

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Bakalářská práce**

**Fenomén pirátství v současném světě**

**Yaroslav Rypyak**

Plzeň 2013

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

**Studijní program Mezinárodní teritoriální studia**

**Studijní obor Mezinárodní vztahy a východoevropská studia**

**Bakalářská práce**

**Fenomén pirátství v současném světě**

**Yaroslav Rypyak**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Linda Piknerová, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

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

*Plzeň, duben 2013* .....

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucí mé bakalářské práce PhDr. Lindě Piknerové, PhD. za velmi cenné odborné rady, které přispěly k jejímu zkvalitnění.

## Obsah

1. Úvod.....	1
2. Definice pirátství, námořní terorismus a další mezinárodněprávní východiska .....	5
2.1 Definice pirátství.....	6
2.2 Námořní terorismus.....	9
2.3 Typy pirátství .....	10
2.3.1 Mezinárodní námořní komora.....	10
2.3.2 Typy pirátství podle regionů .....	11
3. Analýza vzniku a charakteru pirátství v Guinejském zálivu .....	13
3.1 Dějiny pirátství.....	13
3.2 Nigérie.....	17
3.3 Benin .....	21
3.4 Togo .....	22
3.5 Pirátství v Guinejském zálivu .....	24
3.5.1 Boj s pirátstvím .....	27
4. Vliv pirátství na námořní obchod a ekonomiky států .....	30
4.1 Námořní přeprava.....	30
4.2 Vliv na státy .....	34
4.2.1 Nigérie.....	34
4.2.2 Benin a Togo.....	37
5. Závěr.....	40
6. Seznam zdrojů.....	44
6.1 Literatura.....	44
6.2 Prameny.....	47
7. Přílohy .....	51
8. Resumé.....	58

## 1. Úvod

Stejně jako válka byla běžnou součástí života lidské společnosti od okamžiku jejího vzniku, tak i pirátství bylo její součástí od chvíle, kdy si první lidé osvojili říční a námořní plavbu. První dochované záznamy o pirátské činnosti pocházejí ze 14. století př. n. l. Piráti v minulosti útočili i na pevninské pobřežní osady a celkově vážně narušovali námořní obchod tak důležitý pro přežití a rozvoj mnoha oblastí. Vždy se objeví tam, kde není dostatečně zajištěna bezpečnost, a vzhledem k obrovské vodní ploše světového oceánu, která představuje 361 milionů čtverečních kilometrů (71 % z celkové plochy Země) (Kraska 2011: 2), mají na výběr mnoho míst pro zřízení operačních základů a provádění útoků.

Významně nahrává pirátům i rozvoj mezinárodní námořní přepravy. Lodě se od 19. století neustále vyvíjely a jejich počet exponenciálně rostl. V dnešní době se dá říct, že mezinárodní obchod je závislý na námořní přepravě, protože roční objem přepraveného zboží činí více než 80 % z veškerého mezinárodního obchodu a je to hnací motor globalizace (viz Přílohu 1). Námořní přeprava zažívá takový rozvoj hlavně díky své efektivitě a nízkým nákladům. Pro srovnání lze uvést, že jedno velké dopravní letadlo může přepravit přibližně čtyřicet kontejnerů, vlak zvládne osmdesát, ale kontejnerová loď běžně přepraví tři až devět tisíc kontejnerů, což je nesrovnatelně více (Mair ed. 2011: 21).

Nejvýhodnější je pro piráty se usazovat a útočit v blízkosti frekventovaných přístavů, škrticích bodů<sup>1</sup> nebo zálivů. V těchto místech je snadné vystopovat kořist. Mezi tato nebezpečná místa patří například Malacký průliv, průliv Bab al-Mandab, Hormuzský průliv, Adenský záliv, část Indického oceánu okolo Somálska a také Guinejský záliv<sup>2</sup>. Zatímco v jihovýchodní Asii v oblasti Jihočínského moře bylo pirátství od roku 2005 výrazně potlačeno (Chalk,

---

<sup>1</sup> Zúžené oblasti (úžiny, průlivy, průplavy), „... jimiž probíhají námořní dopravní a komunikační cesty“ (Waisová a kol. 2007: 71).

<sup>2</sup> Shoda na definici Guinejského zálivu sice neexistuje, ale Nigérie, Togo a Benin se nachází de facto v jeho „srdci“, proto můžeme definovat Guinejský záliv jako oblast zahrnující všechny pobřežní státy a vodní plochu rozprostírající se od Senegalu k Angole (Onuoha 2012: 3).

Smallman, Burger 2009: 3), v Guinejském zálivu je naopak v posledních letech na vzestupu, obzvláště u pobřeží Nigérie, Beninu a Toga.

Právě Guinejský záliv, kde ještě před deseti lety bylo pirátství málo rozšířeným jevem, se stal předmětem zájmu tohoto textu (viz Přílohu 2). Tato oblast je velmi významná z hlediska těžby a exportu ropy a zemního plynu a výraznější narušení tohoto procesu může vést ke značným fluktuacím cen ropy na světových komoditních trzích. Pro naše účely si určíme několik pobřežních států z tohoto regionu a kritériem pro jejich výběr bude jednak počet nahlášených pirátských útoků od roku 2007 s důrazem na poslední tři roky, a jednak teritoriální blízkost s Nigérií, která se jeví jako ohnisko pirátské činnosti v regionu. Minimální počet útoků za rok byl stanoven na pět a statistika (ICC IMB 2013), ze které budeme vycházet, pochází od Mezinárodní námořní organizace a Mezinárodního námořního úřadu, který byl založen v roce 1981 právě pro boj s organizovaným zločinem na moři.<sup>3</sup> Podle těchto kritérií bylo zvoleno několik následujících států: Nigérie, Benin a Togo. Mnoho zbylých států (např. Kamerun a Ghana), kde fenomén pirátství je přítomen, nebylo vybráno kvůli tomu, že jen několik útoků ročně se nedá považovat za rozšířenou soustavně vykonávanou pirátskou činnost a tyto útoky navíc mohly být provedeny piráty z okolních států, kde je pirátství právě hojně rozšířené. Zde je třeba zmínit, že Benin a Togo jsou silně postiženy pirátstvím pouze v posledních dvou letech a Nigérie je tedy jediným státem, kde bylo pirátských útoků v posledních šesti letech vždy více než deset ročně. Proto největší důraz v následujících kapitolách bude kladen právě na Nigérii, která je mimo jiné nejlidnatějším a finančně a mocensky nejvýznamnějším státem západní Afriky.

Média se čím dál více věnují problematice pirátství, protože nejde pouze o ztráty ekonomické, ale jde i o lidské životy a potenciální ekologické katastrofy. Piráti v Guinejském zálivu používají násilí ve srovnání s jinými regiony nejvíce a disponují střelnými zbraněmi, kterých je na africkém černém trhu po mnoha občanských válkách opravdu dostatek (v Nigérii je až jeden milion malých

---

<sup>3</sup> International Maritime Bureau (<http://www.icc-ccs.org/icc/imb>, 28.1.2013).

střelných zbraní) (Mair ed. 2011: 31). Moderní pirátství stojí přepravce minimálně stovky milionů amerických dolarů a o další stovky milionů až miliardy dolarů přicházejí státy, které byly pirátstvím postiženy. Z toho vychází i výzkumná otázka, která zní: *jaký vliv má pirátství na ekonomiku postižených států a lodní přepravu ve zkoumané oblasti*. Tato otázka se dá rozšířit do několika podotázek, které budou postupně řešeny v textu: 1) jaké jsou důvody vzniku pirátství v dané oblasti; 2) jaká je současná situace; 3) jaké jsou přímé a nepřímé dopady pirátské činnosti na ekonomiku států a lodní přepravu v dané oblasti a 4) co se dělá pro zajištění bezpečnosti a vymýcení pirátů. *Cílem práce tedy je analyzovat dopady pirátské činnosti na lodní přepravu v oblasti a na ekonomiku postižených států*. V některých případech se používají více či méně přesné finanční částky, které ovšem nelze brát jako jediný možný zdroj poznatků. Záměrem je totiž ukázat, že ke ztrátám dochází a že tyto ztráty nejsou rozhodně zanedbatelné, obzvláště když jde o státy rozvíjející se, kde je neustálá potřeba nových investic.

Z metodologického hlediska se jedná o případovou studii, pro jejíž naplnění máme jak časové, tak i územní a tematické ohraničení. Metoda případové studie se jeví jako nejvíce vyhovující pro tento text. Nejvýznamnější kvantitativní proměnnou bude počet pirátských útoků.

Struktura práce vychází z výzkumných otázek a text je rozdělen do několika částí. První část je teoretická a pojednává o samotném pojmu pirátství. Nejdůležitější je definice pirátství podle mezinárodního práva a podle organizací, jejichž statistiky používáme (Mezinárodní námořní organizace a Mezinárodní námořní úřad). Zde je popsáno také úskalí této definice a pro úplnost uvádíme i definici námořního terorismu, neboť pojmy pirátství a námořní terorismus je potřeba patřičně rozlišovat (cíle obou jsou úplně jiné). Na závěr přidáváme typy pirátství, protože každá „pirátská“ oblast je něčím specifická.

V druhé části se nejdřív podíváme na dějiny pirátství a současný stav pirátství ve světě. Dále se zabýváme analýzou vzniku a charakterem pirátství ve zkoumané oblasti. Zde rozebíráme důvody, které vedou k umožnění pirátské činnosti a



zmiňujeme i specifika „místních“ pirátů. V poslední kapitole jsou popsány snahy o zvýšení námořní bezpečnosti v regionu. Jedná se o snahy jednotlivých států, bilaterální a multilaterální kooperaci a o zásah třetích stran.

Třetí část přináší analýzu vlivu pirátské činnosti na postižené státy a lodní přepravu. Tento prostor je věnován přímým a nepřímým dopadům. V závěru práce hodnotíme výsledky analýzy a vytváříme konkrétní závěry týkající se hlavní výzkumné otázky.

Stěžejními zdroji jsou pro nás roční statistiky Mezinárodního námořního úřadu a další jeho publikace. Stejně důležité jsou i publikace, dokumenty a statistiky jiných mezinárodních organizací, např. OSN a její specializované agentury a orgány (např. Mezinárodní námořní organizace a Konference OSN o obchodu a rozvoji), Mezinárodní obchodní komora, projekt „Oceans beyond piracy“<sup>4</sup>, významné think tanky a další. Jelikož je fenomén pirátství v Guinejském zálivu aktuální a poměrně novou záležitostí, není v českém prostředí dostatek zdrojů na toto téma, proto čerpáme především z anglicky psaných publikací od zahraničních autorů a výzkumných center.

---

<sup>4</sup> Oceans Beyond Piracy je projekt organizace One Earth Future Foundation, což je soukromá nezisková organizace se sídlem v USA. Cílem projektu je mobilizovat mezinárodní komunitu pro boj s pirátstvím a najít nejlepší možná řešení (<http://oceansbeyondpiracy.org/pages/about-obp>, 10.3.2013).

## 2. Definice pirátství, námořní terorismus a další mezinárodněprávní východiska

Užívání moří a oceánů upravuje mořské právo a jeho instituty a normy byly v minulosti vytvářeny jako právo obyčejové. K první významné kodifikaci mořského práva došlo v roce 1958 v Ženevě, kde byla přijata řada úmluv. Stěžejní úmluvou z tohoto období pro nás bude Úmluva o volném moři<sup>5</sup>, ve které byl také zmíněn fenomén pirátství. Tato úmluva byla však poměrně krátká a spousta problémů zůstala nevyřešena. Proto (zčásti na nátlak rozvojových zemí) byla zahájena řada nových zasedání a výsledkem bylo schválení Úmluvy OSN o mořském právu v roce 1982 (UNCLOS III<sup>6</sup>). „*Úmluva řeší souhrnně všechny otázky mořského práva (...) (a, Y. R.) obsahuje 320 článků a má 9 příloh*“ (Potočný, Ondřej 2011: 163).

Dříve, než přistoupíme k definování hlavních pojmů této kapitoly, musíme vymezit také pojmy méně používané, avšak důležité. Takovými pojmy mezinárodního mořského práva jsou především: volné moře, pobřežní moře, přílehlá zóna a výlučná ekonomická zóna. Všechny tyto pojmy jsou definovány v UNCLOS III.

Pobřežní moře (teritoriální moře) je v UNCLOS III definováno v čl. 3 hranicí dvanácti námořních mil<sup>7</sup> od základní linie<sup>8</sup> pobřeží nebo vnitřních vod (Mrázek 2005: 219). Toto pásmo tedy přiléhá k pevninskému území a „*pobřežní stát vykonává ve svém pobřežním moři výlučnou policejní a správní moc*“ (Potočný, Ondřej 2011: 164). Přílehlá zóna (dle čl. 33 UNCLOS III) je pak pásmo moře,

---

<sup>5</sup> Na tomto místě je důležité zmínit, že koncept volného moře prvně vzešel z úst známého holandského právníka a filozofa Huga Grotia (1583-1645). Grotius byl účastníkem ve sporu mezi Anglií a Holandskem, kdy si Anglie nárokovala část oceánu kolem Grónska a zabavila náklad dvou holandských lodí plujících tímto teritoriem. Grotius tedy vedl delegaci do Anglie na protest proti tomuto zásahu a argumentoval konceptem o volném moři, které by mělo být přístupné všem zemím (Stanford Encyclopedia of Philosophy: 2005. Hugo Grotius (<http://plato.stanford.edu/entries/grotius/>, 10.3.2013)).

<sup>6</sup> Jednání o úmluvách o mořském právu začala po druhé světové válce. Postupně se řešila řada otázek a v roce 1958 byly podepsány první úmluvy (UNCLOS I). Druhé kolo jednání bylo neúspěšné (UNCLOS II). Nakonec v roce 1982 byly úmluvy revidovány a přijaty (UNCLOS III). „*Úmluvy o mořském právu vznikaly na základě obyčejových zásad hlavních námořních mocností – Británie, USA a Francie*“ (Waisová a kol. 2007: 64).

<sup>7</sup> Jedna námořní míle = jedna minuta zeměpisné šířky, tedy 1852 metrů (Novák 2005: 161).

<sup>8</sup> „... Nejnížší čára odlivu podél pobřeží...“ (Potočný, Ondřej 2011: 164).

keré přiléhá bezprostředně k pobřežnímu moři a jeho šířka je maximálně 12 námořních mil (neboli 24 námořních mil od základní linie) (Mrázek 2005: 223).

Dále existuje výlučná ekonomická zóna (dle čl. 57 UNCLOS III), která „*nesmí být širší než 200 námořních mil od základních linií, od nichž se měří šíře pobřežního moře*“ (Mrázek 2005: 228) (viz Přílohu 3).

A nakonec volné moře je definováno v čl. 86 UNCLOS III a jsou to „*souvislé mořské vody za hranicí pobřežního moře, vnitrozemských vod nebo souostrovnických vod...*“. Tento vodní prostor mohou užívat všechny státy pro mírové účely. Každá loď musí plout pod vlajkou nějakého státu a na volném moři podléhá jeho jurisdikci (Potočný, Ondřej 2011: 168-170).

## **2.1 Definice pirátství**

Pirátství bylo vždy považováno za zločin. První významnou smlouvu, která měla nezanedbatelný vliv na pirátství v Karibiku, podepsaly Francie a Španělsko v roce 1684 na území dnešního Německa. Byla to Ratisborská smlouva, která mimo jiné prohlašovala všechny piráty za zločince a státy mohly chycené piráty popravit (Lewisová 2011: 118-119).

Další již zmíněnou a důležitou smlouvou je Ženevská úmluva o volném moři z roku 1958. V čl. 14 až 21 je postupně rozebíraná problematika pirátství. Článek 14 vyzývá všechny státy k co možná největší spolupráci na potírání pirátství na volném moři. Definice pirátství a ostatní články byly s některými změnami zakomponovány do rozšířené Úmluvy OSN o mořském právu, na kterou se teď zaměříme.

V UNCLOS III je pirátství a vše, co je s ním spojeno, popsáno v čl. 100 až 107. Definice pirátství je obsažena v čl. 101 a zní následovně (výčet zpracován dle Mrázek 2005: 237): „*Za pirátství se považují následující činy:*

*a) Jakýkoli protiprávní čin násilí nebo zadržení anebo jakýkoli loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla namířené:*

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

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

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

*c) jakýkoli čin, který má za účel podněcovat nebo úmyslně usnadňovat čin uvedený v pododst. a) nebo b)“.*

Pirátská loď je definována v čl. 103 takto: „*Za pirátské jsou považovány lodě nebo letadla, které jsou osobami, pod jejichž skutečnou kontrolou se nacházejí, určeny k spáchání některého z činů uvedených v článku 101. To platí, i pokud jde o lodě nebo letadla, kterých bylo použito k spáchání takových činů, jestliže zůstávají pod kontrolou osob, které se těchto činů dopustily*“ (Mrázek 2005: 237).

V definici pirátství podle čl. 101 je obsažen termín „protiprávní“, který úmluva nijak dále nespecifikuje. Výklad tohoto termínu zřejmě zůstává na státech, které mohou použít buď právo mezinárodní, nebo vnitrostátní. Výrazným nedostatkem této definice je také to, že úmluva počítá jen s útoky na volném moři, přičemž již po dlouhou dobu je většina útoků (nejen pirátských) v nebezpečných oblastech provedena do 24 námořních mil od pobřeží (hlavně poblíž významných přístavů). Z tohoto důvodu byla v roce 1988 přijata nová Úmluva o potlačení protiprávních činů proti bezpečnosti námořní dopravy (SUA – Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation). SUA pro takové útoky zavedla označení „ozbrojená loupež namířena proti lodím“<sup>9</sup> a tímto

---

<sup>9</sup> Armed robbery against ships.

zachycuje všechny protiprávní činy proti lodím, lidem a věcem na lodi nezávisle na tom, kde se zrovna loď nachází. Útočníci mohou být potrestáni státem, v jehož vodách byl útok proveden. Rada bezpečnosti OSN ve své rezoluci č. 1816 z roku 2008 zdůraznila potřebu boje jak proti tradičnímu pirátství (dle definice UNCLOS III), tak i proti ozbrojeným loupežím namířeným proti lodím (Mensah 2010: 162-163).

James Kraska (2011: 130) v této souvislosti ovšem zmiňuje důležitou skutečnost. Podle Krasky je nezbytné chápat definici v čl. 101 v souvislosti se všemi ostatními články UNCLOS III, protože v čl. 101(a)(ii) je uvedeno, že pirátský útok je takový, který je proveden v místě nepodléhajícím jurisdikci žádného státu. Ve většině případů sem bude patřit i výlučná ekonomická zóna, proto každý stát může zasáhnout ve výlučné ekonomické zóně jakéhokoliv dalšího státu, pokud byl pirátský útok proveden mimo pobřežní vody a pokud je výlučná ekonomická zóna v daném případě definována dle čl. 58 a 88 až 115.

Z výše popsaných (ale i jiných) důvodů se mezinárodní organizace snažily vytvořit vlastní definici pirátství. V těchto definicích vždy bude určitá míra subjektivity, ale pozitivní je, že tyto pracovní definice jsou praktické a usnadňují monitoring pirátských útoků, které se často odehrají do 24 námořních mil od pobřeží. Jak již bylo zmíněno v úvodu, uvedeme zde definice dvou mezinárodních organizací, které se zabývají námořní bezpečností. První z nich je Mezinárodní námořní úřad (IMB), který do roku 2009 používal tuto definici: *„Pirátsství je akt vstupu na jakoukoliv loď s úmyslem spáchat loupež nebo jiný zločin a jakýkoliv vstup na loď s úmyslem nebo možností použít sílu pro úspěšné završení takového činu“* (McDaniel 2005). Druhou organizací je Mezinárodní námořní organizace (IMO) a její novou definici z roku 2009 začal používat také IMB. Tato definice zní následovně (zpracováno dle ICC IMB 2012: 3): *„Ozbrojená loupež namířená proti lodím označuje jakýkoliv z níže uvedených činů:*

- 1) jakýkoliv protiprávní čin násilí nebo zadržení nebo jakékoliv drancování, případně vyhrožování těmito činy, jinými než je pirátství, uskutečněné*

*k soukromým účelům a namířené proti lodi, osobám nebo majetku na takové lodi a tyto činy se zároveň uskutečnily ve vnitřních vodách, souostrovních vodách nebo pobřežních vodách státu;*

2) *jakékoliv nabádání k výše popsaným činům nebo jejich úmyslné usnadňování“.*

Část definice „jinými než je pirátství“ je zde z důvodu zamezení právní kolize s definicí UNCLOS III, kterou obě organizace používají a kombinace těchto dvou definic slouží pro zachycení všech relevantních případů. Ve většině svých prací odborníci pod pojmem pirátství rozumí činy spadající do obou těchto definic a jen zřídka používají v textu pojem „ozbrojená loupež namířena proti lodím“, když hovoří o pirátství.

## **2.2 Námořní terorismus**

Univerzální definice terorismu zatím neexistuje, ale pro naše potřeby stačí popsat nejdůležitější prvky, které jej odlišují od pirátství. Termín terorismus pochází z latiny a znamená zastrasování. Už jen tato skutečnost ho silně odlišuje od pirátství, kde zastrasování rozhodně není cílem, kterého by piráti chtěli dosáhnout. Terorismus Maxmilián Strmiska definuje jako „... *politicky motivovanou a zdůvodňovanou metodu (způsob boje, strategii) víceméně systematického používání násilí (...), jejímž hlavním cílem je dosažení určitého psychologického efektu svým dosahem obvykle překračujícího okruh přímých obětí či svědků útoku...“* (Strmiska dle Pikna 2006: 25). Pirátství na druhou stranu nemá jako druh organizovaného zločinu žádné politické cíle a je motivováno finančním a ekonomickým prospěchem. Piráti (či jejich sponzoři) investují peníze a riskují své životy pouze proto, aby dosáhli co největšího zisku. Pečlivě poměřují míru rizika k zisku a podle toho vybírají své cíle. Oběti teroristických útoků, na rozdíl od pirátských, se většinou nacházely na špatném místě ve špatný čas. Jedná se tedy dva kvalitativně odlišné jevy (Pikna 2006: 20).

Pirátství má s terorismem i některé společné prvky. Především se jedná o používané prostředky (ozbrojené útoky, výhrůžky, násilí) a metody útoků.

Používají střelné zbraně pořízené zpravidla na černém trhu a jsou často napojeny na další organizované kriminální skupiny (obchodování s drogami či diamanty apod.). Teroristé navíc potřebují nějakým způsobem získávat prostředky pro své budoucí akce, a proto mohou využívat pirátství jako prostředek k získání financí, v takových případech se může jednat o kriminální terorismus (Pikna 2006: 20-21, 29).

Nakonec zřejmě největším rozdílem mezi pirátstvím a terorismem je ochota zemřít během útoku. Pro teroristy je to obvyklá metoda boje (sebevražedné útoky), kdežto pro piráty je to naprosto nepřijatelné.

## **2.3 Typy pirátství**

### **2.3.1 Mezinárodní námořní komora**

Mezinárodní námořní komora (ICS) dělí pirátství do tří základních kategorií. První kategorii označuje jako „ozbrojená loupež nízké intenzity“ a jak již z názvu vyplývá, hlavním záměrem pirátů je drobná a rychlá loupež. Kradou se osobní věci posádky a všechny cenné objekty na lodi, které piráti mohou vzít s sebou. Náklad lodi zůstává většinou nedotčený a míra násilnosti takového útoku je nízká. Piráti se zdržují na lodi jen zhruba půl hodiny (van der Meijden 2008: 15).

Druhá kategorie je označována jako „ozbrojený útok a loupež střední intenzity“ nebo také jako „ozbrojený násilný útok nebo útok s výhružkami použití násilí“. Piráti nepozorovaně proniknou na loď a donutí posádku, aby jim odevzdala všechny cenné věci. Na rozdíl od první kategorie se zaměřují na krádež nákladu, pokud jsou schopni takový náklad odnést. Finanční ztráta se v takových případech pohybuje v rozmezí 10 až 20 tisíc USD (van der Meijden 2008: 15).

Třetí a poslední kategorie se jmenuje „kriminální únos“. Od předešlých se liší tím, že se jedná o předem připravený a velmi podrobný plán útoku, při kterém je ukraden celý náklad. Takový plán vychází ze znalosti lodi, jejího nákladu a

námořní trasy a piráti ho získávají od zkorumpovaných úředníků. Během takového útoku je celý náklad přeložen na jinou loď a ztráty se pohybují v řádech milionů USD (van der Meijden 2008: 15).

### **2.3.2 Typy pirátství podle regionů**

Jayant Abhyankar rozlišuje pět typů pirátství a každý typ je charakteristický pro určitý region. Prvním je „asijský typ“ pirátství. Vyznačuje se tím, že piráti proniknou na loď a ukradnou cenné zboží (především peníze) z trezoru a od námořníků a loď zase urychleně opustí s minimálním použitím násilí. Děje se tak hlavně v teritoriálních vodách Indonésie (Abhyankar 2002: 2). Tento asijský typ lze podle Batemana rozdělit na další 3 podtypy. Prvním podtypem je obyčejná krádež cenností z lodi v přístavu nebo kotvišti. Druhým podtypem je útok na pohybující se loď v Malackém a Singapurským průlivu nebo mezi ostrovy Indonésie a Filipín. Piráti si vezmou cennosti a násilí je použito jen výjimečně. Třetí podtyp je odlišný od předešlých tím, že se unese celá loď, která je následně přejmenována a s padělanými dokumenty zaregistrována v jiném státě (Bateman 2010: 15-16). Následně je taková loď pronajata nějakému dopravci, který na ní převáží náklad. Když je naložená loď na volném moři, piráti ji přebarví, přejmenují a opět zaregistrují v jiném státě a náklad prodají. Ekonomické ztráty jen z těchto případů se pohybují kolem 200 milionů USD ročně (HaberkornHalm 2004: 4-5). Tato praktika byla rozšířena hlavně v 90. letech a kvůli tomu byl pro lodě zaveden speciální bezpečnostní kód a povinnost vést záznamy o trase plavby, změnách názvu apod. V dnešní době je velmi těžké unést loď a používat ji, ovšem existuje i výjimka, a to taková, že menší lodě jako např. malé produktové tankery takovou povinnost nemají (Bateman 2010: 16).

Druhým typem podle Abhyankara je „jihoamerický“ nebo také „západoafrický“. Dobře ozbrojení piráti utočí, když loď kotví, a neváhají použít násilí. Zaměřují se na peníze a ostatní cenné věci, ale vezmou i část nákladu, pokud existuje taková možnost. Míra násilí těchto útoků je velmi vysoká a finanční ztráty jsou také



vyšší, než u asijského typu. Situaci ještě zhoršují policejní nebo armádní složky, kterým trvá velmi dlouho, než se k poškozeným dostanou a nejeví zájem o vyřešení takových trestných činů (Abhyankar 2002: 3). Další odlišností tohoto typu (především v Nigérii) je to, že se piráti soustředí na ropné a chemické tankery (Bateman 2010: 15). O pirátství v Nigérii podrobněji pojednávají následující kapitoly.

Třetí typ v sobě nese vojenský či politický prvek. Může to být např. útok teroristů. V 90. letech byly zaznamenány případy útoků čínských pirátů, kteří na sobě měli vojenské uniformy. Lze zmínit i potenciální útoky různých somálských ozbrojených složek, které mají určitou volnost v jednání kvůli chybějící centrální autoritě (Abhyankar 2002: 3).

Čtvrtý typ je opět asijský. Piráti unesou loď s cenným nákladem (motorová nafta) a tento náklad přeloží nebo přepumpují a následně prodají. Posádku s lodí po zdařilé operaci propustí. Nakonec pátým a posledním typem je pro Abhyankara únos celé lodi a její následná přeregistrace (Abhyankar 2002: 4), která byla popsána výše.

### **3. Analýza vzniku a charakteru pirátství v Guinejském zálivu**

Některé studie ukazují, že pirátství (ale i organizovaný zločin jako takový) nemůže být plně pochopeno bez analýzy socioekonomické a politické situace v té které zemi. Organizovaný zločin je výsledkem chudoby, korupce a slabých a neschopných státních bezpečnostních složek. Je potřeba se těmito jevy ve vybraných státech zabývat a podrobněji je analyzovat pro dostatečné pochopení a vysvětlení důvodů vzniku pirátství v daném regionu. V následujících kapitolách budou popsány nejdříve dějiny pirátství, pak přistoupíme k popisu situace v jednotlivých státech s větším důrazem na Nigérii a zakončíme charakteristikou pirátství a boje proti němu ve vybrané oblasti.

#### **3.1 Dějiny pirátství**

První plavidla si člověk začal stavět zřejmě již v prehistorické době, a to především v okolí vodních toků, kde se nacházela první lidská obydlí. Námořní doprava byla poháněna nejen touhou po poznání, ale i potřebou obchodovat. Postupně se plavidla zdokonalovala a lidé je začali používat také ve válkách (např. punské války roku 264 až 146 př. n. l.) (Novák 2005: 9). Rané pirátství bylo využíváno jako metoda boje k získání cenného zboží a otroků od soupeřících mocností. Zboží bylo často vyměňováno na pevnině za různé komodity. Kromě „státního“ existovalo tehdy i pirátství soukromé, které bylo provozováno soukromými osobami za účelem finančního zisku (Kraska 2011: 10).

Nájezdy na pevninské osady u pobřeží a na lodě byly běžné již ve starověku, kdy si obyvatelé zranitelných měst budovali opevněné hradby. Piráti výrazně narušovali obchodní aktivity Egypta, Řecka a Říma. Skrývali se ve východním Středomoří mezi rozptýlenými ostrovy a u pobřeží, protože mořeplavci se snažili plachtit na dohled od pevniny (technika „tisknutí se k pobřeží“). Měli lehká a obratná plavidla „myoparo“, která umožňovala bleskově zaútočit, vyplenit

náklad a stejně rychle zmizet v mělkých pobřežních vodách. Do kategorie pirátů patří i tzv. Mořské národy, které terorizovaly Egypt od 14. století př. n. l. Výrazně proti pirátům zakročil krétský král Minos, který jako první král postavil flotilu a tím získal kontrolu nad vodami východního Středozeří, čímž uvolnil obchodní cesty a jeho království se vyznačovalo pohádkovým bohatstvím. Když byla minojská civilizace zničena kolem roku 1400 př. n. l., pirátství opět zažívalo rozkvět. Když Řím zesílil, došla mu kolem roku 67 př. n. l. trpělivost a vyslal ohromnou armádu a flotilu, která během pouhých tří měsíců vyčistila Středomoří od pirátů (Lewisová 2011: 8-31).

Ve středověku se za zvláštní druh pirátů dají považovat Vikingové, kteří od 8. století pustošili evropské pobřeží. Loupili na moři však jen zřídka, proto se nedá hovořit o klasickém pirátství. Jiná situace byla ve 13. až 15. století v Baltském moři, kde byla v roce 1241 založena Hanzovní liga (obchodní svaz), která mimo jiné poskytovala ochranu proti pirátům. Zde se později objevila skupina německých žoldnéřů „vitaliáni“, která nejdříve s Hanzovní ligou spolupracovala, ale postupně začala útočit na přístavy a obchodní lodě, což narušilo dopravu zboží v Baltském moři. Všichni tito piráti byli na počátku 15. století dopadeni a popraveni (Konstam 2011: 22-28).

Zajímavým obdobím ve středověku je také soupeření Byzantské říše, italských měst a později i Turků ve 12. až 13. století. Byzantská říše se postupně stala obchodním centrem, které mělo spojení se zbytkem Středozeří právě skrz námořní cesty. Mocenská pozice Konstantinopole se vážně narušila v 11. století, kdy Turci získali vojenské vítězství v bitvě u Mantzikertu. Další hrozbu představovali křižáci a Normané, kteří obsadili Sicílii a jižní Itálii. Nejhorší porážku zažila Konstantinopol v roce 1204, kdy ji Italové a jejich křižáčtí spojenci napadli a obsadili. V tomto chaotickém prostředí se pirátům dařilo a spousta z nich nabízela své služby některé ze stran (Konstam 2011: 28-31).

Další oblastí dlouhodobého působení pirátů bylo berberské pobřeží v severní Africe. Berbeři<sup>10</sup> se vydávali až ke břehům jižní Evropy a ukořistili tisíce lodí a více než milion otroků. Zotročování křesťanů bylo pro muslimy velmi výhodným byznysem, který navíc byl povolen koránem. „*V koránu je napsáno, že všechny národy, které neuznávají autoritu (islámu), jsou hříšníci, a že (muslimové, Y. R.) mají právo a povinnost vést s nimi válku kdekoliv se objeví a zotročit všechny ty, kteří budou zajati*“. Od 16. století mnoho pirátů začalo podnikat své výpravy se svolením vládců a byly jim udělovány různé velitelské hodnosti. V polovině 17. století se města jako Tripolis, Tunis a Alžír stala nezávislými pirátskými státy, kde vládla anarchie (Lewisová 2011: 41-43, 45).

Piráctví bylo také v 16. století využíváno jako nástroj zahraniční politiky. Evropské velmoci, které mezi sebou soupeřily, povzbuzovaly piráty k útokům na nepřítele (např. Francie proti Španělsku). Tyto velmoci kvůli těmto výhodám ani piráctví řešit nechtěly (Lewisová 2011: 51). Angličané, Francouzi a Holanďané se nemohli smířit s tím, že Španělé získali rozsáhlá a bohatá území v jižní Americe a snažili se jim překážet, jak jen mohli. Z 16. století je dobře známý privatýr<sup>11</sup> sir Francis Drake, který byl pro Angličany národním hrdinou, zatímco pro Španěly to byl ďábel a pirát (Konstam 2011: 34-36).

V Karibiku Francouzi v 17. století obsadili malý ostrov La Tortuga (na sever od Hispanioly), který nejdříve sloužil jako obchodní stanice. Ostrov se pod vedením le Vasseura postupně opevnil a přeměnil v útočiště uprchlíků, kteří začali napadat španělské lodě. Postupně tito piráti zesílili natolik, že děsili celou španělskou Ameriku (Konstam 2011: 93, 96-97).

Zlatý věk piráctví nastal na počátku 18. století ve vodách kolem obou Amerik, západoafrického pobřeží a v Indickém oceánu. Jedním z důvodů bylo podepsání Utrechtské smlouvy v roce 1712, neboť řada námořníků ztratila práci a uchýlila se k piráctví. Nejznámějším pirátem z tohoto období je Černovous, který po

---

<sup>10</sup> Berber – slovo pochází z tureckého „bejlerbej“, což znamenalo generální guvernér (Konstam 2011: 75).

<sup>11</sup> Privatýr (také korzár) – „*ve středověku majitel nebo nájemce lodi zmocněný válčícím státem prostřednictvím kaperského listu k tomu, aby v období války útočil na obchodní plavidla nepřátelské země, zajímal je a měl právo kořistit*“ (Konstam 2007: 228).

několik let terorizoval obchodní lodě poblíž severní Ameriky. U západní Afriky se piráti soustředili na obchod s otroky a v Indickém oceánu loupili drahocenné náklady drahokamů, slonoviny, koření a hedvábí. Zlatý věk pirátství skončil dopadením a exemplárním popravením většiny pirátů (Kraska 2011: 137, 140, 157-159; Lewisová 2011: 147-148).

Z výše uvedených faktů se může zdát, že pirátstvím trpěly jen evropské a později americké státy, ale ani Asie nebyla v tomto směru výjimkou. V 9. století se Japonsko stalo cílem čtyř agresivních a krutých nájezdů korejských pirátů a pro svoji obranu zřídilo hlídky samurajů. Japonští piráti „kaizoku“ útočili na lodě vezoucí zejména rýži nebo obilí a síť japonských ostrovů jim nabízela mnoho přírodních úkrytů. Ve 13. století vznikly v Japonsku skupiny pirátů „wako“ a „kusano“, jejichž útoky na korejské osady byly velmi ničivé (Lewisová 2011: 55-75). V Jihočínském moři operovali čínští piráti již od 6. století a mohli prosperovat kvůli slabé kontrole území ze strany centrální autority. Čínské pirátství bylo vysoce organizované a přežívalo až do 19. století, kdy ho evropské velmoci s moderními parníky a výzbrojí vymýtily (Konstam 2011: 148-249).

Postupně západní velmoci získaly parní ocelové válečné lodě a tato dominance ve světovém oceánu se odrazila i na pirátství, které bylo do značné míry potlačeno. Konec druhé světové války přinesl na černý trh velké množství moderních zbraní, které se v procesu dekolonizace a nových lokálních konfliktů dostávaly do těchto nově vzniklých slabých států, aby později sloužily mimo jiné i pirátům. Vývoj moderního pirátství navíc výrazně urychlil nebývalý rozvoj námořní přepravy v 80. a 90. letech 20. století (především objem přepravovaného zboží a počet obchodních lodí), a tak byly vytvořeny výborné podmínky pro jeho rozvoj. V dnešní době je mnoho regionů světa postiženo pirátstvím, jedná se např. o Guinejský záliv, Bangladěš, Jihočínské moře, Indonésii, jižní Ameriku, některé státy Karibiku a oblast Afrického rohu. Jihovýchodní Asie patřila k nejnebezpečnější oblasti pro námořní přepravu od 90. let do roku 2005 (172 útoků v roce 2003), pak se epicentrum přemístilo do východní Afriky, především do Somálska (134 útoky v roce 2008 a 222 v roce 2009) (Kraska 2011: 32-33,

35-41). Výrazný nárůst útoků byl zaznamenán také v Nigérii (40 útoků v roce 2008 a 27 v roce 2012) (ICC IMB 2013: 5).

### 3.2 Nigérie

Nigerijská federativní republika je nejlidnatější africkou zemí (až 170 milionů obyvatel) a zároveň největším producentem ropy. Nigérie získala nezávislost na Velké Británii v roce 1960 a od této doby se neustále střídaly vojenské a civilní vlády.<sup>12</sup> V letech 1967 až 1970 si prošla rozsáhlou občanskou válkou se separatistickým regionem Biafra, která vznikla v důsledku etnického napětí a zhoršení ekonomické situace v zemi.<sup>13</sup> V roce 1999 se konaly prezidentské volby a volby do parlamentu, ve kterých zvítězil Olusegun Obasanjo a jeho Lidová demokratická strana (PDP). Těmito volbami skončila patnáctiletá vojenská vláda a v dějinách Nigérie začalo nové období civilní vlády, které přetrvává dodnes (v roce 2011 v prezidentských volbách zvítězil Goodluck Jonathan<sup>14</sup>) (Library of Congress 2008: 6).

Země je velmi různorodá a zřejmě nejzávažnějším bezpečnostním problémem je etnické a náboženské rozdělení nigerijské společnosti. Žije zde nejméně 250 etnických skupin a země je rozdělena podle náboženství na severní (islám) a jižní (křesťanství) část (viz Přílohu 4). Relativním mezníkem tohoto rozdělení je hlavní město Nigérie Abuja (Campbell 2011). Situace se ještě zhoršila v roce 2000, kdy došlo k zavedení islámského náboženského práva šaría ve dvanácti severních státech. Náboženská nenávisť se vyhrotila v roce 2004 natolik, že vláda musela vyhlásit výjimečný stav v centrální části země (Library of Congress 2008: 6-7). Násilnosti se vždy zintenzivní v období voleb, obzvláště prezidentských, neboť obě náboženské skupiny chtějí „svého“ prezidenta. Před několika lety se

---

<sup>12</sup> CIA The World Factbook: Nigeria (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, 27.2.2013).

<sup>13</sup> BBC: 2000. Biafra: Thirty years on (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/596712.stm>, 27.2.2013).

<sup>14</sup> CIA The World Factbook: Nigeria (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, 27.2.2013).

navíc objevila islámská teroristická skupina Boko Haram, která provádí bombové a ozbrojené útoky na policejní složky, politiky, křesťanské představitele a také na obyčejné křesťany. Cílem této skupiny je vytvořit v Nigérii plně islámský stát a je pravděpodobné, že Boko Haram spolupracuje s al-Qaedou a se somálskou al-Shabaab. Nigerijská policie nemá dostatečné prostředky pro efektivní boj s organizovaným zločinem a tím umožňuje jeho rozšíření (Johnson 2011).

Stejně je to i s etnickou rivalitou. Etnických skupin je sice několik stovek, ale jen několik etnik má více než 10 % populace (Jorubové, Hausové, Igbové, Fulbové) (Liščák 2009: 590). Etnika soupeří především o ekonomické zdroje, které poskytuje těžba ropy a zemního plynu. Například v roce 2002 proběhly boje mezi Hausy a Joruby v největším přístavním městě Lagos a výsledkem bylo několik stovek mrtvých.<sup>15</sup> Většinou v takových konfliktech dochází ke spojení jak etnického tak i náboženského rozdělení společnosti.

Ekonomika Nigérie je velmi závislá na těžbě a exportu ropy a její rozpočet se z 80 % skládá z těchto příjmů. Populace je velmi chudá, HDP per capita činí pouze 2700 USD a země je až na 176. místě ve světovém žebříčku podle této hodnoty.<sup>16</sup> Podle indexu lidského rozvoje je Nigérie na 156. místě<sup>17</sup>, což ukazuje na opravdu významný problém, protože populace není dostatečně vzdělaná, brzdí ekonomický rozvoj a vytváří se konfliktní potenciál. Index rozpadlých států z roku 2012 (Nigérie na 14. místě)<sup>18</sup> ukazuje na neschopnost nigerijské vládnoucí elity řídit stát efektivně a vyřešit ekonomické a bezpečnostní problémy.

Až 70 % populace je zaměstnáno v zemědělství, neboť ropný průmysl nevytváří dostatek pracovních míst. Investice navíc proudí hlavně do energetického sektoru, zatímco zemědělství a rybolov jsou hodně opomíjeny. Je to zřejmě jeden z mnoha důvodů, proč se 70 % lidí nachází za hranicí chudoby (méně než 1,25

---

<sup>15</sup> BBC: 2013. Nigeria profile (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-13951696>, 27.2.2013).

<sup>16</sup> CIA The World Factbook: Nigeria (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, 27.2.2013)

<sup>17</sup> UNDP: 2011. Human development statistical annex ([http://hdr.undp.org/en/media/HDR\\_2011\\_EN\\_Tables.pdf](http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2011_EN_Tables.pdf), 27.2.2013).

<sup>18</sup> Foreign Policy: 2012. Failed States Index ([http://www.foreignpolicy.com/failed\\_states\\_index\\_2012\\_interactive](http://www.foreignpolicy.com/failed_states_index_2012_interactive), 27.2.2013).

USD na den). Zároveň je potřeba zmínit, že problematika chudoby je mnohem závažnější na severu země, který žije právě ze zemědělství (72 % lidí za hranicí chudoby) než na jihu, kde se rozvíjí průmysl a rybolov (27-35 % lidí za hranicí chudoby) (Johnson 2011).

Právě těžba a export ropy a zemního plynu je hlavním důvodem, proč je potřeba se zabývat pirátstvím v Guinejském zálivu, protože jakékoliv vážnější fluktuace mohou rapidně a negativně ovlivnit ceny ropy na světových trzích, což pro mnohé státy může znamenat nejen zpomalení ekonomického rozvoje, ale také stagnaci nebo recesi, neboť světová ekonomika je do velké míry na ropě závislá. Nigérie je největším africkým producentem ropy a je členem Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) od roku 1971. Denně vytěží zhruba 2,5 milionů barelů ropy, z nichž 2 miliony vyváží do zahraničí. K 1. lednu 2012 bylo objeveno celkově 38,5 miliard barelů ropy a Nigérie je tedy na 11. místě ve světovém žebříčku. Zemního plynu má také velké množství, denně vytěží 29 miliard m<sup>3</sup> a zatím bylo v ložiskách objeveno až 5,1 trilionů m<sup>3</sup>.<sup>19</sup> Ačkoliv jsou tyto zásoby zemního plynu největší v Africe, má zatím Nigérie problém s rozvinutím plného potenciálu tohoto sektoru, protože její infrastruktura není dostatečně kvalitní a chybí investice. Je potřeba vybudovat plynovody a infrastrukturu pro zkapalněný zemní plyn. Co se ropy týká, existují zde dva značné problémy. Prvním je neustálé poškozování ropovodů za účelem nelegální krádeže a prodeje na černém trhu. Lidé jsou velmi chudí, a proto se nezamýšlí nad následky, které tímto způsobují. Tímto jednáním dochází k únikům ropy do přírody a tím k znečištění zemědělské půdy. Těžařské společnosti proto nemohou rozvinout těžební potenciál naplno a ztrácí kvůli únikům ropy mnoho peněz.<sup>20</sup>

Druhým a ještě závažnějším problémem je činnost ozbrojených skupin v deltě Nigeru. Nejvýznamnější skupinou je Hnutí pro osvobození delty Nigeru (MEND), která operuje právě v oblasti, kde se nachází většina ložisek ropy.

---

<sup>19</sup> CIA The World Factbook: Nigeria (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, 27.2.2013).

<sup>20</sup> U.S. Energy Information Administration: 2012. Nigeria: Analysis (<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=NI>, 28.2.2013).



Skupina se pohybuje na pomezí terorismu a organizovaného zločinu. Jejich oficiálním cílem je přinutit vládu, aby region delty Nigeru dostával více peněz ze zisků z těžby ropy a aby se intenzivněji investovalo do infrastruktury, škol, zdravotnictví apod. Zároveň vyžadují od vlády a západních těžebních společností finanční kompenzace za rozsáhlé úniky ropy, které poškodily zemědělskou půdu a otrávily vodu v řece, protože rybáři tak ztratili svůj zdroj obživy (Hanson 2007). Metody boje zahrnují únosy zaměstnanců těžebních společností, útoky na ropná pole a ropovody apod. MEND se však pouští i do kriminálních aktivit jako jsou krádeže ropy z ropovodů, na čemž vydělávají až miliardy USD. Jejich aktivity způsobily snížení těžby ropy až o jednu třetinu a vysokou volatilitu cen na ropu (Duffield 2010). Lze s vysokou mírou pravděpodobnosti připustit, že se zabývají i pirátstvím.

Vysoké příjmy z exportu ropy nepřináší zatím Nigérii mnoho pozitivního. Jedná se totiž o tzv. „ropné prokletí“, kdy z těchto příjmů obyčejní lidé neprofitují. Světová banka odhaduje, že v důsledku korupce jen 1 % populace si přivlastňuje až 80 % příjmů z energetického sektoru (Library of Congress 2008: 10). Podle indexu vnímání korupce se Nigérie v roce 2012 umístila na 139. místě ve světovém žebříčku.<sup>21</sup> „Korupce je zde natolik všudypřítomná, že mnozí si z veřejné služby vytvořili kriminální byznys“. Korupce pohání politické násilí, brzdí rozvoj zdravotnictví a školství a dělá ozbrojené složky pomalými a neefektivními. Navíc nigerijský politický systém korupci spíše odměňuje, než trestá. Odhaduje se, že od roku 1960 do roku 1999 stát kvůli korupci ztratil až 380 miliard USD a tento fenomén pokračuje i nadále (Human Rights Watch 2011: 1-4, 6).

Tak vysoká míra korupce de facto umožňuje organizovanému zločinu beztrestně se rozvíjet. K hlavním aktivitám patří obchod se zbraněmi a ropou na černém trhu, tranzit a prodej drog z Latinské Ameriky<sup>22</sup>, pirátství a terorismus. Za těchto podmínek je snadné podplatit úředníka nebo policistu a získat nedotknutelnost

---

<sup>21</sup> Transparency International: 2012. Corruption Perceptions Index 2012 ([http://files.transparency.org/content/download/537/2229/file/2012\\_CPI\\_brochure\\_EN.pdf](http://files.transparency.org/content/download/537/2229/file/2012_CPI_brochure_EN.pdf), 28.2.2013).

<sup>22</sup> Pro získání lepší představy, jak probíhá tranzit drog z Latinské Ameriky do Evropy, viz Přílohu 5.

nebo cenné informace např. o tom, jaká loď má nejcennější náklad a čas jejího příplutí a odplutí. Tato strategická výhoda velmi dobře poslouží jak pirátům, tak teroristům (např. MEND nebo Boko Haram). Proto do západní Afriky pronikají kartely z Latinské Ameriky, které zde spolupracují s místními skupinami (dokonce i s al-Qaeda) ve snaze najít bezpečný region pro transport kokainu na evropské trhy (Raidt, Smith 2010: 1-5, 17-19). Ve výsledku tak politická situace v Nigérii připomíná výbušnou směs složenou ze zkorumpované politické elity a úředníků, terorismu a vysoce organizovaného zločinu.

### 3.3 Benin

Bývalá francouzská kolonie Benin (do roku 1975 Dahome) získala nezávislost v roce 1960 a následovaly četné vojenské převraty až do roku 1972. V roce 1972 se moci ujal Mathieu Kérékou, který vládl až do roku 1991 a později dvakrát vyhrál prezidentské volby. Kérékou budoval režim založený na marxismu-leninismu a uvolnění přišlo až v roce 1991 (Liščák 2009: 126-127). V letech 2006 a 2011 vyhrál prezidentské volby Boni Yayi, bývalý šéf Západoafrické rozvojové banky.<sup>23</sup>

V této zemi žije zhruba 9 milionů obyvatel, které se dělí až na šedesát etnických skupin. Nejpočetnějšími etniky jsou Fonové (39 %), Jorubové (12 %), Adžové (11 %), Baribové (8,6 %) a Aizové (8,6 %). Nábožensky se země dělí na křesťany (36 %), muslimy (21 %) a animisty (35 %). Společnost je málo vzdělaná a míra gramotnosti se pohybuje kolem 43 %.<sup>24</sup> Náboženské nebo etnické konflikty nejsou zde důležitým tématem a dochází k nim zřídka.

Benin je jednou z nejvíce stabilních afrických demokracií, což ale neznamená mnoho, protože populace je velmi chudá a korupce je všudypřítomná. Ekonomika této země je založena na pěstování a exportu bavlny, těžbě dřeva a

---

<sup>23</sup> BBC: 2013. Benin profile (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-13040372>, 1.3.2013).

<sup>24</sup> CIA The World Factbook: Benin (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bn.html>, 27.2.2013).

ropy (Liščák 2009: 126). Ropy je zde však velmi málo a její ložiska jsou v pobřežních vodách u hranic s Nigérií. HDP per capita činí jen 1700 USD a země je až na 198. místě ve světovém žebříčku. Kolem 40 % lidí je proto za hranicí chudoby a jsou náchylní k zapojení se do organizovaného zločinu, jako je např. pirátství.<sup>25</sup>

Kvůli vysoké míře korupce je Benin využíván drogovými kartely z latinské Ameriky jako tranzitní země pro kokain mířící na evropské trhy. Jelikož není finanční sektor dostatečně regulován, Benin je využíván také pro praní špinavých peněz.<sup>26</sup>

### 3.4 Togo

Togo je nejmenší ze tří analyzovaných států a má jen 6,9 milionů obyvatel. Nezávislost na Francii získalo v roce 1960 a stejně jako v předešlých státech následovaly vojenské převraty. V roce 1967 se k moci dostal Gnassingbe Eyadema, který vládl po téměř čtyři desetiletí. Eyadema zemřel v roce 2005 a armáda dosadila do čela země jeho syna, jemuž následně zorganizovala formální prezidentské volby, ve kterých zvítězil.<sup>27</sup> Toto vítězství vyprovokovalo pouliční násilí a OSN odhaduje, že zemřelo až 500 lidí a 40 tisíc lidí se uchýlilo do sousedních států. Togo je tedy politicky nestabilní a často se objevují zprávy o údajných přípravách nových převratů. Velký problém je také s lidskými právy.<sup>28</sup> Togo ale vykročilo správným směrem a zřídilo v roce 2008 specializovanou Komisi pro pravdu a usmíření (Truth and Reconciliation Commission) pro vyšetření narušování lidských práv mezi lety 1958 až 2005 (MacDougall 2011: 34-35).

---

<sup>25</sup> CIA The World Factbook: Benin (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bn.html>, 27.2.2013).

<sup>26</sup> CIA The World Factbook: Benin (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bn.html>, 27.2.2013).

<sup>27</sup> CIA The World Factbook: Togo (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/to.html>, 2.3.2013).

<sup>28</sup> BBC: 2012. Togo profile (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-14106781>, 1.3.2013).

Etnicky je Togo také pestré a žije zde několik desítek etnik. Mezi nejpočetnější patří Eweové (22 %), Kabre (13,4 %) a Wachi (10 %). Nábožensky se země od předešlých odlišuje tím, že je zde až 50 % animistů, 35 % křesťanů a jen 12 % muslimů (Liščák 2009: 821). Etnické a náboženské konflikty zde nejsou rozšířené a dochází k nim spíše výjimečně. Míra gramotnosti se pohybuje kolem 61 % a zdravotnictví je ve špatném stavu. Populace je tedy málo vzdělaná a zabývá se především zemědělstvím.<sup>29</sup>

Ekonomika je postavena na zemědělství. Pěstuje se zde bavlník, kakaovník a kávovník. Příjmy z exportu těchto komodit tvoří 40 % příjmů pro stát. Zároveň je Togo jedním z největších producentů fosfátů na světě a snaží se tento průmysl rozvíjet. V zemědělství je zaměstnáno 45 % obyvatel. Více než 30 % lidí se nachází za hranicí chudoby a HDP per capita činí jen 1100 USD (212. místo ve světovém žebříčku). Ropa v Togu zatím objevena nebyla.<sup>30</sup> V roce 2010 Světová banka a Mezinárodní měnový fond odpustily Togu dluh ve výši 1,8 miliard USD (82 % z celkového dluhu) díky provedení ekonomických reforem (směrem k větší transparentnosti), svobodných prezidentských voleb a dalších politických reforem (MacDougall 2011: 34).

Korupce je rozšířená a politické elity jsou díky ní a své moci téměř nedotknutelné, protože do značné míry ovládají soudní systém.<sup>31</sup> Stejně jako v předchozích případech, Togo slouží jako tranzitní země pro pašování heroinu a kokainu.<sup>32</sup> Pokud tedy Togo chce obnovit svou pověst afrického „Švýcarska“ (New African 2011: 73), musí na reformách ještě hodně zapracovat.

---

<sup>29</sup> CIA The World Factbook: Togo (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/to.html>, 2.3.2013).

<sup>30</sup> CIA The World Factbook: Togo (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/to.html>, 2.3.2013).

<sup>31</sup> The Heritage Foundation: 2013. Index of Economic Freedom: Togo (<http://www.heritage.org/index/country/togo>, 2.3.2013).

<sup>32</sup> CIA The World Factbook: Togo (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/to.html>, 2.3.2013).

### 3.5 Pirátství v Guinejském zálivu

Pirátství v Nigérii představuje problém již od 80. let 20. století. Oběťmi pirátů se stávaly lodě čekající na zakotvení v nigerijských přístavech. Bezpečnost před třiceti lety byla zajišťována velmi laxně a skupiny ozbrojených pirátů se nerušeně potulovaly po palubách lodí a přístavních molech. Úředníci se je nesnažili zadržet, protože byli podplaceni nebo zastrašeni. Od těchto úředníků byly zřejmě získávány informace o lodích a nákladech, které se stávaly cílem útoku. Policie se při útocích většinou jednoduše vytratila, aby nemusela zasahovat. Piráti v některých případech kradli náklad přímo z přístavního mola, nebo vstupovali na paluby zakotvených lodí a házeli náklad přes bok do svých kánoí. Majitelé lodí a nákladů si samozřejmě stěžovali u mezinárodních organizací a vyžadovali patřičný zásah. Nigérie nakonec v roce 1981 vytvořila kombinovanou službu přístavních hlídek a zakázala pohyb kánoí s přívěsným motorem v blízkosti přístavů. Počet pirátských útoků se krátkodobě rapidně snížil, ale s postupem času se piráti vraceli ke své původní činnosti (Lewisová 2011: 176-179).

Od poloviny 90. let se pirátství ještě více zintenzivnilo a od konce 90. let se terčem útoků stávaly cenné náklady včetně ropných tankerů (United Nations Security Council 2012: 3). Útoků začalo rapidně přibývat od roku 2005 a od roku 2007 se jejich roční počet v západní Africe pohyboval kolem padesáti (IMO 2012: 33). Nigérie se stala tímto fenoménem nejvíce postiženou a její vláda zahájila v letech 2010 a 2011 další protipirátskou kampaň, jejíž účinnost je zatím nízká a způsobila jen to, že se nigerijští piráti na určité období přesunuli do sousedních zranitelných a slabých států, jako je např. Benin či Togo (United Nations Security Council 2012: 3). Benin kvůli tomu zažil rapidní nárůst útoků z 0 v roce 2010 až na 20 útoků za rok 2011 (přístav Cotonou je vzdálen jen 19 námořních mil od pobřežní hranice s Nigérií) a v Togu bylo nahlášeno 6 útoků v roce 2011 a až 15 útoků v roce 2012. V samotné Nigérii se počet pirátských útoků snížil z 19 v roce 2010 na 10 útoků v roce 2011, ale v roce 2012 se opět zvýšil na 27 (ICC IMB 2013: 5) (viz Přílohu 6). Pro přehlednost je potřeba zmínit, že rok 2012 byl zvláštní tím, že se trojnásobně snížil počet pirátských

útoků v Somálsku (160 útoků v roce 2011 a jen 49 v roce 2012) a dvojnásobně se zvýšil počet útoků v Indonésii (46 útoků v roce 2011 a 81 útoků v roce 2012). I přes tuto skutečnost se Afrika umístila na prvním místě se 150 útoky v roce 2012 z celkových 297 a jihovýchodní Asie se nachází na druhém místě se 104 útoky (ICC IMB 2013: 5-7).

Statistiky ale neodrážejí opravdový stav věcí. IMB odhaduje, že pirátských útoků je ve skutečnosti minimálně dvojnásobně více a existuje tedy problém nehlášení útoků příslušným úřadům (Mair ed. 2011: 28-29). Důvodů, proč pirátský útok neohlásit, mají kapitáni a majitelé lodí dostatečně, obzvláště ve státech jako Nigérie, Togo či Benin. Jelikož jsou úředníci v těchto státech neefektivní a vyšetřování probíhá dlouho, majitelé jsou ochotni zaplatit výkupné nebo se smířit s krádeží části nákladu, protože během vyšetřování by museli minimálně několik dnů kotvit v přístavu, čímž by docházelo ke ztrátě až několika desítek tisíc USD denně v závislosti na velikosti lodě. Druhým důvodem je reputace kapitánů a přepravních společností. Nikdo samozřejmě nechce, aby se jeho lodě proslavily tím, že jsou často přepadávány piráty, tím by mohlo dojít ke ztrátě mnoha zákazníků. Oběti pirátů se navíc nechtějí účastnit soudního řízení, neboť je pravděpodobné, že mezi úředníky, soudci a organizovaným zločinem existují četné vazby (Lewisová 2011: 179-181). Dalším důvodem je obava z toho, že pojišťovatelé zvednou ceny pojistného a všechny lodě plující do tohoto regionu budou platit více, což se odrazí jednak na ziscích společností a jednak na ceně přepravy zboží (McNamee 2012). Samotné státy, které jsou postiženy pirátstvím, také často nehlásí útoky, protože se bojí o svoji reputaci v mezinárodní komunitě a nechtějí odradit námořní přepravce od využívání svých přístavů a ostatní infrastruktury (van der Meijden 2008: 20).

Mnoho pirátských útoků v Nigérii se odehrává poblíž největšího přístavu Lagos. V Beninu a Togu je situace stejná, většina útoků byla provedena poblíž přístavů Cotonou (Benin) a Lomé (Togo). Piráti používají rychlé a malé čluny a jsou ozbrojeni nejen noži, ale i střelnými zbraněmi. Například v Nigérii v roce 2012 všech 27 útoků bylo provedeno s použitím střelných zbraní, kdežto

v jihovýchodní Asii se naopak používají téměř výhradně nože (ICC IMB 2013: 12, 21). V Beninu je navíc problémem to, že piráti používají modernější a rychlejší lodě a vybavení než beninské námořnictvo (United Nations Security Council 2012: 4). Účelem pirátského útoku v západní Africe je především krádež nákladu nebo cenných věcí posádky. Proto se utočí de facto na všechny druhy lodí, ovšem nejvíc se piráti zaměřují na tankery převážející ropu. Únosy členů posádky nejsou zde tak populární jako v Somálsku, protože státy západní Afriky jsou tzv. rozpadlé<sup>33</sup> přeci jen do menší míry a piráti si nemohou dovolit udržovat loď v zajetí po několik měsíců a dožadovat se výkupného. Jelikož pirátům záleží na rychlosti provedení celé akce, neváhají použít násilí v jakékoliv míře a ze všech pirátských regionů jsou nejnásilnější (Mair ed. 2011: 29-30).

Pokud se terčem útoku stane ropný tanker, pak je kapitán donucen plout do neznámého místa, kde je část ropy přepumpována a následně prodána na černém trhu. Takovou taktiku používají piráti v Nigérii, Beninu a Togu. Pro ještě lepší porozumění tomu, jak takové útoky probíhají, uvedeme zde jejich příklady. První útok se odehrál ve vodách Beninu 9. února 2012. Obětí se stal panamský tanker MT Saphina, na který za plavby zaútočilo několik ozbrojených pirátů, a tanker s celou osmnáctičlennou posádkou byl unesen. Centrum IMB pro hlášení pirátských útoků bylo na tento útok upozorněno a ihned kontaktovalo Nigerijské bezpečnostní složky, které vyslaly záchranný tým, jehož zásah byl úspěšný a tanker byl osvobozen (ICC IMB 2013: 26).

Druhý případ je z Toga a útok proběhl 18. srpna 2012. Panamský tanker MT Anuket Emerald byl přepaden a unesen šestnácti piráty ozbrojenými kulomety. Bylo zajato všech osmnáct členů posádky. Tanker byl přesměrován do neznámého místa a piráti zničili veškerá komunikační zařízení, motory záchranných člunů a další elektroniku. Během cesty byl trup lodi přebarven, název lodi změněn a bylo odstraněno identifikační číslo IMO. V neznámém místě byla část ropy přepumpována do pirátského tankeru a během této operace

---

<sup>33</sup> Pro srovnání míry rozpadlosti jednotlivých států viz Failed State Index 2012 (<http://ffp.statesindex.org/rankings-2012-sortable>, 8.4.2013).

byl trup lodi poškozen. Nakonec piráti ukradli všechny cenné věci a 23. srpna byl tanker propuštěn, členům posádky se nic vážného nestalo (ICC IMB 2013: 32-33).

A jako třetí příklad lze uvést přepadení panamského plavidla pro hromadné suché substráty (Bulk Carrier) MV Fourseas SW ve vodách Nigérie 13. února 2012. Útok proběhl až 110 námořních mil jižně od Lagosu, kdy se osm ozbrojených pirátů dostalo na loď a zajalo šéfkuchaře. Následně se pokusili dostat do kapitánovy kajuty, ale kapitán odmítl otevřít a piráti neváhali použít střelné zbraně, což vedlo k usmrcení kapitána. Hlavní inženýr se pokusil uprchnout, ale nešťastně spadl a na následky zranění zemřel. Po těchto událostech piráti loď opustili na dvou malých rychlých člunech (ICC IMB 2013: 28).

### **3.5.1 Boj s pirátstvím**

Státy západní Afriky jsou chudé, a proto nemají dostatečné kapacity pro účinný boj s pirátstvím. Námořnictvo Nigérie je nedostatečně financováno a zásobováno. Pobřežní stráž je neefektivní a pomalá, lodě jsou zastaralé a rozhodně jich není dost pro tak velký stát. Chybí komunikační zařízení, radary a vycvičený personál. Celkově Nigérie disponuje 15 tisíci námořníky a 35 loděmi, u kterých ovšem lze pochybovat o jejich dobrém technickém stavu. Nigerijské námořnictvo je zároveň největší v západní Africe a sousední státy disponují jen malou částí toho, co má Nigérie. Odborníci odhadují, že Nigérie potřebuje investovat až 100 milionů USD, aby boj s pirátstvím byl opravdu efektivní (Raidt, Smith 2010: 32; Tepp 2012: 191).

Benin a Togo jsou na tom ještě hůře. Togo disponuje jen dvěma menšími hlídkovými loděmi<sup>34</sup> a Benin do nedávné doby neměl žádné hlídkové lodě. Benin nejdřív získal od USA dvě bojová plavidla v roce 2010 a v roce 2012 beninské námořnictvo získalo další tři pobřežní hlídkové lodě od Francie a důvodem ke

---

<sup>34</sup> Forces Armees Togolaises: 2013. Marine ([http://forcesarmees.tg/index.php?option=com\\_content&task=view&id=22&Itemid=63](http://forcesarmees.tg/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=63), 9.3.2013).



koupi posloužilo již zmíněné dramatické navýšení pirátských útoků. Francie navíc v roce 2011 poskytla Beninu dva průzkumné letouny pro monitoring beninského pobřeží.<sup>35</sup>

V roce 2011 Nigérie a Benin zřídily společnou hlídkovou misi složenou ze tří válečných lodí, pěti podpůrných plavidel, dvou válečných lodí typu „Defender“ a několika vrtulníků. Větší část této mise zajišťuje právě Nigérie a cílem je hlídkovat ve výlučných ekonomických zónách obou zemí. Benin za tuto akci platil kolem 466 tisíc USD měsíčně, což činí 5 % z celkových nákladů mise (United Nations Security Council 2012: 6-7). Již dříve v roce 2009 Nigérie zahájila operaci „Joint Military Task Force (JMFT)“, které se účastní všechny složky nigerijské armády a policie a jejímž cílem je boj proti skupině MEND v deltě Nigeru (Tepp 2012: 196-197).

Co se týká ještě širší mezinárodní spolupráce, beninský prezident Boni Yayi požádal o pomoc v boji proti pirátství OSN a některé její členy. Francie se rozhodla financovat tříletý projekt za 1 milion USD, který se zaměří na reformování struktury námořní bezpečnosti a budování námořnictev Beninu, Toga a Ghany. Čína poskytla prostředky pro pořízení další lodě a USA nabídly 300 tisíc USD na rozvoj národní námořní strategie (United Nations Security Council 2012: 7). Po dalších jednáních se USA rozhodly poskytnout 35 milionů USD pro výcvik námořnictva v Nigérii a dalších státech Guinejského zálivu (Phillips 2012).

Evropská unie schválila program CRIMGO, který je zaměřen na sedm států Guinejského zálivu (Nigérie, Benin, Togo, Kamerun, Rovnicková Guinea, Gabon a Svatý Tomáš a Princův ostrov) a jeho cílem je zlepšit bezpečnost námořní přepravy v regionu poskytováním výcviku pro pobřežní hlídky a zavedení

---

<sup>35</sup> DefenceWeb: 2012. Benin acquires free new coastal patrol craft ([http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24743&Itemid=233](http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&task=view&id=24743&Itemid=233), 9.3.2013).

komunikační síť pro sdílení informací mezi státy. Projekt byl zahájen v lednu 2013 a celkové výdaje dosáhnou částky 4,5 milionů euro.<sup>36</sup>

V Togu se námořnictvo podrobilo výcviku pod vedením amerických a francouzských odborníků a v roce 2012 vláda zveřejnila pravidla chování pro lodě v teritoriálních vodách státu. Také poskytla povolení společnosti Ocean and Land Security, která může zajišťovat ozbrojený personál pro ochranu plavidel.<sup>37</sup>

Dále existují různé multilaterální smlouvy mezi státy. Lze zmínit memorandum porozumění IMO a Námořní organizace západní a střední Afriky, které bylo přijato v roce 2008 a zaměřuje se na kooperaci mezi státy ohledně pobřežní bezpečnosti a pobřežní stráže. Některé středoafriké státy se navíc sdružily pod hlavičkou Ekonomického společenství středoafričských států, aby vytvořily koordinovaný postup v boji proti pirátství. I přes to, že nejsou dobře financovány, dokázaly vytvořit společnou architekturu námořní bezpečnosti, která může v budoucnu posloužit jako model pro celý Guinejský záliv (United Nations Security Council 2012: 12-13).

---

<sup>36</sup> Offshore Energy Today: 2013. EU Working Against Piracy in the Gulf of Guinea (<http://www.offshoreenergytoday.com/eu-working-against-piracy-in-the-gulf-of-guinea/>, 9.3.2013).

<sup>37</sup> British Steamship Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited: 2012. Togo Implements New Anti-Piracy Measures in a joint-venture with Ocean and Land Security (OLS) (<http://www.britishsteamship.com/bsm/node/50>, 10.3.2013).

## **4. Vliv pirátství na námořní obchod a ekonomiky států**

Pirátství kromě jiného má velký vliv na lidské životy. Piráti v západní Africe využívají násilí mnohem častěji než piráti v ostatních regionech a jsou lépe vyzbrojeni. Výše byl popsán jeden útok, při kterém zemřeli dva námořníci a takové případy nejsou ojedinělé. Ovšem toto téma není cílem předkládaného textu, proto se primárně zaměříme na ekonomické ztráty v důsledku pirátských útoků. Dopady pirátské činnosti jsou jak přímé (na námořní přepravní společnosti), tak i nepřímé (na státy) a v této kapitole budou postupně rozebrány.

### **4.1 Námořní přeprava**

Prvními oběťmi útoků jsou námořníci, přepravní společnosti, kterým patří loď a případně nájemce lodi a jeho náklad. Námořníci přijdou o cenné osobní věci jako peněžní hotovost, mobil a notebook, společnosti přijdou většinou o část nákladu (např. krádež části ropy stojí v průměru čtyři miliony USD) a palubní techniku, kterou piráti většinou zničí. Často je loď poškozená a vyžaduje značných oprav. Nejhorším případem pro majitele lodi je zřejmě její únos i s nákladem (později se taková loď využívá jako již dříve zmíněná loď přízrak nebo jako mateřské plavidlo pirátů), neboť taková loď stojí většinou několik desítek milionů USD a cena nákladu se v některých případech pohybuje v řadech stovek milionů USD.

Mezi přímé a nepřímé dopady pirátství na námořní přepravu tedy patří zejména: výkupné za unesené námořníky, zvýšení pojistného, náklady za technické vybavení odstrašující piráty od útoku, zvýšení rychlosti plavby a následné zvýšení spotřeby paliva, náklady za technické vybavení bránící pirátům ke vstupu na loď, používání soukromých bezpečnostních společností pro ochranu lodě, finanční ztráty za držení lodě mimo provoz, poškození lodě a zvýšení platu námořníků (Bowden ed. 2010: 8; Reuchlin ed. 2012: 8).

Charakter námořní přepravy v Guinejském zálivu nedovoluje lodím nějak výrazně měnit směr cesty jako v případě Adenského zálivu (možnost se vyhnout

pirátské oblasti skrz mys Dobré naděje), proto přepravní společnosti mají jen dvě možnosti, a to buď riziko podstoupit, nebo lodě do oblasti vůbec neposílat. Samozřejmě ve vysoce konkurenčním prostředí námořní přepravy si většina společností nemůže dovolit odmítnout mnoho zákazníků. Navíc zakázky nejsou finančně zanedbatelné. Nigérie je největším exportérem/importérem v oblasti a ročně vyváží zboží za cenu 82 miliard USD a dováží za 44 miliard USD. Největšími obchodními partnery jsou USA, Evropská unie, Indie a Čína. Situace v Beninu a Togu je velmi podobná, jen finanční částky jsou pochopitelně mnohem nižší (beninský export a import dosahuje výše 3,5 miliardy USD, v Togu jsou to 2,3 miliardy USD s tím, že největší obchodní partneři jsou stejní jako v případě Nigérie) (Reuchlin ed. 2012: 21-22).

Vše, co je spojeno s určitým rizikem, je zároveň spojeno i s pojištěním a náklady s tím vznikajícími. Pokud mluvíme o pojištění v námořní přepravě, tak je nezbytné zmínit londýnský pojišťovací trh Lloyd's<sup>38</sup>, který je největší na světě. Může se zde pojistit téměř vše a denně se zde vydělávají mnohamiliardové příjmy na pojistných premiích. Pro nás je důležité to, že při válečných či jiných podobných událostech je „*londýnský trh pro námořní pojištění ‚barometrem‘ stupně skutečného nebezpečí, který je vyjádřen výší pojistné prémie na krytí válečných rizik*“ (Novák 2005: 79).

Obecně přepravní společnosti pojišťují především finanční riziko, válečné riziko, riziko únosu a požadování výkupného, riziko ztráty či poškození nákladu a riziko poškození lodě. Přímý vliv na vyhlášení nějaké oblasti jako zóny s válečným rizikem má Společný vojenský výbor (Lloyd's Joint War Committee – JWC). Pokud má loď pojištění proti válečnému riziku a ve válečné oblasti je její náklad odcizen, pojišťovací společnost ztrátu uhradí (King 2009: 4, 6-7; Bowden ed. 2010: 8). V dnešní době JWC označuje pirátské oblasti jako zóny s válečným rizikem. Mezi takové oblasti (stavem za březen 2013) patří např. Somálsko,

---

<sup>38</sup> „*Lloyd's je společenstvím pojistitelů (Underwriters) – členů a je jimi také řízeno. Všichni pojistitelé sdružení v Lloyd's přejímají pojišťovací rizika na svůj vlastní účet a jsou plně odpovědní za to, aby pojišťovací závazky byly kryty jejich majetkem*“ (Novák 2005: 79).

Benin a Nigérie (Joint War Committee 2012: 2), o přidání Toga na seznam se zatím pouze uvažuje.

Pro loď plující do Nigerijských či Beninských přístavů to znamená, že pojišťovatelům zaplatí vysoké pojistné prémie, což zvyšuje cenu přepravy nákladu a následně i cenu samotného nákladu při prodeji spotřebitelům. Jelikož Nigérie a Benin byly přidány na seznam zón s válečným rizikem teprve v druhé polovině roku 2011, nejsou zatím přesná data o výši těchto premií, ale tento fenomén lze popsat na základě stejné zkušenosti z Adenského zálivu. Společný vojenský výbor označil Adenský záliv jako zónu válečného rizika v roce 2008 a za dalších několik let se pojistné prémie za proplutí tímto regionem zvýšily třístokrát (z 500 USD za loď a jednu plavbu až na 150 tisíc USD za loď a jednu plavbu) (Bowden ed. 2010: 10-11).

Mnoho společností v rámci prevence proti útokům se soustředí na technické vybavení zastrašující piráty a na ozbrojenou bezpečnostní stráž. Mezi technické preventivní prostředky patří zejména ostnatý drát, vodní a pěnová děla, zařízení bezpečnostních místností, alarmy, vylepšené citlivé radary, různá satelitní zařízení a další moderní technologie. Celkové náklady těchto zařízení pro jednu loď se velmi liší podle toho, co přesně a v jakém počtu si toho loď koupí. Nižší hranice nákladů ovšem představuje zhruba 40 tisíc USD a horní hranice může dosahovat výše několika set tisíc USD ročně (One Earth Future Foundation 2011: 16-17). V případě používání ozbrojené bezpečnostní stráže vznikají právní problémy, neboť mnoho pobřežních států nedovoluje vplutí takové lodě do oblastí pod jejich jurisdikcí. Navíc existuje i problém se zemí registrace lodě, protože ne všechny tyto státy povolují přítomnost ozbrojené posádky. Nehledě na tato omezení, mezinárodní organizace ozbrojenou stráž doporučují a poukazují na to, že je velmi účinnou a efektivní prevencí proti pirátským útokům. Co se nákladů týká, tři ozbrojení muži stojí zhruba 21 tisíc USD za jeden den, což představuje vysokou částku, vezmeme-li v úvahu charakter námořní přepravy ve vodách Nigérie uvedený níže (např. dlouhé čekání na vplutí do přístavu) (Chalk, Smallman, Burger 2009: 19-20).

Mezi další náklady patří zvýšení rychlosti plavby a následné zvýšení nákladů kvůli vyšší spotřebě paliva. Zvýšení rychlosti se používá pro zabránění pirátům ke vstupu na loď. V případě Nigérie existuje však významný problém. Loď s plným nákladem připlouvající např. do přístavu Lagos musí někdy čekat až osm týdnů na vplutí a vyložení nákladu. Jelikož je ve vodách Nigérie hodně pirátů, přepravní společnosti nedovolují kapitánům kotvit a loď musí driftovat v určité vzdálenosti od přístavu. Právě v této době jsou lodě velmi zranitelné a zároveň zbytečně spalují pohonné hmoty (Schuler 2012). Námořníci navíc v zónách vysokého rizika dostávají dvojnásobnou denní mzdu za to, že de facto riskují své životy (One Earth Future Foundation 2011: 21-22).

Co se týká únosů ve stylu somálských pirátů, v Guinejském zálivu piráti tuto taktiku používají spíše výjimečně. Pokud k únosům dochází, jedná se většinou o akce provedené militantním hnutím MEND. Pokud však k takovému únosu dojde, výše výkupného se pohybuje od statisíc do několika milionů USD. Kromě výkupného existují i další náklady v podobě finančního zajištění vyjednávačů, právníků, konzultantů apod. (One Earth Future Foundation 2011: 13). S únosem souvisí i další náklady v podobě zdržení lodě mimo provoz. V Guinejském zálivu piráti útočí převážně na ropné tankery, jejichž denní operační náklady dosahují výše v průměru 25 tisíc USD. Pokud je loď mimo provoz šest až osm dní a dalších několik dní probíhá vyšetřování, finanční ztráta v takových případech představuje minimálně 100 tisíc USD. Pokud připočteme ušlý zisk za potenciální nové zakázky, tato částka se zvýší minimálně dvojnásobně. Navíc v letech 2011 a 2012 námořní přeprava nezažívala zrovna nejlepší časy, protože se světová ekonomika teprve vzpamatovává z ekonomické krize z roku 2008. Nabídka v námořní přepravě zatím značně převyšuje poptávku a ceny za přepravní služby zažily výrazný pokles po roce 2008. Z tohoto důvodu je pro námořní přepravce velmi nežádoucí, aby se náklady na provoz lodí zvyšovaly, což se ale v případě pirátství skutečně děje (UNCTAD 2012: 57-58, 61, 67, 70).

## 4.2 Vliv na státy

Dopady pirátské činnosti na státy jsou převážně nepřímé. Státy trpí různými finančními ztrátami a poklesy v určitých sektorech ekonomiky. Mezi hlavní rizikové oblasti tedy patří: ohrožení exportu/importu energetických a jiných komodit, ohrožení exportu/importu ostatního zboží, snížení příjmů do státní pokladny v důsledku snížení intenzity mezinárodního obchodu, zdražení přepravy v regionu a následné zvýšení cen zboží pro konečné spotřebitele, environmentální riziko v podobě havárií ropných tankerů, neochota investorů investovat v nebezpečném a vysoce rizikovém prostředí, poškození reputace států, brzdění rozvoje turistického ruchu, finanční ztráty spojené s rybářským průmyslem a ohrožení mnoha pracovních míst. Každý stát má různé kombinace výše uvedených faktorů a rizikovost se liší od případu k případu.

### 4.2.1 Nigérie

Podle nigerijského námořnictva státy Guinejského zálivu ztrácí až 2 miliardy USD ročně kvůli pirátským útokům (McNamee 2012). Tato finanční částka ovšem není potvrzena jinými výzkumy a zřejmě se jedná o přibližný odhad. Proto je třeba na následujících řádkách analyzovat situaci na místě podle dostupných zdrojů a zaměřit se spíše na jednotlivé sektory pro detailnější pochopení tohoto fenoménu.

Jelikož je Nigérie spojena především s těžbou a exportem ropy, trpí tento sektor zřejmě nejvíce. Situaci zhoršuje navíc to, že převážná většina útoků byla namířena právě proti ropným tankerům s cílem krádeže části ropy. Trpí nejen Nigérie, ale i státy, které její ropu dováží. Mezi největší importéry nigerijské ropy patří zejména USA (až 33 % nigerijské ropy), Evropská unie (28 % nigerijské ropy), Indie (12 % nigerijské ropy), Brazílie (8 % nigerijské ropy) a Asie (5 % nigerijské ropy). Velké finanční riziko nesou i západní společnosti podílející se na těžbě ropy v Nigérii. Mezi hlavní hráče na tomto trhu patří Shell,

ExxonMobil, Chevron, Total, Eni, Addax Petroleum a Petrobras.<sup>39</sup> Je odhadováno, že až 7 % nigerijské ropy ročně je ztraceno kvůli kriminální činnosti včetně pirátství (Nelson 2012) a těžba ropy klesla až o 20 %, čímž byla způsobena ztráta 202 milionů USD mezi lety 2006-2008 (Mbekeani, Ncube 2011: 6). Nigérie navíc požádala OSN o zvětšení výlučné ekonomické zóny o 150 námořních mil, což by znamenalo, že se mnohem více lodí plujících do Guinejského zálivu ocitne pod její jurisdikcí (Mbekeani, Ncube 2011: 3). Schválení tohoto plánu je v nejbližší době nepravděpodobné, protože to současná bezpečnostní situace neumožňuje.

Nigérie je také čtvrtým největším exportérem kakaa na světě a je jedním z největších dodavatelů kakaa do USA a Evropy (Rai 2012). Před ziskem nezávislosti export kakaa poskytoval až 90 % příjmů v cizí měně a postupně bylo kakao v tomto směru nahrazeno ropou. V roce 2012 země získala 900 milionů USD z exportu kakaa a jeho produkce a zpracování vytváří až dva miliony pracovních míst, což je pro chudou zemi opravdu významné číslo. Navíc export kakaa v Nigérii se zvyšuje rychlým tempem (meziročně až o 40 %) a s každým rokem jsou příjmy větší. Zároveň globální trh kakaa roste rychlostí 3 % ročně a lze tedy mluvit o neustále se zvyšující poptávce po této komoditě. Tento sektor ekonomiky je velmi významný a má velký potenciál k růstu (Afolabi 2013). Ceny kakaa na světových trzích i tak podlely fluktuacím kvůli vypuknutí násilností v nedalekém Pobřeží slonoviny (největší exportér kakaa na světě) po prezidentských volbách v roce 2010<sup>40</sup> a pirátství situaci ještě více zhoršuje.

Zemědělský sektor jako celek je pro Nigérii nesmírně důležitý, protože až 70 % populace je zaměstnáno právě v něm. Paradoxně ale import zemědělských komodit výrazně převažuje nad exportem a do země se dováží hlavně rýže, pšenice a cukr z USA a EU (Corporate Nigeria 2010: 208-210). Z výše uvedených faktů je jasné, že import a export zemědělských produktů je do

---

<sup>39</sup> U.S. Energy Information Administration: 2012. Nigeria: Analysis (<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=NI>, 28.2.2013).

<sup>40</sup> AlJazeera: 2012. Violence resurfaces in Ivory Coast (<http://stream.aljazeera.com/story/violence-resurfaces-ivory-coast-0022322>, 23.3.2013).



značné míry závislý na námořní přepravě a pirátství tedy narušuje nejen mezinárodní obchod, ale ohrožuje i potravinovou bezpečnost nigerijské populace. Experti odhadují, že pirátství může zvýšit cenu importovaného zboží až o 10 % (Bowden ed. 2010: 21).

Rybářský průmysl je také velmi důležitý pro Nigérii a její potravinovou bezpečnost, neboť ryby a mořské plody jsou pro populaci jedním z nejvýznamnějších zdrojů kvalitních bílkovin. Nigerijský rozpočet získává 2 % právě z exportu ryb (Corporate Nigeria 2010: 210). Pirátství ovšem působí velký finanční tlak na rybářský průmysl v regionu. Útoky na rybářské lodě sice nejsou většinou hlášeny a ve statistikách IMO a IMB je nenajdeme, to však neznamená, že piráti takové šance nevyužívají a naopak je podobných situací celá řada. Počet útoků na rybářské lodě v posledních letech dosáhl takové výše, že např. v roce 2008 až 170 rybářských lodí odmítalo vyplouvat z přístavů kvůli obrovskému riziku pirátských útoků. Tento jev ohrozil 50 tisíc pracovních míst a Nigérie ztratila až 600 milionů USD z nerealizovaného exportního potenciálu rybářského průmyslu (Bowden ed. 2010: 22).

Pokud mluvíme o exportu a importu, je nezbytné zmínit důležitost Nigérie, Beninu a Toga jako tranzitních zemí pro dovoz zboží pro vnitrozemské státy jako Niger, Středoafriická republika, Burkina Faso, Mali a Čad. Pokud dochází ke zvýšení cen pro pobřežní státy, platí to i pro státy vnitrozemské, které využívají přístavů v Guinejském zálivu pro zajištění vlastního exportu a importu. Nigérie však zřejmě pirátství nevnímá jako velkou hrozbu pro obchod, protože oznámila, že chce vybudovat dva nové hlubokovodní přístavy Lekki a Ibaka. Tyto přístavy by měly vytvořit několik tisíc pracovních míst a budou je využívat především kontejnerové lodě a plavidla pro suché substráty (UNCTAD 2012: 87). Tento ambiciózní plán však vyžaduje zlepšení bezpečnostních podmínek pro zvýšení objemu importu a exportu.

Dalším sektorem, který je negativně ovlivňován pirátstvím, je turismus. Turismus je pro Nigérii důležitý, protože má potenciál generovat příjmy v cizí měně, vytvářet nová pracovní místa a přilákat investice do infrastruktury. Vědci

se navíc shodují, že turismus je katalyzátorem pro ekonomický rozvoj (Charles 2010: 15). Pirátství však negativně ovlivňuje pouze část turistického sektoru, a to turismus v pobřežní zóně. Útoky výrazně brzdí rozvoj civilní lodní přepravy lidí z jiných států skrz nigerijské vody a de facto znemožňují turistické plavby k tropickým ostrovům v Guinejském zálivu. V případě Nigérie chybí data pro uvedení přesnějších čísel, ale pro tento účel využijeme Keňu, která je ovlivněná somálským pirátstvím. Turistická rada Keni (Kenya Tourist Board) odhaduje, že mezi lednem a dubnem roku 2010 došlo až k 95% poklesu počtu lodních zájezdů do Mombasy (Bowden ed. 2010: 24). Tento údaj je alarmující a ukazuje, jak závažný problém pirátství ve skutečnosti představuje. Lze tedy dovodit, že s něčím podobným se potýká i Nigérie a její turistický průmysl.

A jako poslední v tomto výčtu dopadu pirátství lze uvést výdaje Nigérie na námořnictvo a společné vojenské operace namířené k potlačení pirátství. Je samozřejmě velmi těžké zjistit finanční výdaje v tomto směru, ale zanedbatelné rozhodně nejsou. Jednak piráti nutí státy dávat více peněz na údržbu hlídkových a válečných lodí, a jednak státy jsou nuceny tyto lodě neustále využívat, čímž se rapidně zvyšuje jejich opotřebování, výdaje na pohonné hmoty a platy námořníků. V předešlé kapitole byla uvedena společná vojenská operace Nigérie a Beninu, která stojí ročně přes sto milionů USD. Tato operace však není jediná, proto celkové roční náklady na boj proti pirátství budou rozhodně vyšší.

#### **4.2.2 Benin a Togo**

Benin se zaměřuje na export bavlny a ropy. Ropa se těží poblíž hranic s Nigérií a pobřeží Beninu měří jen 121 km<sup>41</sup>. Nigerijští piráti tak mají přístav Cotonou a tedy i ropné tankery doslova na dosah. Většina útoků na ropné tankery probíhá v noci, když loď kotví (ICC IMB 2012: 21).

---

<sup>41</sup> CIA The World Factbook: Benin (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bn.html>, 27.2.2013).

Ekonomika Beninu je silně závislá na všech službách a poplatcích spojených s přístavem Cotonou. Příjmy z využívání přístavu tvoří až 70 % HDP a 80 % národních fiskálních příjmů. Až 90 % mezinárodně obchodních aktivit Beninu probíhá právě přes tento přístav. Dá se tedy konstatovat, že přístav Cotonou je životně důležitý pro slabou beninskou ekonomiku a rapidní zvýšení pirátských útoků zasáhlo jeho životní zájmy. Situace se ještě zhoršila, když Společný vojenský výbor Lloyd's přidal Benin na seznam oblastí s válečným rizikem, což vedlo ke zvýšení cen pojistného. V důsledku těchto skutečností počet lodí využívající přístav klesl až o 70 % v roce 2011. V případě Beninu tento razantní pokles ovlivňuje vůbec schopnost státu přežít a aspoň nějak fungovat a ohrožuje nejen demokratický politický systém, ale i různé socioekonomické programy, institucionální reformy apod. Export bavlny se také v důsledku pirátství snížil. Výrazně ohroženy kvůli tomuto poklesu jsou i vnitrozemské státy, které využívají Cotonou jako tranzitní zemi pro mezinárodní obchod (United Nations Security Council 2012: 4-5).

Rybářský průmysl v Beninu je málo vyvinutý a exportní příjmy tvoří jen několik milionů USD ročně.<sup>42</sup> Avšak stejně jako v případě Nigérie je to významný zdroj bílkovin pro populaci a pirátství ohrožuje potravinovou bezpečnost Beninu. V důsledku pirátství Benin měsíčně přichází až o jeden milion USD ročně v rybářském sektoru (United Nations Security Council 2012: 5).

Konečně beninské námořnictvo, jak již bylo uvedeno výše, utrácelo 466 tisíc USD měsíčně za společnou operaci proti pirátům. To ale není vše, protože Benin kvůli zvýšení námořní bezpečnosti musel pořídit dvě válečné lodě a tři pobřežní hlídkové lodě. Celkové finanční výdaje v tomto případě mohou činit několik desítek milionů USD, což je pro tak chudou zemi opravdu značná částka.

V případě Toga zatím není dostatek zdrojů na téma vlivu pirátství na jeho ekonomiku, to nám ovšem nebrání v tom, abychom vycházejíce z předešlých případů neučinili určité závěry. Ekonomika této země je závislá na exportu

---

<sup>42</sup> International Monitoring, Control and Surveillance Network for Fisheries-related Activities: 2008. West Africa Fisheries Profiles: Benin ([http://www.imcsnet.org/imcs/docs/benin\\_fishery\\_profile\\_apr08.pdf](http://www.imcsnet.org/imcs/docs/benin_fishery_profile_apr08.pdf), 23.3.2013).

zemědělských komodit (bavlník, kakaovník, kávovník) a fosfátů. Ropa se zde netěží, takže piráti se zaměřují spíše na ropné tankery plující z/do beninských či nigerijských vod. To však nijak nezlepšuje bezpečnostní situaci ve vodách Toga, protože piráti zde útočí i na jiné lodě s cílem krádeže osobních věcí posádky nebo části nákladu.

Samozřejmě v případě obou států dochází k brzdění aspoň nějakého rozvoje turistického ruchu a mezinárodní obchod (včetně role Toga jako tranzitní země pro vnitrozemní státy) je zatěžován zvýšením nákladů na pohonné hmoty, pojistného a bezpečnostního rizika vůbec. Zde nastává pro Togo celkem významný problém, protože Lomé je jediným hlubokovodním přístavem na západoafrickém pobřeží a operuje 24 hodin denně po celý rok. Přístav se navíc nachází v zóně volného obchodu a Togo si vzalo za cíl transformovat zemi do podoby afrického „Singapuru“ (New African 2011: 72-73), tedy být významným centrem pro mezinárodní obchod, čemuž současná bezpečnostní situace vůbec nepřispívá.

Togo je stejně jako i jiné sousední státy nuceno zvýšit výdaje pro zajištění námořní bezpečnosti. Pobřežní hlídka zintenzivnila svou činnost a Togo se snaží zapojit do kooperace sousedních států v boji proti pirátství.<sup>43</sup> To vše jsou ale výdaje, které si Togo de facto nemůže dovolit, protože se jedná o jednu z nejchudších zemí světa.

---

<sup>43</sup> AllAfrica: 2011. Togo: Joining Forces to Fight Piracy in the Gulf of Guinea (<http://allafrica.com/stories/201111300172.html?viewall=1>, 23.3.2013).

## 5. Závěr

Fenomén pirátství je tématem, které v posledním desetiletí neustále nabývá na významu. Piráti se snaží neustále rozšiřovat sféru svého působení a hledají místa, která jim z bezpečnostního hlediska umožňují prosperovat. Otázkou ovšem je, jak se taková prosperita pirátů odráží na přepravních společnostech a státních ekonomikách. Primárním cílem této práce bylo tedy zjistit, jaký vliv má pirátství na námořní přepravu a na ekonomiky států, které jím byly postiženy (Nigérie, Togo, Benin). Tato hlavní výzkumná otázka byla doplněná několika podotázkami, které postupně řešily důvody vzniku pirátství, současnou situaci pirátství a to, jaké kroky podnikají státy pro vymýcení pirátů.

V první části práce jsme narazili na definiční problém, neboť univerzálně uznávaná definice pirátství (či terorismu) neexistuje. Úmluva OSN o mořském právu z roku 1982 sice poskytuje široce uznávané vymezení, ale právní problém nastává ve chvíli, kdy je útok proveden v pobřežních vodách nebo přilehlé zóně. Zda tato definice pirátství platí i ve výlučné ekonomické zóně je otázkou, i když např. James Kraska takovou možnost nevyklučuje. Aby se zabránilo nedorozuměním, v roce 1988 byla vytvořena pomocná definice, která útoky v pobřežních vodách a přilehlé zóně označila jako „ozbrojenou loupež namířenou proti lodím“. Výsledkem všech těchto komplikací je to, že si mezinárodní organizace zabývající se námořním pirátstvím vytvářejí vlastní pomocné definice, které následně využívají v praxi (např. při tvorbě statistik). Další kapitola se zabývala rozdíly mezi pirátstvím a námořním terorismem. Tyto dva fenomény mají mimo jiné i mnoho společného (např. používané prostředky k dosažení cíle), ale to, co je významně odlišuje, je především samotný cíl (finanční zisk vs. dosažení politických cílů skrz použití násilí) a míra podstoupeného rizika.

Druhá část textu se věnovala analýze vzniku a charakteru pirátství ve vybrané oblasti. Na základě historické zkušenosti bylo zjištěno, že piráti se vždy objevili tam, kde politická entita nemohla zajistit dostatečnou bezpečnost a tím byl

umožněn rozkvět organizovaného zločinu. Z tohoto důvodu byla potřeba analyzovat socioekonomickou a politickou situaci v té které zemi.

V Nigérii je problémů celá řada. Společnost je rozdělena jak etnicky, tak i nábožensky. Severní muslimské státy jsou chudé a lidé se zde zabývají hlavně zemědělstvím. Jih je převážně křesťanský a právě na jihu v deltě Nigeru se nacházejí ložiska ropy a zemního plynu, ze kterých má Nigérie většinu svých příjmů. Násilnosti mezi etniky a náboženskými skupinami propukají poměrně často a situaci zhoršují teroristické útoky muslimské skupiny Boko Haram. Podle všech socioekonomických, politických a bezpečnostních ukazatelů je zřejmé, že tato země má nezáviděníhodnou situaci, což jen potvrzuje výše učiněné závěry o vzájemném vztahu mezi mocí politické entity a rozvojem pirátské činnosti.

Případy Beninu a Toga jsou velmi podobné. Jedná se o jedny z nejchudších států světa podle HDP per capita a bezpečnostní situace je špatná. Státy nemají finanční prostředky na udržování schopných bezpečnostních složek a jejich patřičný výcvik, což se odrazilo na rozvoji pirátství. Oba státy se vyznačují etnickou a náboženskou pestrostí. Lidé jsou z velké části zaměstnaní v zemědělském sektoru a míra gramotnosti je nízká. Oba politické systémy navíc narušuje všudypřítomná korupce.

Díky těmto faktorům se může pirátství rozvíjet za relativně dobrých podmínek. Nigérie je domovem pro piráty již od 80. let 20. století a protipirátské kampaně vedly zatím jen k tomu, že se piráti na chvíli přesunuli do okolních slabých států jako je Togo či Benin. Z tohoto hlediska špatná bezpečnostní situace v Nigérii ohrožuje i životní zájmy její menších sousedů. Skutečná situace je ovšem ještě horší, neboť je zřejmé, že ne všechny útoky pirátů jsou hlášeny patřičným úřadům. Piráti útočí hlavně na ropné tankery s cílem krádeže části ropy a jejího prodeje na černém trhu. Loď je tedy zadržována maximálně deset dnů. Piráti v západní Africe jsou zároveň velmi dobře vyzbrojeni a neváhají používat násilí, protože jejich cílem není výkupné, ale náklad.

Co se týká snah bojovat s pirátstvím, Nigérie, Togo a Benin narážejí hned na několik problémů. Námořnictvo disponuje malým počtem lodí, které jsou navíc v pochybném technickém stavu. Chybí jim zkušený a dobře vycvičený personál a bezpečnostní složky jsou navíc zkorumpované, takže napadená loď se pomoci vůbec nemusí dočkat. Státy se tuto situaci snaží řešit tak, že přijímají pomoc od Evropské unie a USA, které jim poskytují vlastní instruktory pro výcvik námořníků a financují pořízení nových lodí a modernějších technických prostředků pro boj s pirátstvím. USA a EU to dělají hlavně kvůli strategickému významu Guinejského zálivu díky těžbě nerostných surovin. V roce 2011 Nigérie a Benin zahájily společnou hlídkovou misi, která vedla k mírnému snížení útoků, ale zároveň k velkému zvýšení výdajů ze státního rozpočtu. V posledních dvou letech Benin a Togo pořídily nová bojová plavidla, která by měla zvýšit námořní bezpečnost v jejich pobřežních vodách.

V rámci třetí části práce bylo cílem analyzovat vliv pirátství na námořní obchod a ekonomiky vybraných států. V obou případech bylo zjištěno, že dochází k významným ekonomickým ztrátám. Námořní přepravci musí platit vysoké pojistné, riskují ztrátou lodi či nákladu, starají se o své námořníky tím, že pořizují různá bezpečnostní opatření, která stojí stovky tisíc USD ročně, v některých případech dokonce umísťují na paluby svých lodí ozbrojenou ochranu, za kterou ročně zaplatí i několik milionů USD ročně apod. To vše vede ke zvýšení cen přepravních služeb a ke zdražení přepravovaného nákladu pro spotřebitele. Pokud se jedná o dovoz potravin, zhoršuje se i potravinová bezpečnost, neboť se jedná o velmi chudé státy a zdražení potravin může mít tragické následky. V neposlední řadě jde i o ohrožení exportu energetických surovin, na kterém je závislá světová ekonomika.

V případě států se jedná většinou o nepřímé dopady pirátské činnosti. Ohroženy jsou různé sektory ekonomiky. Nejvíce je ohrožen export a import energetických a zemědělských komodit, na kterých jsou ekonomiky Nigérie, Beninu a Toga silně závislé. Investoři navíc odmítají investovat v tak rizikovém bezpečnostním prostředí a tím státy přicházejí o značné částky, které jsou v rozvojových zemích

potřebné například pro výstavbu infrastruktury. V Nigérii nejvíce trpí export ropy, protože piráti primárně útočí na ropné tankery. Dále je významně ohrožená potravinová bezpečnost, protože intenzivní působení pirátů přivádí k potlačení rybářského průmyslu.

V Beninu a Togu je situace ještě horší, protože došlo k přímému ohrožení jejich životních zájmů. Beninský rozpočet ztratil velkou část příjmů kvůli pirátství, protože mnoho přepravních společností přesměrovalo své lodě do jiných přístavů. V Togu došlo k ohrožení plánu transformace ekonomiky a byl výrazně ohrožen export zemědělských komodit a fosfátů.

V závěru lze konstatovat, že pirátství výrazně poškozuje všechny aktivní strany v regionu, a to nejen působící v pobřežních oblastech, ale i vnitrozemské státy, které využívají přístavy pro své obchodní činnosti. Protipirátské snahy Nigérie, Toga a Beninu zatím vedly jen k mírnému zlepšení situace a země mají před sebou ještě mnoho práce při zlepšování bezpečnostní situace v regionu.



## 6. Seznam zdrojů

### 6.1 Literatura

Abhyankar, J.: 2002. *Piracy and Maritime Violence: A Counting Threat to Maritime Industry*. ICC International Maritime Bureau.

Afolabi, B.: 2013. Nigeria Made \$900M from Cocoa Export in 2012, Says Aganga. *The Nation* (<http://thenationonlineng.net/new/news/nigeria-made-900m-from-cocoa-export-in-2012-says-aganga/>, 23.3.2013).

Bateman, S.: 2010. *Sea piracy: some inconvenient truths*. United Nations Institute for Disarmament Research (<http://www.unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf>, 14.2.2013).

Bowden, A. ed.: 2010. *The Economic Cost of Maritime Piracy*. One Earth Future.

Campbell, J.: 2011. Why Nigeria's North South Distinction is Important. *The Huffington Post* ([http://www.huffingtonpost.com/amb-john-campbell/why-nigerias-north-south-\\_b\\_817734.html](http://www.huffingtonpost.com/amb-john-campbell/why-nigerias-north-south-_b_817734.html), 27.2.2013).

Chalk, P. – Smallman, L. – Burger, N.: 2009. *Countering Piracy in the Modern Era: Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century*. RAND.

Charles, A. U.: 2010. Managing Tourism in Nigeria: The Security Option. *Management Science and Engineering*, Vol. 4, No. 1.

Duffield, C.: 2010. *Who are Nigeria's Mend oil militants?* BBC (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-11467394>, 28.2.2013).

HaberkornHalm, A. J.: 2004. *White Paper on Managing the Risks of Maritime Piracy*. Ozonelink.

- Hanson, S.: 2007. *MEND: The Niger Delta's Umbrella Militant Group*. Council on Foreign Relations (<http://www.cfr.org/nigeria/mend-niger-deltas-umbrella-militant-group/p12920>, 28.2.2013).
- Johnson, T.: 2011. *Boko Haram*. Council on Foreign Relations (<http://www.cfr.org/africa/boko-haram/p25739>, 27.2.2013).
- Kaluza, P. – Kölzsch, A. – Gastner, M. T. – Blasius, B.: 2010. The complex network of global cargo ship movements. *Journal of the Royal Society Interface*, Vol. 7, No. 48.
- King, R. O.: 2009. *Ocean Piracy and Its Impact on Insurance*. Congressional Research Service.
- Konstam, A.: 2007. *Metla moří: bukanýři, piráti a korzáři*. Praha: Fighters Publications.
- Konstam, A.: 2011. *Pirátsví: úplné dějiny*. Praha: Mladá fronta.
- Kraska, J.: 2011. *Contemporary Maritime Piracy: International law, strategy, and diplomacy at sea*. Santa Barbara: Praeger.
- Lewisová, R. B.: 2011. *Pirátský kodex: od ctihodných zlodějů po současné ničemy*. Praha: Naše vojsko.
- Liščák, V.: 2009. *Státy a území světa*. Praha: Libri.
- MacDougall, C.: 2011: Togo looks towards the future. *New African*, No. 505.
- Mair, S. ed.: 2011. *Piracy and Maritime Security: Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*. German Institute for International and Security Affairs.
- Mbekeani, K. K. – Ncube, M.: 2011. Economic Impact of Maritime Piracy. *Africa Economic Brief*, Vol. 2, No. 10.

McDaniel, S. M.: 2005. *Modern High Seas Piracy*. The Law Office of Countryman & McDaniel ([http://www.cargolaw.com/presentations\\_pirates.html#what\\_piracy](http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#what_piracy), 6.2.2013).

McNamee, M.: 2012. *Piracy on the Rise in the Gulf of Guinea as Niger Delta Militants Move Offshore*. The Jamestown Foundation ([http://www.jamestown.org/single/?no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=39677](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=39677), 5.3.2013).

Mensah, A. T.: 2010. Piracy at Sea – a New Approach to an Old Menace. In: Hestermeyer, H. – Matz-Lück, N. – Seibert-Fohr, A. – Vöneky, S. eds., *Law of the Sea in Dialogue*. Heidelberg: Springer.

Mrázek, J.: 2005. *Dokumenty ke studiu mezinárodního práva*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.

Nelson, R.: 2012. *An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea*. Center for Strategic and International Studies (<http://csis.org/publication/emerging-threat-piracy-gulf-guinea>, 23.3.2013).

Novák, R.: 2005. *Námořní přeprava*. 2. přepracované vydání. Praha: ASPI.

Onuoha, F. C.: 2012. *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm*. AlJazeera Center for Studies.

Phillips, R.: 2012. *Changing Landscape of Gulf of Guinea Piracy as UN Takes a Secondary Role*. *Communis Hostis Omnium* (<http://piracy-law.com/2012/03/14/changing-landscape-of-gulf-of-guinea-piracy-as-un-takes-a-secondary-role/>, 9.3.2013).

Pikna, B.: 2006. *Mezinárodní terorismus a bezpečnost Evropské unie (právní náhled)*. 1. vydání. Praha: Linde Praha.

Potočný, M. – Ondřej, J.: 2011. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část. 6. doplněné a rozšířené vydání*. Praha: C. H. Beck.

- Rai, N.: 2012. *Shippers Cautious on Piracy's Emerging Market – West Africa*. gCaptain (<http://gcaptain.com/shippers-cautious-piracys-emerging/>, 23.3.2013).
- Raidt, J. – Smith, K. E.: 2010. *Advancing U.S., African, and Global Interests: Security and Stability in the West Africa Maritime Domain*. Atlantic Council.
- Reuchlin, J. W. ed.: 2012. *The Economic Impacts of Piracy on the Commercial Shipping Industry: A Regional Perspective*. Dalhousie Marine Piracy Project.
- Schuler, M.: 2012. *West Africa Waters Receive „High Piracy Risk“ Designation*. gCaptain (<http://gcaptain.com/west-africa-waters-receive-high/>, 21.3.2013).
- Tepp, E.: 2012. The Gulf of Guinea: Military and Non-Military Ways of Combatting Piracy. *Baltic Security and Defence*, Vol. 14, No. 1.
- van der Meijden, R. L.: 2008. *The Influence of Modern Piracy on Maritime Commercial Transport [master theses]*. Rotterdam: Erasmus University Rotterdam.
- Waisová, Š. a kol.: 2007. *Atlas mezinárodních vztahů*. Prostor a politika po skončení studené války. Plzeň: Aleš Čeněk.

## 6.2 Prameny

- AlJazeera: 2012. *Violence resurfaces in Ivory Coast* (<http://stream.aljazeera.com/story/violence-resurfaces-ivory-coast-0022322>, 23.3.2013).
- AllAfrica: 2011. *Togo: Joining Forces to Fight Piracy in the Gulf of Guinea* (<http://allafrica.com/stories/201111300172.html?viewall=1>, 23.3.2013).
- BBC: 2000. *Biafra: Thirty years on* (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/596712.stm>, 27.2.2013).

BBC: 2012. *Togo profile* (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-14106781>, 1.3.2013).

BBC: 2013. *Benin profile* (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-13040372>, 1.3.2013).

BBC: 2013. *Nigeria profile* (<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-13951696>, 27.2.2013).

British Steamship Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited: 2012. *Togo Implements New Anti-Piracy Measures in a joint-venture with Ocean and Land Security (OLS)* (<http://www.britishsteamship.com/bsm/node/50>, 10.3.2013).

CIA The World Factbook: *Benin* (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bn.html>, 27.2.2013).

CIA The World Factbook: *Nigeria* (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, 27.2.2013).

CIA The World Factbook: *Togo* (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/to.html>, 2.3.2013).

Corporate Nigeria: 2010. *The Business, Trade and Investment Guide 2010/2011* (<http://www.corporate-nigeria.com/assets/pdf/2010/cn-2010-agriculture.pdf>, 23.3.2013).

DefenceWeb: 2012. *Benin acquires free new coastal patrol craft* ([http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24743&Itemid=233](http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&task=view&id=24743&Itemid=233), 9.3.2013).

Forces Armees Togolaises: 2013. *Marine* ([http://forcesarmees.tg/index.php?option=com\\_content&task=view&id=22&Itemid=63](http://forcesarmees.tg/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=63), 9.3.2013).

Foreign Policy: 2012. *Failed States Index*  
([http://www.foreignpolicy.com/failed\\_states\\_index\\_2012\\_interactive](http://www.foreignpolicy.com/failed_states_index_2012_interactive),  
27.2.2013).

Fund for Peace: 2012. *The Failed States Index 2012*  
(<http://ffp.statesindex.org/rankings-2012-sortable>, 8.4.2013).

Human Rights Watch: 2011. *Corruption on Trial? The Record of Nigeria's Economic and Financial Crimes Commission*  
(<http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/nigeria0811WebPostR.pdf>,  
28.2.2013).

ICC IMB: 2012. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January – 31 December 2011.*

ICC IMB: 2013. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January – 31 December 2012.*

IMO: 2012. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2011.*

International Maritime Bureau (<http://www.icc-ccs.org/icc/imb>, 28.1.2013).

International Monitoring, Control and Surveillance Network for Fisheries-related Activities: 2008. *West Africa Fisheries Profiles: Benin*  
([http://www.imcsnet.org/imcs/docs/benin\\_fishery\\_profile\\_apr08.pdf](http://www.imcsnet.org/imcs/docs/benin_fishery_profile_apr08.pdf), 23.3.2013).

Joint War Committee: 2012. *Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas*  
([http://www.lmalloyds.com/Web/market\\_places/marine/JWC/Joint\\_War.aspx](http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx),  
20.3.2013).

Library of Congress: 2008. *Country Profile: Nigeria*  
(<http://lcweb2.loc.gov/frd/cs/profiles/Nigeria.pdf>, 27.2.2013).

*New African*: 2011. Togo: The heart of West Africa. No. 506.

Oceans Beyond Piracy (<http://oceansbeyondpiracy.org/pages/about-obp>, 10.3.2013).

Offshore Energy Today: 2013. *EU Working Against Piracy in the Gulf of Guinea* (<http://www.offshoreenergytoday.com/eu-working-against-piracy-in-the-gulf-of-guinea/>, 9.3.2013).

One Earth Future Foundation: 2011. *The Economic Cost of Somali Piracy 2011* ([http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic\\_cost\\_of\\_piracy\\_2011.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf), 21.3.2013).

Stanford Encyclopedia of Philosophy: 2005. *Hugo Grotius* (<http://plato.stanford.edu/entries/grotius/>, 10.3.2013).

The Heritage Foundation: 2013. *Index of Economic Freedom: Togo* (<http://www.heritage.org/index/country/togo>, 2.3.2013).

Transparency International: 2012. *Corruption Perceptions Index 2012* ([http://files.transparency.org/content/download/537/2229/file/2012\\_CPI\\_brochure\\_EN.pdf](http://files.transparency.org/content/download/537/2229/file/2012_CPI_brochure_EN.pdf), 28.2.2013).

U.S. Energy Information Administration: 2012. *Nigeria: Analysis* (<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=NI>, 28.2.2013).

UNCTAD: 2012. *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations.

UNDP: 2011. *Human development statistical annex* ([http://hdr.undp.org/en/media/HDR\\_2011\\_EN\\_Tables.pdf](http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2011_EN_Tables.pdf), 27.2.2013).

United Nations Security Council: 2012. *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*.

## **7. Přílohy**

Příloha 1: Mezinárodní námořní přeprava

Příloha 2: Guinejský záliv

Příloha 3: Pobřežní moře, přílehlá zóna a výlučná ekonomická zóna

Příloha 4: Muslimský sever (zelený) a křesťanský jih (bílý)

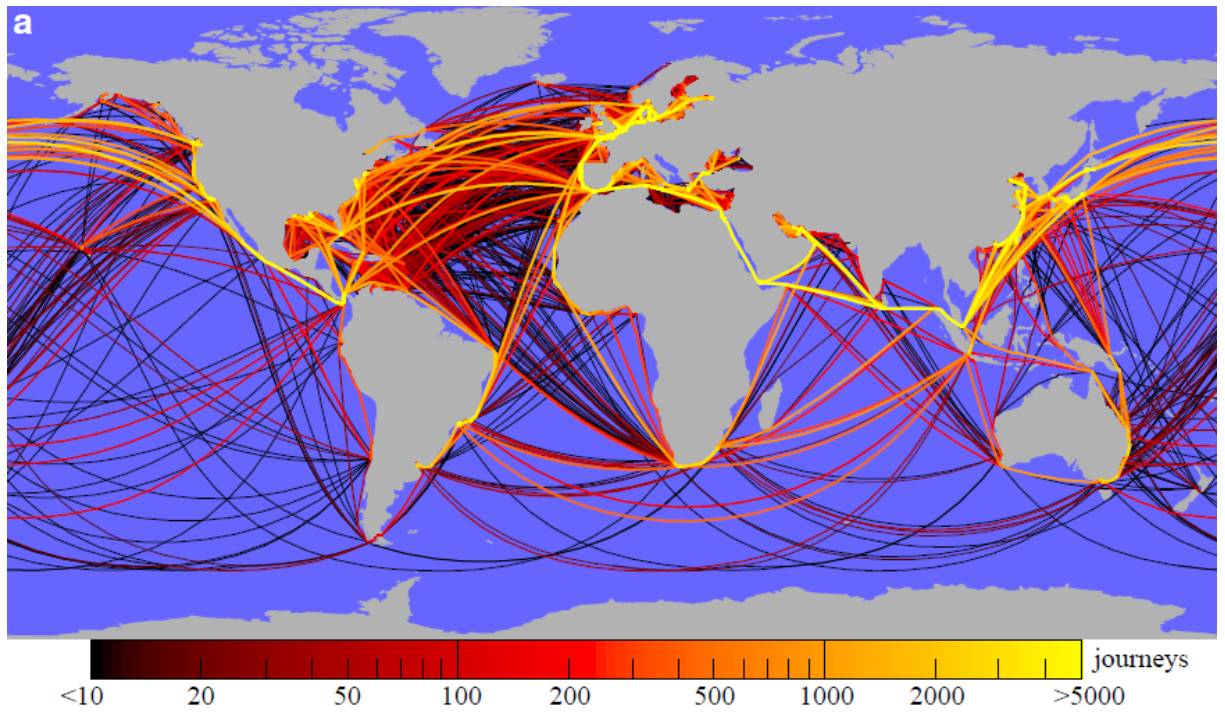
Příloha 5: Tranzit drog: Latinská Amerika – Afrika – Evropa

Příloha 6: Pirátské útoky v roce 2012



Příloha 1

Mezinárodní námořní přeprava<sup>44</sup>

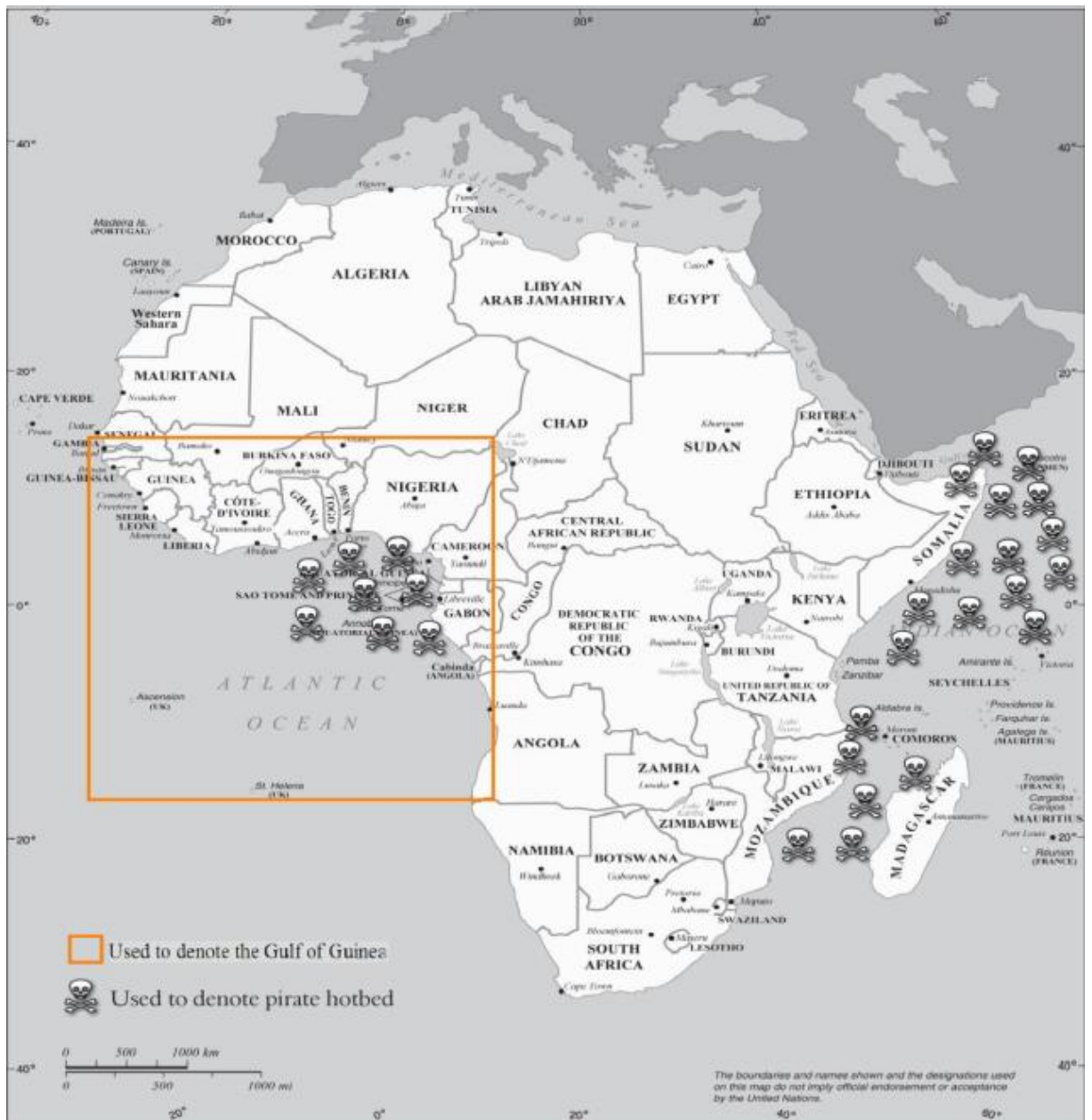


Zdroj: (Kaluza, Kölzsch, Gastner, Blasius 2010: 18).

<sup>44</sup> Barva vyjadřuje počet cest mezi konkrétními body. Světější odstín znamená frekventovanější trasy.

## Příloha 2

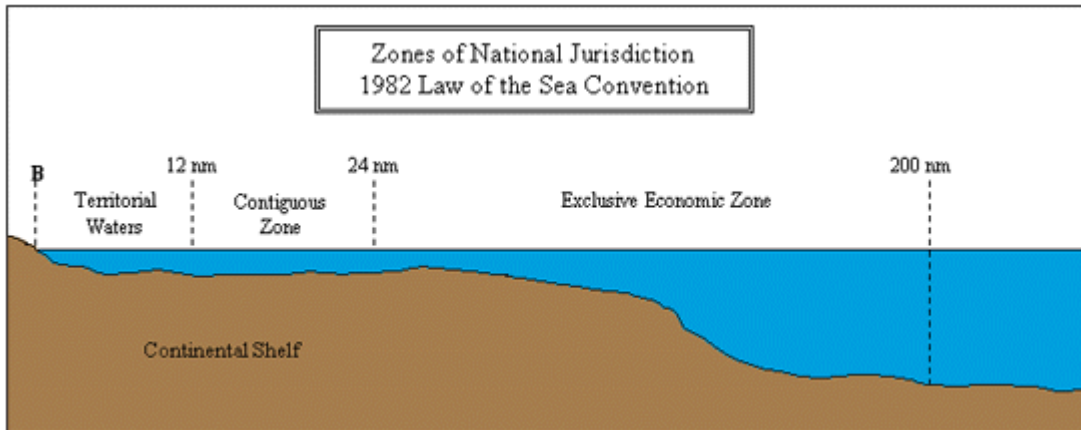
### Guinejský záliv



Zdroj: (Onuoha 2012: 2).

### Příloha 3

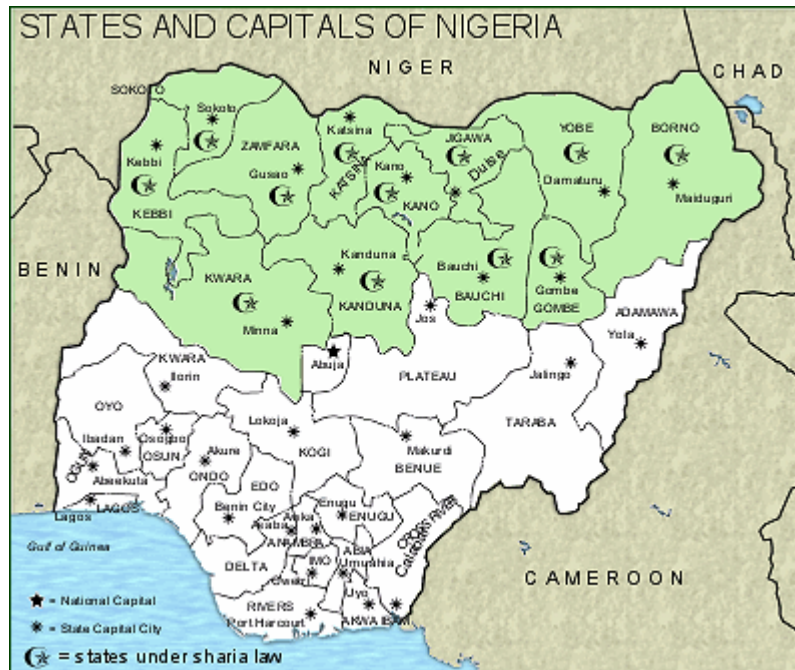
#### Pobřežní moře, přilehlá zóna a výlučná ekonomická zóna



Zdroj: <http://geography.about.com/library/misc/uceez.htm>, 30.3.2013.

## Příloha 4

### Muslimský sever (zelený) a křesťanský jih (bílý)



Zdroj: <http://www.alansangle.com/?p=951>, 30.3.2013.

## Příloha 5

### Tranzit drog: Latinská Amerika – Afrika – Evropa

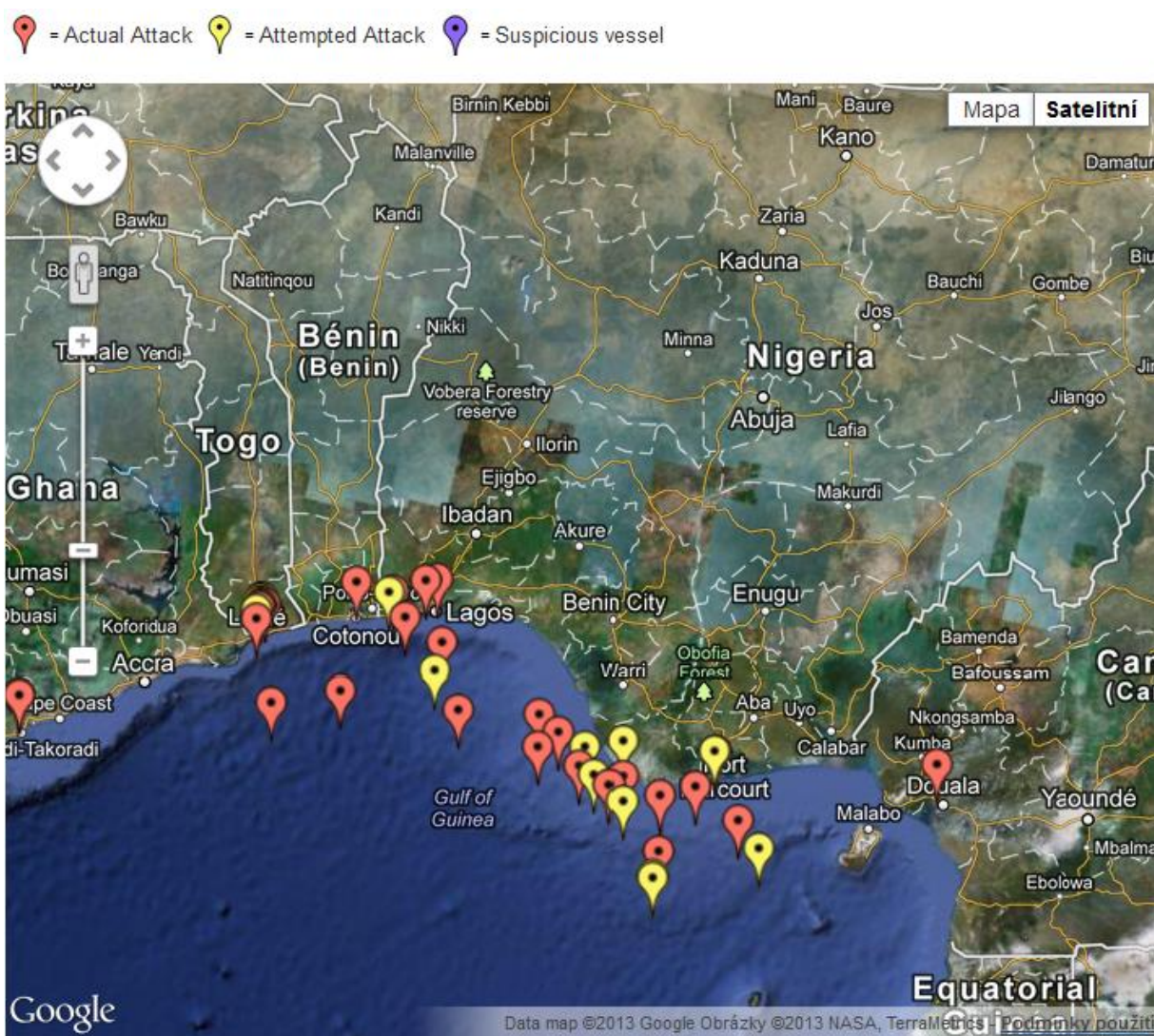


Zdroj: (Raidt, Smith 2010: 57).



## Příloha 6

### Pirátské útoky v roce 2012<sup>45</sup>



Zdroj: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2012>, 30.3.2013.

<sup>45</sup> Červená označuje úspěšný útok, žlutá označuje pokus o útok a modrá označuje podezřelé plavidlo.

## **8. Resumé**

This thesis attempts to shed light on the growing threat maritime piracy has on the economies of Nigeria, Togo and Benin and also on shipping companies operating in this region. The Gulf of Guinea was chosen because in the twenty first century it has become one of the major hubs of operations for maritime pirates.

One of the most important and least understood impacts of piracy is its financial cost. This thesis seeks to answer the questions, what are the overall financial impacts that piracy has on regional economies and shipping companies in the chosen region. It assumes that piracy increases the cost of international maritime transport through an increase in insecurity regarding goods deliveries and as a result regional economies are losing money and competitiveness as well.

The first part of this paper deals with definition of maritime piracy and maritime terrorism. It also outlines types of piracy. Subjects of the second part are the history perspective of piracy and chosen countries, the development of piracy in the Gulf of Guinea in the recent time and initiatives that are being implemented by the regional economies and third parties to combat piracy. The third and the final part of this paper sets out the possible effects of maritime piracy in the chosen region (insurance rates, loss of ship and cargo, ransom money etc.). It also provides the financial costs of piracy to the shipping companies and chosen countries. According to the financial estimation, total costs of direct and indirect effects are at least several hundred million USD. Therefore the paper concludes that pirates have significant negative impact on regional economies and shipping companies in the region.