálska vůbec neexistují. Země Guinejského zálivu pak až na výjimku v podobě Ghany spadají do kategorie zemí s nízkým indexem (Ghana je v kategorii zemí se střední úrovní rozvoje), což vysvětluje, proč místní lidé hledají alternativní zdroj obživy.<sup>43</sup> K ukázkovým případům v posledních letech patří zajetí ukrajinské lodi *Faina*, v roce 2008 vezoucí vojenský náklad v ceně 30 mil. USD a čítající 20člennou posádku. Loď směřovala do keňské Mombasy, přičemž okamžitě po zveřejnění únosu se objevily spekulace, že konečným zákazníkem měla být vláda Jižního Súdánu, která v té době bojovala za nezávislost. Půlroční vyjednávání o propuštění rukojmích nakonec skončilo výkupným ve výši více než 3 mil. USD, což ukázalo, jak výnosné může pro piráty být pouhé zajetí lodě (byť si piráti ponechali i většinu vojenského materiálu), jehož prostřednictvím se mohou dostat k obrovským finančním ziskům.<sup>44</sup>

Guinejský záliv a Africký roh se odlišují také ve svém strategickém významu pro mezinárodní systém. Společným jmenovatelem je jejich význam pro námořní obchod, neboť oběma oblastmi procházejí významné dopravní tepny, jejichž nestabilita může mít zásadní dopady na světové hospodářství. U zemí Afrického rohu však chybí strategická komodita, která by z regionu pocházela a jejíž obchod by byl pirátskými útoky bezprostředně ohrožován. Regionem procházejí trasy, kterými jsou strategické suroviny dopravovány, avšak přímo v dotčených zemích žádné strategické suroviny nejsou. Naproti tomu Nigérie (společně s Angolou) patří k největším světovým

<sup>41</sup> ICC *The Gulf of Guinea. The New Danger Zone* [online]. In: International Crisis Group, 2012, s. 14-17 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/k44VtX>

<sup>42</sup> DANIELS, Christopher. *Somali Piracy and Terrorism in the Horn of Africa*. Plymouth. The Scarecrow Press, 2012.

<sup>43</sup> Human Development Index 2016. *HDI* [online]. UNDP, 2016 [cit. 2016-12-04]. Dostupné z: <http://hdr.undp.org/en/countries>

<sup>44</sup> DANIELS, ref. 42, s. 44

producentům ropy,<sup>45</sup> přičemž v posledních letech se zeměmi těžícími ropu staly také Ghana, Togo, Benin, Kongo-Brazzaville či Gabon. V obou případech však platí, že oba regiony jsou významné z hlediska zajištění energetické bezpečnosti vnějších aktérů (USA, Evropská unie, Čína), kteří z regionu ropu buď přímo dopravují, nebo využívají námořních tras v jejich blízkosti.

Piráctví představuje významný kriminální čin a jeho existence je navázána na další ilegální aktivity. Z hlediska dopadu pirátských aktivit stojí za zmínku také jejich vazba na mezinárodní terorismus. Pro oblast Afrického rohu je příznačné, že prostředky získané z nelegální činnosti jsou často určeny na financování skupiny aš-Šabáb, která je navázána na al-Káidu a která provádí opakované útoky zejména na území Keni.<sup>46</sup> Boj proti pirátství v oblasti Afrického rohu je proto mezinárodním společenstvím chápán jako zásadní vzhledem k zajištění mezinárodní stability, což dokládá také zájem USA o tuto oblast a jimi zřízená největší americká vojenská základna v pobřežním státě Džibuti. Eliminace pirátských útoků v oblasti je chápána jako nástroj jak k posílení mezinárodní stability (eliminace skupin navázaných na al-Káidu) a boje proti terorismu, tak posílení regionálních kapacit, stabilizace a rozvoje oblasti. Naproti tomu v oblasti Guinejského zálivu jsou teroristické útoky vázány převážně na území států v oblasti a jejich cílem je dosáhnout regionálních politických cílů. Přestože např. Boko Haram představuje riziko přesahující hranice regionu, pro zajištění mezinárodní stability představuje stále menší riziko než aš-Šabáb v Africkém rohu.<sup>47</sup>

## REGIONÁLNÍ AKTÉŘI A JEJICH STRATEGIE ELIMINACE PIRÁTSTVÍ

### Africká unie

Kolem roku 2009 se problematika pirátství dostala na pořad jednání v rámci Africké unie. V první polovině roku bylo poprvé toto téma akcentováno Komisí AU, přičemž její snahy byly podpořeny také celoafriickým Shromážděním AU. Klíčový dokument z roku 2009 představuje *Durbanská rezoluce* (Durban Resolution), která vyjádřila podporu boji proti pirátství a deklarovala ochotu spolupracovat se všemi organizacemi usilujícími o jeho eliminaci.<sup>48</sup> Skutečnost, že AU nebyla schopna bezprostřední reakce na nárůst útoků (v té době zejména v Africkém rohu), můžeme dávat do souvislosti se vznikem AU, ke kterému došlo počátkem tisíciletí a bylo výsledkem transformačního procesu bývalé Organizace africké jednoty. V první dekádě své existence se AU soustředila především na vlastní institucionalizaci, která souvisela se vznikem mnoha nových orgánů a pomocných středisek. Z hlediska zajišťování bezpečnosti kontinentu se klíčovým orgánem stalo Oddělení pro otázky míru a bezpečnosti (African Union Peace and Security), které dostalo otázky námořní bezpečnosti a boj s piráty pod svou gesci. Útoky pirátů v oblasti Afrického rohu sahají do 90. let, kdy tehdejší OAJ v roce 1994 přijala

<sup>45</sup> ONUOHA, ref. 31, s. 269

<sup>46</sup> ONUOHA, ref. 31, s. 203

<sup>47</sup> ONAPAJO, Hakeem, Ufo Okeke UZODIKE a Ayo WHETHO. Boko Haram terrorism in Nigeria: The international dimension. *Journal South African Journal of International Affairs*. 2012, 17(3), 337-357.

<sup>48</sup> *Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa* [online]. Durban: African Union, 2009 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/3keoq>

Chartu africké námořní dopravy (African Maritime Transport Charter), ve které byla zdůrazněna nutnost zajištění bezpečnosti námořní přepravy. Apel na stabilní námořní spojení vyplýval z pochopení situace, a sice že z více než 90 % je africký obchod závislý na námořní přepravě a bez jejího zajištění nelze uvažovat o africkém hospodářském růstu.<sup>49</sup>

V roce 2009 Oddělení navrhlo a rok poté Shromáždění AU schválilo revizi výše zmíněné Charty africké námořní dopravy, jejímž posláním je určovat pravidla pro stabilní námořní plavbu a využívání moře. V inovovaném dokumentu se hovoří o pirátství celkem na třech místech, přičemž problému je věnován celý článek 26. Dokument má však převážně deklaratorní povahu a nevyplývají z něj žádná závazná opatření a už vůbec ne sankce pro ty státy, které by jej nedodržovaly. V článku 26 se pouze konstatuje, že státy mají postupovat v boji proti nelegálním aktivitám společně a mají své kroky vzájemně sladovat.<sup>50</sup> Prakticky paralelně s jednáním o změně Charty navrhla Libye ustanovení speciální agentury věnující se ochraně teritoriálních vod, což Shromáždění AU nakonec schválilo a vtělilo činnost této agentury do aktivit AU.<sup>51</sup>

V roce 2012 přišla Africká unie s přelomovým dokumentem nazvaným *2050 africká sjednocená námořní strategie* (2050 African Integrated Maritime Strategy), v níž je vymezeno celkem 13 oblastí, na které se AU musí zaměřit (vedle pirátství je zmíněno praní špinavých peněz, námořní terorismus, obchod s lidmi, monitoring pobřežních vod atd.).<sup>52</sup> Dekáda 2015 až 2025 pak byla AU vyhlášena za „Desetiletí afrických moří a oceánů“ a 25. červenec za „Africký den moří a oceánů“. Je zřejmé, že prostřednictvím uvedeného dokumentu AU akcentuje potřebu holistického řešení pirátství a chápe jej jako součást širšího zajištění námořní stability. Implementace jednotlivých opatření směřujících k dílčím cílům pak byla stanovena poněkud překvapivě na léta 2010 až 2018, přičemž dílčí kroky přijaté AU v letech 2010 až 2012 byly dodatečně do koncepce zahrnuty. Navzdory blížícímu se konci uvedené strategie však nemůžeme tvrdit, že by AU podařilo všech cílů naplnit, o čemž konečně svědčí i nárůst počtu útoků v oblasti Guinejského zálivu. Bezprostředně po přijetí strategie 2050 se ukázalo, jaké jsou praktické limity jejího provádění. Ochota přijímat účinná opatření zůstala fakticky pouze na papíře a v letech 2010 až 2014 se v podstatě nepodařilo přijmout žádný rozhodný krok, který by napomáhal jeho eliminaci. Navzdory množství útoků se do roku 2014 dokonce ani nepodařilo prosadit, aby předseda Komise AU byl pravidelně informován o počtu a charakteru útoků. Sledování situace nepřispěl ani fakt, že pro jeho potřeby byla v AU vyčleněna pouze jedna pozice tzv. juniorního úředníka, který se z povahy svého postavení netěší příliš velké vážnosti. Podobně myšlenka z roku 2009 vytvořit Kontinentální koordinační námořní jednotku (Continental Maritime

<sup>49</sup> VREĚ, Francois a Thomas MADRUP. *Towards Good Order at Sea. African Experiences*. Stellenbosch: SUN MeDIA, 2015. ISBN 978-1-920689-58-2.

<sup>50</sup> Revised African Maritime Transport Charter. *African Union* [online]. Addis Abeba, 2010 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/5QQRKj>

<sup>51</sup> Establishment of the African Agency for the Protection of Territorial and Economic Waters of African Countries. *African Union* [online]. Addis Abeba, 2009 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/GVZ6n6>

<sup>52</sup> *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy* [online]. Addis Abeba: African Union, 2012 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/XFIIA1>

Coordination Unit) nenašla praktické vyústění, a to zejména v důsledku nedostatku peněz.<sup>53</sup>

Zaměříme-li na praktické kroky AU, zjistíme, že zájem o boj s pirátstvím má v řadě případů převážně deklaratorní povahu a mnoho účinných věcných opatření doposud učiněno nebylo. Mezi hlavní důvody můžeme zařadit např. to, že do diskuzí o boji s piráty na půdě AU se v podstatě zapojuje výhradně jedna z pracovních skupin, a sice ta věnující se infrastruktuře a energetice. Jednotlivé dokumenty tak nejsou výsledkem široké debaty *napříč* jednotlivými pracovními skupinami, z nichž by každá mohla přispět svou perspektivou k řešení problému. S tím souvisí také další úskalí v podobě malého počtu odborníků na dané téma. Řada afrických států má problém dodat AU dostatečné množství fundovaných úředníků, kteří by byli schopni pravidelně o palčivých otázkách jednat, a proto je v podstatě pravidlem, že ti nejschopnější jsou zavaleni prací a řeší pouze to nejnutnější.

Konečně širším důvodem neakceschopnosti AU je její celkové fungování. Navzdory deklarované snaze není AU příliš schopna přijímat rozhodnutí v oblasti budování míru a stability a její reálné fungování provází řada slabín.<sup>54</sup> Orgány určené k řešení bezpečnostních problémů nejsou schopny přijímat rozhodnutí z části proto, že nejvyššími představiteli jednotlivých afrických států jsou v řadě případů vládcí nerespektující lidská práva, kteří mají (oprávněný) strach z toho, že v případě rozhodného postupu vůči pirátům může nastat situace, kdy bude přijato rozhodnutí namířené proti nim. Přestože přezdívku „klub diktátorů“ měla OAJ a nikoliv AU, ani druhá jmenovaná organizace není ukázkovým příkladem uskupení zemí vyznávající demokratické ideály.

### Regionální odpovědi - východní Afrika

Nejvýznamnější regionální organizací v Afrického rohu je Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD - Intergovernmental Authority on Development), který vznikl v roce 1996 transformací svého předchůdce, který se věnoval převážně otázkám rozvoje. IGAD na rozdíl od něj má širší cíle, mezi které patří mj. i zajišťování regionální stability, kam se řadí i boj s pirátstvím. V tomto směru se IGAD snaží rozvíjet aktivity, které mají vést k eliminaci pirátství, přičemž první komuniké na toto téma vydal v roce 2008.<sup>55</sup> Hlavním nástrojem využívaným v boji s piráty má být systém včasného varování (CEWARN - Conflict Early Warning and Response Mechanism), jehož prostřednictvím mají být shromažďovány a vyhodnocovány informace týkající se bezpečnosti v regionu. Z činnosti CEWARN však není zcela zřetelné, zda se podařilo nějakých konkrétních cílů dosáhnout, neboť jediné, co se o jeho činnosti dozvídáme, je, že monitoring bezpečnostních problémů se neustále zlepšuje, nicméně konkrétní strategie nejsou dohledatelné.<sup>56</sup> Výraznou překážku pro fungování organizace představují její samotní členové, kterými

---

<sup>53</sup> ENGEL, ref. 26, s. 216-217

<sup>54</sup> WILLIAMS, Paul D. The Peace and Security Council of the African Union: evaluating an embryonic international institution. *The Journal of Modern African Studies*. 2009, 47(4), 603-626.

<sup>55</sup> Communiqué of the 12th Summit of Heads of State and Government of IGAD. IGAD [online].

2008 [cit. 2016-12-05]. Dostupné z: <http://goo.gl/Z8DtwS>

<sup>56</sup> IGAD Commemorates International Peace Day Highlighting on Its Role in Promoting Peace and Security for Sustainable Development in the Region [online]. IGAD, 2016 [cit. 2016-12-05].

Dostupné z: <http://goo.gl/AaY7Vr>

jsou Džibutsko, Eritrea, Etiopie, Jižní Súdán, Keňa, Somálsko, Súdán a Uganda. Až na Džibutsko a Keňu se všechny země potýkají s výraznými vnitřními problémy, které do značné míry limitují jejich možnosti být aktivními členy organizace, což se zpětně negativně odráží na činnosti IGAD, který vlastně nemá kapacity na to přijímat rozhodná opatření. Za patrně největší úspěch IGAD v oblasti námořní bezpečnosti můžeme považovat podepsání dohody mezi Evropskou unií a IGAD z dubna 2016, která se týká vytvoření a následné implementace programu podpory regionální námořní bezpečnosti ve východní a jižní Africe a Indickém oceánu. Od jeho vyhlášení však nebyly podniknuty žádná další konkrétní opatření.<sup>57</sup>

### Regionální odpovědi - západní Afrika

Druhým regionem v Africe vyvíjejícím vlastní kroky proti pirátům je západní Afrika, u které je rozvoj vlastních iniciativ intenzivně podporován vnějšími aktéry. Již od poloviny 70. let v regionu působí Námořní organizace pro západní a střední Afriku (MOWCA - Maritime Organization for the West and Central Africa), přičemž jejími členy je 25 zemí, z nichž 20 je přímořských. Původním cílem MOWCA bylo zajistit vnitrozemským státům vzniknuvším v důsledku dekolonizace přístup k moři. V roce 2008 pak MOWCA přijala usnesení o vzniku společné pobřežní stráže, na jejímž vzniku participovalo 14 pobřežních států. MOWCA se při svých aktivitách hlásí k principům mezinárodního práva, nicméně její činnost omezuje nedostatek finančních prostředků. Pokud by je získala, mohla by stát klíčovou regionální silou v oblasti západní Afriky a hlavním tahounem implementace Africké námořní dopravní charty.<sup>58</sup> Je však otázkou, zda se jí to může podařit v situaci, kdy za poslední významnou aktivitu můžeme považovat v roce 2014 založení Informačního centra, jehož cílem je propojit různé aktéry zapojené do boje s pirátstvím (a od roku 2014 nejsou další aktivity zveřejněny ani na oficiálních stránkách organizace).<sup>59</sup>

V roce 2014 ve spolupráce s nadací Friedrich-Ebert-Stiftung a nigerijskou National Defence College proběhla v nigerijské Abudži konference, která se věnovala námořní bezpečnosti s ohledem na západoafrická a středoafická specifika. Setkání, jehož se účastnili jak zástupci akademické obce, tak představitelé občanské společnosti, bylo zaměřeno na problematiku pirátství v oblasti Guinejského zálivu.<sup>60</sup> Výsledkem diskuze bylo přijetí Sjednocené námořní strategie ECOWAS (ECOWAS Integrated Maritime Security), jejímž cílem je nejen bojovat proti pirátství, ale v druhém kroku také rozvinout v oblasti Guinejského zálivu systém dobrého vládnutí, který bude fungovat jako prevence před dalšími možnými hrozbami. V roce 2011 pak Nigérie spolu s Beninem založily společné námořní kontroly pod označením *Operation Prosperity*, přičemž vzhledem k úspěšnosti celé akce došlo k jejímu rozšíření i na pobřežní vody Toga. V roce 2013 pak Nigérie hostila akci zvanou *Obangame Express*, které se účastnili zástupci USA a představitelé několika evropských a afrických států.<sup>61</sup>

<sup>57</sup> IGAD ON COURSE FOR THE REGIONAL MARITIME PROGRAMME [online]. IGAD, 2016 [cit. 2016-12-05]. Dostupné z: <https://goo.gl/iNM20Z>

<sup>58</sup> BAKER, ref. 11, s. 50

<sup>59</sup> OMAOC [online]. Abidjan: OMAOC, 2014 [cit. 2016-07-12]. Dostupné z: <http://goo.gl/Ct4AHD>

<sup>60</sup> UKEJE, Charles. *African Approaches to Maritime Security - the Gulf of Guinea*. Abuja: Friedrich Ebert Stiftung, 2014. ISBN 978-978-915-490-6.

<sup>61</sup> ONUOHA, ref. 31, s. 290

## Regionální odpovědi - jižní Afrika

Zapojení regionů do řešení afrického pirátství je považováno za významnou součást úspěšné protipirátské kampaně. Kromě celoafrické úrovně reprezentované AU promlouvají do aktivit vedoucích k zajištění námořní bezpečnosti také africké regionální organizace, přičemž na prvním místě je třeba zmínit Jihoafrické rozvojové společenství (SADC - Southern African Development Community), které již v roce 1995 ohlásilo založení Stálé námořní komise (Standing Maritime Committee), která byla podvýborem Mezistátní komise pro bezpečnost a obranu (Interstate Defence and Security Committee), přičemž uvážíme-li, že SADC je neaktivnější a nejlépe fungující regionální organizací v Africe, musíme tento její počin brát na zřetel. V době vzniku tohoto orgánu ještě nepředstavovalo pirátství pro organizaci zásadní výzvu, neboť nebylo v regionu nikterak rozšířeno a současně nebyly členy země, které se mohly s tímto problémem výrazněji potýkat. Poté, co se členské řady rozrostly o země jako Madagaskar či Mauricius, dostala otázka zajištění námořní bezpečnosti novou dimenzi. V roce 2008 se delegáti členských zemí sešli v namibijském Windhoeku a potvrdili svou ochotu společně bojovat proti všem nelegálním formám rybaření. Signatáři se zavázali, že budou sdílet vzájemně informace, harmonizují zákony upravující rybaření a zlepší monitoring moře za využití mezinárodních sil.<sup>62</sup> Následující rok pak byla podepsána dohoda mezi JAR, Keňou, Mosambikem a Tanzánií týkající se vzniku společné monitorovací jednotky. JAR vyslala celkem pět inspektorů, Keňa, Mosambik a Tanzanie po dvou, mezinárodní společenství pak 11 členů, kteří se zúčastnili jednoměsíční operace, během které tým odhalil mnoho prohřešků proti mezinárodnímu námořnímu právu. Mimo jiné se podařilo v tanzanské výlučné ekonomické zóně odhalit loď nelegálně vezoucí více než 300 tun tuňáka.<sup>63</sup> V roce 2011 pak SADC přijalo svou vlastní *Námořní bezpečnostní strategii* (Maritime Security Strategy), přičemž první vlaštkou v jejím faktickém naplňování byla jihoafricko-mosambická *operace Měď* (Operation Copper), jejímž cílem bylo eliminovat pirátské útoky v oblasti mosambického kanálu.<sup>64</sup> Celá akce, stejně tak jako strategický dokument, souzní se strategií AU 2050.

Určitý limit činnosti SADC na poli námořní bezpečnosti představuje skutečnost, že členské státy zaujímají v této otázce rozdílné stanovisko. To je přirozené s ohledem na jejich geografickou polohu, která nutně determinuje jejich zahraničněpolitické zájmy. Zejména u vnitrozemských členů (Botswana, Zambie, Zimbabwe, Malawi, Lesotho, Svazijsko) vyvstává otázka, jak je zapojit do protipirátských aktivit. V této souvislosti je třeba zmínit, že od roku 2013 počet útoků na východním pobřeží Afriky (včetně Afrického rohu) průběžně klesá (80 v roce 2013 proti 233 v roce 2012)<sup>65</sup>, což vede vnitrozemské státy k tlaku na přímořské země, aby tuto problematiku nepovažovaly za stěžejní sektor vzájemné spolupráce. Naopak pobřežní země, zejména pak JAR, Namibie a Angola si uvědomují, že útlum pirátství nemusí nutně vést k automatickému zvýšení námořní bezpečnosti a to z toho důvodu, že se objevují další - tentokrát nevojenské - zdroje hrozeb, kterým je třeba čelit, zvyšují kooperaci. Z tohoto

<sup>62</sup> ENGEL, ref. 26, s. 209

<sup>63</sup> BAKER, ref. 11, s. 49

<sup>64</sup> ROYEPEN, Andrea. Rethinking challenges to SADC's Maritime Security model.

In: *UNISA* [online]. South Africa, 2014 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/TM1myO>

<sup>65</sup> *ICC IMB Piracy and Robbery against Ships. Report for the Period 1 January - 31 December 2014* [online]. London: IMB, 2014, s. 4 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/vFhm9A>

důvodu proto uvedená trojice států přistoupila k podepsání Konvence Benguela (Benguela Convention) v roce 2014, která má za cíl přispívat k ochraně mořského ekosystému při hranicích JAR, Angoly a Namibie. Oblast od jihoafrického Port Elisabeth po angolskou exklávu Cabinda patří k nejbohatším ekosystémům na planetě a země se zavázaly k jejich společné ochraně.<sup>66</sup> Součástí konvence je také boj proti nelegálnímu rybolovu, což by mohla být jedna z nových aktivit pirátů poté, co by byla eliminována jejich „hlavní“ činnost.

Příklad úspěšného zvládnutí prevence v boji s piráty představují Seychely, které sice neměly s pirátskými útoky bezprostřední zkušenosti, nicméně se obávaly hrozby „přelití“ problému z oblasti somálského pobřeží, a proto zaujaly velmi aktivní roli a staly se jedním z klíčových aktérů v protipirátském tažení. Ochota vystupovat jako spolehlivý partner se projevila např. tím, že Seychely nabídly své vězení pro ty, kteří budou z pirátství usvědčeni. Díky tomu začala do země proudit rozvojová pomoc, což zemi pomohlo s nastartováním hospodářského růstu. Budování protipirátské image sice narazilo na dva problémy (malá kapacita věznic a obavy populace z toho, že Seychely přestanou být oblíbenou turistickou destinací), nicméně pozitivnímu obrazu zemi velmi prospělo a zvýšilo to její mezinárodní prestiž.<sup>67</sup>

### Reakce mezinárodního společenství

Vzhledem k tomu, že pirátské aktivity v obou sledovaných oblastech se uskutečňují v jiném typu vod (mezinárodní versus teritoriální), liší se zásadním způsobem i reakce mezinárodního společenství na tyto činy. Zatímco ve východní Africe se mohou protipirátské aktivity odehrávat bez souhlasu pobřežních zemí, v oblasti západního pobřeží jsou hlavními aktéry státy regionu, které však mají omezené kapacity na to, aby se s útoky efektivně vypořádaly. Rozdíl v místě provádění útoků má také zásadní dopady na jejich trestání. Zatímco v západní Africe je ve většině případů zodpovědná místní vláda, ve východní Africe vznikl prostor pro uplatňování systému mezinárodního práva. Klíčovou zemí se stala Keňa, která byla USA a EU shledána jako vhodné místo pro vedení soudních procesů s chycenými piráty. Avšak jak se brzy po podepsání (v roce 2006) oboustranných memorand ukázalo, trpí keňský právní systém mnoha trhlinami, které znesnadňují plnou a účinnou aplikaci mezinárodního práva. Hlavním problémem je především nedostatečná kapacita soudů a fakt, že na území Keni žijí skupiny podporující somálské pirátství právě z toho důvodu, že v Somálsku vládne anarchie a je tudíž bezpečnější najít úkryt pro nelegální aktivity mimo nestabilní oblast.<sup>68</sup>

Poměrně úspěšné řešení východoafrického pirátství bylo výsledkem komplexní strategie vedené na několika frontách. Lodě plující skrze Adenský záliv ve snaze předejít útokům pozměnily plavební trasy, začaly více využívat volného moře a zvýšily svou rychlost, čímž se jim podařilo vyhnout části pirátských útoků. Zásadní pak byla reakce

---

<sup>66</sup> World's First Large Marine Ecosystem Legal Framework signed by Angola, Namibia and South Africa. *Global Environmental Facility* [online]. 2016 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <https://goo.gl/gfBh9Y>

<sup>67</sup> ANYIMADU, Adjoa. *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean* [online]. London: Chatham House, 2013, s. 11 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <https://goo.gl/YIJNGG>

<sup>68</sup> FAWCETT, James. Challenges to apprehension and prosecution of East African maritime pirates. *Maritime Policy and Management*. 2010, 37(7), 762.

mezinárodního společenství, jehož ochota vymýtit útoky byla natolik silná, že v roce 2008 schválila Rada bezpečnosti OSN rezoluci uplatňující zásady kapitoly VII Charty OSN. V rezoluci č. 1816 (2008) zavazuje Rada bezpečnosti státy regionu ke spolupráci proti útokům, přičemž požaduje po všech zúčastněných, aby spolupracovali s Přečodnou somálskou vládou (TFG - Transitional Federal Government).<sup>69</sup> K posílení spolupráce mezi mezinárodním společenstvím a protiteroristickými námořními jednotkami pak došlo na základě rezolucí 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011) a 2020 (2011).<sup>70</sup> Do protipirátské operace byly zapojeny nejen státy regionu, ale také vnější aktéři jako NATO či EU, kteří masivně investovali do bezpečnostních opatření. K nejvýznamnějším patří operace EU *Atalanta* či operace *Ocean Shield* vedená NATO, která má probíhat až do konce roku 2016. Obě mise pak vznikly v návaznosti na výše uvedenou rezoluci Rady bezpečnosti. Cílem obou misí je boj proti pirátům a také ochrana lodí dovážejících do Afriky potravinovou pomoc ze Světového potravinového programu. Úspěšnou ochranu lodí vezoucích pomoc můžeme považovat za jednoznačný úspěch unijní mise. *Atalanta* navíc spolupracuje s Misí Africké unie v Somálsku (AMISOM - African Union Mission in Somalia).<sup>71</sup> Aktivita NATO jsou v úzké součinnosti s kroky EU, dále s americkými jednotkami (US Combined Task Force 151/CTF 151) a několika dalšími státy (ČLR, Indie, Jižní Korea), které do operace přispívají vlastními vojáky. Americké CTF 151 jsou součástí Kombinovaných námořních sil (Combined Naval Forces) sídlících v Bahrajnu.<sup>72</sup> Součástí mezinárodní strategie bylo také vytvoření mezinárodního dopravního koridoru (Internationally Recommended Transit Corridor), jehož úkolem je vytvořit stabilní plavební trasu, která by byla chráněna před pirátskými útoky.

Pro oblast Guinejského zálivu však žádná podobná strategie přijata nebyla a rezoluce Rady bezpečnosti číslo 2018 (z roku 2011) hovoří jen o potřebě prohloubení spolupráce mezi všemi aktéry v regionu se zvláštním zřetelem na zapojení regionálních organizací. Rezoluce však nevytváří prostor pro žádnou širší mezinárodní aktivitu a spíše spoléhá na podporu lokálních aktérů.<sup>73</sup> Stejně tak druhá a současně poslední rezoluce číslo 2039 (z roku 2015) vyzývá státy regionu (zejména pak Nigérii a Benin), aby postupovaly v řešení problému společně.<sup>74</sup> Spoléhání se na schopnosti jednotlivých pobřežních států je však nanejvýš problematické, neboť země mají jen velmi omezené kapacity na to, aby se problémem řádně vyrovnaly. Pobřežní stráže jsou špatně vyzbrojeny a jen omezeně cvičeny. Bezpečnostní složky zemí pak často čelí různým tlakům ze stran znesvářených mocenských skupin, které bojují spíše o vlastní pozice nežli o společný zájem. Aktivita Africké unie pak ve vztahu k západní Africe jsou naprosto zásadní, neboť

<sup>69</sup> *United Nations Resolution 1816 (2008)*. In: United Nations [online]. United Nations, 2008 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/GvE8ku>

<sup>70</sup> *United Nations Documents on Piracy* [online]. In: United Nations, 2012 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/NzVqsF>

<sup>71</sup> Mission. *EU NAVFOR* [online]. 2016 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/eWkl7>

<sup>72</sup> *Ibid.*, s. 759; Counter-piracy operations. *NATO* [online]. 2016 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <https://goo.gl/SgSZBB>

<sup>73</sup> *United Nations Resolution 1816 (2008)* [online]. In: United Nations . United Nations, 2011 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <https://goo.gl/xB0cFK>

<sup>74</sup> *United Nations Resolution 2039 (2012)* [online]. In: United Nations, 2012 [cit. 2016-07-11]. Dostupné z: <http://goo.gl/aiqqc9>

je to právě tato organizace, která by měla mít nejvyšší autoritu a měla by stimulovat kroky vedoucí k posilování západoafrických kapacit.

## ZÁVĚR

Předložený text měl ambici nabídnout analýzu afrického pirátství a postupů, které vybraní aktéři zaujmají pro jeho řešení. Prvním předmětem zájmu bylo zjištění odlišností v charakteru pirátských útoků v oblastech Afrického rohu a Guinejského zálivu, a to co do jejich počtu, povahy a charakteristik. Pokud se zaměříme na čistý počet útoků, vidíme z tabulky 1, že historicky postiženější oblastí je roh Afriky, kde v celkovém součtu proběhlo více incidentů než v Guinejském zálivu. Důležitější však je možná trend, který je rovněž patrný a který naznačuje, že zatímco v oblasti Somálska se podařilo počet útoků výrazně snížit, v Guinejském zálivu je jejich redukce pomalejší a v poslední době jejich počet převýšil dříve problematictější Africký roh. Podobně i místa útoků se liší, a zatímco pro východ Afriky je typické, že piráti operují v mezinárodních vodách, v západní části kontinentu je jejich působení spíše spjato s teritoriálními vodami. To nutně determinuje i možnosti řešení problému, kdy zatímco v prvním případě může mezinárodní společenství jednat aktivně bez nutné součinnosti s pobřežními státy, v druhém je zapojení pobřežních zemí naprosto nevyhnutelnou podmínkou pro jakoukoliv akci. Odlišnosti mezi oběma regiony se projevují i v dalších ohledech. První je doba vzniku prvních útoků. Zatímco v oblasti Afrického rohu se útoky ve zvýšené míře začaly objevovat kolem roku 2005, Guinejský záliv má první zkušenosti již ze 70. let a současné pirátství tak vlastně do určité míry navazuje na tuto zkušenost. V obou případech naopak vidíme, že postižené země mají problémy s efektivním vládnutím a stabilitou, což se negativně odráží v jejich schopnosti zajistit kontrolu svého území, případně zaujmout aktivní opatření směřující proti útočníkům. Pro země Guinejského zálivu pak je příznačné, že pirátské útoky využívají jako politický nástroj pro dosahování svých vlastních politických cílů (emancipace delty Nigeru, odtržení oblasti) lokální politické síly, které jejich prostřednictvím demonstrují svou moc. Naproti tomu na východě kontinentu vidíme, že útoky jsou motivovány spíše snahou o osobní obohacení jednotlivých nelegálních skupin.

Druhý cíl práce souvisel s analýzou zapojení vybraných regionálních aktérů, kteří vstupují do procesu hledání řešení problému. Nejvýznamnějším regionálním fórem je bezesporu Africká unie, která rozvíjí vlastní kroky směřující k posilování námořní bezpečnosti, avšak ty a případné úspěchy jsou výrazně limitovány vnitřními kapacitami AU a její schopností a ochotou přijímat závazná opatření pro své členy. Zde platí, že ačkoliv se AU oficiálně hlásí k zásadě možnosti intervenovat do vnitřních záležitostí členských států v případě, že v nich dochází k porušování lidských práv, v případě pirátských aktivit neexistuje ochota takto rázně postupovat a narušovat územní svrchovanost jednotlivých zemí. AU se bojí precedentu, který by mohl v této souvislosti nastat a opakovaně se odvolává na nutnost koordinovaného postupu. Rovněž jednotlivé regionální organizace v postižených regionech považují pirátství za významné téma své agendy, což se však neprojevuje jinak, než diskuzemi o významu tématu. Naproti tomu země jihu Afriky, které až na ojedinělé výjimky jsou zatím pirátských útoků ve velké míře ušetřeny, jsou poměrně aktivní v přijímání opatření, která v budoucnu mohou využívat. Schopnost zemí jihu Afriky vytvářet koordinované strategie dříve, nežli se problém reálně vyskytne, může souviset s dominantním postavením Jihoafrické

republiky, která disponuje jednoznačně největšími vojenskými kapacitami a je schopna nastolovat témata vzájemné spolupráce.

Je otázkou, kam se fenomén afrického pirátství bude vyvíjet v následujících letech. Obecně se zdá, že piráti budou hledat nové zdroje obživy a budou se zaměřovat na nové lokality. O tom konečně svědčí i letošní útok odehrávající se v pobřežních vodách Jihoafrické republiky.