

Obsah

Úvod	3
Současný stav poznání	8
Strategie	11
Suverenita kontroly moře	17
Námořní síla	20
Modrý růst EU	23
1. Koncepční a metodické uchopení Evropské vojenské námořní strategie	26
1.1 Metodologická východiska kritické geopolitiky podle Gearóida Ó Tuathaila	30
1.1.1 <i>geografie jako mocensky vědomý vztah</i>	30
1.1.2 <i>centralizace a expanze v prostoru</i>	31
1.1.3 <i>institucionalizace prostoru</i>	31
1.1.4 <i>hodnota prostoru</i>	32
1.2 Geopolitická Evropa	32
2. Analýza historických determinantů evropské námořní strategie	34
2.1 Antika	34
2.1.1 <i>Řecko - námořní taktika</i>	36
2.1.2 <i>Řím – kontrola námořních komunikací</i>	37
2.2 Středověk – strategie obchodního umění	38
2.3 Novověk – nástup námořních mocností	41
2.3.1 <i>Španělsko – strategie informací</i>	43
2.3.2 <i>Nizozemí</i>	44
2.3.3 <i>Anglie</i>	45
2.3.4 <i>Francie</i>	47
2.4 19. století	48
2.5 20. století	50
2.5.1 <i>První světová válka</i>	50
2.5.2 <i>Meziválečné přezbrojování</i>	58
2.5.3 <i>Druhá světová válka</i>	59
2.6 Druhá polovina 20. století	62
2.6.1 <i>Demokratické struktury na březích Atlantiku</i>	62
– <i>Severoatlantická organizace, Západní unie a Evropská unie</i>	62
3. Vymezení pojmů Evropské vojenské námořní strategie	71
3.1 Námořní moc	71
3.2 Kontrola moře	76
3.2.1 <i>Rozhodující bitva</i>	76
3.2.2 <i>Fleet-in-being</i>	76
3.2.3 <i>Blokáda</i>	77
3.3 Projekce námořní síly	78
3.3.1 <i>Obojživelné operace</i>	78
3.3.2 <i>Ochrana tras</i>	79

3.3.3 Ekonomická válka.....	80
3.3.4 Strategie nátlaku.....	80
3.3.5 Přímá ochrana	81
3.3.6 Expediční operace	81
3.4 Námořní diplomacie	87
3.4.1 Strategie námořní přítomnosti	88
3.4.2 Strategie námořního nátlaku	90
3.4.3 Strategie zadržení	91
3.4.4 Strategie zastrašení.....	91
3.4.5 Strategie koalic	92
3.5 Strategické suroviny.....	94
3.5.1 Rybolov.....	94
3.5.2 Surovinové koridory.....	95
3.6 Hrozby a rizika	95
3.6.1 Námořní doprava.....	96
3.6.2 Životní prostředí.....	98
3.7 Pořádek na moři.....	99
3.8 Spojenecký námořní systém.....	101
3.8.1 Spolupráce na taktické a operační úrovni	102
3.8.2 Strategie námořní spolupráce	103
4. Evropská vojenská námořní strategie	109
4.1 EU	112
4.2 21. století	115
4.2.1 Bojové skupiny EU	115
4.2.2 Evropské námořní síly	116
4.2.3 Operace ATALANTA	119
4.3 Arktida.....	122
4.4 Indický oceán	124
4.5 Pirátství	125
4.6 Navy's Terra	129
4.7 Atlantik	133
4.8 Geopolitické faktory určující strategii	134
Závěr	136
Bibliografie.....	140
Přílohy	149

Úvod

Globalizace dnešního světa a společnosti je všeprostupující. Ekonomika, průmysl, politika, vojenství tvoří jeden celek a vytváří tlak na prohlubování strategického imperativu spolupracovat ještě víc. I zdánlivě nesouvisející skutečnosti a vlivy proto mají hluboký dopad na velmi vzdálené procesy. Z pan-regionálního rámce se téma evropské vojenské námořní strategie rozrůstá do globální otázky interakce mezi ekonomikou a bezpečností ve 21. století, což názorně ilustruje aktuální stav, zejména v oblasti Černého moře, Baltského moře a ve Středozemním moři.

Námořní rozměr se dosud zdál evropským vnitrozemským státům vzdálený, letošní ukrajinská krize však ukázala jeho zásadní vliv a ilustrovala, že v sázce je víc než medializované pirátské útoky, přesto že zapadají do kontextu současných krizí. Námořní problémy zasahují každou jednotlivou členskou zemi EU a NATO a fakt, že někteří členové nemají přístup k moři, je pro budoucí geopolitický vývoj irelevantní.

Koncipovat námořní geostrategii je vždy nesmírně složité, zvláště v našem neustále se měnícím světě a s politickými hráči, kteří nesdílí západní pojetí prostoru a zájmových oblastí, jako například Rusko nebo Čína. Vnitrozemské státy doposud významu námořní moci nevěnovaly pozornost, letošní krize na Ukrajině však situaci změnila a i v ČR se pozornost soustředila na Krym, Sevastopol a otázky bezpečnosti pobaltských států, členů EU a NATO.

Práce Evropská vojenská námořní strategie byla citována na přednášce Univerzitního střediska Metropolitní univerzity Praha v Hradci Králové v rámci projektu EU – prostor bezpečnosti, svobody a práva dne 18. listopadu 2014, a to v přednášce Zdeňka Zbořila EU – jako prostor nebezpečnosti, nesvobody a bezpráví.

Pro účely této práce byl zpracován dotazník, kterým byly adresně obeslány vybrané kompetentní osoby EU / NATO, kterým byly položeny otázky:

- 1) Existuje evropská vojenská námořní strategie? Proč je anebo není? Jak byste popsal evropskou vojenskou strategii? Pokud existuje, jaký má vliv na aktuální politickou situaci?
- 2) Kontinuita vývoje evropské strategie na moři – a efekt na řešení námořních problémů současnosti. Jaká je důležitost evropské vojenské námořní strategie pro evropskou pozici ve světě?
- 3) Je Evropa námořní mocnost a proč? Kontroluje Evropa své moře? Své ekonomické námořní zájmy (rybolov, nerostné bohatství, námořní trasy)? Jakou strategii ochrany ekonomických zájmů na moři Evropa volí? Budoucnost Evropy jako námořní mocnosti.

- 4) Jaké nástroje námořní diplomacie a projekce síly v současnosti Evropa využívá? Jaký je význam expedičních operací pro budoucnost? Koncept bojových skupin a jejich pravomoci.
- 5) Evropská vojenská námořní geostrategie. Kde leží evropské strategické zájmy? Spolupráce jednotlivých námořních sil v rámci Evropy. Spolupráce EU a NATO – spojenci, partneři nebo konkurenti?

Na složitost studia a schopnost analyzovat námořní geostrategii ukazuje i to, že tyto kompetentní osoby oddalují svou účast na této anketě a poukazují na různé dokumenty EU, které se zabývají problémy bezpečnosti EU, např. Stockholmský program – otevřená a bezpečná Evropa (12/2009), Strategie vnitřní bezpečnosti EU: Směrem k evropskému modelu bezpečnosti (2/2010), případně Lisabonskou smlouvu podle Hlavy V (Obecná ustanovení o vnější činnosti Unie a zvláštní ustanovení o společné zahraniční a bezpečnostní politice).

Na sklonku dramatického roku 2003, který byl z bezpečnostního hlediska ve znamení vyostřeného sporu mezi řadou evropských zemí a Spojenými státy v kauze Irák, spatřil světlo světa 21 stránkový dokument (Bezpečnostní strategie Evropy v lepším světě), ve kterém EU poprvé definovala hlavní hrozby a výzvy pro evropskou bezpečnost spolu s možnými způsoby jak těmto výzvám a hrozbám čelit.

Obsah evropské bezpečnostní strategie vyvolal politickou a odbornou diskuzi, často i kritiku, že se jedná spíše o politické prohlášení určené vnějšímu světu, než o dokument strategického charakteru.

Z politologického hlediska je možné přijmout přístup britského historika Timothy Gartona Ashe, který pod pojmem Evropa definuje pět různých významů: historickou koncepci, kontinent s nejasnými hranicemi, evropské státy jednající prostřednictvím svých národních institucí, Evropskou unii a vizi, kterou by měla naplnit. Z toho vychází i Miloš Balabán a Antonín Rašek ve svém příspěvku Evropská bezpečnost v globálním kontextu.

Vnitrozemské státy nemusely v historii čelit útokům z moře, a i proto je pro ně prostor moře vzdálený a jejich politické elity kladou ve svém vlastním zájmu důraz na hmatatelnost a představitelnost svých cílů. Všeprostupující integrace odstranila geografické determinanty, ale desintegrace národních států (Československo, Jugoslávie, SSSR) vytvořila novou nebývalou situaci ovlivňovanou mentální projekcí hranic. Fakta nicméně zůstávají: ČR je členskou zemí EU a NATO a její vláda se spolupodílí na tvorbě a realizaci společné bezpečnostní politiky. Evropa je námořní kontinent a už z názvu Severoatlantické aliance vyplývá námořní charakter tohoto vojenského paktu. Vojáci ČR se účastní společných vojenských operací, kde je námořní složka jednou ze součástí společných sil, což je nejen pro armádu ČR, ale i jiných středoevropských států, nová situace s různými odkazy na minulost.

Současnost je velmi citlivá na efektivní udržení míru, odstrašení agrese a zajištění stability. Účinná strategie ovlivňování si žádá silnou námořní sílu, která může lépe než jiné vojenské síly využít skutečnosti, že moře je mezinárodní – což se zvláště hodí pro budování koalic a mezinárodní spolupráci, jejíž nejnáročnější formou je institucionální integrace, na jejímž principu funguje NATO. Zde jsou jednotlivé národní jednotky začleněny na delší časové období do všestranně koncipovaných vojenských námořních sil, pod jednotným a přímým velením a kontrolou důstojníků jiných vojenských námořnictev, čímž je národní identita zahrnuta do mezinárodních misí. Ve společných mezinárodních institucích a štábech pracuje řada občanů ČR, pro které je širší rozhled, nad rámec možností ČR nezbytný a jejichž přínos posiluje pozici ČR na mezinárodní úrovni.¹

Projektování se pomocí mezinárodní spolupráce a koaličních vazeb, formuje současný prostor. Vojenské námořnictvo skýtá velký potenciál, který může být uchopen pouze konstantním strategickým přístupem vycházejícím ze strategické koncepce a naplňován pragmatickým vztahem k souvislostem současného nejen politického světa.

Prostor moře je přes svou bezbřehou kompaktnost mocensky uchopenou dimenzí. Mocenská vazba na prostor moře vytváří ze světových oceánů důležitou komoditu, které se díky zlepšujícím se technickým možnostem věnuje zvýšená pozornost. Je to právě moc, která ve výsledku definuje prostor. Otevřené moře již není přirozeně daný, ale mocensky vědomý vztah.

Představme si organismus podmíněný celosvětovým kontextem bezpečnosti a spatříme propojenou entitu námořní moci, která je a vždy byla nezbytnou součástí vlády nad prostorem státu a jeho rozvojem. V současnosti nic tak očividně nedefinuje moc států jako ekonomická síla. Tento geo-ekonomický rozměr vychází z méně evidentních vztahů prostoru, obchodu a moci obchodních loďstev, které se tímto stávají rozhodujícím aspektem. Bezpečnost, a z ní plynoucí geostrategie ovládání námořních komunikačních tras, je zásadní pro existenci států. Tato premisa platí nejen v míru, stává se samou podstatou války, v níž jde o výsledek a v žádném případě není výsadou pouze moderních států současnosti. Budoucnost významu moří se zvyšuje na jedné straně s růstem významu zdrojů z moře, na druhé straně svojí hodnotou bezpečného dopravního systému, který je základním ekonomickým požadavkem pro další rozvoj světového obchodu. Přirozená snaha mocenských zájmů zabezpečit si přístup k těmto možnostem vede k úměrnému navýšení vytiženosti vojenských námořnictev. „Vojenská námořnictva v éře po skončení Studené války jsou třikrát vytiženější. Tento výčet zahrnuje nasazení v humanitárních akcích, mírotvorných operacích a aktivních vojenských reakcích.“²

¹ Stejně jako v letech druhé světové války, tak se i od začátku první světové války někteří Češi a Čechoslováci účastnili bojů v řadách amerických, britských a francouzských sil. Tyto svoje znalosti však nemohli nikdy uplatnit jako vojáci československé armády. Mezi památné akce patří potopení francouzské ponorky v Jaderském moři, o něž se během prvních dnů první světové války, zasloužil velitel baterie a významný český kubistický malíř a obdivovatel francouzského moderního umění Bohumil Kubišta. Od Rakousko-uherské vlády se mu za tento čin dostalo vyznamenání, po roce 1918 mu to však bylo vyčítáno takřka jako zrada národních zájmů.

² TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 322–323.

Vojenská námořnictva v kombinaci s námořním právem³ vytváří geograficko – vojenskou páku na udržení bezpečnosti, která ručí za celosvětově nastavenou ekonomickou stabilitu.

Prostor moře je přes svou bezbřehou kompaktnost mocensky uchopenou dimenzí, ke které se přistupuje čistě pragmaticky. Mocenská vazba na prostor moře vytváří ze světových oceánů důležitou komoditu, které se díky zlepšujícím se technickým možnostem věnuje zvýšená pozornost. Je to právě moc, která ve výsledku definuje prostor. Otevřené moře již není přirozeně daný, ale mocensky vědomý vztah.

Nezávislost Západu, jako volba směřování jeho kulturního vývoje, spočívá na politické svobodě, která není samozřejmou ani danou: tyto hranice musí být stále znovu vymezovány a obhajovány. Nezávislost spočívá v ekonomické stabilitě a bezpečnosti, která je přímo úměrná síle vojenské ochrany západního stylu a formy. Obsah zůstává čistě strategický a proto vojenský – terorismus a pirátství zdůrazňují a zřetelně osvětlují zranitelnost a závislost západu na vojenském námořnictvu.

Tradiční středomořská sféra vlivu evropského námořnictva se v současnosti prohloubila jižním směrem (Afrika a Indický oceán) a severním směrem (Arktida). S tím vzrostl význam námořnictva jako nástroje zahraniční politiky k třidimenzionálnímu pojetí flotil, které už není jen výčtem lodí, ale komplexním a složitým systémem výkonu moci nad prostorem a v prostoru. S tím souvisí i cena námořnictva pro stát, přičemž fungující námořní systém zůstal stejně zásadní, jako v dřívějších dobách.

Tato práce otvírá témata maritimní bezpečnosti a strategie, maritimní geopolitiky, námořního práva a jeho neexistence, mluví o maritimních zbraních a souvislostech mezi prostorem a mocí. Začíná sice v panregionálním rozměru Evropy a EU, ale má globální rozsah ekonomicko-bezpečnostního významu směřování světa ve 21. století. Perspektivy integrované námořní vojenské strategie EU se úzce dotýkají všech členských států. Světový vývoj nenechává EU čas ani prostor ponechávat tuto politiku atomizovanou. Bezpečnost kontinentu je závislá na společném postupu všech členských států. Co se týká vnitrozemských států (které jsou dokonce v rámci EU kompenzovány za svůj handicap bez přímého přístupu k moři) ty mají moc využít společné politiky v rozhodování a zásadním dopadu na podobu a vývoj globálního bezpečnostního prostředí. I když jsou záležitosti námořní problematiky středoevropským vnitrozemským státům vzdálené, vliv moře zůstává klíčový. A nejde jen o tolik medializované téma pirátských útoků, i když zapadají do kontextu globálních krizí současnosti.

Soudobý svět čelí nestabilitě. Chudoba vytváří tlaky na demografický vývoj planety, který roztáčí migrační proudy. Klimatické změny a zdroje energií určují obchodní trasy, čímž z nich dělají snadné terče mezinárodního terorismu a organizovaného zločinu. Nedostatky

³ Bezpečnost moří na mezinárodní úrovni zaručuje několik smluv – smlouva z roku 1911 mezi Ruskem, Británií, Japonskem a USA se dokonce snažila vytvořit jistý druh námořní policie, která by vymáhala její dodržování. Následovaly dohody z roku 1972 o obecné ochraně námořního prostředí a smlouva z roku 1995 (iniciováno Spojenými národy) o rybolovu. Smlouvy UNCLOS jsou jakousi kostrou pro další rozvoj spolupráce při potírání pirátství, obchodu s drogami a celkové ochrany námořního prostředí ... V platnosti jsou také stále pravidla z 19. století (Mezinárodní námořní konference, 1899).

demokratické kontroly neadekvátně zajišťují přístup ke zbraním, včetně nukleárních. To je možná charakteristika současné bezpečnosti, hospodářství a stability. Z geopolitického úhlu pohledu se jedná o méně abstraktní krize, které spojují dvě naprosto konkrétní ohniska námořního napětí a budoucího vývoje: Severní ledový oceán a Indický oceán.

Práce se přes vývoj strategií námořních velmocí dostává k první vojenské námořní akci EU. Operace ATALANTA ilustruje Evropu jako maritimní kontinent, jehož ekonomické zájmy a bezpečnost může zajistit pouze vojenská či jiná bezpečnostní námořní síla vojenského typu.

Jediná hranice celé Evropy zůstává po staletí neměnná – a to je hranice, kterou tvoří moře. Při letném pohledu na mapu je zřejmé, že EU je uceleným maritimním kontinentem. Evropu obklopuje pět moří a dva oceány a délka jejího pobřeží je sedmkrát větší než délka pobřeží USA a čtyřikrát než pobřeží Ruské federace. Evropa představuje jeden z nejkomplicovanějších prostorů, které na Zemi můžeme lokalizovat: i když je Evropa druhým nejmenším z pěti obydlených kontinentů, délka její pobřežní čáry činí téměř 40 000 km (zatímco Afrika, jež je rozlohou podstatně větší, má pobřeží dlouhé jen okolo 30 000 km). Hranice EU vymezené mořem jsou tvořeny rozmanitou kombinací poloostrovů doplněných ostrovy, jejichž celková plocha dává v poměru k evropské pevnině poměr 1:2, což je jednoznačně nejvýraznější poměr ze všech kontinentů.⁴

Od 8. prosince 2008 vede EU vojenskou operaci „EU NAVFOR Somalia - Operation ATALANTA“. Tato operace byla zahájena na základě rezolucí,⁵ které v roce 2008 přijala Bezpečnostní rada Spojených národů. Operace ATALANTA – vůbec první námořní vojenská operace EU – je organizována v rámci Evropské bezpečnostní a obranné politiky⁶ a má přispět k: ochraně plavidel Světové potravinářské pomoci,⁷ která pomáhá vysídleným lidem v Somálsku a k ochraně zranitelných plavidel plujících v Adenském zálivu a při pobřeží Somálska a k odstrašování, prevenci a potlačení pirátství a ozbrojených loupeží při pobřeží Somálska. Úkolem mise je: zajistit bezpečnost plavidel WFP, poskytnout ochranu obchodním plavidlům a v neposlední řadě uplatnit nezbytná opatření (včetně užití síly) k odstrašení, prevenci či případnému zásahu, aby skončilo pirátství a ozbrojené loupeže, které mohou být páčány v oblasti určené pro operaci.

Vojenské námořnictvo EU operuje v oblasti, která zahrnuje jih Rudého moře, Adenský záliv a částečně zasahuje i do Indického oceánu, což představuje zhruba stejnou oblast jako Středozemní moře. V této oblasti operují také další vojenská námořnictva. Operace EU spolupracuje s vojenskými plavidly USA, NATO, Ruska, Indie, Japonska, Malajsie a Číny. Každému obchodnímu plavidlu, které chce proplout Adenským zálivem nebo při pobřeží Somálska, je doporučeno, aby se registroval na webových stránkách (www.mschoa.eu), které byly zřízeny na začátku operace. Tato iniciativa, která zajišťuje přehled o námořní dopravě

⁴ ROMANCOV: Geopolitické perspektivy ČR v Evropě, s. 3, In: Umění vládnout, ekonomika, politika.

⁵ 1814, 1816, 1838 a 1846.

⁶ European Security and Defence Policy (ESDP).

⁷ World Food Programme (WFP).

v oblasti, byla přivítána jak majiteli lodí, tak obchodníky a posádkami, které – v některých případech – dostávají vojenskou ochranu a tím redukuje riziko útoku nebo obsazení lodí.

Operace EU NAVFOR je součástí globální akce řízené EU, která se snaží vyrovnat politické, bezpečnostní a humanitární dopady somálské krize. Vojenské námořnictvo je ve většině případů mimo dohled běžného pozorovatele a proto mimo proud běžného uvažování. Přesto je strategie informací důležitou složkou všeobecného povědomí. Informace jako základní stavební jednotka znalostí představuje výstavbu moci v reálném světě. Proto je důležité zabývat se tématem vojenské námořní strategie a to i v prostředí, které s mořem nemá zdánlivě nic společného.

Současný stav poznání

Cílem práce je ukázat, jaký druh projekce námořní síly nejlépe odpovídá bezpečnostním otázkám, kterým čelí současná evropská národní vojenská námořnictva, která v naprosté většině přispívají k naplňování cílů EU a NATO. A spolu s tím nahlédnout současnou námořní strategii v kontextu sil „prostoru“ a „moci“ – složité vazbě komplikované skutečností, že prostor není možné neomezeně rozšiřovat. Výsledná akumulace moci v prostoru vede k napětí, které se může stát předehrou válečného konfliktu.

Na základě studia poznatků neexistuje ani politologická ani interdisciplinární práce, která by se zabývala podobnou tematikou jako práce Evropská vojenská námořní strategie. Jedním z důvodů dlouhotrvajícího opomíjení této problematiky není jen poloha České republiky uprostřed evropského kontinentu, ale zejména nedostatek jakýchkoli primárních pramenů ke studiu geografie, politické geografie a geopolitiky. Proto tato práce vychází jak z primární, tak sekundární zahraniční literatury, analyzuje ji, srovnává vzájemné definování problémů a jeho zkoumání z hlediska struktury a funkce. Konceptní a metodické uchopení práce Evropské vojenské námořní strategie je proto obsahem první kapitoly, která se zabývá základními pojmy, zejména pak studiem tzv. kritické geopolitiky.

Cílem práce je ukázat moc v prostoru a současně odmítnout pohled mocenských center, která chtějí utvářet svět k obrazu svých map. Už samotné působení sil: „prostoru“ a „moci“ vytváří složitou vazbu, která se komplikuje skutečností, že prostor není možné neomezeně rozšiřovat. Výsledná akumulace moci v prostoru vede k napětí, které se může stát předehrou válečného konfliktu.

Tato práce pomocí kritické geopolitiky kontextuálně zkoumá prostor a moc – evropský prostor a námořní moc. Přes myšlenkový a historický kontext, který formuje námořní moc v evropském prostoru, se zabývá koncepcí námořní moci, tedy systému, jehož křehkost vyplývá z proměnných faktorů, které jsou na sebe řetězově závislé.

Evropská vojenská námořní strategie je případová studie analyticko-deskriptivního výzkumu, která buduje autonomní analýzu v prostředí, které se vybranému tématu věnuje

pouze okrajově, anebo vůbec. Analytická část práce se opírá o analytickou metodu geopolitiky, konkrétně kritické geopolitiky. Vychází z již existujícího poznání a postihuje hlavní prvky budoucího operačního nasazení evropských sil a jejich implikace na námořní oblast. Kvůli současnému mezinárodnímu vývoji věnuje pozornost ruskému prostoru a analyzuje ruskou námořní strategii.

V našem prostředí se geopolitice a mezinárodní politice věnuje Oskar Krejčí. Na svou monografii Český národní zájem a geopolitika nenavázal Geopolitikou středoevropského prostoru, v níž sleduje geopolitické souvislosti vzniku uspořádání střední Evropy a z toho vyplývajících národních zájmů v prostoru vztahových zájmů mocností.⁸ Přehledné tematické zpracování nabízí také Vladimír Baar⁹ nebo Bořek Hnízdo¹⁰, na které navazuje Ladislav Cabada¹¹ ve svých Panregionech 21. století. Z hlediska současné politické geografie se na vybrané problémy zaměřil sborník Stát, prostor a politika, který se snažil pokrýt alespoň základní orientaci v rámci česky psané odborné literatury. Jde však především o praktickou aplikaci, v níž naše prostředí stále nemůže konkurovat zahraniční literatuře v tomto oboru.¹²

V akademickém pojetí zahrnuje geopolitika analýzu geografie, historie a sociálního faktoru s ohledem na politický obsah prostoru a vzorců jeho uchopení v celé škále (od regionální po mezinárodní úroveň). Zkoumá politický, ekonomický a strategický význam geografie, přičemž geografie je definována polohou, velikostí, účelem a vztahy prostoru a možností.

V současnosti je pojem geopolitika široce používán jako bezbřehé synonymum mezinárodní politiky, jako všeobecně používaná „teorie“, která popisuje vztahy mezi politikou a prostorem a to od lokální úrovně komunální politiky, přes státní rozměr až po nadnárodní koncepty.

Pro každý geopolitický přístup je nejpodstatnější prostor. Kritická geopolitika zkoumá společenskou vazbu na prostor.¹³ Cílem je nestranná, věcná geopolitická analýza, jejíž hlavní pozornost je soustředěná na umělost konceptu prostorů.¹⁴ Kritická geopolitika stanovuje, že geografie je ve své podstatě technologií moci ve službách metropolí koloniálních impérií. Geografie není přirozeně daný, ale mocensky vědomý vztah. Dalším východiskem je, že moderní geografický prostor vychází z centralizace a expanze.¹⁵

Třetí postulát se týká institucionalizace nazírání a zobrazení prostoru. Stát etabluje svou moc tím, že zestátní území. Homogenizuje teritorium a vyměří ho z pohledu mocenského centra a s ohledem k němu, což vytváří jasnou prostorovou pozici, z níž jsou panoramaticky budovány teritoriální státy dnešního světa. A v neposlední řadě hodnotí prostor podle míry jeho odolnosti. Topografie v souladu s kulturním vývojem prostoru vytváří autentické celky, které musí být

⁸ KREJČÍ: Český národní zájem a geopolitika. KREJČÍ: Geopolitika středoevropského prostoru.

⁹ BAAR, KOVÁŘ: Geopolitický, geokulturní a geoeconomický vývoj Evropy.

¹⁰ HNÍZDO: Mezinárodní perspektivy politických regionů.

¹¹ CABADA, ŠANC: Panregiony ve 21. století: vývoj a perspektivy mezinárodních makroregionů.

¹² JEHLIČKA: Stát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie.

¹³ KLINKE. Five minutes for critical geopolitics. In Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>.

¹⁴ EFFERINK. The Definition of Geopolitics. In Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>.

¹⁵ Obecně jsou mocenské vazby, v níž je umístěna moderní geografie, výsledkem centralizace a imperialistická expanze moderních evropských států po celém světě pokračující od 16. století, s důrazem na koloniální imperialismus 19. století.

efektivně podmaněny a vyvlastněny mocenským centrem, které následně vyprodukuje vlastní ideologii o prostoru.

Válečná námořnictva jsou nezastupitelným politickým instrumentem s možností projektovat bojovou sílu v mírových dobách a předcházet tím eskalaci problémů jako žádný jiný armádní typ. Jak uvádí Geoffrey Till s tankovou divizí se dá těžko uskutečnit elegantní „přátelská“ návštěva na cizím státním území.¹⁶ S tím nesouhlasí Paul Kennedy, podle kterého má námořní moc druhořadou strategickou hodnotu v porovnání s jinými typy vojenských sil.¹⁷ Vezmeme-li však v potaz účinnost strategického působení námořní moci ve válce, musíme souhlasit s Colinem Grayem, že jakkoli je Kennedyho argument elegantní, z posledních analýz vyplývá, že je v podstatě chybný.¹⁸ Celkově se dá shrnout, že vojenské námořnictvo si udržuje velmi významnou úlohu nejen ve válce, ale také v mírové diplomacii.

Celou práci od začátku provází snaha shromáždit velké množství základních informací a historických faktů, uspořádat je a vybrat z nich ta, která považujeme za nejen ilustrativní, ale také za součást argumentace, kterou chceme podpořit hlavní tezi celé práce – na základě předloženého zkoumání definovat, která projekce síly válečného námořnictva je evropskou vojenskou námořní strategií. Tezí této práce je názor, že po skončení studené války se otázky spojené s námořní strategií netýkají pouze zemí ležících na mořském pobřeží a jejich společenství, ale že se její souvislosti objevují i v uvažování o zájmech a společných zájmech vybraných zemí, zejména pak České republiky jako členského státu EU a NATO. Na potvrzení závažnosti tématu lze zdůraznit, že je to právě čtvrtstoletí, kdy byla vydána kniha Francise Fukuyamy *Konec dějin a poslední člověk*, jejímž jádrem bylo konstatování, že pádem železné opony dějiny v podstatě skončily, protože demokratický a ekonomický liberální světový řád se ukázal jako jediný možný.

Fukujamova filosoficko-sociologická úvaha, že konec dějin nastává, protože liberální demokracie je, podle jeho názoru, „nejspravedlivějším politickým režimem“, nejlepším a nepřekonatelným socio-ekonomickým systémem, se stala terčem kritiky. Většinou byla dávána do protikladu k Huntingtonově *Střetu civilizací* a v americkém akademickém prostředí je tato protipozice přítomná dodnes.

Ve stejné době vydává Zbigniew Brzezinski svou *Velkou šachovnici*, ve které konstatuje, že nikdy v historii nebyl žádný stát nebo velmoc držitelem tak velké vojenské a politické moci jako Spojené státy. Proto navrhuje, aby se americká zahraniční politika zaměřila na Eurasii, která bude v nadcházejícím století onou „velkou šachovnicí“, na níž budou hrát své role čtyři hlavní aktéři: Evropa, Rusko, Střední Asie a východní Asie. Domnívá se, že Francie a Německo, na rozdíl od Velké Británie a Japonska, ovlivní geostrategické uvažování ve světové politice a předpovídá, že Spojené státy jsou první a také poslední globální supervelmocí.

¹⁶ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 243.

¹⁷ KENNEDY: *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, s. 11. In TILL: *Seapower: a guide for the twenty-first century*, s. 242.

¹⁸ GRAY: *The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantage of Navies in War*, s. 290. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 243.

Události necelých dvou posledních desetiletí vydala svědectví, že řada názorů všech těchto tří autorů zůstávají pod otazníkem, ale v jedné věci se nemýlili: že totiž jejich teorie mohou být redukovány na ideologie států nebo nadstátních celků a mohou akcelarovat mezinárodní konfrontace, konflikty a konečně i války.

Proto se od začátku třetího tisíciletí mnozí autoři vracejí k monograficky popisovaným a analyzovaným tématům bezpečnostních a polemologických (mírových) studií. Jejich práce o válce a míru neopomíjejí evropskou tradici (nejméně do 19. století) a věčné téma války je studováno z nových zorných úhlů.

Strategie

Jako mnoho dalších vojenských pojmů se i termín strategie rozměnil do podoby, která neznamena o moc víc, než způsob, jakým se snažíme získat to, co chceme. Je proto lepší vrátit se k původnímu užití pojmu, který vyšel z války.

Sun-C chápe strategii v širokém náhledu, jako způsob vedení veřejné správy a plánování. Jeho Umění války popisuje teorie boje, stejně tak ale klade důraz na udržování mírových vztahů mezi státy a na diplomacii obecně.¹⁹

Jiří Šedivý se ve své stati Válka zabývá způsoby, jakými lze zkoumat válku. Válka jako fenomén nemůže být izolována od svého proměnlivého historického a společenského kontextu a není možné ji studovat jako takovou. Válku není možné obsáhnout jednou teorií, je to vpravdě interdisciplinární oblast, která v sobě zahrnuje celé spektrum disciplín a vědních oborů, mimo jiné i historii, politickou vědu, geografii a strategická studia, stejně jako filozofii.²⁰ Tímto vymezením se bude řídit i tato práce a synteticky uchopí právě tyto oblasti lidského vědění, aby nahlédla současnou problematiku Evropské vojenské námořní strategie.

Stejně tak i Carl von Clausewitz trval na studiu války v rámci širokého kontextu a podmínil válku snahou dosáhnout politický cíl: ve válce je vždy víc než kdekoli jinde nutno mít vždy na mysli s částí zároveň celek. Válka není nic jiného než jakýsi rozšířený souboj. Válka je akt násilí s cílem donutit protivníka, aby se podřídil naší vůli, tj. cílem válečné činnosti je zbavit nepřítele možnosti obrany. Násilí je prostředek, účel je vnutit nepříteli naši vůli. Má-li se protivník podříditi naší vůli, je nutno, abychom ho přivedli do takového stavu, který je mu více na škodu než oběť od něho požadovaná. Odzbrojení nebo porážka nepřítele, musí být vždy cílem válečného aktu. Chceme-li protivníka porazit, musíme své usilí vyměřit podle toho, nakolik je schopen odporu. Tato jeho schopnost je vyměřena součinem, jehož činitele nelze oddělovat, totiž: množství prostředků, které má k dispozici, a stupeň síly jeho vůle. Válka není pouze politický akt, nýbrž opravdový nástroj politiky, pokračování politických styků a jejich provádění jinými prostředky. Politický záměr je účelem, válka je prostředkem a prostředek si nikdy nelze odmyslit od účelu. Je třeba, abychom rozhodně nikdy nechápali válku jako cosi samostatného, nýbrž jako nástroj

¹⁹ Sun-c': Umění války.

²⁰ ŠEDIVÝ: Válka, s. 182. In JEHLIČKA, Petr. Stát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie.

politiky. Zásadní je správné pochopení války. Největší dosah, který rozhoduje nejvíce, zůstává: nepovažovat válku za něco co není a nesnažit se z ní udělat něco, čím co do povahy poměrů nemůže být.²¹

Robert Osgood definoval strategii poměrně široce. Díky tomu vystihuje nejen fakt, že strategie je mnohem víc než jen pouhé efektivní zabíjení, ale zároveň se neomezuje jen na válečný stav. Ačkoli je Osgoodova definice primárně válečná, postihuje i období míru: „Vojenská strategie nesmí být chápána jako nic menšího než celkový plán využívající kapacitu ozbrojeného násilí (ve shodě s ekonomickými, diplomatickými a psychologickými prostředky moci), aby podpořila zahraniční politiku těmi nejúčinnějšími způsoby.“²² Stručnější formulaci čerpáme od Liddella Harta: „Způsob distribuce a použití ozbrojených sil znamená realizaci cílů politiky.“²³

Námořníci jsou tak koncentrováni na zvládnutí námořní taktiky, že není možné očekávat v ten samý moment vyšší úroveň války. Snaha ustavit bližší vazbu mezi abstraktním teoretizováním a řízením námořní operace je obvykle nemožné. Ani největší teoretik Alfred Thayer Mahan se nevyhnul otázkám, zda vlastně jen netěžil už z rozběhnuté expanze amerického námořnictva, kterou by tak de facto jen popsal, místo aby byl jejím „otcem“.²⁴

Je námořní strategie uměním nebo vědou? Strategii, která vychází z měřitelných aspektů války (stav flotily, zbraně) je možné shrnout do vědecky úhledných zákonů. Naproti tomu když se zaměříme na nespočitatelné aspekty války jakým je lidský rozměr (rozkazy, velení, motivace) jsme odkázáni na úsudek a musíme na námořní strategii pohlížet jako na druh umění. Alfred Thayer Mahan hovořil za většinu, když vyvodil, že válka je v podstatě umění: „ve válce záleží na schopnostech správně používat principů a pravidel v jednotlivých situacích“.²⁵ ... v rukách schopného стратега, chtělo by se dodat.

Snad nejlépe se ke strategii vyjádřil nejslavnější samuraj všech dob Miyamoto Musaši, který zasvětil svůj život jejímu hledání. V době občanské války na přelomu 16. a 17. století se z něj stal rónin²⁶ a oddal se dokonalému porozumění Cesty meče. Prošel šesti válečnými taženími a vyhrál přes šedesát soubojů. Stal se legendou už za svého života, který věnoval bojové strategii. Na konci svého života sepsal o strategii dosud nepřekonané dílo: knihu pěti kruhů, kterou lze podle jeho slov aplikovat nejen na vojenskou strategii, ale na jakoukoli situaci, kde se užívá plánování a taktika. Strategie je dovedností válečníka, jeho řemeslem. Ve starém Japonsku byla strategie řazena mezi deset schopností a sedm umění jako prospěšná a užitečná praxe. Celkově vzato byla strategie uměním, jejíž praxe nebyla omezena jen na šerm.²⁷

²¹ CLAUSEWITZ: O válce, s. 23-38.

²² OSGOOD: NATO: The Entangling Alliance, s. 5. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 23.

²³ LIDDELL HART: Strategy, s. 335. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 24.

²⁴ CORBETT: Fighting Instructions, 1530-1816, s. 285. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 24.

²⁵ MAHAN: Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land, s. 299-301. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 24.

²⁶ samuraj bez pána

²⁷ MUSAŠI: Kniha pěti kruhů, s. 18-25.

Jsou principy námořní strategie trvale platné, nebo je zapotřebí je měnit a držet krok s vyvíjejícími se technologiemi? Alfred Thayer Mahan (a na něj navazující autoři, např.: Colin Gray) tvrdí, že technologie pozměňuje jen detaily, ale ne podstatu námořní strategie.²⁸ Proti tomuto názoru vystupuje John Reeve s tím, že se námořní strategie neustále vyvíjí.²⁹

Jsou principy námořní strategie platné univerzálně pro všechna loďstva nebo se na, řekněme druhořadé flotily, vztahují jiná strategická pravidla? Ani v tomto bodě se autoři neshodnou. Colin Gray je toho názoru, že námořní strategie je jednotná a obecně platná. Geoffrey Till se na rozpracovaném příkladu námořních strategií v době studené války kloní k názoru, že koncepce maritimní strategie jsou univerzálně platné s tím, že každá země je může (nebo chce) uplatňovat a přizpůsobovat zcela specificky.³⁰

Strategické principy námořních operací vychází z toho, že moře je:

- globální – moře vše spojuje a tak se konflikt může rychle rozšířit a síly je nutno rychle přesunout,
- nikomu nepatří – a to nejen de jure, ale ani de facto není držení moře zpravidla předmětem námořních operací, na moři dosud nikdy neexistovala „frontová linie“,
- trojrozměrné – námořní operace musí být připraveny na hrozby, rizika a výzvy ve všech dimenzích (podmořské, hladinové a vzdušné),
- veliké, neprůhledné, proměnlivé a často nepřátelské – najít nepřítele je často hlavní problém (Horatio Nelson hledal francouzskou flotilu tři měsíce, než ji našel v deltě Nilu. Zhruba stejnou oblast jako Středozemní moře v současnosti pročešává i vojenské námořnictvo EU v rámci operace ATALANTA.)

Protože se loďstva pohybují po tak nesmírné ploše, (která je v podstatě neovladatelná a navzdory všem snahám stále zůstává do nezanedbatelné míry nepředvídatelná) vyvinula si tradiční nezávislost ve velení a delegování rozkazů. Je slavné velení Horatio Nelsona, který po celou dobu střetu u Trafalgaru nevydal žádný rozkaz ani signál.³¹ Vývoj moderních technologií se pro námořní strategii stal výzvou. Bylo to právě německé válečné námořnictvo, které jako první začalo používat šifrovacích přístrojů Enigma. Dešifrování těchto kódů urychlilo průběh druhé světové války podle odhadů o dva roky, a protože se Britům podařila tato skutečnost utajit, byla britská špionáž ve výhodě až do poloviny 50. let 20. století.

Námořní strategie se nicméně nevyvíjela v informačním vákuu, ale jako součást obecného strategického myšlení. Proto se i koncepty obecných strategických principů války uplatňují v námořních operacích. V podstatě lze konstatovat, že Alfred Thayer Mahan ve svých spisech vychází z Henriho Jominiho, Corbett z Carla von Clausewitze. Stěžejní principy války jsou pochopitelně využívány i v námořních operacích. Britská námořní strategie operuje s jedním,

²⁸ GRAY: Modern strategy, s. 364. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 24.

²⁹ STEVENS, REEVE: Southern trident: strategy, history, and the rise of Australian naval power, s. 9. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 25.

³⁰ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 25.

³¹ LAVERY: Nelson and the Nile: The Naval War against Bonaparte, 1798, s. 77. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 26.

tzv. *master principle* a to výběr a sledování cíle (velitel by měl mít vždy jeden cíl a tomu /ve vymezeném čase/ podřídit všechny akce) a dalšími, které mohou následovat v libovolném pořadí:

- udržování morálky (částečně podporované smyslem akce),
- útočné akce,
- moment překvapení,
- bezpečnost (snížení pravděpodobnosti nepřátelského útoku vyžaduje kalkulaci možných rizik),
- koncentrace sil,
- úspora sil (efektivita nákladů),
- flexibilita (adaptace na nepředvídatelné vojenské operace),
- spolupráce (týmový duch všech zúčastněných jednotek včetně navazujících služeb a národních sil),
- administrativa (kvalitní práce zaměstnanců, efektivní logistika).

To může vést k závěru, že na námořní strategii není nic specifického, co by ji výrazně odlišovalo od strategie jako takové. K tomu se přiklonili i sovětští námořní teoretikové (Admirál Černavin).³² Nicméně charakteristické zvláštnosti námořních operací mají ve 21. století specifický rys. Moře, země a vzduch se mohou ve společných operacích překrývat a doplňovat. Pro moderní námořní strategii jsou nejvýznamnější právě tato propojení, která se v teoretické rovině odrážejí v doktrínách.³³

Námořní doktríny jsou aplikací námořních teorií pro určité místo a čas. Doktríny jsou zaměřeny spíše na *jak* myslet a konat, než *co* dělat a *co* si myslet. Doktríny jsou založeny na historických zkušenostech a objevech, které ve většině případů fungují (v ruské tradici tzv. normy). Úmyslem jednotlivých doktrín je dát každé operaci smysl a cíl. Doktríny jsou vázány čtyřmi pravidly:

- 1) Neustálý pokrok a profesionální specializace mohou vést k fragmentaci nebo dokonce k vnitřním bojům – pokud nejsou pevně svázány smyslem a cílem. Doktrína je tedy jakýmsi souhrnem všech oborů v rámci námořnictva.
- 2) Se zvyšující se specializací jednotlivých oborů a jejich posádek je nutná hladká kooperace, na základě jasného velení – všechny úrovně námořních postů musí mít jasnou představu o požadavcích a rozkazech, které jim byly uděleny. Formulace námořní doktríny musí být v souladu s celou hierarchií námořnictva a její připravenosti na válku.
- 3) Na námořnictva jsou čím dál tím častěji kladeny nároky na hladký průběh mezinárodních operací, což zvyšuje požadavky na vývoj společných doktrín pro mezinárodní námořní operace.

³² Admiral V. Chernavin: On Naval Theory (trans.), Morskoi Sbornik, no. 1, Jan. 1982, In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 27-28.

³³ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 45.

- 4) Námořnictva jsou často vysílána na humanitární nebo mírové akce. To vyžaduje doktrínální vedení odvozené z reflexí předešlých akcí a zkušeností.³⁴

I když se doktríny mohou zdát velice abstraktní, jde o ryze praktický a nikdy nekončící proces vzdělávání, reálných operací, jejich vyhodnocování a formulování doktrín ... Nedodržení doktríny může vést ke katastrofálním následkům. Studie o americkém vylodění na pláži Omaha v roce 1944 odhalila, že kdyby se velení drželo platné doktríny, nedošlo by k tak velkým ztrátám. Doktríny jsou proto ustavené autoritativně a velení se od nich odchyľuje zcela vědomě. Jak prohlásil Generál Irving Brinton Holley: kompas nám dává jasný směr, v některých případech se od něj odchýlíme, ale všichni víme, kam máme dorazit. Doktrína však neznamená dogma, před tím varoval již Julian Corbett: Nic není tak nebezpečné, jako tolerovat, aby se pravidla stala náhrazkou úsudku. Dlouho zavedené principy a pravidla musí být stále adaptovány na nové okolnosti a tím upravovány pro aktuální operace. Lépe řečeno, neustálá proměna podmínek znamená, že doktrína musí být nejen všestranná a přizpůsobivá, ale hlavně neustále revidovaná a rozvíjená. Jedná se tedy o nikdy nekončící proces formulování doktrín.³⁵ Námořní moc je schopnost ovlivnit jednání na moři nebo z moře. Nejslavnějším představitelem světové námořní moci (a roli, kterou může znamenat) se stala Británie a její obraz v 19. století. Britská doktrína klade důraz na ideové řízení námořních operací a dá se rozdělit na materiální – bojová (k vybavení, výzbroji, možnostem zásobování a efektivního použití patří i síla mužstva a jejich výcvik), etickou (motivace, velení a řízení lidí) a koncepční (míra naplnění kapacit bojové síly).

Doktrína je základním pojmovým kamenem bojové síly tím, že násobí využitelnou sílu a převádí ji do akce. Ve vojenské strategii pomáhá rozvíjet soudržnost sil, uniformitu, spolehlivost, předvídatelnost ... V případě spojeneckých operací ještě narůstá důležitost uceleného myšlenkového uchopení. Spolupráce námořnictva, letectva, pozemních sborů vojenských a koaličních partnerů je závislá na vzájemném pochopení a ideové shodě.³⁶

Oskar Krejčí uvádí, že doktríny a strategie jsou na rozdíl od teoretického konceptu národního zájmu již praktické koncepce, tj. jak doktrína, tak strategie jsou návody pro jednání.³⁷

Vojenská námořnictva odvíjí svou strategii od geografických determinant³⁸ a způsobů, jak geografické podmínky upravit nebo obejít, protože skutečný determinismus státních strategií leží v rozhodnutí. Námořní geografie není nezávislá proměnná, její přínos je ovlivnitelný a to především národním vnímáním její důležitosti, významu, který je námořnictvu a jeho roli přisuzován. Mezi základní strategická pravidla patří udržení námořních tras a spojení (do této kategorie spadá evropský koloniální systém), dále udržování rovnováhy v rámci pozemních hranic (většina evropských zemí musí dbát na balanc mezi ochranou pozemních a námořních

³⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 46.

³⁵ CORBETT: History of the Great War: Naval Operations, s. 41-42. In. TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 47.

³⁶ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 97.

³⁷ KREJČÍ: Mezinárodní politika, s. 266.

³⁸ strategický význam oceánografických výzkumů

zájmů), a případně vynucení válečného stavu z čistě geostrategického překrývání zájmů mezi sousedícími státy (před první světovou válkou považovala jak Británie, tak Německo Severní ledový oceán za svoji sféru kontroly, aby mohly ochraňovat svůj zahraniční obchod).³⁹

Komerční tlak globalizace na obchodní námořnictva (nárůst objemu světového obchodu, snižování cen, krácení finančních kapacit vyhrazených na pojištění, posádku, paliva vedou k mezinárodním obchodním aliancím financovaným třetími státy, jejichž posádky jsou reprezentovány celou škálou národností⁴⁰) se odráží i ve vojenských strategiích. V roce 1991 ve válce o Záliv bylo 14 z 15 lodí, které zajišťovaly transport britské 7. pancéřové brigády do Saudské Arábie, pronajatých v zahraničí. Ačkoli to nepředstavovalo žádný problém, pouze finanční částku, vojenská námořnictva vyhodnotila tuto důvěru v kapitál jako možné strategické riziko a současným trendem je proto budování vlastních specializovaných flotil rychlých lodí (př. *Fervis Bay* HMAS australského válečného námořnictva)⁴¹ jako transportního a logistického nástroje expedičním silám.

Velikost námořní moci státu odpovídá jeho strategické koncepci v návaznosti na společné operace jeho pozemních, vzdušných (kosmických) sil. Klasickým představitelem, který těžil z důrazu na „společné síly“ byl v době studené války Sovětský svaz, což vycházelo nejen z geografických možností, ale i z historického vývoje. Marvin Pokrant podmiňuje úspěch společných operací: nekonfliktností (varovat se vzájemného zasahování, např. jasným geografickým vymezením), souladem operací (účinná koordinace zajišťuje pokrytí cílů) a společným nasazením (kombinace systémů umožňuje vzájemné efektivní krytí slabín a vytváří účinnou bojovou sílu).⁴²

Strategie společných operací vedou k většímu nasazení a velmi progresivnímu úspěchu, kterého by (ať už kterákoli ze složek) sama o sobě nemohla nikdy docílit. Efektivita a taktická dokonalost nasazení se zvyšuje díky cvičným akcím, které plní i další funkci: plynulý přechod mezi společnou operací (národní) a koaliční operací (mezinárodní). Hlavním rozdíl pak nespočívá ve vojenském sektoru, ale v politické rovině a vládních činitelích, sladění sil s jiným vybavením, reakcích na jiné předpoklady a taktiky. Implementace klade nároky na společné vnímání hrozby, nestranný podíl na odpovědnosti a riziku, jednotné chápání mise a dodržení programu akce, kritéria úspěchu a dotažení zásahu. Od nekonfliktní vzájemné tolerance spojeneckých sil, přes paralelní operace v různých geograficky vymezených sférách až po faktickou spolupráci začleněných sil ... nutná efektivita zahrnuje kontrolu na taktické a akceschopné rovině, podíl na doktríně, přístup ke spisům, výměna zpravodajských a faktických informací, sjednocená představa akce, společný pohled na hrozby, sladění pravidel a povinností, dohodnuté rozdělení úkolů a cílů. A dokonce ani pak není výsledek jistý, protože jak pregnantně shrnul za Druhé světové války Winston Churchill: Ve válce není možné, aby šlo

³⁹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 75.

⁴⁰ Kromě evidentních problémů v přímé komunikaci mezi samotnou posádkou, případně přístavem je problematické i řešení v případě, že dojde k napadení takové lodi: je těžké určit, kdo je vlastně dotčenou stranou (kromě přímých obětí).

⁴¹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 86–89.

⁴² POKRANT: *Desert Shield at Sea, What the Navy Really Did*. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 94–95.

všechno tak, jak by si jeden přál ... může se stát, že si spojenci vyvinou své vlastní názory. Úspěch zaručí jedině společná vize výsledku, který amortizuje finanční náklady investované do námořních sil a tím vytvoří námořní moc státu.⁴³

Spolupráce v rámci expedičních nadnárodně pojatých operací je pro vojenské námořnictvo výhodné z hlediska: rozložení rizik i nákladů, zvýšení demonstrované legitimacy, možnosti využít komplexnosti techniky a systémů na základě sdílení, získávání zkušeností, např. na základě postupů NATO a z formací typu STANAVFORLANT,⁴⁴ protože nabízí nástroje, jak mohou válečná námořnictva spolupracovat po celém světě.

Jedním z hlavních problémů maritimní strategie je v současné době neexistence jednotného teoretického konceptu, který by definoval pojmy maritimního terorismu a na jehož základě by bylo možné vypracovat, projednat a schválit jednotný právní systém jeho vymahatelnosti. Bezzubost současného stavu je alarmující. Neutěšená situace je o to více provokující, že tyto otázky se s úspěchem řešily už za Aristotela (384 – 322 př. n. l.). O maritimní strategii píše Aristoteles: „*Co se týče námořní moci, není pochyby, že ... má vzbuzovati bázeň nejen u vlastních občanů, nýbrž mají se jí báti i mnozí sousedé a má býti schopna přispěti jim ku pomoci, jak na zemi, tak na moři.* A pokračuje *Má – li ... zasahovati do politického života, musí k činnosti míti také přiměřenou moc.*⁴⁵ Tím se dostáváme k principu moci a k tomu, že právě moc je určujícím prvkem bezpečnosti. (Podbízivou otázku efektivity moci musíme v tomto okamžiku nechat stranou.⁴⁶) Dále by samozřejmě bylo nasnadě postavit proti Aristotelovi Machiavelliho⁴⁷ a pokračovat názory teoretiků společenské smlouvy. Snad jen zmínku, že Morgenthauova úvaha o špatné povaze člověka, která se projevuje v jeho jednání a přeneseně v zahraniční politice státu vychází právě z Machiavelliho realismu a přechází do Hobbesových tezí, že bezpečnost jedince závisí na členství v politickém společenství, jejíž garanci spatřuje na mezinárodní úrovni.⁴⁸ Ať už myšlenky kohokoli, pojmy bezpečnosti státu, rovnováhy moci, suverénních států a hranic jsou pro studium námořní strategie a geopolitiky zásadní.

Suverenita kontroly moře

Suverenita znamená absolutní a nezávislou autoritu nad teritoriální plochou, která musí být neustále uplatňována, popřípadě bráněna. Námořní suverenita vztahuje tento koncept i na plochu moře, tj. území moře je pokládáno za část státního území. Oprávnění bránit svůj prostor může vést k válce a proto je v rámci celosvětového vývoje je patrná snaha rozšiřovat území o prostor moře na základě právních ujednání a systémů smluv. Vzorec, který poskytuje možnost takové právní legalizace je UNCLOS, s tím že nabízí parametry, ne řešení problémů, které de facto vyvolává. Jak uvádí Geoffrey Till: 151 přímořských států má suverénní práva na přilehlá

⁴³ Slavný citát W.S.Churchilla je uvedený i v doktríně Amerického válečného námořnictva. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 95-97.

⁴⁴ Standing Naval Force Atlantic

⁴⁵ ARISTOTELES: Politika 1327^b.

⁴⁶ „Pravomocí úřadu rozumím ... veřejnou bezpečnost“ ARISTOTELES: Politika 1300^b 10.

⁴⁷ ARISTOTELES: „pro každý účel je zvláštní prostředek“.

⁴⁸ HOBBS: Leviathan neboli o podstatě, zřízení a moci státu církevního a občanského.

moře a své kontinentální šelfy, 54 z nich má možnost uplatnit nárok na rozšíření svých moří za hranici 200 námořních mil od pobřeží. Výsledkem by bylo posunutí soudní pravomoci na cirká 75 milionů kilometrů čtverečních moře, což by činilo víc než polovinu zemského povrchu. Tato změna vyvolává několik problémů: v první řadě spory o některá moře (zvláště patrné v prostoru Asie a Pacifiku je snad nejvypjatější situací v jihočínském moři) a dále skutečnost, že nutnost aktivní suverenity představuje bezpečnostní rizika u mini států v Pacifiku (např.: Kiribati se 690 kilometry čtverečními země a 3,5 milionem kilometrů čtverečních moře, nebo Marshallovy ostrovy v proporci 181 kilometrů čtverečních země, ku 2,1 milionu kilometrů čtverečních moře).⁴⁹

Hnací silou tohoto druhu provázanosti zůstávají ekonomické zájmy, které modelují podobu a diktují požadavky na námořní moc současnosti. Podstatou existence vojenského námořního systému byla vždy obrana obchodu. Tomu odpovídají i proměnné, které v konečném důsledku definují námořní moc jako prosté nastavení politických mezí a adekvátní projekci námořní síly. Následná obrana vychází z přítomnosti na moři: suverén musí být schopen demonstrovat a reagovat na výzvy se stupňující silou.

Proto je vedle politické strategie nejnáročnější výzvou pro každé vojenské námořnictvo (ať malého nebo velkého státu) financování. Námořní moc se odvíjí od administrativní efektivity shromažďování finančních prostředků a zdrojů. Proto je ideální svobodná, stabilní a kapitalisticky orientovaná společnost a tomu odpovídající vláda, pro niž je podpora námořní ekonomiky strategickým nástrojem. Nicméně masivní průmyslová a technologická podpora infrastruktury, kterou námořní moc vyžaduje, znovu otvírá existenční otázku pro malé státy, tedy disproporci k takto vytvořeným kapacitám využitelných v boji.⁵⁰ Vždy se jedná v první řadě o politické rozhodnutí, což dokládá ruská strategie: studie ukazují, že v průběhu několika století není žádná konkrétní souvislost mezi částkami vydanými na vojenské námořnictvo a ekonomikou státu.⁵¹ Vojenské námořnictvo je tak v důsledku závislé na míře úspěchu nalézt politickou vůli k finanční a investiční podpoře. Principem zůstává propojit zdroje se strategií – tedy vytvořit celkově efektivní námořní strategii státu, přičemž samotné zdroje mohou de facto definovat strategii námořní moci. Ilustrativním příkladem je obchodní námořnictvo, které je jak zdrojem prosperity a bohatství státu, tak objektem jeho péče a obrany vojenským námořnictvem – podle Mahana je to vůbec hlavní argument, proč zbudovat silné válečné námořnictvo a proto byly útoky a obrana námořního obchodu vždy typickou částí velkých válek na moři. Blokády, nájezdy, taktiky *guerre de course*, konvojové systémy ... obrana námořních tras zůstává hlavním úkolem válečného námořnictva a klíčovým faktorem pro zdravou ekonomiku.⁵²

⁴⁹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 289-291.

⁵⁰ Roku 1906 shrnul britský námořní důstojník - stále pádné argumenty - o neefektivnosti malých válečných námořnictev takto: „... nemohou zajistit dostatečný koloběh povýšení, ani dostatečný systém výcviku (náklady na výcvik vojenských sil tomu nevyhnutelně zamezí), neumožní čerpání bohatých námořních zkušeností s velkou flotilou, a pokud není zajištěna velkorysá úhrada nákladů, nemůže být modernizován potřebný materiál.“ In LAMBERT: Australia's Naval Inheritance. Imperial Maritime Strategy and the Australia Situation 1880-1909. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 81.

⁵¹ OLKHOUSKY: Russia's Navy from Peter to Stalin. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 81. To ilustruje i rozpad síly sovětského námořnictva po pádu železné opony, kdy de facto přišli jak o tichomořskou, tak baltickou a černomořskou flotilu.

⁵² Tyto faktory stály u zrodu britského impéria a zpětně ho podporovaly.

Nejvýhodnější je přímé provázání průmyslu, vlády a vojenského námořnictva – tato strategie dokáže vytvořit dlouhodobě udržitelné vazby po celém světě a provázat námořní odvětví v technických aspektech. Díky obchodní soutěži si průmysl osvojuje nejvyšší možnou úroveň provozních postupů a logistických řešení, která jsou nutná pro kvalitní výstupy válečných námořnictev. Musí se však jednat o partnerství „souběžné nezúčastněnosti“ financované vládou a řízené vojenskou strategií, která směřuje své potřeby pro případ krize.⁵³

21. století využívá důmyslných zbraní, které dokáží zničit velmi drahé technologie. V této souvislosti by se nemělo zapomínat na defenzivní strategii obav, kdy soupeři o daný prostor moře nehledají bitvy, ale kalkulují s tím, že jejich porážka přijde oponenta příliš drahο.⁵⁴ Válka je dynamický proces dvou živých, vzájemně reagujících sil. Čistě technické či taktické inovace proto mají rychlou odezvu v totožných principech techniky, taktiky nebo politiky.⁵⁵ Vývoj válečných technologií a jejich inovace musí být v úspěšné strategii v rovnováze s technologií marketingu (médiā, veřejné mínění). Technologie (a novátoři) potřebují politickou podporu, aby mohly být přijaty, zahrnuty a následně využity – tedy strategii, která klade rozdíl mezi dojmem, interpretací a samotnou účinností.

Hodnota kontroly moří nespočívā ve fyzickém dobytí daného prostoru, ale v možnostech jeho užívání. Ovládat moře znamená využívat ho pro své záměry a současně zabránit totéž nepříteli. Strategické výhody kontroly moří jsou tak velké, že se zaměřují za pojmy velikosti a síly námořnictva nebo námořní moci.

Koncepce kontroly moře v přehledu:

- Clarke a Thursfield: kontrola moře je buď absolutní, nebo neexistuje,
- Mahan: kontrola moře je čistě relativní pojem,
- Corbett: operuje s výrazem „operační kontrola“, která vystihuje jak pomíjivost a neudržitelnost, tak možnost rychlého nasazení a vyřešení situace ve prospěch státu a jeho kontroly moře,
- Castex: kontrola moře nemůže být absolutní - je vždy relativní, neúplná a nedokonalā (což vychāzí z relativity proměnných jako je čas, místo, užitā síla, dūsledky ...).⁵⁶

Kontrola je nedílnou součástí útoku či obrany námořních komunikací, základní premisou je však vláda nad pevninou. Předpokladem kontroly moří vždy bylo a zůstāvā moc nad souší a jejím udržitelným rozvojem. Kontrola moře je rozhodující na strategické úrovni vedení války. Všechna vojenská námořnictva se snaží využít vlastní kapacity s co nejmenším rizikem.

⁵³ EVANS: Japanese Naval Construction 1878-1918. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 90.

⁵⁴ McCARThY: Directed Energy and Fleet Defense Implications for Naval Warfare. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 228.

⁵⁵ CLAUSEWITZ: O válce, s. 26.

⁵⁶ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 131.

Námořní síla

Moře je neovladatelné – jeho síla, nevypočitatelnost a stálá možnost změny je klíčovou proměnnou v jakékoli námořní strategii. Jestliže se pozemní velitelé shodují, že neexistuje efektivní obrana,⁵⁷ platí to pro námořní operace ve zvýšené míře. Proto dovoluje-li to stav flotily, je nejefektivnější obranou ofensivní akce.

Smyslem kontroly moře je strategická hodnota odepřít způsob jeho využití soupeři a jako výchozí pozice k akcím na souši, nebo k přepravě. Projekce námořní síly je v současnosti nejpoužívanější termín pro námořní operace z moře⁵⁸ a zahrnuje obojživelné akce, kombinované mise, invaze, útoky z moře atd. Vztahuje se na využití vojenských námořních sil k ovlivnění událostí na souši v rozmezí od invazního způsobu boje po dobytí území, od jednorázového útoku, po bombardování. Možnosti projekce námořní síly jsou důvodem samotné existence vojenského námořnictva. Rozsah je dán zamýšleným účelem, možnostmi a strategickým dopadem v závislosti na okolnostech, z nichž se odvíjí taktika, operační potenciál a výsledná strategie. Čím víc je dané území námořního charakteru, tím je otevřenější projekci námořní síly. Záměry projekce námořní síly jsou: od konkrétního rozhodnutí výsledku konfliktu po politický nátlak.

Základem ofensivní akce na moři by měla být jasná představa o pozici nepřítele a jeho skutečné poloze, síle, manévrovacích možnostech.⁵⁹ Na to navazuje útok, který nepřítele poškodí. Znalost záměrů protivníka, schopnost načíst jeho úmysly a využít jich je válečnou strategií, jedno pro jakou formu obranného manévru.

S námořní mocí, nadvládou nad moři a přítomností na moři se setkáváme v různých formách. Aténané rozdrtili Peršany svou taktikou. Římané ovládli Středozevní moře a nastolili svoji nadvládu nad mořem, protože mohli kontrolovat všechny námořní cesty. Pro Benátčany⁶⁰ se vnitřní Jadran stal nesporným vlastnictvím. Svoji námořní moc postavili na vojenské a hospodářské moci a politické dovednosti. Dokud byly tyto tři faktory dostatečně silné, aby zabránily vzniku nové námořní moci na dalmatském pobřeží, byla zajištěna benátská nadvláda nad Jadranem. Na Baltu se námořní velmocí stala po christianizaci Hansa. Místo válečného loďstva jim k tomu posloužilo obchodnické umění. Obchod zůstal po čtyři sta let nejdůležitějším faktorem jejich námořní moci. Portugalci a Španělé se snažili zajistit si svoji nadvládu nad moři a nad nově objevenými námořními cestami, informační klatbou. Jejich plavební znalosti se staly státními tajemstvími, která nesměla být předávána cizincům. Dokud se jim dařilo tajemství udržet, nerušeně uplatňovali svoji nadvládu nad mořem. Znalosti námořnictví a výstavby lodí byly dalšími nezbytnými předpoklady každé námořní velmoci. Prostředky bez kterých nemohla vládnout žádná vojenská ani obchodní moc byly lodě. Další podmínkou námořní moci byly

⁵⁷ George Patton: Existuje jen útok, útok a ještě útok.

⁵⁸ Úspěšný manévr z moře se skládá z kontroly moře, rychlé operace s využitím technologií, efektivní kooperace s pozemními složkami armády.

⁵⁹ Máloliteré válečné námořnictvo naplňuje vylodění vodami, které efektivně brání válečné námořnictvo druhé strany.

⁶⁰ Republika benátská (též Nejjasnější republika sv. Marka) od přelomu 7. a 8. století do roku 1797 námořní velmoc v severozápadním Jadranu.

báze⁶¹, kde se stavěly a opravovaly lodě, a kde se doplňoval materiál – zázemím svých přístavů se stala nedostižná právě Hansa a vynikali v ní i Holanďané, naopak ji postrádali Španělé.

Námořní moc tedy v novověku určovaly vedle tří faktorů (vojenská moc, hospodářská moc a politické schopnosti současné vlády) také tři podmínky (námořní znalosti, znalosti stavby lodí a báze), které byly svojí podstatou proměnné. Podmínky se mohly měnit v závislosti na obyvatelstvu. Faktory se měnily v průběhu času velikostí svých poměrů. Teprve jejich složení určovalo velikost a sílu námořní moci. K existujícím se také se přidávaly další faktory (např. vůle ke svobodě, bojový duch), které násobily vojenskou sílu. Tyto faktory se staly zásadními například v bitvě u Lepanta⁶², nebo v boji Nizozemců proti Španělům.

Rozhodující význam ale navždy nese politický faktor – musí rozeznat sílu protivníka a ve shodě se způsobilostí vlastního národa ve správném poměru aplikovat vojenský a hospodářský faktor. Také účel nasazení, především u vojenského faktoru, musí být přiměřený a mění se u každého národa. Obchodníci, kteří vládli svým republikám na jihu a severu Evropy, preferovali nasazení obchodního faktoru. Kromě toho využívali svérázných účinků své přítomnosti na moři. Čerpali z ní přesvědčení o morální velikosti, která nesměla být zaměňována za námořní moc. Obchodníci Hansy šikovně používali tuto morální velikost své námořní přítomnosti k budování své obchodní moci. Přítomnost na moři však mohla být považována za ukazatele morální velikosti jen v rozměru středověkého světa. Nástup teritoriálních států novověku změnil stálost morálních důkazů: platily jen tak dlouho, dokud byly ostatní mocnosti nuceny je uznávat. Stejně tak zmizela španělská námořní moc v okamžiku, kdy se proti ní postavili Holanďané a další národy a atakovaly tak španělskou vládu nad mořem.

Zámořské objevy v 15. a 16. století vtáhly státy ležící na břehu oceánu do dlouhého a tvrdého boje o obchod a kolonie. Poté, co Anglie objasnila své zájmy jednomu státu po druhém, stala se na začátku 18. století největší námořní mocností světa. Ovládala největší válečnou flotilu a měla položený základní kámen k vybudování největšího zámořského impéria. Kořeny tohoto úspěchu ležely v důvěře ve vlastní flotilu (k čemuž vybízela neexistence pozemních hranic⁶³). Vědomou politickou linií podporovala rovnováhu sil. Zabírání geostrategických bodů na mapě světa zásadně rozšiřovalo prostor kontroly anglické námořní moci.

V 19. století nastal po 2000 letech zlom ve způsobu pohonu – nová technologie parního pohonu způsobila sice technickou revoluci, v politické strategii však královnou moří zůstala Británie. Vývoj flotil poháněný technickými pokroky byl nicméně zřetelný a do 20. století vstoupily flotily všech zemí s různou intenzitou zbrojení.

⁶¹ Námořní základna.

⁶² 7. října 1571 se v poslední velké bitvě veslových lodí střetla loďstva Svaté ligy (Španělsko, Benátská republika, Papežský stát, Maltézský řád a Janovská republika) a osmanské říše. Bitva skončila vítězstvím Svaté ligy.

⁶³ Tento stav byl narušen v letech 1689-1701, kdy se místodržitel Nizozemí Vilém III. Oranžský stal anglickým králem. A od roku 1714 do 19. století kdy Hannoverská dynastie brala ohledy na své kurfiřtství.

Evropský systém spojenectví se z podstaty změnil v letech 1902 až 1905. Úspěch admirála Tirpitz⁶⁴ neměl, v porovnání se svými evropskými kolegy, konkurenci. Ve výsledku však dovedl Německo do izolace, kterou nemohl vyřešit žádný nárůst flotily. V následujícím světovém konfliktu vedl taktický přechod k neomezené ponorkové válce k vtažení USA a jejího vojenského potenciálu do války a tím ke konečnému výsledku. Připravená strategie se tak v důsledku stala příčinou porážky Ústředních mocností.

Ve druhé světové válce se pro vládu nad mořem ukázalo klíčové nasazení letadel. Z tohoto důvodu se i během studené války považovala schopnost pokračovat v palbě i po poškození jako klíčová. V době studené války se námořnictva připravovala na intenzivní a krátký konflikt, tudíž poškozená loď, kterou by bylo nutné z důvodu oprav třeba i jen na šest týdnů vyřadit, měla stejnou bojovou hodnotu jako potopená.

Podle Allana Collinse prošla maritimní strategie – se svojí dlouhou a bohatou historií – zásadní proměnou de facto dvakrát. V 16. století, kdy přestala sloužit pouze jako přepravní prostředek vojáků k nepřátelským břehům a zahájila vzestup evropských mocností díky propojení se zámořskými državami. A ve 21. století, kdy poslední flotilou, která si v tomto smyslu udržela nezávislý strategický význam, je USA.⁶⁵

Podle velikosti jednotlivých námořnictev (počítáno dle počtu válečných lodí) je zřejmá síla na moři jednotlivých států (viz. příloha). Strategie námořních politik jednotlivých členů EU se mohou uplatnit ve specializaci. V tomto směru není malých rolí. Nicméně ze statistického srovnání jasně vyplývá, že námořní strategie členů EU bude průrazná pouze ve společné politice.

EU chybí jednotná koncepce, kterou by mohla získat sjednocením se ve jménu společného cíle. Projekt EU není samozřejmostí a další vývoj je otázkou mnoha faktorů. Tím bychom se však dostali k dalšímu politickému rozvoji EU. Úkolem evropské maritimní bezpečnostní politiky v rámci European Security and Defence Policy (ESDP) nicméně zůstává hájit definované zájmy pro celou Evropu. A musí být tím konkrétnější, čím neuchopitelnější je dimenze širého moře. Pokud by EU chtěla hrát roli námořní velmoci, podmínkou zůstává nejen efektivní a jednotná Common Foreign and Security Policy (CFSP) a ESDP.

Nasazení námořnictva a námořního letectva při řešení těchto krizí si lze představit pouze v mnohonárodnostním rámci. Maritimní opatření jsou proto výrazem internacionality bezpečnostní politiky. Námořnictvo a námořní letectvo svými možnostmi tvoří rozhodující přínos k řešení krizí. A jak vyplývá z vývoje, těžiště maritimních operací se přesunuje ze širého moře do okrajových moří a pobřežních vod.⁶⁶ Pro plavidla proplouvající kolem somálských břehů bylo vydáno doporučení, aby zůstávaly ve vodách volného moře, tj. nepřibližovaly se ke břehům na 200 námořních mil.

⁶⁴ Alfred von Tirpitz (1849–1930) německý velkoadmirál.

⁶⁵ COLLINS: Contemporary security studies, s. 129–132.

⁶⁶ STOCKFISCH: Německo a maritimní bezpečnost: přichází „maritimní“ epocha, s. 93.

Už předtím přijal Evropský parlament usnesení o pirátství na moři, v němž reaguje na dramatické zhoršení situace a požaduje celou řadu opatření, od účasti na stabilizaci legálních režimů v pobřežních státech, přes ničení sítě organizovaného zločinu v těchto oblastech až po vytváření pravidel pro nasazení vojenských sil EU.

Vytvářením struktur vládnutí na globální úrovni jde o koncept „global governance“ (zapojení různých aktérů, hlavně nevládních organizací, států a jimi vytvářených mezinárodních organizací do vytváření globální politiky). Nejedná se o tradiční výzkum systému mezinárodních vztahů. Jakmile mluvíme v dimenzi maritimních politik, máme na mysli celkové – globální pojetí. I když jsou přímořské oblasti rozdělené, mořské vodstvo je propojuje s celkovým prostorem světa. Fenomén mořské masy přesahuje hranice a svou přírodní silou určuje pravidla platná celosvětově. Rozšíření konceptu bezpečnosti do těchto bezbřehých oblastí představuje výzvu oboru, neznamena však nutnost metodologických změn. Stále platí rovnice o zájmu, hrozbě a riziku. Pozoruhodné je, že v Aristotelově Politice je přesně vyjádřena těsná vazba mezi vnitřní a vnější bezpečností, je-li účelem státu obecné blaho, vyžaduje to zachování *bezpečnosti* navenek i uvnitř.⁶⁷ To potvrzuje Hauser: mezinárodní terorismus a vnitrostátní organizovaná kriminalita jsou na sebe úzce napojeny – což posiluje pozice armády, která přebírá posílené pravomoci policejních složek.⁶⁸

Modrý růst EU

Spolu s nejbližšími regiony má Evropská unie nejrozsáhlejší námořní území na světě. Námořní regiony Evropy tvoří v současnosti téměř polovinu evropské populace a HDP. Námořní oblasti v rámci jurisdikce členských států jsou větší než vnitrozemské oblasti a v budoucnu by se mohly ještě rozšířit. Dvaadvacet členských států jsou státy pobřežní. Klíčovým propojením v obchodním řetězci, je námořní doprava. Uvědomění si dopadů silniční dopravy na životní prostředí ještě zvýšilo význam námořní dopravy a interoperability dopravního řetězce. To, společně s přesunutím výrobních činností mimo Evropu, představuje hlavní úkol pro evropské hospodářství, přístavy a odvětví námořní dopravy. Pro Evropu je výzvou udržet si konkurenceschopné obchodní loďstvo a fungující loďařský průmysl - což vyžaduje aktivní politiku založenou na vědě, výzkumu a inovacích v rámci udržitelné evropské námořní politiky.⁶⁹

Evropský kontinent je vlastně velkým poloostrovem – na východě je spojen s asijským kontinentem. Všechny ostatní světové strany vedou k moři. Po dvě a půl tisíciletí hraje moře pro Evropu nosnou úlohu. Evropa je maritimní kontinent. Hospodářské a obchodní vazby mají maritimní povahu, neboť evropský podíl na světovém obchodu činí přes 40%. Více než 90% zboží určeného pro evropský trh a z něho vyváženého je přepravováno přes moře. Hlavní zájem Evropy spočívá ve vytváření vazeb s hospodářskými oblastmi a trhy světa. Kromě jiných spočívá blahobyt Evropy na fungující a nenarušené výměně zboží přes moře, tj. na bezpečných námořních spojích, které jsou pro Evropu existenční otázkou.

⁶⁷ ARISTOTELES: Politika, úvod, s. 14.

⁶⁸ HAUSER: Die EU und der Kampf gegen den Terrorismus, s. 36.

⁶⁹ Sdělení předsedy a pana Borgia Komisi - Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře.

Maritimním hospodářským pásmem jsou mořské plochy, včetně pod nimi ležících ploch mořského dna a bohatství ležícího pod mořským dnem (nafta, zemní plyn, rudy), které se rozkládají až 200 námořních mil⁷⁰ od břehů do otevřeného moře. Na pobřeží nezaniká suverenity států ostře, ale postupně se snižuje v několika na sebe navazujících pásech. Nároky na pobřežní moře upravila Úmluva Organizace spojených národů (dále OSN) o mořském právu.⁷¹

Po předložení zelené knihy o námořní politice v červnu 2006, která zdůrazňovala důležitost stabilního, jednoduchého a konsolidovanějšího předpisového rámce pro konkurenceschopné námořní hospodářství a ročních konzultacích, předložila Komise v říjnu 2007 sdělení a akční plán s názvem „Integrovaná námořní politika pro EU“, a zahájila tak další fázi ve snaze stanovit konkrétní politiky a opatření pro budoucí společnou evropskou námořní politiku.⁷² Předseda Výboru regionů⁷³ předložil v dubnu 2008 politická doporučení k dalšímu prohloubení Integrované námořní politiky pro EU. Hospodářský, tzv. „modrý“ růst je cílem i posledního vývoje v říjnu 2014, kdy ministři pro námořní politiku evropských zemí a Evropská komise⁷⁴ přijali „evropskou agendu pro růst a zaměstnanost v mořském a námořním odvětví“. Tím potvrdili koordinaci přístupu k námořním záležitostem a rozvoji modré ekonomiky EU.

Volný přístup ke strategickým surovinám je předpokladem pro rozvoj technologií. Ve světě, který globalizuje světové hospodářství a vytváří rozsáhlé hospodářské oblasti, jsou oceány jako světové komunikační cesty a zdroje surovin důležitější než kdy dřív. Hospodářství a obchod se stále více rozvíjí jako faktory určující celosvětové politické vztahy, proto nezůstanou výrazné hospodářské problémy bez vlivu na největší námořní alianci v dějinách, neboť nejdůležitější mezinárodní záležitosti dnes již nemají vojenskou, nýbrž ekonomickou povahu.⁷⁵

V květnu 2008 se NATO začalo věnovat problému vazeb a diferencí mezi piráctvím a maritimním terorismem. Ve svém vyjádření poukázalo na nedostatečné zabezpečení globálního maritimního dopravního systému (více než 80% světového obchodu je dnes závislé na mořské dopravě), ve srovnání s přísnými bezpečnostními kontrolami na letištích. Konference byla organizována institutem EuroCrime s cílem pojmenovat potřebu výzkumu a analýzy na mezinárodní úrovni na téma „maritimní piráctví a terorismus“. Také se snažila navázat spolupráci a sdílení případových studií.⁷⁶

Zatímco posádky obchodních a turistických lodí nemohou být v současné době ozbrojené, teroristé používají celou škálu vojenského arzenálu. Současný problém tedy tkví i v tom, že teror vlastně ani nemůže být likvidován.⁷⁷ V tomto právním stavu začínají tedy různé firmy nabízet systémy, které by měly pirátům jejich útok alespoň znesnadnit, a přitom jim neublížit

⁷⁰ 1 námořní míle (n.m.) = 1,85km.

⁷¹ Podepsaná v Montego Bay 10.12.1982 (v ČR 240/1996 Sb.).

⁷² http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_cs.htm

⁷³ Luc Van den Brande.

⁷⁴ Tj. její představitel – předseda José Manuel Barroso a komisařka Maria Damanaki.

⁷⁵ STOCKFISCH: Německo a maritimní bezpečnost: přichází „maritimní“ epocha, s. 90-93.

⁷⁶ <http://www.eurocrime.it/> a <http://www.nato.int>

⁷⁷ HAUSER: Die EU und der Kampf gegen den Terrorismus, s. 36.

(např.: dálkově ovládaná vodní děla, vrhače kluzké pěny, elektrické ohradníky na lodním zábradlí, dále nově vyvíjená akustická zařízení).

Změnit by se měly i velké válečné lodě. Americké námořnictvo je chce postupně nahrazovat menšími, rychlejšími a obratnějšími plavidly třídy Littoral Combat Ships, určenými pro pobřežní vody. Jsou konstruovány tak, aby z jejich palub mohly operovat nejen vrtulníky, ale i malé bojové čluny a robotické prostředky. US Navy také v rámci programu Littoral Surface Craft testuje 80m dlouhý katamaran Sea Fighter vhodný mimo jiné i pro tyto účely.

Všechna tato opatření spolu s odkláněním lodních tras z nebezpečných oblastí, organizování konvojí s ozbrojeným doprovodem, atd ... jsou velmi nákladná. Pirátům, či spíše námořním teroristům, se tak s vynaložením poměrně malých prostředků daří narušovat globální ekonomiku, zatěžovat vyspělé země a šířit chaos.

Ekonomické problémy překonaly úroveň otázek obrany. Životní zájmy námořních mocností se přesunují ve směru světového hospodářství. Obchodní a hospodářské politiky by již neměly být posuzovány jako ekonomické problémy. Dnes už jsou to otázky strategického významu a maritimní dimenze.⁷⁸ Ekonomické strategie budou utvářet 21. století a právě ekonomická moc bude rozhodovat.⁷⁹ Ve shodě s touto politikou byla Komisí 3. září 2008 schválena Evropská strategie pro mořský a námořní výzkum s tím, že hospodářské aktivity spojené s mořem jsou pro přímořské regiony nezbytné pro zajištění ekonomického rozvoje. K hlavním cílům strategie patří překonání rozdílnosti evropského mořského a námořního výzkumu zvýšenou integrací tradičních výzkumných sektorů a zlepšenou spoluprací všech zainteresovaných aktérů.⁸⁰

Ozbrojené síly ke své úspěšné existenci potřebují koherentní a dlouhodobou námořní strategii, což mohou nabídnout buď země s velkými a středně velkými námořnictvy nebo účinná spolupráce a „složení“ námořní strategie z několika členských zemí. Malá námořnictva stále víc nabírají pouze regionální rozměry, v níž se především soustředí na obranu vlastního pobřeží v rámci „strategie odepření přístupu“ a vojenské námořnictvo zde de facto nehraje významnější roli.

Tato studie pomocí kritické geopolitiky kontextuálně zkoumá prostor a moc – evropský prostor a námořní moc. Koncepční a metodické uchopení práce nabízí první kapitola. Myšlenkovému a historickému kontextu, který formuje námořní moc v evropském prostoru, se věnuje druhá kapitola. Následující text se zabývá koncepcí námořní moci, tedy systému, jehož křehkost vyplývá z proměnných faktorů, které jsou na sebe řetězově závislé.

⁷⁸ STOCKFISCH: Německo a maritimní bezpečnost: přichází „maritimní“ epocha, s. 92.

⁷⁹ STOCKFISCH: Německo a maritimní bezpečnost: přichází „maritimní“ epocha, s. 91.

⁸⁰ <http://www.euractiv.cz/>

1. Koncepční a metodické uchopení Evropské vojenské námořní strategie

Metodologie v politické vědě nabízí několik způsobů, jak dosáhnout výsledků. Metody se liší limity a pravidly které je určují a kterými se řídí. George Bennett používá výraz metodologické logiky, který snad nejlépe vystihuje potřebnou strukturu práce.

Tyto pojmy vychází z procesů formování moderních států. Žádný státní útvar není organickou jednotkou, a tedy strůjcem svého osudu. Každý moderní stát je závislý na světovém hospodářství, a je-li skutečně moderní, na reflektování způsobu vládnutí a vedení politiky sousedních států, tj. na pragmatické reflexi těchto skutečností, a v neposlední řadě, na duchu světa, náboženství a stavu země. Tyto faktory vytvářejí podmínky, ze kterých mohou vyrůst základy moderního státu. Přičemž tyto skutečnosti nejsou samy o sobě nositeli kvality a podmínek vzniku moderního státu.

Pravděpodobně nejběžnější je vztahovat termín „stát“ k politickému společenství. To však nabývalo v průběhu dějin různých forem a proměn. Důležitým rysem státu je pevně definovaný řád. Stát vyžaduje pevný vztah mezi společenstvím a územím. Stát jako univerzální jev je druh činnosti, před kterou, jak ukazuje historie, je člověk stavěn jako před nutnost. Protože je druh činnosti zaměřený k určitým cílům, nutně vyvolává otázku oprávněnosti cíle, ke kterému směřuje a prostředků, které k tomu používá. Stát je chápán jako nástroj moci. Nástroj pro nějž je charakteristický především monopol donucování, nebo, jak říká Max Weber, „monopol legitimního použití síly“. Současné pojetí státu vychází ze tří základních charakteristik: stát je souborem institucí, které stanovují prostředky násilí. Tyto instituce řídí společnost, jež žije na geograficky ohraničeném území. Stát má monopol na vládnutí nad svým územím, čímž se na daném teritoriu vytváří jedna politická kultura. Základní premisy státu souvisí s jeho vnitřní a vnější svrchovaností. Ovládnutí společnosti státem má aspekty právní (de jure) i donucovací (de facto). Vnější svrchovanost souvisí s mezinárodním právem – znamená právo vykonávat jurisdikci nad určitým obyvatelstvem a územím, stát je z hlediska mezinárodního práva za výkon této jurisdikce výlučně odpovědný. Zákon je často překonán politickými okolnostmi, nicméně kritéria státu byla definována v Konvenci o právech a povinnostech států.⁸¹

Pro geopolitickou vědu je stát tradiční územní jednotkou.⁸² Klasická definice Maxe Webera obsahuje tři konstitutivní prvky státu: území, obyvatelstvo a státní moc, která se na daném území vyskytuje. Stát existuje, existují-li tyto tři elementy.

⁸¹ Konvence o právech a povinnostech států v Montevideu, prosinec 1933.

⁸² ROMANCOV: Politická geografie a geopolitika. In: Úvod do studia politické vědy, s. 420.

Důvodů zrodu moderních států v evropských podmínkách je několik – poměrně slabá vládnoucí struktura Svaté říše římské, nové výrobní postupy a moderní technologie, které přispěly k rozkvětu kapitalismu, soutěž mezi světskými a náboženskými elitami o moc i prestiž a mezi vládnoucími elitami politických entit o území a zdroje. Proces formování moderního státu byl v Evropě víceméně dokončen v 18. až ve 20. století. Do té doby silné státy, tak jak je chápeme dnes, neexistovaly. Evropské moderní státy si paradoxně jako dominantní formu soutěžení na globální úrovni vybraly vytváření koloniálních říší, jejichž důsledkem byl vznik různých typů nemoderních států.

Rozvoj kapitalistického ekonomického systému a vznik moderního státu jsou velmi úzce propojeny. Vláda státu závisela na spolehlivé ekonomické základně a ekonomičtí aktéři profitovali z vytvoření měnového systému, zajišťování půjček a právního rámce, který garantoval smluvní práva a závazky. Moderní stát je založen na národní ekonomice, která může mít velmi silné vztahy s ostatními ekonomikami, ale zůstává oddělená. Oddělení „vnitřního“ od „vnějšího“ souvisí s rozvojem moderního suverénního státu. Rozdělení se týká také ekonomické sféry. Suverenita vytvořila územní prostor, v jehož rámci mohou vládcí vytvářet a regulovat národní ekonomický systém. Soutěž mezi vládci nebyla omezena pouze na oblast vojenských vztahů, ale odehrávala se samozřejmě také v ekonomické oblasti. Vztah mezi silou státu a silou národní ekonomiky je explicitně vyjádřen v teorii merkantelismu. Merkantelismus byl světovým názorem státních elit, které se podílely na budování moderního státu. Domnívali se, že ekonomická aktivita je – a měla by být – podřízena hlavnímu cíli, tj. budování silného státu. Jinými slovy, ekonomika je nástrojem politiky a základem politické moci.

Hlavní rysy moderního státu:

- Vláda → centralizovaný systém pravidel založený na administrativních, policejních a vojenských institucích, potvrzený právními normami, dělající si nárok na monopol na legitimní použití síly. Právní systém popsán buď ústavou nebo definovaný parlamentním zákonodárstvím.
- Národní cítění → lidé na určitém území, tvořící vysoce soudržné společenství ve smyslu *Gesellschaft* i *Gemeinschaft*, spojující dohromady národ a stát.
- Ekonomika → oddělená soběstačná národní ekonomika zahrnuje základní sektory, které potřebuje pro vlastní produkci; hlavní část ekonomických aktivit se odehrává uvnitř politické entity.
- Hranice → pevně stanovené.⁸³

Moderní stát se tak v Evropě zrodil z transformace absolutistického státu. Posledním znakem, který je charakteristický, je více méně kontinuální politický proces, který přetváří člověka (příslušníka historických stavů, stejně jako nevolníka) v občana. K pojmu občan se státy postupně dopracovávaly, instituce občanství je stejnou novinkou, jako geopolitika, kterou

83 SØRENSEN: Stát a mezinárodní vztahy, s. 97.

hledáme. Proč jsou „moderní (raný) stát“ a „geopolitické souvislosti“ tak důležité pojmy právě pro prostor? Oba tyto pojmy mají svůj historický, více než dvoustetletý, vývoj. Jejich obsah se měnil, ale stal se motorem politického uspořádání prostoru - časově a historicky chápaných souvislostí Johana Kjelléna, pojmenovaných jako geopolitika.

Geopolitické měřítko je veličinou, jíž se vymezují hodnoty jednotlivých území, faktorem s nímž se dá pracovat v matematickém vzorci výpočtů koexistence států. Geopolitickými aspekty se mohou stát všechny proměnné; v průběhu času se jimi mohou stát ideje, symboly, znaky, strategické suroviny, vnitřní situace teritoriální jednotky, ale i prostý princip moci samé. Proto je základem úspěchu rozumět vlastní geostrategické pozici.

Geopolitické znalosti nám mohou dávat a dávají hlubší pochopení doby, jíž se zabýváme, neboť z geopolitického hlediska můžeme vysledovat zákonitost dějů a jejich vývoj. Závěry, které neopouštějí reálné podklady, fakta a skutečnosti, stejně konkrétně s prognostickým účinkem, jasně formulují možnosti, které včas zablokují touhy moci vykonat dílo zkázy. V ideálním případě je geopolitika schopna vymezit možnosti daného státu, a tím se stává součástí originální metodiky vývoje.

Z metodologického hlediska lze také nazvat v této práci zvolený postup dedukcí, usuzováním od obecného k zvláštnímu a jednotlivému, nebo přesněji vyvozováním nových tvrzení při dodržování pravidel logiky. Naplňuje tak požadavek dospívání k pravdivým závěrům pod podmínkou, že máme jako výchozí bod pravdivé předpoklady. Proto je důležité začlenit přehled všech podstatných událostí minulosti, s důrazem na otevřenost pro souvislosti nové doby, aniž by se ztratilo vědomí všech souvislostí moderního státu. V případě sledování různých teritoriálních jednotek, případně konkrétních států se jedná o důležité poznání. Tím se daří eliminovat mnohé poznatky, které zanikají v novém pohledu geostrategického kontextu, ale také vždy vyvstanou body, myšlenky, fakta, která zůstávají pro zkoumanou teritoriální jednotku charakteristickými. Vymezení vlastních hranic je vždy základem a jistotou k sebe-vědomému určování identity a v důsledném vzájemném poznání alespoň bezprostředních sousedů, vždy také i nástrojem (geostrategickou veličinou), která nejen rozšiřuje naše schopnosti jednat, ale také v nejlépeším slova smyslu upřesňovat naše představy.

Evropská vojenská námořní strategie je případová studie analyticko-popisného výzkumu. Analytická část práce se opírá o analytickou metodu geopolitiky, konkrétně kritické geopolitiky. V akademickém pojetí zahrnuje geopolitika analýzu geografie, historie a sociálního faktoru s ohledem na politický obsah prostoru a vzorců jeho uchopení v celé škále (od regionální po mezinárodní úroveň). Zkoumá politický, ekonomický a strategický význam geografie, přičemž geografie je definována polohou, velikostí, účelem a vztahy prostoru a možností.

V současnosti je pojem geopolitika široce používaná jako bezbřehé synonymum mezinárodní politiky, jako všeobecně používaná „teorie“, která popisuje vztahy mezi politikou a prostorem a to od lokální úrovně komunální politiky, přes státní rozměr až po nadnárodní koncepty. Yves

Lacoste definoval francouzskou geopolitiku: "Pojem geopolitika má v současné době mnoho významů, ale ve skutečnosti popisuje vše, co se zabývá soupeřením a jeho dopadem na obyvatelstvo, na politickou rivalitu a na delegaci moci. A to nejen mezi státy, ale také mezi politickými proudy nebo ozbrojenými skupinami. Jde o soupeření a kontrolu území." Podle Leonhardta van Efferinka tato definice zdůrazňuje důležitost míry moci (stát versus organizace) a prostorem (velké versus malé teritorium).⁸⁴

Jinou definici nabízí Colin Flint, který upozorňuje na historický vývoj konceptu geopolitiky jako takové. Poznává, že v geopolitických definicích měla vždy hlavní úlohu moc a byly to právě její fazety, které jsou subjektem vlastních popisů. Dále upozorňuje, že geopolitika je způsob nazírání na svět a vymezuje se proti názorům, že jednotlivec může zcela pochopit svět. Glosuje, že feminismus odsuzuje neúplný, barevný svět nahlížený muži, bílými a bohatými teoretiky. Colin Flint také zmiňuje relativně nový geopolitický směr „kritické geopolitiky“, která se zaměřuje na zásadní předpoklady geopolitické analýzy: „... praxe charakterizování moci vztahů v geopolitických tvrzeních ...“⁸⁵

Oskar Krejčí chápe geopolitiku jako teoretickou koncepci pokoušející se popsat zákonitosti pohybu moci či síly v prostoru. Toho dále využívá ke konkretizaci základních geostrategických os středoevropského prostoru.⁸⁶

Zatímco geopolitičtí teoretikové si přejí nebo do geopolitiky promítají touhu zmocnit se objektivitu analyticky, kritická geopolitika toto považuje za nedosažitelné a virtuálně neuchopitelné. Klasická geopolitika se dále vztahuje nejen k vědeckým účelům, ale zahrnuje také pop kulturní témata, studie Evropské vojenské námořní strategie vychází z kritické geopolitiky, což je čistě akademická disciplína.

Proto je přirozené, že se výzkumná otázka evropské námořní strategie musí primárně zaměřit na geostrategii a vyjít z analytických metod geopolitiky, konkrétně z kritické geopolitiky specifikované Gearóidem Ó Tuatháilem.

George Bennett ve své práci uvádí, že: „Vývoj filozofické vědy vysvětluje filozofické opodstatnění alternativních přístupů. Badatelé stále víc pracují napříč metodologickým rozhraním a spolupracují křížovými metodami ve společensko-vědních oborech.“⁸⁷

Pro každý jeden geopolitický přístup je nejpodstatnější prostor. Kritická geopolitika nazírá prostorovou dimenzi ze společenského a historického hlediska, tj. „kritická geopolitika zkoumá společenskou vazbu na prostor“.⁸⁸ Cílem kritické geopolitiky je nestranná, věcná geopolitická analýza, která je velmi těžce uskutečnitelná, protože každý jednotlivec je částí určité geopolitické „pravdy“. Hlavní pozornost kritické geopolitiky je soustředěná na umělost konceptu

⁸⁴ EFFERINK: The Definition of Geopolitics. In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

⁸⁵ FLINT: An introduction to geopolitics, s. 93.

⁸⁶ KREJČÍ: Český národní zájem a geopolitika, s. 62.

⁸⁷ BENNETT, GEORGE: Case studies and theory development in the social sciences, s. 5.

⁸⁸ KLINKER: Five minutes for critical geopolitics. In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

prostorů.⁸⁹ Z metodologického principu bychom neměli přistupovat k dějinám formující poznání jako by vědění mohlo existovat pouze mimo rozkazy, požadavky a zájmy mocenských vztahů. Lépe řečeno dějiny vědomí by měly být umístěny do rámce historického a zeměpisného kontextu mocenských souvislostí – ten nejen že byl přítomen, když se objevovaly, tvarovaly a upevňovaly vědomosti jako způsob vyjádření a postupů, ale také pomáhal dávat formu vědomí u jeho samotného zrodu. Jak píše Gearóid Ó Tuathail: Moc nebrání vědění, moc vědění vyvolává.⁹⁰

Kritickou geopolitiku jako subdisciplínu geopolitiky definoval a metodologicky kodifikoval Gearóid Ó Tuathail a ve svém spise *Critical Geopolitics*. Etabloval metodologické stránky týkající se vazby geografie a moci. Kritická geopolitika stanovuje, že geografie je ve své podstatě technologií moci ve službách centralizovaných států.

V této souvislosti se nesmí opomenout třídímní pojetí politiky, kterou lze vysvětlit pomocí anglických termínů, které nemají v českém pojmovém aparátu ekvivalent, a proto se přejímají: polity, politics a policy. Český pojem „geopolitika“ v sobě nese všechny tři vrstvy, což shrnul Karl Rohe jako: politika je uskutečňováním politiky „policy“ s pomocí politiky „politics“ na základě politiky „polity“.⁹¹ A tak je chápána a používána „geopolitika“ i v této práci.

1.1 Metodologická východiska kritické geopolitiky podle Gearóida Ó Tuathaila⁹²

1.1.1 geografie jako mocenský vědomý vztah

Geografie není přirozeně daný, ale mocenský vědomý vztah. Moc a vědomí se přímo vzájemně implikují: neexistuje mocenská vazba, která by nekorelovala s vědomím – to na druhou stranu postuluje a současně utváří mocenský vztah. Proto bychom z obecně metodologického principu neměli přistupovat k historickým souvislostem jako k oddělené entitě od mocenských vazeb.

Historický vývoj vědomí by měl být přirozeně zahrnován do historického a geografického kontextu mocenských vztahů, který nejen že vědomí formoval tím, jak vyplývalo z výroků a konkrétních společenských postupů, ale také je pomáhal formovat při jejich vzniku a dalším vývoji. Moc se vědomí nevyhýbá ani se mu nebrání, ona je vyvolává. Samotná identita geopolitických subjektů, geopolitických objektů prezentovaných subjekty i veškeré geografické techniky, kterými jsou geopolitické objekty prezentovány a projektovány, jsou všechno jen efekty vztahu moci a vědomí.

⁸⁹ EFFERINK: The Definition of Geopolitics. In.: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

⁹⁰ TUATHAIL: Critical geopolitics. The Politics of Writing Global Space, s. 8.

⁹¹ ROHE: Politik, Begriffe, und Wirklichkeiten, s. 62.

⁹² TUATHAIL: Critical geopolitics, s. 1-15.

1.1.2 centralizace a expanze v prostoru

Moderní geografický prostor vychází z centralizace a expanze. Obecně jsou mocenské vazby, v níž je umístěna moderní geografie, výsledkem centralizace a imperialistická expanze moderních evropských států po celém světě pokračující od 16. století, s důrazem na koloniální imperialismus 19. století. Centralizace a expanze vyžadují agresivní formy geografické moci a vědomí, které dohlíží na prostor, zmocňují se ho a dále ho v jeho vývoji usměřují. Jak řekl Edward Sain: Imperialismus je koneckonců akt geografického násilí, kterým je virtuálně každý prostor na světě prozkoumán, zmapován a konečně kontrolován.

Geografické úkony v prostoru jsou součástí mocenského vyhlazení původních forem, vtažení a začlenění území do centralizovaného systému zřetelné plochy, kterou již centrum bezpečně kontroluje. S tím souvisí i potlačení původních identit, jejich hranic a sociálního systému jako takového. To automaticky a uměle vytváří vnější a vnitřní rovinu s dominantní rolí „našeho“ a „cizího“.

Samotné formování, konsolidace a udržení prostoru geograficky specifikovaných identit je přesně to, co vyvolává nesouhlas. Není to otázka boje se státem, ale s historickým a geografickým úsilím zavádět státní suverenitu. Politická geografie se tak nestává problematikou zeměpisnou a mezinárodně politickou, ale otázkou pokusu geograficky „vyrábět“ mezinárodní politiku.

Zájem kritické geopolitiky je soustředěn na mocenský zápas se společností o právo suverénně se vyjadřovat o geografii, prostoru a teritoriu. Uvažovat o geografických entitách vytvořených a opečovávaných státním systémem znamená spadnout do teritoriální pasti. Znamená to zapomenout na historický vývoj, na vznik a udržení států jako koherentních teritorií a usilovat o mezinárodní legitimitu. Je to jako operovat se zamrazeným konceptem státu, který selhal v pochopení prostoru a dále pracuje jen s předpokládanou organizací a jasně oddělenou vnitřní a vnější rovinou.

1.1.3 institucionalizace prostoru

Prostor je nazírán a zobrazován institucionalizovaně. Další metodologické východisko se týká institucionalizace nazírání a zobrazení prostoru. Geografické pohlcování prostoru využívá obecné perspektivy nazírání prostoru a neutrální koncepce času nad začleněným a takto anektovaným teritoriem. Stát etabluje svou moc tím, že zestátní území. Snaží se zabezpečit svou autoritu jako vševědoucí „ilustrátor“ území a současně vševědoucí „informátor“ o prostoru. Teritorium bylo homogenizováno a vyměřeno z mocenského centra a s ohledem k němu. To vytváří jasnou prostorovou pozici, z níž jsou panoramaticky budovány teritoriální státy dnešního světa. Zobrazování prostoru se v čase pochopitelně mění.

1.1.4 *hodnota prostoru*

Hodnota prostoru je dána mírou jeho odolnosti. Topografie v souladu s kulturním vývojem prostoru vytváří autentické celky, které musí být efektivně podmaněny a vyvlastněny mocenským centrem, které následně vyprodukuje vlastní ideologii o prostoru. Úsilí s jakým se vytváří nové teritorium, se následně odráží v míře interního odporu proti němu. Edward Said k tomu uvedl, že nikdo z nás není osvobozen od potíží, které vyplývají z geografie. A není to jenom boj o to, kdo bude držitelem toho kterého území (nejlépe vizualizované faktickými válkami o teritorium), je to daleko hlubší konflikt mezi soupeřícími představami, je to boj o moc a vzdor vůči ní. Geografie není jen bojem o kartografii a míru pravdy, je to konflikt o různé způsoby představy světa a možnosti, které nabízí (např. plodiny, suroviny a v neposlední řadě voda!).

Není od věci si vzpomenout na Montesquiea a jeho úvahu o povrchu země: Úrodné země představují rovinu, na níž je zhora nemožné se o něco utkat s kýmkoli, kdo je silnější. Slabší se mu tedy podvolí, a je-li podroben, duch svobody se nemůže vrátit, neboť venkovské majetky jsou zárukou věrnosti. Avšak v horách je možné uchránit, co člověk má, a má toho málo. Svoboda, tj. vláda, z níž se člověk těší, je jediným dobrem, které stojí za to, aby je každý bránil.⁹³

1.2 Geopolitická Evropa

Geopolitika vyplynula z dvojitého působení sil v 19. století, kdy suverénní státní autority zaplnily prázdná místa na mapě světa. Tento systém rozprostřené moci a tlak nových technologií (transportu, komunikace a vedení války), tento obraz akumulace moci v uzavřeném prostoru byl nazván geopolitika. Díky popularizaci, kterou dal termínu Henry Kissinger, se geopolitika stala synonymem pro moderní globální politiku v prostoru. Nicméně kritická geopolitika vychází z historických souvislostí, z kontextu myšlení – je to věda zkoumající vztah dvou souvisejících jevů: prostoru a moci. „Kritická“ geopolitika neznamena opozici vůči klasické geopolitice, jen otvírá komplexnější pohled na problematiku „globálního psaní“. Výsledkem také není výzkum, který by poskytl souhrnný obraz, ale sada kontextuálního zkoumání problematiky, která je nedokonale označena jako „geopolitika“. Proto také neposkytuje závěry v tradičním slova smyslu. Cílem je ukázat moc v prostoru a současně odmítnout pohled mocenských center, která chtějí utvářet svět k obrazu svých map. Závěrem je možné shrnout zásadní pravidlo geopolitiky: její studium ve všech svých formách vyžaduje komplikovaný historický kontext.

To jsou „metodologické“ principy, které prohlubují kritickou geopolitiku jako přístup. Termín „metodologický“ je v uvozovkách, protože tyto metodologické principy nemohou být podrobeny

⁹³ MONTESQUIEU: O duchu zákonů I, s. 320.

ortodoxním vědeckým procesním zásadám. Jako Rodolphe Gasché vyjádřil ve své kapitole zpochybňující metodologii: zpochybnění je také narušení pojetí systému.⁹⁴

Jak uvádí Gary King ve svém úvodu: někdy je studie spojená se sférou, v níž je smysl zaměřen na historii a kulturu – a konkrétní případ je úzce a dopodrobna analyzován. Což je základní kámen nazírání kritické geopolitiky na světové (ale hlavně evropské) zobrazování. Přístup kritické geopolitiky k tématu Evropské vojenské námořní strategie vystoupí z historického kontextu, z evropské tradice a dějin evropského politického myšlení. „Mnohé z nejdůležitějších otázek o politické realitě ... jsou spíš filozofické než empirické. Ale zásady jsou důležité pro všechny výzkumy, v nichž jde o zjištění skutečností o reálném světě.“⁹⁵

Přístup kritické geopolitiky také zodpovídá problematickou sféru ukotvení termínu „evropské“ v této konkrétní práci. Tato vědecká disciplína bere v potaz ideje a nejen zřejmá fakta o prostoru, který si můžeme představovat jako evropský v politické, vojenské a ekonomické perspektivě. A navzdory předpokládanému vývoji je Evropa dosud prostorem národních států s vlastními zájmy a svojí mocí. Hranice říše Karla Velikého zůstaly patrné a stále charakterizují evropské ideje. Evropská kolonizace zámoří a její osídlení amerického kontinentu vytvořilo pevné pouto, které formuje vztah Spojených Států a Evropské unie. Evropa může být nahlížena z různých geopolitických perspektiv. Je zřejmé, že klasická geopolitika nabízí první, „materialistickou“ definici na konkrétní téma se svým přetrvávajícím míněním o neměnnosti geopolitických faktorů, včetně rozdělení na východ a západ. Prameny kritické geopolitiky přichází z vědomí vztahu mezi prostorem a mocí. Příkladem je dělení na „východ“ a „západ“ po druhé světové válce. Jedná se o principiální přístup moci a je jedno, pod jakou „značkou“ se tento princip moci projevuje – což v souvislostech této práce znamená, že Evropská unie a její námořní moc nesoupeří s NATO o prostor tak, jak se z politických center moci zdá a jak je tato skutečnost mediálně prezentována.

Pokud zvážíme pouze geopolitické definice Evropy, každá jedna z nich nás pochopitelně přivede k jinému závěru a nabídne nám své vlastní pochopení – proto vyústí v odlišné strategie. Podstata geopolitiky názorně ukazuje vlastní charakter a vlastnosti, přičemž všechny mohou být použity ve svých možnostech, jde o to vybrat tu správnou pro konkrétní záměr a tím určit výsledky strategie.

Věda se nemá jak sama zhodnotit, soudy přichází od lidí a je přirozené, že se různí lidé rozhodnou pro jiné metody, které jim přinesou výsledky, které nabízí jejich vlastní stanovisko, obsažené již v začátku. Moderní metodologie nabízí nespočetné varianty přístupu k politické vědě a žádná z nich není nadřazená. Všichni, kteří používají, ať už jakoukoli metodu, v ní pochopitelně dosáhnou jiných úrovní svých vlastních dovedností. Díky koncentraci na výzkum objevujeme náš vlastní přístup, naši vlastní cestu vyjádření, která už existuje.

⁹⁴ TUATHAIL: Critical geopolitics, s. 8–49.

⁹⁵ KING, VERBA, O KEOHANE: Designing social inquiry: scientific inference in qualitative research, s. 6.

2. Analýza historických determinantů evropské námořní strategie

Systémy jsou ve své složitě komplexnosti choulostivé a zranitelné. Tato křehkost plyne z proměnných faktorů, které jsou na sebe řetězově závislé. Tyto vzájemné vazby jsou citlivé na změny. Představme si organismus podmíněný celosvětovým kontextem bezpečnosti a spatříme propojenou entitu námořní moci, která je a vždy byla nezbytnou součástí vlády nad prostorem státu a jeho rozvojem. V současnosti nic tak očividně nedefinuje moc států jako ekonomická síla. Tento geo-ekonomický rozměr vychází z méně evidentních vztahů prostoru, obchodu a moci obchodních loďstev, které jsou rozhodujícím aspektem. Bezpečnost, případně ovládnutí námořních komunikačních tras je zásadní pro existenci států. Tato premisa platí nejen v míru, stává se samou podstatou války, v níž jde o výsledek a v žádném případě není výsadou pouze moderních států současnosti.

2.1 Antika

Vzrůstající blahobyt společnosti zaměřené na námořní obchod se odrazil ve vyšší hodnotě transportovaného zboží a v četnosti námořních loupeží. Otázce pirátství se věnuje Aristoteles, když dělí získávání majetku na hospodářství a výdělnictví, kam řadí i loupeže. Jde o způsob života, který si přirozenou vlastní prací opatřuje prostředky k životu nikoli směnou a obchodem. Případně „spojí spolu oba způsoby života, kde jim právě něco v dostatku schází, například jedni spojují kočovnictví současně s lupičstvím ... lidé život svůj tráví tak, jak káže potřeba ... proto také válečnictví jest přirozeně jaksi uměním získávacím ... jehož jest potřebí užívati proti divokým zvířatům a proti těm lidem, kteří nechťejí býti poddáni, ač jsou k poddanství zrozeni, takže taková válka jest přirozeně spravedlivá.“⁹⁶

Od prvních písemných záznamů je zřejmé, že hlavní spory vyvolávaly konkurenční obchodní zájmy, které pochopitelně přerůstaly v první námořní bitvy. Zprvu se jednalo o neorganizované srážky obchodníků a pirátů, což přinutilo brát na paluby lodí válečníky, kteří ochraňovali obchodní loď. Tento vývoj zákonitě vedl ke specializaci typu lodí (široké obchodní loď vhodné k transportu zboží a dlouhé úzké válečné loď na způsob pozdějších galér).

Historie námořních velmocí jsou z větší části dějiny rivality obchodních zájmů jednotlivých národů, a proto zůstávalo pravidlem válečných lodí – i když se válka námořních států rozhořela z jiných důvodů – ochraňovat vlastní obchodní flotilu, zajišťovat bezpečí námořních tras, ničit loď nepřátelských států a znemožňovat jim užívat moře. Komu se povedlo naplnit tyto cíle, a

⁹⁶ ARISTOTELES: Politika 1256^{a, b}.

získal kontrolu nad prostorem moře, stal se nad tímto mořem vládcem a tím mohl začít uskutečňovat další strategickou rovinu: propojovat pobřeží a izolovat nepřátele. To mu mimo jiné dále umožňovalo přenést válku přes moře na pevninu svého protivníka.

Prvotním strategickým úkolem válečných námořnictev se stala kontrola nad námořními trasami – komunikacemi. Od 5. století před naším letopočtem můžeme mluvit o námořní historii v prostoru středozemního moře. V této době už bylo pirátství rozšířenou praxí.

Základy válečného umění na moři rozvinuli především Řekové. Plánování a rozhodování jakou bojovou sílu použít a kam ji zacílit nazývali Strategia neboli válečné umění. Věděli, že základem úspěšného vedení války je to, co dnes nazýváme logistikou: schopnost transportovat zásoby pro bojující jednotky ve správný čas na správné místo, udržovat v dobrém stavu a pečovat o zbraně a vybavení. Na zemi i na moři si vyvinuli systémy a taktiky organizovaného nasazení sil v bitvách.

Námořní operace tohoto období se nezdají být ani vyvinuté ani dynamické – na tom z části nese vinu pozornost, která se věnovala pozemním operacím. Vojenští velitelé brali flotilu jako část armády, která se sice pohybuje po moři, ale která primárně slouží infanterii. Rozsáhlé blokády nebo útoky na vzdálená a ozbrojená pobřeží byla dalece za technickými možnostmi té doby. Přesto hrály první válečné flotily nezastupitelnou roli v dějinách Antiky a když zohledníme stupeň technického vývoje, je zázrak, co všechno obsáhly.

Nedá se určit, který národ jako první uplatnil svou moc nad prostorem moře, je však známo, že Kréta (cca 2500 – 1200 př.n.l.) se stala jednou z prvních a nejvýznamnějších námořních mocností. Vzhledem k hornatému charakteru ostrova byli Kréťané záhy přinuceni hledat obživu na moři. A nejen to. Strategická východní poloha tohoto středomořského ostrova vybízela k námořnímu obchodu, potažmo k útokům a snahám o omezení obchodních rivalů.

Zdaleka nejslavnějšími námořníky té doby a tohoto prostoru se stali Fénici (cca 2000 – 300 př.n.l.), kteří plně rozvinuli potenciál námořního obchodu a ve snaze rozšířit své obchodní zdroje se vydali až za okraj tehdy známého světa. Jejich obchodní výboje z nich udělaly první velké kolonizátory starověku, kteří pokořili Herkulovy sloupy (Gibraltar), přiváželi anglický cín, norský jantar a měnili africkou slonovinu a otroky za indické koření, zlato a drahokamy. Jejich obchodní stanice na březích a ostrovech středozemního moře se stávaly centry civilizace, které překonávaly i původně mateřskou zemi. Nejslavnější fénickou kolonií se stalo Kartágo. Stát, který v západní části středomoří ovládal severní Afriku, Sardinii, Korsiku, polovinu Sicílie a část Španělska.

2.1.1 Řecko - námořní taktika

Nejlepší náhled máme na prastarou námořní moc Řecka a to díky Herodotovi a Thukydidesovi v jejich popisech řecko-perské a peloponéské války. Rozvinutý námořní obchod nám může demonstrovat Homérova Iliada, kterou lze považovat za popis obchodní války – v praxi řecká námořní válka proti Tróji o bezpečnost Dardanel a tím kontrolu obchodu v Černém moři. V 5. století př.n.l. už Řekové vytlačili z Černého a Egejského moře Féniciány a Kartagince a nastolili svůj monopol v prostoru východního středomoří. Jejich obchodní / opěrné body se rozpínaly od břehů malé Asie na východě, Chorvatska na severu, Sicílie a jižní Itálie na západě a významně rozšiřovaly význam Řecka (včetně vzdálenějších osídlení na březích Černého moře a na mořských březích Španělska a Francie). Na samotném řeckém poloostrově však byly městské státy mezi sebou téměř neustále ve válce. A stejně tak se nedá mluvit o nějakém efektivním kolonizačním vývoji – jednalo se spíš o nezávislá společenství, která byla spjata s řeckou zemí civilizací, tradicí a obchodními vazbami.

Z civilizačního hlediska se dají řecko-perské války pokládat za útok Asie na Evropu. Kdyby se tehdy středovýchodní masy přelily do Evropy, změnilo by to tvářnost světových dějin tak, jak je známe dnes. Z hospodářského hlediska šlo o kontrolu nad východním Středomořím. Útok vedla Persie, velmoc z iránských pohoří stanula v 6. století př.n.l. na pobřeží Egejského moře.⁹⁷ Maloasijské řecké státy sice získaly značnou samosprávu, ale perský postup omezil obchod v Egejském moři, který byl zdrojem bohatství těchto měst. Kromě toho Persie převedla obchod v této oblasti na Féniciány. Boj o moc nad obchodem v prostoru středoziemního moře musel zákonitě nastat a povstání maloasijských Řeků proti Persii roku 500 př.n.l. je začátkem datace řecko-perských válek.

První perské tažení proti Řecku roku 492 př.n.l. skončilo kvůli ztrátě námořního spojení. Válečná flotila, která doprovázela armádu, byla zničena v bouři u poloostrova Athos, což pro nekrytou perskou armádu na pevnině znamenalo, že se musela dát na ústup.

Druhý útok perských vojsk byl v podstatě přímou obojživelnou akcí přes Egejské moře o dva roky později. Tehdejší lodě a technika však ještě nebyly dostatečně připravené. Malé transportní lodě nemohly dostatečně rychle reagovat na potřeby armádních sborů na pevnině a 10 000 Athéňanů ani nečekalo na pomocné sbory Sparty, aby smetli zpátky do moře 15 000 Peršanů.

Třetí pokus o nastolení perské hegemonie na helénském poloostrově ilustruje základní námořní strategii, která vyhrává a prohrává války na moři až do dnešních dnů a kterou shrnul Alfred Mahan do výstižného: komunikace ovládají válku. Athénský velitel vojsk Themistokles vystavěl svou vítěznou strategii na pochopení, že každá pozemní armáda, která se nemůže plně zásobovat a tak říkajíc žít z území na kterém se nachází, není o nic silnější než její zásobování. A jestliže je zásobování možné jedině přes moře, stane se vítězství na moři i vítězstvím na

⁹⁷ HEINSIUS: Der griechisch-persische Krieg, s. 4. In: Seemacht.

pevnině. Perský vládce Xerxes se v obavě, že dojde k podpoře mateřské země jejími řeckými osadami, rozhodnul využít strategie vnější linie. K vítězství mu však nepomohlo ani spojení s Kartaginci (Peršané zahájili útok na řeckém území, Kartaginci se následně vylodili na Sicílii). Strategie vnější linie byla v historii mnohokrát opakována – zvláště za druhé světové války.

Strategické vítězství Řeků u Salaminy zajistilo kulturní vývoj a rozkvet, který vyvrcholil v Sokratovi, Platonovi a Aristotelovi a jejich základních kamenech vší vědy a filosofie. Význam a potenciál námořní síly se posléze plně projevil v první námořní alianci – délském spolku. Význam námořní strategie dokládá i prostor, který ji Aristoteles věnoval ve své Politice: „Co se týče námořní moci, není pochyby, že ... má vzbuzovati bázeň nejen u vlastních občanů, nýbrž mají se jí báti i mnozí sousedé a má býti schopna přispěti jim ku pomoci, jak na zemi, tak na moři.“ A pokračuje „Má-li ... zasahovati do politického života, musí k činnosti míti také přiměřenou moc.“⁹⁸

Řecko dobyl až Alexander Veliký, který takticky otočil strategii bitvy u Salaminy. Alexander nemohl doufat, že dosáhne rozhodujícího vítězství v námořní bitvě, protože neměl k dispozici žádnou významnou flotilu. Proto se rozhodl porazit námořní moc na pevnině: obsazením přístavů a bází donutil nepřátelskou flotilu, aby se vzdala nebo odplula. A tak než se vypravil do vnitřní Persie, ovládl Středozeří bez jediné námořní bitvy, tím zničil perskou námořní moc a Féničané zmizeli z dějin.

2.1.2 Řím – kontrola námořních komunikací

Řekové a Kartaginci se na území jižní Itálie drželi v šachu do té doby, než si řecké státy podrobil Řím. Toho Kartaginci využili k zesílení tlaku na Sicílii, a když se roku 264 př.n.l. rozhodli k vyslání svých jednotek do Mesiny, překročili římské legie úžinu a zatlačili Kartagince zpět. Tím začaly punské války.

Punská flotila a její taktika představovala pro Řím od počátku velký problém. Nejen že chránila Kartágo před útoky Říma, ale současně se jí dařilo plundrovat italské pobřeží a její přítomnost měla pochopitelně dopad i na římský obchod. V přímém boji lodi proti lodi neměl Řím proti námořní moci, kterou v té době Kartágo představovalo, šanci na úspěch, proto se vrátil k původní pozemní strategii boje muže proti muži. Římským řešením se stal „Corvus“ 5,5m dlouhý můstek zakončený železným hákem, který připoutal nepřátelskou loď a dovolil vtrhnout na palubu disciplinovaným legionářům, kteří změnili námořní bitvu na útok infanterie. Řím přenesl svou moc na moře tak jednoznačně, že se Hannibal ve druhé punské válce rozhodl pro válku na pevnině. Jakmile však Řím přenesl frontu z Itálie a vylodil se v Africe, znovu rychle a efektivně zvítězil. Ve třetí punské válce využil Řím strategii blokády a definitivně ukončil existenci námořního konkurenta v oblasti římské sféry vlivu.

⁹⁸ ARISTOTELES: Politika 1327^b.

Jednoznačné vítězství v punských válkách postupně přineslo Římu Sicílii, Španělsko a severní Afriku. Během rozšiřování impéria na souši (což vedlo ve výsledku k jeho pádu) čistila římská flotila Středozemí od pirátů, chránila transportní cesty a porazila každé loďstvo, které se jí postavilo. Hlavní zbraní Říma a to jak na pevnině, tak na moři zůstali legionáři a to správným nasazením námořní – posléze palební - taktiky. Kombinace metodičnosti a katapultu se stala na moři stejně neporazitelnou jako infanterie na pevnině.

Římská flotila neměla konkurenci, hned dvakrát však stanula sama proti sobě. Po vraždě Caesara se proti Oktaviánovi postavil Pompeius v bitvě u Naulochosu a Antonius v bitvě u Actia. Aby porazil Pompeiovi lehké a rychlé lodě, nechal námořní velitel Agrippa postavit těžké lodě, doplněné zbraní „harpago“ (modifikace „corvus“), který se vystřeloval z katapultu. Když Pompeiovi kapitáni viděli, jak jsou jejich lodě postupně „loveny“, dali se na ústup, stejně jako Kartaginci v bitvě u Mylae.

I Antonius byl donucen vést válku na moři. Komplikace vyvolané blokadou jeho ležení (malárie, nepřátelství mezi Antoniovými a Kleopatřinými sbory) mu znemožnila vést válku na pevnině. Rozhodl se pro námořní bitvu a v případě porážky se uchýlit s většinou lodí do Egypta. Po Agrippově vítězství u Naulochosu si Antonius nechal postavit ještě větší a silnější lodě, na palubě měl stejně dobré legionáře ... proto se Agrippa zřekl použití „Harpaga“ a zvolil námořní taktiku manévrování a izolace, která mu přinesla vítězství v bitvě a Oktaviánovi potažmo celý Egypt.

Na Řím se prvotně pohlíží jako na pevninskou velmoc, ale impérium bylo drženo pohromadě právě námořními komunikacemi. Jejich historie není zdaleka tak dramatická a dynamická a proto se často ztrácí ze zřetele. Nicméně „Pax Romana“ panoval jak na souši, tak na moři. Téměř tři sta let ochraňovali obchodní lodě před útoky pirátů malé policejní flotily od černého moře po Atlantik. Celé středozemní moře s jeho přilehlými vodami se stalo uzavřeným mořem, jehož břehům vládl Řím.

2.2 Středověk – strategie obchodního umění

Hranice římského impéria rozdělily Evropu na severní – barbarskou - a jižní – kulturní a vyspělou polovinu. Civilizační hranice se kryjí s přístupem k psaným informačním zdrojům. Přesto, že nemáme dostatek zpráv, není pochyb o rozvinutých obchodních kontaktech. Dublinské muzeum má dostatek důkazů o mocných obchodních vazbách, které vybudovali staří Keltové. A stejně tak jako na jihu se brzy po obchodním loďstvu vyprofilovalo i vojenské k jeho ochraně. Tacitus zpravoval, že v severním oceánu dlí Suiones mocní díky svým mužům, zbraním a válečným flotilám.⁹⁹

⁹⁹ HEINSIUS: Die Seefahrt in Nordeuropa bis zum Ende der Hansezeit, s. 12, a Das Zeitalter der Entdeckungen, s. 31. In: Seemacht.

Válečná loďstva států severní a jižní Evropy se po pádu Říma nicméně značně lišily. Říční toky byly na severu stejnými komunikačními kanály jako na jihu, k jejich zdolávání však severní národy využívaly lodě lehčí konstrukce a to až do 12. století. To činilo lodě zdatnějšími, s lepšími manévrovacími schopnostmi. Dále využívali strategické kombinace boje jak na moři, tak na pevnině, což výrazně přispívalo k lepší bojové schopnosti. Tato průraznost severovýchodních námořníků byla ideální pro rychlé nájezdy na pevninu protivníka a v případě potřeby stejně rychlému ústupu (Vikingové, Vandalové). Ačkoli jsou doklady o bližších metodách severovýchodního vedení válek na moři a jejich strategie i taktiky skromné, faktem zůstává, že s průbojností kolonizovali severozápadní Evropu.

Dalším historickým mezníkem ve vývoji vojenské námořní strategie se stala válečná flotila Karla Velikého. Inicioval její výstavbu a s úspěchem se ve Středozeří postavil Saracénům. Důraz kladl především na pečlivou logistickou přípravu a tím si také podmanil Evropu. Systém organizování, plánování a rozmístění, efektivita dodávek a vybavení zůstává klíčovými faktory úspěšného vedení války dodnes.

Křížáci a jejich nábožensko-mocenský princip válečných tažení proti bezvěrcům, čili náboženský motiv námořní války se později opakuje u Angličanů a Holanďanů proti katolickému Španělsku (vedle dalších strategických důvodů).

Na Baltu se námořní velmocí stala po christianizaci Hansa. Místo válečného loďstva jim k tomu posloužilo obchodnické umění. Obchod zůstal po čtyři sta let nejdůležitějším faktorem jejich námořní moci. K tomu využívali dokonalou logistiku a zázemí svých námořních bází. Na začátku 13. století se u Hansy setkáváme se zcela propracovaným systémem vojenských dodávek, logistiky a pravidelného střídání jednotek. To jim v Litvě vyhrálo téměř třicet let dlouhý válečný konflikt na území vzdáleném stovky mil.

Hansovní kupci vedli své války nejen z námořního, ale především z obchodního hlediska. Svoji hospodářskou a politickou moc používali především k tomu, aby válce předešli. Eskalaci napětí se snažili nejdříve uklidnit ekonomickými prostředky. K tomu prvotně používali zákaz obchodu s určitými obchodníky, konkurenty nebo partnery. Dále přistupovali k blokadám přístavů a uzavírání některých obchodních závodů. Tyto donucovací prostředky jim měli znovuotevřít města, se kterými byli v konfliktu. Hansa sedmkrát přeložila své výrobní závody z Brugg do Utrechtu a Antverp. Válečné námořní strategii Hansy předcházela velmi sofistikovaná a propracovaná komerční válka, která buď protivníka oslabila – a donutila přijmout podmínky Hansy. Nebo oslabila – jako budoucího válečného protivníka. V těchto případech Hansa operovala jako stát nebo jako konfederace států a v případě, že v politicko-ekonomické rovině nedosáhla svých výsledků, přistoupila k válce.¹⁰⁰

Boj donutil velké plachtaře ke zcela nové taktice. Jejich typické Kogge pluly ve svazcích po 3, 6 nebo 9 lodí s jednou velkou plachetnicí se kterou všechny sdílely malé veslové plavidlo. Protože

¹⁰⁰ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 56.

si však německá města nedržela stálou válečnou flotilu a válkám se snažila vyhnout, v nouzi jim chyběli jak opravdu zkušenější námořníci, tak rozvinutá válečná strategie taktického nasazení a využití válečných plavidel na moři. Vlastní válečné flotily plachetnic se prosadily až v 15. století. Ty však už nebyly od městských kupců, ale od mocných feudálních vládců a nové státní formy – absolutismu.¹⁰¹

Absolutismus přinesl fenomén stálých armád a speciálně konstruovaných válečných lodí. Hansa používala běžných obchodních plavidel (kterých měla k dispozici odhadem tisíc) nebo rybářských plavidel s posádkou složenou z hansovních měšťanů vyzbrojených „za vojáky“. Z toho vyplývá i zvolená taktika: přirazit loď k boku nepřátelské loď, zaútočit a vést boje muž proti muži. Hansovní děla, kulky a zbrojmistři se stali prodejním hitem 15. století.¹⁰²

Kromě strategie komerční války, přímého nasazení lodí do bojů se Hansa dále zaměřovala na rušení námořních transportních cest protivníka – ve 20. století na tuto tradici navázaly vlčí smečky. K první námořní bloádě Hansa přistoupila 1284 proti Norsku, čímž ho kompletně odstříhla od dodávek. A v krátké době dosáhla vrácení svých monopolních privilegií. Námořní kontrola Hansy patřila k její základní vojenské námořní strategii, ať už v podobě bloády nebo konvojové taktiky – její účinnost je patrná ať už z průběhu druhé světové války na moři, nebo v současně zvažované strategii proti modernímu pirátství.¹⁰³

Na jihu se námořní velmocí staly Benátky,¹⁰⁴ které z vnitřního Jadranu vytvořily nesporné vlastnictví. Svoji námořní moc postavili na vojenských, hospodářských a politických schopnostech. Dokud byly tyto tři faktory dostatečně silné, aby zabránily vzniku nové námořní moci na dalmatském pobřeží, byla zajištěna benátská nadvláda nad Jadranem. Středověk byl překonán objevením Nového světa a vlnou reformace. Moře zůstalo cestou pro přepravu zboží, kultury a lidí, ale i způsob, jak prosadit konkrétní moc a ovládnout plavební komunikace.

Globální pojetí obchodu, který přinesly zámořské obchody, vedlo k rozvoji námořní moci Portugalska a Španělska (později Holandska a Anglie). Této geostrategické koncepci nemohla Hansa zrozená ve středověkém prostoru konkurovat. Nový rozměr a rozpětí trhu, který stanovil rozvoj novověku, zničil stará privilegia a monopoly Hansy. Nešlo tedy jen o geostrategický přesun námořních komunikací z Baltského moře – i když tím přirozeně došlo k přemístění obchodních center, přístavů a ekonomických středisek. Ani regionálně zaměřená feudální šlechta neměla zájem participovat na obchodní síti evropského prostoru.¹⁰⁵

¹⁰¹ HEINSIUS: Die Seefahrt in Nordeuropa bis zum Ende der Hansezeit, s. 12, a Das Zeitalter der Entdeckungen, s. 31. In: Seemacht.

¹⁰² PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 56.

¹⁰³ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 56-60.

¹⁰⁴ Republika benátská (též Nejjasnější republika sv. Marka) byla od přelomu 7. a 8. století do roku 1797 námořní velmoc v severozápadním Jadranu.

¹⁰⁵ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 60-62.

2.3 Novověk – nástup námořních mocností

Námořní moc v době plachetnic a nástupu moderních států závisela na několika provázaných faktorech. Vojenská námořní síla byla odvislá od stavu státní pokladny, výkonnosti centrální vlády, množství a kvality námořních zdrojů (lodě, posádky, důstojnický sbor, infrastruktura) a v neposlední řadě úrovně politického a vojenského rozhodování.¹⁰⁶

Námořní moc novověku určovaly vedle tří faktorů¹⁰⁷ také tři podmínky¹⁰⁸, které byly svojí podstatou proměnné. Podmínky se mohly měnit v závislosti na obyvatelstvu. Faktory se měnily v průběhu času velikostí svých poměrů. Teprve jejich složení určovalo velikost a sílu námořní moci. K existujícím se také přidávaly další faktory (např. vůle ke svobodě, bojový duch), které násobily vojenskou sílu. Tyto faktory se staly zásadními například v bitvě u Lepanta¹⁰⁹ nebo v boji Nizozemců proti Španělům.

Rozhodující význam ale navždy nese politický faktor – musí rozeznat sílu protivníka a ve shodě se způsobilostí vlastního národa aplikovat (ve správně poměrné mocnosti) vojenský a hospodářský faktor. Také účel nasazení, především u vojenského faktoru, musí být přiměřený a měnit se u každého národa. Obchodníci, kteří vládli svým republikám na jihu a severu Evropy, preferovali nasazení obchodního faktoru. Kromě toho využívali svérázných účinků své přítomnosti na moři. Čerpali z ní přesvědčení o morální velikosti, která nesměla být zaměňována za námořní moc. Obchodníci Hansy šikovně používali tuto morální velikost své námořní přítomnosti k budování své obchodní moci.

Přítomnost na moři však mohla být považována za ukazatele morální velikosti jen v rozměru středověkého světa. Nástup teritoriálních států novověku změnil stálost morálních důkazů: platily jen tak dlouho, dokud byly ostatní mocnosti nuceny je uznávat. Stejně tak zmizela španělská námořní moc v okamžiku, kdy se proti ní postavili Holanďané a další národy a atakovaly tak španělskou vládu nad mořem.

Zámořské objevy v 15. a 16. století vtáhly státy ležící na břehu oceánu do dlouhého a tvrdého boje o obchod a kolonie. Poté, co Anglie objasnila své zájmy jednomu státu po druhém, stala se na začátku 18. století největší námořní mocností světa. Ovládala největší válečnou flotilu a měla položený základní kámen k vybudování největšího zámořského impéria. Kořeny tohoto úspěchu ležely v důvěře ve vlastní flotilu (k čemuž vybízela neexistence pozemních hranic¹¹⁰). Vědomou politickou linií podporovala *balance of power*. Zabírání geostrategických bodů na mapě světa zásadně rozšiřovalo prostor kontroly anglické námořní moci.

¹⁰⁶ HARDING: Seapower and Naval Warfare: 1650-1830, s. 121.

¹⁰⁷ Vojenská moc, hospodářská moc, politické schopnosti.

¹⁰⁸ Námořní znalosti, znalosti stavby lodí, báze.

¹⁰⁹ 7. října 1571 se v poslední velké bitvě veslových lodí střetla loďstva Svaté ligy (Španělsko, Benátská republika, Papežský stát, Maltézský řád a Janovská republika) a osmanské říše. Bitva skončila vítězstvím Svaté ligy.

¹¹⁰ Tento stav byl narušen v letech 1689-1701 kdy se místodržitel Nizozemí Vilém III. Oranžský stal anglickým králem. A od roku 1714 do 19. století kdy Hannoverská dynastie brala ohledy na své kurfiřtství na pevnině.

Jestliže rozhodující význam námořní strategie určuje politický faktor, nesmí být opomenuta zásadní dělicí čára státu a totiž systém. Absolutistická monarchie byla v podstatě systém vlády, který mobilizoval spíš pracovní sílu než peníze. V tomto ohledu byl efektivnější než středověký model vlády, nicméně špatně adaptovaný na daleko větší zátěž, která byla na stát a společnost vyvíjená moderním námořnictvem. Bylo zapotřebí vládnoucího systému zahrnujícího účast společenských skupin, jejichž peníze a schopnosti jsou pro *seapower* nepostradatelné – nejen šlechty a lidu. Vojenský režim se může udržet silou, ale námořnictvo musí mít veřejnou podporu. Autokracie je adekvátním zřízením pro armádu, ale námořnictvo vyžaduje konsensus.¹¹¹ A byl to právě tento princip, který umožnil anglické námořní moci kontrolovat světové oceány.

Jakkoli odtažitý se vývoj politického myšlení na dopady válek může zdát, jsou to právě ideje, které mají moc vyhrávat a prohrávat dějiny. Aristoteles posunul debatu o námořní strategii do roviny moci, která je zapotřebí k ovlivnění politického života: *Má-li ... zasahovati do politického života, musí k činnosti míti také přiměřenou moc.*¹¹² Tím se dostáváme k principu moci a k tomu, že právě moc je určujícím prvkem bezpečnosti. Není možné přebírat odpovědnost bez delegovaných pravomocí. Je to efektivita moci, která dokáže proměnit nevýhody státu v geostrategická vítězství. *Pravomocí úřadu rozumím ... veřejnou bezpečnost.* Snadným terčem se v této souvislosti stává Machiavelli s účelem svěřícím prostředky, ale byl to Aristoteles, který jasně deklaroval, že *pro každý účel je zvláštní prostředek.*¹¹³

Novověk a vývoj politických idejí, které přinesl, změnil stát i válečné strategie. Morgenthauova úvaha o špatné povaze člověka, která se projevuje v jeho jednání a přeneseně v zahraniční politice státu vychází právě z Machiavelliho realismu¹¹⁴ a přechází do Hobbesových tezí, že bezpečnost jedince závisí na členství v politickém společenství, jejíž garanci spatřuje na mezinárodní úrovni.¹¹⁵ Pojmy bezpečnosti státu, rovnováhy moci, suverénních států a hranic jsou pro studium námořní strategie a geopolitiky zásadní.

Etapa absolutistických monarchií na starém kontinentě je klíčová pro vývoj moderního námořnictva. V absolutismu jsou konkrétně viditelné a jasně patrné potřeby, které jsou kladeny na společnost a stát z hledisek námořních strategií. Podle Allana Collinse prošla maritimní strategie – se svojí dlouhou a bohatou historií – zásadní proměnou právě v období absolutismu, kdy mimo jiné přestala sloužit pouze jako přepravní prostředek vojáků k nepřátelským břehům a zahájila vzestup evropských mocností díky propojení se zámořskými državami.¹¹⁶

Každý stát si vytvořil vlastní podobu absolutismu – generalizace v tomto ohledu je zavádějící a nedostatečná. Napětí, které vznikalo v době vlády absolutismu, se snažil rozptýlit takzvaný osvícenský absolutismus. Pokoušel se zvrátit vývoj zaváděním státních reforem pro povznesení

¹¹¹ RODGER: The safeguard of the sea: a naval history of Britain 660-1649, s. 433 – 4.

¹¹² ARISTOTELES: Politika 1327^b.

¹¹³ ARISTOTELES: Politika 1300^b.

¹¹⁴ MACHIAVELLI: Vladař.

¹¹⁵ HOBBS: Leviathan neboli o podstatě, zřízení a moci státu církevního a občanského.

¹¹⁶ COLLINS: Contemporary security studies, s. 129–132.

blahobytu. Osvícenské myšlenky, které se absolutistický stát snažil využít a jimž se státní forma usilovala přiblížit, však v politické rovině stály v přímém rozporu. Osvícenství svým učením o svrchovanosti lidu a společenské smlouvě, nemluvě o útocích proti dogmatickému náboženství, uvádělo státní systém ve své absolutistické podobě stále více v pochybnost.

Absolutistická monarchie byla systémem, který ve své podstatě mobilizoval spíše pracovní sílu než ekonomickou sílu financí. Jako taková byla daleko efektivnější než středověká mocenská stavba, kterou nahradila, ale nepřipravená řešit daleko větší zátěž vyvíjenou na stát a nově se formující společnost moderním námořnictvem.¹¹⁷

Faktem nicméně zůstává, že silné námořnictvo je přímo úměrné silnému státu, a proto to byly právě státní systémy Evropy 17. století, které svými kapacitami umožnily vzniknout a udržet stálá námořnictva.¹¹⁸ Rozmach námořních mocností se stal tím, co Evropě dobylo svět – nebyla to technologická vyspělost Arabského světa, vynálezy Číny a možnosti Indie. A byl to tento agresivní rozvoj, který nastartoval ranou průmyslovou revoluci, a tím Evropě zajistil rozhodující námořní převahu. Konstrukční inovace lodí umožnily navýšení nosnosti, tj. zlepšily komerční využití omezeného prostoru plavidla a dovolily přepravu další výzbroje. Tento vývoj dal vzniknout i novým vojenským plavidlům.¹¹⁹

Expanze síly státu se promítla i do myšlenkového směru převládajícího v Evropě 18. století. Osvícenství povýšilo vládu rozumu nad pravdu zjevenou v bibli, nad tradici autorit. Pro kritiku, která vyplynula z konfrontace rozumu s tmářstvím, byla nejnnutnější svoboda – svoboda názoru a tolerance vůči jinému názoru.¹²⁰ Boj, který vedl lidský rozum, vyústil v kritiku a ta v politické požadavky, které posléze otřásly samotnými základy absolutistických států. Moře v této etapě představovalo nejen nebezpečí fyzické, ale také myšlenkové, protože lidem zprostředkovávalo „exotické“ kontakty, především však přímo „hazardní“ myšlenky a ideje smrtící pro absolutistické monarchie.¹²¹

Úpadek středověké Hansy korespondoval s nástupem tří novověkých námořních mocností: Španělska, Portugalska a Nizozemí. Smlouva z Tordesillas uzavřená roku 1494 rozdělila celý svět mezi Španělsko a Portugalsko a uplatnila v praxi myšlenku, že i moře se dá vlastnit, stejně jako půda.

2.3.1 Španělsko – strategie informací

Portugalci a Španělé se snažili zajistit si svoji nadvládu nad moři a nad nově objevenými námořními cestami, informační klatbou. Jejich plavební znalosti se staly státním tajemstvím,

¹¹⁷ RODGER: The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, s. 433.

¹¹⁸ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 69.

¹¹⁹ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 65-66.

¹²⁰ Voltaire: „Nesouhlasím s jediným Vaším slovem, nicméně budu do krve hájit Vaše právo, abyste je směl pronést.“ In: TRETERA: Nástin dějin evropského myšlení, s. 342.

¹²¹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 71.

kteře nesmělo být předáno cizincům. Dokud se jim dařilo tajemství udržet, nerušeně uplatňovali svoji nadvládu nad mořem. Znalosti námořnictví a výstavby lodí byly dalšími nezbytnými předpoklady každé námořní velmoci. Prostředky bez kterých nemohla vládnout žádná vojenská ani obchodní moc byly lodě. Další podmínkou námořní moci byly báze¹²², kde se stavěly a opravovaly lodě, a kde se doplňoval materiál – zázemím svých přístavů se stala nedostižná právě Hansa a vynikali v ní i Holanďané, naopak ji postrádali Španělé. I v tom byl hned zpočátku zabudován prvek jejich úpadku z hlediska námořní moci. Portugalsko přijalo strategii klíčového státního významu, který představovaly námořní objevy, zprostředkované informace tohoto druhu a udržení území (Ceuta).

Španělská moc se na přelomu středověku a novověku soustředila na sjednocení státu (jedním z mezníků, od kterého se počítá „nový věk“ je právě dobytí Granady 1492), nastolení náboženské jednoty a upevnění nadvlády Habsburků. Po roce 1540 nicméně pozorujeme další vlnu operací znovuoživeného islámu, které opakovaně zaháněly španělské a císařské síly ve Středozeří do defenzivy. Bitvou u Lepanta byla osmanská říše vytlačena zpět na severoafrické pobřeží a zahánána z vod východního Středomoří.¹²³ Sláva a pověst mocného Španělska však nemohla zastavit hospodářský rozvrat státu a zabránit vzestupu další obchodní moci na mapě Evropy: Nizozemí.

Španělsko za Filipa II. se díky jeho sňatku s Marií Tudorovnou dostalo k nadvládě nad anglickou flotilou. Filip jako spoluvládce logicky využíval geostrategickou polohu anglických ostrovů a výhody z toho plynoucí k ochraně transportů zlata z Ameriky. Nástupem Alžběty I. na trůn Španělsko ztratilo nejen zázemí anglických přístavů, vybavení a v celé šíři možnosti anglických lodí, ale protestantský nepřítel se automaticky dostal k interním znalostem a informacím o trasách a tím k nejzranitelnějšímu místu španělské ekonomiky. Zničení Armady tím de facto znamenalo konec španělským nadějím na obnovení svého i tak křehkého postavení.

I když tím španělské vojenské námořnictvo prakticky zaniklo, vláda se roku 1700 rozhodla pro jeho znovu vybudování. A o 40let později britské královské námořnictvo se znepokojením sledovalo, že na zdolání jedné španělské lodi muselo nasadit tři stejná britská plavidla. Navzdory své skromné ekonomické situaci mělo Španělsko největší a nejlepší válečné lodě své doby.¹²⁴

2.3.2 Nizozemí

Španělsko a Portugalsko bylo sesazeno ze své koloniální nadvlády Nizozemím. Jeho vzestup do pozice námořní moci a jeho následný úpadek je klasickým příkladem křehkosti symbiózy

¹²² Námořní základna.

¹²³ KENNEDY: Vzestup a pád velmocí: ekonomické změny a vojenské konflikty v letech 1500-2000, s. 58.

¹²⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 82.

státu a námořní geostrategie. Tento systém je zranitelný zvláště v případě, že výkon moci je rozptýlen kontinentální hrozbou, zanedbáváním ze strany vlády, případně přítomností silnějšího námořního rivala – za těchto okolností je námořnictvo neschopné ochraňovat širší námořní systém, který by zpětně podpořil nárůst námořní moci.¹²⁵

Námořní nadvláda Nizozemí, která podpořila úspěch odboje Nizozemí proti Španělsku, neměla vážného protivníka, dokud se na konci 17. století nestřetla s rozmachem britského královského námořnictva. Střet obchodních zájmů využíval především ekonomický dopad útoků na protivníkovu obchodní flotilu – jednalo se o zřejmou a praktickou strategii útoku na obchodní komunikační trasy. Britové se rozhodli pro obchodní blokádu, nepokračovali v útocích na lodě přepravující zboží jako v případě boje proti Španělsku. Byla to Cromwellova flotila, která zničila nizozemský obchod a jejich námořní ekonomiku.

Síla a moc Nizozemí byla postavena na finančnictví – na síle peněz. Neutápěla své prostředky na vydržování armády nebo mužstva. Tento princip fungoval Hanse ve středověkých souvislostech a možnostech své doby, Nizozemí v období absolutismu však s obdobným principem nemohlo vojensky čelit svým sousedům a následně rivalům. Nicméně úpadek námořní moci Nizozemí samo o sobě neznamenal konec finančního srdce Evropy – to zničil faktickou vojenskou invazí až Napoleon 1795. Nizozemí ztratilo s nezávislostí i důvěru a jeho finanční vazby tím zanikly.

Nizozemský model je nicméně dobrým příkladem, zásadního vlivu námořní geografie na formování významu, který je přisuzován námořnictvu. Geostrategická poloha Nizozemí určuje možnou dominanci nad jednou z nejdůležitějších námořních obchodních tras Evropy (průliv La Manche, přístup k ekonomickým centrům ve Flandrách, Brabantsku, Porýní, Pobaltí).

2.3.3 Anglie

*Britská námořní moc nespočívá pouze v síle vojenského námořnictva či bitevní flotile, ale v efektivní integraci administrativy, politického systému, armády, kolonií a námořní ekonomiky do uceleného státního systému.*¹²⁶

Britským ostrovům stále víc dominovala moc Anglie. Ztrátou poslední državy na evropské pevnině za vlády Marie Tudorovny (Calais, leden 1558) se Anglie o to víc soustředila a celou svou energii zaměřila na své nejbližší sousedy a posílení svých pozic na moři a za mořem. Za vlády tudorských panovníků: Jindřicha VIII. (1509 – 1547) a jeho tří dětí (1547 – 1603) byla ustavena anglikánská církev a symbióza monarchie, parlamentu a královského námořnictva. Na těchto pilířích byla postavena velikost, prosperita a moc, která dominovala a vládla.

¹²⁵ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 67. TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 20.

¹²⁶ HARDING: Seapower and Naval Warfare, 1650-1830, s. 286.

Profesionalizaci vojenského námořnictva administrativně ukotvil Jindřich VIII. vytvořením Navy Office, předchůdce příslušného ministerstva.¹²⁷

Námořní strategie má mnoho neznámých, proto se musí bezpečně opírat a vycházet z jasné a nezpochybnitelné politické linie, vůle podporovat námořnictvo a jistoty, že její akce budou zaštiťovány – to jsou hranice svobody, ve kterých se může dařit myšlenkám a mohou se rozvíjet strategie dosahování stanovených cílů.

Ostrovní národy jsou na svou svobodu zaměřeny více, než národy kontinentální. Moře odděluje ostrovy od velkých říší a tyranie tam nedosáhne tak snadno. Dobyvatele zastaví moře, ostrované tak nejsou přemoženi výboji a snadněji si uchovávají své zákony.¹²⁸ Pokus španělské Armady o invazi do Anglie 1588 a její porážka stvořila z Britských aspirací na vytvoření impéria o století později realitu. Andrew Fletcher ze Saltounu k tomu napsal: „Moře je naším jediným impériem, které nám přirozeně patří.“¹²⁹

Britská strategie podmanit si světový obchod svou stále aktivnější, důraznější přítomností na moři a vůlí si své místo vždy znovu obhájit vedla k progresivnímu úspěchu. Námořní síla se stala jasnou cestou k velmocenskému postavení a dominanci na mezinárodní scéně. Sir Walter Raleigh tento princip shrnul do slavného výroku: „Ten kdo vládne moři, ovládá obchod, a pán světového obchodu je pánem bohatství celého světa.“¹³⁰

Britské impérium se spoléhalo jak na ekonomickou tak na vojenskou sílu. Tento proces umocnila občanská válka ukončená diktaturou Olivera Cromwella. Vojenské námořnictvo se rozvíjelo do podoby nejmocnější flotily světa, napojené na zahraniční obchod a jejich finanční toky. Koncepce britského impéria si na rozdíl od námořní moci Nizozemí uvědomovala, že musí začlenit vojenské námořnictvo do přijímání ekonomického koloběhu, aby na druhou stranu získávalo mocnou ochranu svých obchodních zájmů, případně průraznost ve válkách a získávání nových prostorů a trhů. Tento princip nastartoval právě Lord Protektor na konci občanské války a vojenské námořnictvo se stalo ukotveným nástrojem moci, bohatství a účinné obrany britských zájmů. Tím také skončila éra používání vyzbrojených obchodních lodí v případě válečného konfliktu.

Britští obchodníci následovali příkladu svých nizozemských kolegů vybudováním společnosti Company of Merchants of London trading into the East Indies (tím se snažili zopakovat ekonomický úspěch legendární Vereenigde Oostindische Compagnie /VOC/ založené 1602, která představovala soukromou námořní moc a stala se prvním mnohonárodním koncernem se sídlem na ostrově Java, ve městě Stadt Batavia /latinsky Nizozemí/, dnešní Jakarta).¹³¹

¹²⁷ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 69.

¹²⁸ MONTESQUIEU: O duch zákonů I, s. 321.

¹²⁹ FERGUSON: Empire: how Britain made the modern world, s. 8-9.

¹³⁰ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 15.

¹³¹ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 68.

Spojené království Velké Británie získalo válečným konfliktem o španělské dědictví (1701 – 1713) postavení a stvrzení své kontroly nad Gibraltarem a Minorkou, na americkém kontinentě nejen území Newfoundlandu, ale především převzalo španělský koloniální obchod. Spojené království se tímto ustavilo jako námořní moc, evropský diplomat a stabilní oponent francouzských mocenských snah,¹³² čehož dokladem byla bitva u Trafalgaru (1805) a politika kontinentální blokády založená na britské svrchovanosti na moři.

Lord Robert Nugent shrnul britskou námořní strategii v parlamentní debatě roku 1745: Pamatujme, že jsme nadřazeni ostatním národům především naším bohatstvím a že tato hojnost je darem obchodu a tento obchod je živěn pouze po tu dobu kdy udržujeme válečné síly na lepší úrovni než ostatní knížata. Námořní moc a rozšířený obchod si jsou vzájemnou příčinou. Bez obchodu nebudou námořníci pro naše válečné lodě a bez válečných lodí brzy odhalíme represivní ambice našich sousedů, kteří nás nenechají obchodovat. Jestli ztratíme obchod, kdo ví, jak dlouho nám budou trpěny naše zákony, naše svobody a naše víra? Jaké bohatství si udržíme bez obchodu? A jaké formy spojení mohou být uzavřeny?¹³³

Královské námořnictvo a velikost Britského impéria byly všeobecně zcela závislé na námořní ekonomice, konkrétně na kvalifikovaných námořnících a navigátorech, lodních stavitelích a řemeslnících, loděnicích, zvláště na dodavatelích materiálů pro loďařský průmysl. V 18. století to znamenalo vůbec největší průmyslový podnik světa. Jasná převaha vyspělého, zavedeného námořního systému se pak stala evidentní o století později. Důkladná pozornost, která se věnovala průmyslu okolo výstavby válečných lodí, byla patrná ve 20. století – britská admirála se velice obávala omezení výstavby nových válečných kapacit, protože by to znamenalo degeneraci zkušeností svých řemeslníků a loďařů.¹³⁴

Co se Spojených Států týká, jejich geografická poloha určuje zámořský charakter většiny obchodních partnerů, spojenců a nepřátel. Celý koncept Ameriky je spojen s mořem a jejich přístavy, které jsou klíčové pro její život a identitu. Mahan se nicméně obával, aby „bohatství země neodvrátilo národ zády k moři“.¹³⁵

2.3.4 Francie

Rozvoj francouzského námořnictva za Ludvíka XIV. bylo zcela výsledkem nadšení ministra Colberta. Díky jeho zápalu pro vojenské námořnictvo, výstavbu lodí a budování přístavů narůstal zbrojní arsenál využitelný na moři. Tento politický směr vycházel z běžného merkantilistického dogmatu, že zahraniční obchod zahrnuje mezinárodní boje o jasné ohraničené zdroje. Úspěšná soutěž si logicky žádá vojenskou sílu, o kterou je možné se opřít. V panující mezinárodní situaci bylo francouzské vojenské loďstvo dimenzováno tak, aby se

¹³² DAVIES: Europe a History, s. 625.

¹³³ Speech reported in *The Gentleman's Magazine*, September 1745, s. 465-6. In TILL: Seapower, s. 84.

¹³⁴ SONDHAUS: Naval Warfare, 1815-1914, s. 89. In TILL: Seapower, s. 86.

¹³⁵ Což se po první světové válce stalo v případě Kanady. In TILL: Seapower, s. 73.

mohlo postavit Anglii nebo Holandsku. Za colberovy politiky vznikl seznam námořníků a lodí a za dvacet let narostl počet lodí z 30 na 107¹³⁶ a byly zbudovány báze Rochefort, Brest, Le Havre, Calais, Dunkerque, otevřené loděnice a námořní akademie. Nicméně Francie si i nadále hleděla především svých pozemních hranic a sám král vstoupil na válečnou loď jen jedinkrát.

Přesto Francie využila svých námořních kapacit a to nejen v devítileté válce (1689 – 1697), ale především v následném střetu evropského rozměru – ve válce o španělské nástupnictví (1701 – 1713), která se vedla na pevnině i na moři do celkového vyčerpání kontinentu.

2.4 19. století

Do 19. století vstoupily vládní systémy s vědomou nutností po začlenění zájmových skupin obyvatelstva, jejichž finanční zdroje a odbornost byly nepostradatelné pro námořní moc. Stavitelé a majitelé lodí, obchodníci, finančníci, průmysloví investoři a zkušení řemeslníci – tedy skupiny opomíjené absolutistickou formou vlády. Vojenský režim se může sám udržet u moci násilím, ale námořnictvo musí mít podporu obyvatelstva. Autokracie je adekvátní pro armádu, ale námořnictvo potřebuje konsensus.¹³⁷

V 19. století nastal po 2000 letech zlom ve způsobu pohonu – nová technologie parního pohonu způsobila sice technickou revoluci, v politické strategii však královnou moří zůstala Británie. Vývoj flotil poháněný technickými pokroky byl nicméně zřetelný. Do 20. století vstoupily flotily všech zemí s různou intenzitou zbrojení, zaplavované novými technologiemi pohonu, výzbroje a ochrany.

Bitva u Trafalgaru zkraje tzv. „dlouhého“ 19. století jen dokázala naprostou britskou svrchovanost nad mořem a tím zcela vyloučila jakoukoli možnost francouzského vylodění na své území. A i když zůstala po Slavkově sama proti Napoleonem ustavenému kontinentálnímu systému, stále mohla vést účinnou válku díky strategii blokády a podporovat národní odboje proti francouzské vládě nad Evropou.

Blokáda, která předcházela válce a posléze samotné bitvě u Trafalgaru, trvala monotónní měsíce pozorování a čekání. Tato zdánlivě bezúčelná strategie jasně demonstrovala nejen odhodlání, ale i možnosti (které mohou být ve válce použity zcela takticky a nemusí odpovídat realitě) Británie a její vlády nad mořem. A byl to právě tento historický moment, který stvořil Britskou nadvládu nad světem.¹³⁸

Nelson založil princip své strategie rozhodujících bitev (delta Nilu, Trafalgar) na taktickém přenesení rozhodnutí velení na nižší velitele. Nelson naplánoval akci a zhostil se úkolů admirála „vtáhnout nepřátelskou flotilu do bitvy za nejvýhodnějších podmínek“ s tím, že žádný další

¹³⁶ DAVIES: Europe a History, s. 619.

¹³⁷ RODGER: The safeguard of the sea: a naval history of Britain 660-1649, s. 434.

¹³⁸ MAHAN: The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812, s. 126.

rozkaz by neměl být nutný. Problém byl, že se žádnému z Nelsonových nástupců nepodařilo tento strategický princip úspěšně zopakovat.

Královské námořnictvo bylo klíčem k britskému imperiálnímu úspěchu. Válečné lodě byly propojené s kontrolou celosvětových obchodních zájmů způsobem, který pozemní armády nemohou nabídnout. Vliv - zdroj bohatství a moci, jehož klíčem byl prakticky námořní monopol Spojeného království v kombinaci s myšlenkami Darwina a přirozenou snahou o zlepšení vlastní situace, zaměřil analýzy konce 19. století na námořnictva a jejich význam. Nejznámější dílo vyšlo roku 1890 americkému admirálovi Alfredu Thayeru Mahanovi. Dopad jeho klasické studie *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* se promítnul o osm let později v americko-španělské válce, v níž americké námořnictvo připravilo Španělsko o zbývající kolonie od Kuby po Filipíny, stejně jako ve strategickém rozhodnutí Německa zbudovat silnou flotilu a postavit se britské dominanci. Tím byl odstartován závod ve zbrojení. Německé myšlenky o životním prostoru prvotně patřily jejímu skromnému koloniálnímu rozpětí. Britská říše a sebevědomí de facto podnítilo, rozšířilo a logicky dále živilo vlnu fixní idey, že moc systému je přímo úměrná velikosti zámořského území. S odstupem by se dala nevýhoda Německa jistě interpretovat jako vklad, který by dominoval evropské politice. Síla byla v míru a možnostech německého území na východě, ne ve zbrojních programech a zámořských koloniích. Německo se dalo vtáhnout do politiky a strategií, které neodpovídaly jejím výchozím premisám a možnostem. vzdalo se možnosti jít svou vlastní cestou a popřelo svou vlastní geostrategii, která slibovala velikost státu.

Vzhledem k tomu, že to byla námořní síla, která vyzdvihla Británii a stvořila z ní světovou velmoc, Německo následovalo tento příklad pokusem vystavět mocnou flotilu, která by mohla vzdorovat samotné Británii. Německo se chtělo stát vedoucí mocí 20. století, jako byla Británie prvotním hráčem století 19. Tirpitzova strategie „dýky na krku“ měla buď přinutit Británii vzdát se německým požadavkům během studeného konfliktu, nebo způsobit britské flotile ve válce tak těžké ztráty, že by se Německu raději vzdala, aby neohrozila své impérium. Tato strategie dále vycházela z toho, že královské námořnictvo nebude schopno (a to z nedostatku financí a personálu) dostavět kapacity na německou úroveň...¹³⁹

Povrchně banální úsudky motivovaly německého císaře Viléma k podpoře svého programu výstavby válečné flotily. Odvolávání se na Mahana a jeho spisy nemůže při bližším prozkoumání amerického teoretika obstát, protože kromě čistě vojenského rázu námořnictva a silné role státu, která námořnictvo řídí, jsou jeho hlavní myšlenky věnovány obchodu, kontrole námořních tras umožňující další ekonomickou prosperitu a kumulaci bohatství, která může dále rozvíjet flotilu a šířit námořní moc státu. Mahan zdůrazňuje, že rozkvět námořní moci je možný díky podporující roli moderního státu, zbaveného řídicí role šlechty a kléru, tj. propaguje parlamentní formu vlády, kterou císařské Německo nejen že nenaplňovalo, ale ani se nevydalo na tuto cestu. Mahan je také velmi exaktní co se námořního konfliktu, případně války týká:

¹³⁹ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century. In: Journal of Military and Strategic Studies, Volume 12, Issue 4, Summer 2010. s. 6.

„Vedoucí postavení a úloha námořní moci nemá zapotřebí žádných námořních bitev.“ Císařské Německo se přesto svou námořní strategií jednoznačně nasměrovalo k taktice rozhodující námořní bitvy s Británií. Kritikové této námořní doktríny byly umlčeni buď Admirálem Tirpitzem, který svého císaře následoval, nebo samotným Vilémem II. Byla ignorována i francouzská strategie *Jeune Ecole* která argumentovala, že kvůli nasazení moderní techniky je strategie rozhodující bitva velmi riskantní a že úspěch v případné válce na moři bude slavit ta strana, která vydrží déle v tzv. opotřebovací válce. I Mahan sám odmítnul vojenské závěry, ke kterým došla německá strana na základě jeho spisů.¹⁴⁰

2.5 20. století

Od úpadku středověké Hansy se v rámci německého prostoru podařila obnovit myšlenka znovu se pokusit o nastolení námořní moci. Nicméně Hanza, navzdory svému vojenskému potenciálu, fungovala principiálně na mírovém základě. Oproti tomu se námořní moc císařského Německa koncipovala od začátku na vojenské síle.¹⁴¹

Podstatou německé námořní problematiky se stala propletenost ekonomických, společenských a politických zájmů. Císař, Reichstag, zástupci průmyslu, měšťanstva i šlechty si přáli získat kolonie, moc, vliv ... a jak uvedl Rolf Hobson: „námořní imperialismus“ se nutně nekryl se zájmy těchto aktérů, nesl průvodní jevy ideologie, iracionality a nacionalismu.¹⁴²

Evropský systém spojenectví se z podstaty změnil v letech 1902/05. Úspěch admirála Tirpitze¹⁴³ neměl, v porovnání se svými evropskými kolegy, konkurenci. Ve výsledku však dovedl Německo do izolace, kterou nemohl vyřešit žádný nárůst flotily. Taktický přechod k neomezené ponorkové válce, přivedl do války USA. A připravená strategie vítězství se tak ve svém důsledku stala příčinou porážky Ústředních mocností.

2.5.1 První světová válka

Ačkoli se synonymem první světové války stala zákopová válka, bylo to moře, které rozhodlo o porážce Německa. To vysvětluje, proč Německo tak „nepochopitelně“ kapitulovalo, když se fronta pozemních armád ani nedotýkala německého území. Císařské Německo bylo bezesporu nejsilnějším a tím i nejnebezpečnějším protivníkem mocností Dohody.¹⁴⁴

¹⁴⁰ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 75-77.

¹⁴¹ PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 64.

¹⁴² PFEIFFER: Seemacht Deutschland, s. 87.

¹⁴³ Alfred von Tirpitz (1849–1930) německý velkoadmirál.

¹⁴⁴ HRBEK: Velká válka na moři, s. 9.

Nejlepší geopolitické spisy pochází od autorů Sun-c, Thukydídése, Machiavelliho a Carla von Clausewitze.¹⁴⁵ Zakladateli geopolitiky pro 20. století se stali Mahan, Mackinder a Spykman. Mahan byl kariéřním důstojníkem amerického námořnictva a jeho postoj vycházel jak z vojenské připravenosti, tak ze zahraniční politiky. Ústřední myšlenkou, kolem níž se otáčí celá jeho práce, je význam geografie a geografických vazeb – stal se prvním námořním geopolitikem. (Walton, 19) Mahan měl ze všech geopolitiků největší vliv z anglo-amerických nebo jiných autorů. Je považován za jednoho z pěti Američanů, kteří ze své země udělali mocnost.¹⁴⁶

Ze strategického hlediska byly britské zájmy rozšířeny opravdu po celém světě, a proto byl osud impéria závislý nejen na evropských zájmech. Z politického hlediska byla britská říše stále považována za největší světovou sílu, z ekonomického pohledu byla centrem kapitálu (i když technická a průmyslová síla již nedosahovala úrovně Německa, stále mohla zapojit obrovské zdroje) a na diplomatické úrovni neznala porážku (využívajíc sebevědomí, svéhlavý smysl pro spravedlnost a proradnost). Z vojenského hlediska představovala divokou kartu, hráče který svou silou ubíral svým vlastním spoluhráčům, účastníka jehož vliv byl naprosto nepředvídatelný. Díky světové námořní převaze však nemohla být eliminována byť i neenergičtější kontinentální akcí.¹⁴⁷ Britská vláda si mohla dopřávat luxus politiky, která si mohla být jistá, že ji případná náhlá porážka nedostane do kolen a že válka dovede britské válečné kapacity k růstu a to v horizontu dvou či tří let. Oproti Německu neměla Británie šanci vyhrát kontinentální válku, ale nemohla být lehce poražena. Ať už by byl vývoj jakýkoli, Británie měla kapacity zničit vyhlídky na rychlou a omezenou válku, základ německých plánů na vítězství. V námořní rovině se britské velení dohodlo s francouzským, že se v případě války francouzská flotila soustředí do Středozeří, zatímco britské královské námořnictvo bude kontrolovat kanál La Manche.

Systém smluv roztočil kolotoč mobilizací a dal vzniknout rozsahu první světové války. Zmíněná francouzsko – britská námořní dohoda de facto znamenala, že v případě války pouze mezi Německem a Francií (a tím pádem britské neutralitě), bude francouzské pobřeží volně přístupné německým válečným lodím ...

Teoreticky se měla první světová válka na moři nést ve znamení mocných konfliktů zneprátelených flotil a jejich spojenců. Francouzské loďstvo se stáhlo do Středozeří, německé do svých přístavů (po námořní bitvě u Jutska 31. května 1916). Britové se sice mohli hlásit o vládu nad mořem, ale nemohli zvládnout německé ponorky operující z Kielu a Bremerhavenu, které poslaly ke dnu přes 12 milionů tun spojeneckých plavidel. Britská blokáda severního moře způsobila Německu vážné nedostatky zásobování potravin.¹⁴⁸

¹⁴⁵ WALTON: Geopolitics and the Great Powers in the 21st Century: Multipolarity and the Revolution in Strategic Perspective, s. 15.

¹⁴⁶ DALÉ: Great Powers, US-China Relationship, Non-state Actors, 21st Century, s. 111.

¹⁴⁷ DAVIES: Europe a History, s. 887.

¹⁴⁸ DAVIES: Europe a History, s. 888.

První světovou válku na moři vedly tyto teorie:¹⁴⁹

- amerického kontradmirála A. T. Mahana „námořní síla jako rozhodující činitel moci daného státu“ (z tohoto stanoviska vycházely všechny válčící strany).
- britského viceadmirála P. H. Colomba „úspěch v námořní válce přináší jen získání nadvlády nad mořem dosažené zničením loďstva protivníka v rozhodující bitvě“ (s těžištěm v mohutných bitevních lodích). Tato teorie se odráží v německé námořní politice, včetně konceptu „myšlenky rizika“ jak ji vypracoval Tirpitz.
- francouzského kontradmirála H. T. Auba „vítězí malá válka, která má za cíl oslabit nepřátelské loďstvo útoky menších bojových lodí, které zvrátí převahu bitevních lodí protivníka“ (s těžištěm v torpédy vyzbrojených lodích, minách a ponorkách). Tyto teorie francouzské školy *jeune école* se pochopitelně staly i základní strategií Francie v první světové válce na moři.
- britského námořního historika sira J. S. Corbetta „nadvlády nad mořem se dá dosáhnout jak v rozhodující námořní bitvě, tak blokádou“ (s těžištěm v lehkých hladinových lodích a ponorkách). Tato teorie se stala britskou námořní teorií za první světové války.

Propuknutí první světové války proti sobě postavilo dvě mocná loďstva Evropy: Británii a Německo v čele svých spojeneckých táborů, podle uzavřených smluv přelomu století. Pro Německo byla od počátku nejsilnějším a nejobávanějším nepřítelem Británie. Navzdory tomu, že se se několik let připravovalo na válku na moři, nemělo německé námořnictvo žádný přesvědčivý recept, jak úspěšně porazit královské námořnictvo. Kromě toho jeden z hlavních předpokladů admirála Tirpitze vyšel zcela naprázdno: místo toho, aby Britská strategie přistoupila k blokádě německého pobřeží v Severním moři a tím se nabídla německé flotile, zvolila blokádu na širém moři. Nevýhodná geostrategická poloha Německa prakticky vylučovala prolomení této blokády, aniž by riskovala katastrofu. Mohla jediné doufat, že se menší britské síly přesto objeví v Severním moři a tím dají příležitost k redukci svých námořních sil v bitvě, v níž bude Německo buď početně silnější, nebo bude mít lepší geostrategické pozice. Jediná další možnost byla nasadit ponorky a v Severním moři rozmístit miny. Nicméně tato *Kleinkriegs* strategie nepocházela od admirála Tirpitze a nebyly pro ni budovány námořní síly celé dekády před první světovou válkou.¹⁵⁰

Úspěch jedné z prvních německých ponorek *U 9* podnítilo císařské námořnictvo k nové *sea-denial* strategii. V únoru 1915 byly vody kolem britských ostrovů označeny za válečnou zónu, v níž německé ponorky bez varování útočily na britská plavidla. Tuto první ponorkovou válku

¹⁴⁹ HRBEK: Velká válka na moři, s. 15.

¹⁵⁰ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century, s. 9.

však muselo přerušit již v květnu, po potopení lodi *Lusitania* (a smrti 115 amerických občanů), aby se vyhnulo válečné konfrontaci se Spojenými státy.¹⁵¹

S postupující neřešitelností pozemního řešení války německá generalita přistoupila ke strategii obnovení ponorkové války,¹⁵² což znamenalo konfrontaci se Spojenými Státy. Admiralita se však zavázala, že nasazení ponorek srazí do půl roku Británii na kolena a že podpora amerického spojence nebude ve výsledku nijak masivní, protože válka skončí, než se stane opravdu efektivní.¹⁵³

Německá admirálníta se rozhodla zasáhnout Británii na neurgickém bodě jejího potravinového zásobování z Kanady a Spojených států. Strategie vycházela z předpokladu potopit víc obchodních lodí, než spojenci postaví - tím by se Německu podařilo podříznout Británii vitální žíly a vítězství by bylo na dosah. V prvních měsících byly ponorky skutečně velmi efektivní. Nicméně tato strategie podnítila protiopatření – od května byl zaveden konvojový systém, který pomohl snížit alarmující ztráty. O rok později se německé velení rozhodlo začlenit do válečné zóny i východní břehy Spojených států, fronta se tam však de facto nerozšířila a to kvůli přímé intervenci Viléma II. a nesouhlasu admirála Reinharda Scheera, který takovou strategii považoval za plýtvání silami, které nutně potřeboval v domácích vodách. Ponorková válka nesplnila kýžený výsledek – vítězství Německa a tak se císařské velení rozhodlo přenést hlavní váhu na pozemní operace a nakonec muselo požádat o mír a v říjnu 1918 oficiálně podepsat kapitulaci.¹⁵⁴

2.5.1.1 Německá námořní strategie

Německý vývoj v 19. století byl zaměřen na sjednocení. Po jejím triumfálním naplnění se Německo v krátké době stalo jedním z nejmocnějších států světa (v roce 1890 třetí a před začátkem 20. století druhou hospodářsky nejsilnější zemí světa). Nově vzniklému německému námořnictvu však chyběly tradice i zkušenosti a dlouho zůstávalo zastíněno pruskou armádou – ilustrací této situace byl fakt, že až do roku 1888 stáli v čele resortu námořnictva pozemní generálové. Změna nastala zákonitě s nástupem nového císaře Viléma II., obdivovatele Mahanových geopolitických teorií. Císařova snaha o posílení německého námořnictva však narážela na obavu celé německé společnosti, že nákladné námořní zbrojení oslabí vyzbrojování německé armády. Zásadní obrat přinesla krize v roce 1897, která vynesla na post ministrů protagonisty expanzivní politiky: ministrem námořnictva se stal admirál Alfred von Tirpitz, ministrem zahraničních věcí kníže Bernhard von Bülow.¹⁵⁵

¹⁵¹ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century, s. 9.

¹⁵² 1917

¹⁵³ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century, s. 9.

¹⁵⁴ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century, s. 11.

¹⁵⁵ HRBEK: Velká válka na moři, s. 20.

Tirpitz, přesvědčený o nutnosti silné námořní flotily vytvořil z říšského námořního úřadu doslova středisko propagandy svých námořních plánů. Přednášky, propagační akce a brožurky odstartovaly kampaň, která vyvolala pravé nadšení obyvatelstva pro námořnictvo. Zákon o loďstvu *Flottengesetz* doprovázený značným rozpočtem byl v této atmosféře bez problémů schválen. O deset let později předložil Tirpitz druhý Zákon o loďstvu, který rozšiřoval program výstavby. Hybnou silou této nové politiky byl především Lodní spolek *Flottenverein* (jehož založení Tirpitz inicioval). Jeho širokou podporu mezi obyvatelstvem ilustruje 1 milion členů před vypuknutím první světové války). Je pozoruhodné, že přes jasně deklarovanou a léty prověřenou politiku Velké Británie Německé vedení nepředpokládalo, že si svým úsilím o velmocenské postavení a rychlým vyzbrojováním námořnictva musí zneprátnit tak významného strategického hráče, kterým Velká Británie byla. Nechce se věřit, že se prakticky celá německá společnost svojí vlastní propagandou nakonec utvrdila v názoru, že to bude právě Velká Británie, kdo bude usilovat o spojení s Německem. Autosugesce byla tak silná, že přes opakované snahy Velké Británie ukončit závody ve zbrojení a dojednat dohody o námořních silách, přes celoněmecký šok z britsko-francouzské spojenecké smlouvy *Entente cordiale* v roce 1904, se nedal německý „rozjezd“ zastavit. V roce 1906 byly Říšským sněmem schváleny další enormní výdaje na stavbu supertěžkých bojových lodí. Jedno německo-britské jednání o koordinaci námořních sil po druhém ztroskotávalo na německé aroganci (poslední snahu o kompromis z britské strany potvrdil svým příjezdem do Berlína v roce 1912 ministr války Haldane – císař však odmítl o „své flotile“ vůbec jednat neboť čekal na britskou nabídku ke spojení, za což Vilém vyžadoval „místo na slunci“, tj. přerozdělení kolonií).¹⁵⁶

Tirpitzova teorie byla jasná: systematicky vybudovat moderní a silné německé válečné loďstvo, které v zápase o nové rozdělení světa donutí Velkou Británii k ústupkům. Německé loďstvo mělo sloužit jako mocenský nátlakový prostředek, jakýmsi „nástrojem v rukou diplomatů“. Argumentačním kamenem, o který se Tirpitz opíral a ze kterého vycházel, byla myšlenka, že silné loďstvo představuje spojeneckou hodnotu, že přinese výhodu německé zahraniční politice, protože ostatní velmoci budou usilovat o spojení s Německem, které bude mít k dispozici loďstvo schopné ovlivnit rovnováhu sil.¹⁵⁷

Tirpitzovy *Flottengesetze* zřetelně prosazovaly těžké bitevní lodě. Poté, co vešel v platnost první Zákon (1898), německý kancléř Hohenlohe ujišťoval, že Německo nemá v úmyslu stát se rivalem velkých námořních mocností, že jen potřebuje toto loďstvo k ochraně svého rostoucího námořního obchodu. Skutečně takto naplánované loďstvo bylo relativně skromné. Tirpitz však už v této době plánoval vystoupit s dalšími požadavky. V Británii nevyvolal první Zákon o loďstvu žádnou vážnější reakci. Zato druhý Zákon o loďstvu už vyvolal rovnou britsko-německé závody ve zbrojení a následnou mezinárodní izolaci Německa, kterou způsobil obrat v britské politice.

¹⁵⁶ MÜLLER, KRIEGER, VOLLRATH: Dějiny Německa, s. 204-207.

¹⁵⁷ HRBEK: Velká válka na moři, s. 20.

Tirpitzova argumentace proč je nutné schválit druhý Zákon vycházela z toho, že dosavadní malé válečné loďstvo může být blokováno v přístavech, což by zničilo nejen německý námořní obchod, ale následně by přivedlo katastrofu národnímu hospodářství. Proto musí mít Německo tak silné loďstvo, aby válka s nejsilnější námořní velmocí znamenala úpadek této mocnosti. I porážka německého loďstva v rozhodujícím střetu měla Británii „vzít sebou“ a minimálně důrazně ohrozit její pozici světového leadera. Tuto koncepci Tirpitz nazval *Risikogedanke* a byla opět založena na mylných předpokladech. Arogantní postoj Německa doprovázený politikou vydírání by se uplatnil vůči jiným hráčům – těžko však mohl přinést slibovaný výsledek ve staleté kontinuálně udržované politice státu, který opakovaně bojoval i ve výrazné menšině. Tirpitzova teorie a německá námořní politika za první světové války je podivuhodnou syntézou Mahanovy a Colombovy teorie doplněnou naprostým nepochopením britských dějin, nulovou tolerancí a co je obzvláště zážející u člověka, který vycházel z koncepcí námořní geopolitiky: mylná prognóza. Je zvláštní, jak se velice často opakuje princip obdivu, který přeroste v závist a následnou agresi. Německo se vzdalo jedinečné historické možnosti jít svou vlastní cestou. Vytvořit neopakovatelnou politiku, která by sledovala skutečné německé zájmy. Snaha kopírovat vzor a porazit ho jeho nejvlastnějšími a nejsilnějšími zbraněmi, nemá šanci na úspěch. Německo se sebevražedně rozhodlo zatlačit Británii do kouta. Do pozice ve které Británii zbyla jediná úniková cesta: dopředu a přes Německo.

Tirpitzova koncepcie německé válečné strategie by se dala zařadit do teorie her. Tirpitz však v chystané a tak pečlivě připravované hře porušil hned první pravidlo: interpretaci *racionálního* chování aktérů. Racionalita v tomto smyslu předpokládá, že se každý subjekt snaží dosáhnout co nejvyšších zisků s co nejmenšími možnými ztrátami.¹⁵⁸ Zaslepenost vlastní politiky utvrzené demagogickými výstupy v německém tisku však zabránila racionalizovat především svoji vlastní námořní politiku. Je pozoruhodné, že se Tirpitz nepodíval na mapu z britského úhlu pohledu. V době schvalovacího procesu druhého Zákona se dokonce setkal s předpokladem strategického řešení britského námořnictva, které se přímo nabízelo: proč by Britové připlouvali a vystavovali své lodě riziku blokády německých přístavů, když (vzhledem ke své geografické poloze) mohou lehce a snadno uzavřít už přístup do Severního moře? Když byla tato vysoce pravděpodobná eventualita britské strategie předložena Tirpitzovi k vyjádření, prohlásil: „Pokud to Britové udělají, role německého námořnictva bude velmi smutná.“ Potvrzení tohoto odhadu a definitivní neplatnost Tirpitzovy námořní teorie o silném německém loďstvu, jehož přítomnost v Severním moři bude pro Velkou Británii představovat takový faktor rizika, že ji odradí od války proti Německu, přinesla první světová válka.

Britské a německé loďstvo bylo na začátku první světové války bezkonkurenčně dvěma nejmohutnějšími námořními silami na světě.¹⁵⁹ Německý námořní program a koncepcie *Weltpolitik*, kterou mělo budování silného loďstva zajistit, bylo ve Velké Británii chápáno, jako přímé ohrožení jejího postavení první námořní velmoci na světě. Ačkoli se německý námořní

¹⁵⁸ ŘÍCHOVÁ: Přehled moderních politologických teorií, s. 105.

¹⁵⁹ HRBEK: Velká válka na moři, s. 83.

program nerealizoval úplně (finanční potíže, odpor pozemního vojska), vyvolal v Británii „námořní paniku“. Admirál Fiher v roce 1905 navrhnul zničit německé loďstvo překvapivým útokem bez vyhlášení války. Tato strategie byla transformována do závodu v námořním zbrojení.

Závody v námořním zbrojení v prvních desetiletích 20. století se pochopitelně netýkaly jen Německa a Británie, připojily se Francie, Itálie, Rusko, Japonsko, Rakousko-Uhersko a USA. Překvapení nad tím, že USA zbrojilo ve stejném tempu jako Německo, ale bez britské reakce nejlépe vysvětlují geopolitické teorie.

2.5.1.2 Britská námořní strategie

Britové si v průběhu staletého vývoje vydobyli nadvládu nad mořem. Zatímco ostatní evropské státy vždy považovali námořní síly za jakýsi doplněk ke svým vojenským silám, pro Británii byla námořní politika pilířem celé zahraniční politiky. Základním požadavkem se stala síla válečného námořnictva, která musela být silnější než spojené flotily jakékoli možné koalice ostatních velmocí. Udržení námořní převahy bylo základním předpokladem obrany Velké Británie a jejího námořního obchodu. Politika Velké Británie se tedy bránila primárně možnosti invaze, sekundárně hospodářskému zhroucení v důsledku hospodářské závislosti na námořním obchodu. Británie si tradičně dávala pozor na Francii, která byla v 19. století, co do síly válečného loďstva, druhá. Revoluce a střídání vlád, stejně jako nekontinuální strategie a taktika proměnlivého velení způsobily, že síla francouzských námořních sil byla při vstupu do první světové války až pátá v pořadí. Přesto dokázala ještě v letech 1884 a 1888 vzbudit v britském obyvatelstvu dvě tzv. „námořní paniky“. Přes německý první Zákon o loďstvu je tedy vidět, že si Británie stále víc hlídala Francii a Rusko. V obavě z jejich možné koalice, přijala roku 1889 Zákon o námořní obraně *Naval Defence Act*. Tento zákon oficiálně formuloval tzv. standard dvou velmocí. Britské válečné loďstvo mělo od této chvíle povinnost se svou silou vyrovnat spojenému loďstvu dvou nejsilnějších námořních velmocí. Přesto se situace začínala vyvíjet v její neprospěch. Politika skvělé izolace *splendid isolation*, která byla založená na námořní převaze, dostávala trhliny. Teprve schválení druhého německého Zákona o loďstvu však Británii přinutilo hledat alternativy. Od roku 1902 považovala britská admirálie německé loďstvo za větší hrozbu než spojené loďstvo francouzsko-ruské koalice. A spojenečtví se navazovala ještě lehčeji, když se v německém tisku začaly přetřásat nejlepší způsoby invaze do Anglie. Po uzavření *Entente cordiale* v zimě 1904/05 vypukla v Německu válečná panika. Britský lord admirality Arthur Lee se nechal slyšet, že v případě konfliktu udeří britské válečné námořnictvo jako první, dřív než si druhá strana stihne přečíst v novinách zprávu o vyhlášení války.¹⁶⁰

Před první světovou válkou provedlo britské válečné námořnictvo revoluční reformu od dob plachetního loďstva. Redislokaci jim umožnily uzavřené smlouvy s Japonskem, Francií a

¹⁶⁰ Hrbek Ivan, HRBEK Jaroslav: Krvavé oceány, s. 25.

Ruskem. Admirál John A. Fisher soustředil britskou námořní moc do pěti nejdůležitějších strategických bodů (Dover, Gibraltar, Alexandrie, Kapské Město, Singapur). Nejsilnějším se stalo Kanálové loďstvo *Channel Fleet* s hlavní základnou v Doveru. A Británie začala stavět dva nové typy lodí. Staré typy lodí, které stavěli Němci, tím ztratily na dřívějším významu. V roce 1907 vypukla v Německu další námořní panika, obyvatelstvo očekávalo útok britského námořnictva na Kiel a panika zachvátila i burzu.¹⁶¹ Německý pokus dohnat konstrukční náskok Britů odstartoval další kolo závodů ve zbrojení. Němci museli zahájit stavbu nových typů lodí, a proto novelizovali Zákon o loďstvu. To vyvolalo v Británii námořní paniku. Akceleraci námořního zbrojení vyhnala ad absurdum neochota Viléma II. jednat o omezení stavby britských a německých bitevních lodí. Mezinárodní napětí se dál stupňovalo. V roce 1912 schválil Říšský sněm další novelu Zákona o loďstvu a selhal poslední britský pokus o smír. Rozpory se staly nesmiřitelnými.

V námořní válce proti Německu měla Británie zásadní výhodu svojí geostrategickou polohou. Poměrně snadno mohla přerušit německý námořní obchod. Hlavním bojištěm první světové války na moři mezi Británií a Německem se tak muselo stát Severní moře. Aby německé loďstvo mohlo zasáhnout v koloniích nebo napadat britské námořní komunikace, muselo proniknout do Atlantického oceánu. Uzavření Doverské úžiny a kanálu La Manche loďstvem *Channel Fleet*, nutilo německou flotilu obeplouvat Británii ze severu (mezi Orkneyskými a Shetlandskými ostrovy a Norskem). Bylo tedy logické, že Británie ve své strategii uplatní geografické podmínky a zablokuje přístup do Atlantiku ze Severního moře. Tím odřízla jádro německého loďstva v Severním moři. Němci mohli tuto situaci změnit jenom porážkou britského loďstva. Geografie, které Britové využili do poslední kapky, umožňovala zůstat de facto v defenzivě a pouze bránit oba výjezdy ze Severního moře. Tato strategie dala Britům možnost:

- dopravovat armádu do Francie,
- zabezpečovat námořní obchod,
- zvládnout jakoukoli hrozbu invaze do Británie,
- v podstatě přerušit německý námořní obchod.

Pouze k dosažení jediného strategického cíle museli Britové zaujmout ofenzivnější přístup: zničit německé loďstvo v případě, že by se Němci pokusili zvrátit britskou nadvládu nad vlnami. Císař Vilém II. však dospěl k názoru, že nasazení jeho milovaných lodí v ofenzivní akci by bylo příliš riskantní. Německo tedy vstoupilo do námořní války s rozkazem zachovat loďstvo v celé jeho síle.¹⁶²

Tradice ofenzivní doktríny Královského námořnictva tedy byla první světovou válkou ukončena. K ofenzivě nebyl žádný zásadní důvod. Británie si svojí novou strategií hlídala konečné

¹⁶¹ Hrbek Ivan, HRBEK Jaroslav: Krvavé oceány, s. 30.

¹⁶² HRBEK: Velká válka na moři, s. 83.

vítězství. Celá koncepce britské námořní strategie byla změněna již v roce 1912. Kromě zmíněných Fisherových reforem došlo už tehdy k rozhodnutí o blokadě Německa. Tím získala Británie ještě jednu zásadní strategickou výhodu. Německé velení očekávalo ve shodě s ofenzivní tradicí, útok britského námořnictva.

Námořní paniky, které střídavě zachvacovaly britské a německé veřejné mínění měly neblahé následky i na strategii svých zemí. Vlády se snažily své občany uklidnit, a protože ti si žádali bezpečí, věnovaly se nesmírné finanční prostředky na výstavbu moderních bitevních lodí. Ze strategických plánů však víme, že boje se měly odehrávat v omezeném prostoru Severního moře. Němci museli, Britové chtěli. Úlita veřejnému mínění by si jistě vyžádala menší počet mohutných bitevních lodí. Šlo tedy o předem promyšlenou a jasně danou strategii.

Německá strana vycházela z Colombovy teorie, která kladla důraz na mohutné bitevní lodě. Je samo o sobě zarážející, že si stát pro svoji bojovou strategii vybral teorii, která nebyla ve shodě s geostrategickými podmínkami. Klíčem k tomuto výběru bude osobnost vrchního velitele námořnictva, císaře Viléma II. a admirála von Tirpitze, který byl „... *politicky velmi angažovaný. Byl mazaný, zmanipulovatelný a naprosto srdečný, pokud šlo o podporu jeho záměru vytvořit pro svého císaře bitevní flotilu. Každý kdo se hlásil ke koncepci křížníkové války, která byla historicky při narušování britských zájmů velmi efektivní, byl z námořního úřadu vyhozen.*“¹⁶³

Britská strategie vycházela z Corbettovy teorie, že nadvlády nad mořem se dá dosáhnout, jak v rozhodující námořní bitvě, tak blokadou. Corbett pro nejlepší naplnění své teorie doporučoval lehké hladinové lodě a ponorky. Přesto nebyla britská flotila o nic víc připravena a vybavena pro malou lehkou válku než císařské loďstvo.¹⁶⁴

Válka se samozřejmě stala motorem rozvoje nejen nových technologií a zbraní, ale i jejich strategického nasazení a využití v boji. To mělo zásadní dopad na aktuální taktiku válčících stran i celkovou koncepci strategie zkoumaných mocností (nemluvě o dopadech míru a poválečném mezinárodním systému).

2.5.2 Meziválečné přezbrojování

Nacistický režim vytvořil a maximálně využil národní mýtus o Hanse, její moci, síle a vládě nad středověkým světem ... a posílil jej o princip vůdce. Říšské námořnictvo Hitler přejmenoval v roce 1935 na válečné námořnictvo tisícileté Říše, tzv. *Kriegsmarine*. Nicméně prakticky byla pro řídicí štáb důležitější obchodní než válečná flotila. Říše nutně potřebovala silné obchodní loďstvo a v interních konfliktech o výstavbu vítězila nad válečným námořnictvem. Obě pak

¹⁶³ IRELAND: Námořní letectvo: kompletní historie od roku 1914 do dnešních dnů, s. 25.

¹⁶⁴ HRBEK: Velká válka na moři, s. 86.

zůstávaly ve druhé řadě za podporou pozemní armády. Ve válce se pak pro vládu nad mořem ukázalo klíčové nasazení letadel.¹⁶⁵

2.5.3 Druhá světová válka

Druhá světová válka začala a skončila na moři. První výstřel padl ve 4.45 středoevropského času 1. září 1939 z německé školní řadové lodi Schleswig-Holstein proti polskému vojenskému skladišti ve Westerplatte v Gdaňsku. Nesporně geograficky největší válka se z Baltského moře přenesla do Severního moře a Atlantského oceánu, posléze do Středozemního a Černého moře, nakonec do Severního ledového, Indického a Tichého oceánu. Formálním ukončením se po 2 193 dnech stalo podepsání japonské kapitulace v 9.04 tokijského času 2. září 1945 na palubě americké bitevní lodi Missouri zakotvené v Tokijském zálivu.

Tento obrovský zeměpisný rozměr byl dán nejen dimenzí oceánů a přilehlých moří, ale tím, že většina účastníků byla de facto na moři závislá a musela o ně bojovat. Vedle horizontálního rozměru měla druhá světová válka i rozměr vertikální a obojživelný. Do boje vstupovaly hladinové lodě, ponorky a miny, letadla startující jak ze souše, tak z lodí a na rozdíl od první světové války s ojedinělými obojživelnými operacemi, patřily za druhé světové války výsadky z moře na břeh s cílem dobýt nepřátelské území k nejčastěji používaným formám boje a současně i k největším námořním operacím.¹⁶⁶

2.5.3.1 Německá strategie

Kontraadmirál Wolfgang Wegener po první světové válce kritizoval německé námořnictvo, že nedostatečně vyhodnotilo geografická kritéria: „Strategie je doktrína strategicko-geografické pozice, jejích proměn a úpadku.“ a doporučoval ofensivní strategii, která by zlepšila geografickou pozici. Jeho doporučení se ve výsledku transformovalo do námořní strategie Severního ledového oceánu invazí do Norska roku 1940, jejíž jedinou ztrátou bylo potopení těžkého křižníku *Blücher* torpédem norské pobřežní obrany.¹⁶⁷

Stejně jako v první světové válce byla námořní moc důležitým stavebním kamenem celkové válečné strategie boje o moc a prostor. Německo opět operovalo s konceptem vybudovat silnou flotilu podle strategie *Z-Plan*. Německá *Kriegsmarine* si oproti první světové válce uvědomovala, že britské *královské námořnictvo* nemůže porazit už jen čistě z početního důvodu. Veloadmirál Erich Raeder od svých mužů nicméně očekával, že *Kriegsmarine* bude schopna a ochotna zemřít se ctí. Raeder si uvědomoval, že námořní obchod může být skutečnou alternativou k Tirpitzovým myšlenkám. Nejen že by *Kriegsmarine* mohla ničením britského obchodu způsobit

¹⁶⁵ Proto se i po druhé válce a během studené války považovala za klíčovou schopnost pokračovat v palbě i přes poškození. In ŠVESTKA: Vojenská námořnictva a námořní strategie ve 21. století. Převzaté z TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*.

¹⁶⁶ HRBEK, HRBEK: *Salvy nad vlnami – od výstřelů na Westerplatte po zkázu Bismarcku*, s. 7

¹⁶⁷ RAHN: *German Naval Strategy and Armament 1919-1939*, s. 117. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 195.

nepříteli těžké ztráty, ale mohlo by ji to také donutit rozptýlit své síly, které by jinak v těžko zvladatelné koncentraci obrátila proti Říši. A v případě, že by byla tato strategie nasazena včas, mohla by zlomit britskou vůli ve válce pokračovat, případně se vyhnout vstupu Spojených států do války. Plán pustit se do boje proti britskému obchodu hned od začátku války (využití kapesních bitevních lodí a ponorek) se odrazil v monitorování britských tras a to od začátku roku 1935. Trasy z Kanady se podle německých předpokladů zdály být klíčové pro britskou obrannou strategii. O ustavení této válečné strategie se nevedly diskuse ani uvnitř *Kriegsmarine*, ani mezi námořnictvem a německým politickým vedením. Nicméně aby do války nebyly vtaženy Spojené Státy, bylo rozhodnuto omezit útoky ponorek na vody kolem britských ostrovů. Potopení bitevní lodi *Bismarck* a zmizení zbývajících německých bitevních křižníků a kapesních lodí z oceánů znamenalo, že se ponorky staly nepřekonatelnou zbraní *Kriegsmarine* od poloviny roku 1941.¹⁶⁸

Druhá světová válka na moři by se z německé strany dala rozdělit do osmi strategických fází:

- první od září 1939 do března 1940 i druhá fáze od června 1940 do jara 1941 se soustředily na britské trasy ve vodách kolem britských ostrovů,
- třetí od května 1941 do ledna 1942 atakovala konvoje v západní oblasti Atlantiku,
- čtvrtá od ledna do července 1942 byla namířena proti spojeneckým transportům vyplouvajícím z amerických břehů,
- pátá a nejdůležitější fáze trvala od srpna 1942 do května 1943 a zaměřila se na spojenecké konvoje v severním Atlantiku,
- šestá od června do srpna 1943 se snažila přenést útoky do střední části Atlantiku,
- sedmá od září 1943 do května 1944 obnovila útoky na konvojový systém v Atlantiku,
- osmá od června 1944 do května 1945 se německé ponorky stáhly z Atlantiku a zaměřily svou sílu na konvoje v rámci evropských vod.¹⁶⁹

Hlavním strategickým rysem vývoje druhé světové války z německé strany byl nárůst ponorkových akcí a námořní bitvy o konvoje s kanadskými plavidly, které ochraňovaly obchodní lodě směřující do Británie a později i do Ruska.

Konvoje z USA, které směřovaly do Sovětského svazu, využívaly lodní trasu Norským mořem. Mezi nejvýznamnější střety patřila operace *Rosselsprung* 1942, námořní bitva v Barentsově moři 1942 a námořní bitva u Nordkappu 1943.¹⁷⁰

Jedním z důvodů, proč byla německá válečná strategie v prvních letech druhé světové války tak účinná, by mohla být meziválečná strategická koncepce britského královského námořnictva,

¹⁶⁸ EPKENHANS: *Germany and Sea Power in the 20th Century*, s. 12-13.

¹⁶⁹ EPKENHANS: *Germany and Sea Power in the 20th Century*, s. 13-14.

¹⁷⁰ KILLHAM: *The Nordic Way. A Path to Baltic Equilibrium*.

kteře se zaměřovalo na taktiku „rozhodující námořní bitvy“. Proto bylo v tak nevýhodném stavu proti útokům německých ponorek v letech 1940–1943.¹⁷¹

Hlavní operace jak německého tak spojeneckého letectva se zaměřovaly na námořní síly protivníka. Obě válčící strany vedly vojenské akce proti flotilám, případně námořnímu vojenskému zázemí. Luftwaffe se stala základní složkou německého námořnictva. Spojenci se soustředily nejen na vzdušnou obranu konvojů, akce vedly i proti námořní infrastruktuře (speciálně proti ponorkovým konstrukčním centrům v Brémách a Hamburku nebo Drážďanech,¹⁷² St Nazaire a La Pallice.¹⁷³

Bitva o Atlantik¹⁷⁴, o bezpečnost námořních tras, znamenala pro Británii zajištění životních funkcí, pro Ameriku bránu do Evropy. Redukce početních ztrát spojenců a nárůst ztrát německých ponorek byl úměrný neustálému vylepšování spojeneckého systému ochrany proti nasazení a útokům ponorek. Námořní strategie proti ponorkám zahrnuje: využití konvojového systému, leteckou obranu, sonar, spojenectví se Stalinem (námořní dodávky k podpoře systému, který oslaboval hegemonii protivníka na pevnině), ale především úspěšnému dešifrování tajného kódu německého válečného námořnictva.¹⁷⁵ Britové četli od května 1941 některé šifry *Kriegsmarine* (i když v určitých obdobích nastávaly přestávky způsobené změnou šifrového klíče).¹⁷⁶ Spojenci proto byli schopni přeměňovat trasy konvojů a detekovat rozmístění *vlčích smeček*. Kromě toho byli schopni stavět obchodní plavidla rychleji než Říše ponorky. Ztráty spojeneckých lodí vyvrcholily v březnu 1943 těsně předtím, než Německo prohrálo bitvu o Atlantik. V souvislosti s konvojem OSN-5 a ztrátou 41 ponorek byl admirál Dönitz donucen stáhnout své ponorky z Atlantiku.¹⁷⁷ V květnu 1943 byla bitva o Atlantik definitivně prohraná (přes několik pokusů obzvláště na přelomu 1944/45) a ponorky, které ještě v květnu 1945 hlídkovaly v Atlantiku, se po bezpodmínečné kapitulaci vzdaly kanadskému námořnictvu.¹⁷⁸

I druhá světová válka zaznamenala současné využívání limitovaného námořního prostoru (Černé moře) zneprátelenými silami doprovázené svědomitou snahou nasetkat se.¹⁷⁹

Nedílnou součástí druhé světové války byly obojživelné operace. Mezi efektivní obranu proti nim patřily koordinované útoky ponorek, malých plavidel, žabích mužů, letadel (použití *kamikaze* ve válce v Pacifiku). K vývoji technologií, který přinesla druhá polovina 20. století, se přidala i nutná obrana proti balistickým raketám.

¹⁷¹ FRANKLIN: The Development of Britain's Anti-Submarine Capability 1919-1939. In TILL: Seapower, s. 135.

¹⁷² periskopy

¹⁷³ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 92.

¹⁷⁴ Bitva o Atlantik stála 21 194 000 tun spojeneckých lodí, 77 000 britských námořníků a 70% německých ponorek. In DAVIS: Europe, s. 1028.

¹⁷⁵ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century, s. 14.

¹⁷⁶ HRBEK, HRBEK: Salvy nad vlnami – od výstřelů na *Westerplatte* po zkázu *Bismarcku*, s. 9

¹⁷⁷ DAVIES: Europe a History, s. 1029.

¹⁷⁸ EPKENHANS: Germany and Sea Power in the 20th Century, s. 14.

¹⁷⁹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s.137.

2.6 Druhá polovina 20. století

Vztahy zneprátelených armád (včetně námořnictev) se rychle normalizovaly. Koncepce německé námořní geostrategie byla přeformulována z realizace národních zájmů v boji o světovládu do strategie obrany proti možným útokům. V souladu s politikou hodnot demokracie a stability, kterých bylo dosaženo po katastrofě druhé světové války, se Německo angažovaně zapojilo do západních spojeneckých vazeb. Od roku 1956 začalo znovu budovat svoje námořnictvo – *Bundesmarine*, po sjednocení ..., jako součást sil NATO (frigates, destroyers, fast patrol boats a ponorek). Během studené války se zaměřila na obranu Baltu a v úzké spolupráci s kanadským námořnictvem v rámci *Allied Standing Naval Force North Atlantic* ochranu spojeneckých tras proti Sovětskému svazu. Po pádu železné opony bylo toto spojení přetransformováno do účasti v rámci běžných misí (například v Jaderském moři a u Somálských břehů) a z typické flotily studené války se stalo námořnictvo schopné jak silové projekce, tak obrany německých zájmů ve všech typech zahraničních misí. Tato strategie se promítá do politiky výstavby nových lodí (korvety třídy *Braunschweig* a fregaty 125). Možnosti nové strategie a její kapacity jsou jedna věc, celoněmecké debaty o směřování a faktickém naplňování armádních cílů, nemluvě o politické linii v této oblasti, věc druhá. Jisté je, že historické zkušenosti a dopady 20. století německou politiku stále silně ovlivňují a jako takové těžce doléhají na koncept námořní geostrategie.¹⁸⁰

Jednu ze strategických linií studené války lze vysledovat i v generalizovaném přístupu k námořnictvu. Zatímco mír druhé poloviny 20. století (zvláště pak v 50. a 60. letech) vnesl do západních vojenských složek námořnictva a letectva bratrovražedný boj o místo na slunci, sovětské operace byly díky direktivní politické linii vzorem spolupráce.¹⁸¹

2.6.1 Demokratické struktury na březích Atlantiku

– Severoatlantická organizace, Západní unie a Evropská unie

Praktický výkon politiky SSSR po druhé světové válce vedl k nutnosti vytvořit konkrétní strategickou koncepci. Prvním impulzem pro evropskou integraci se stal Plán evropské obnovy známý jako Marshallův plán, který vyvedl západoevropské státy z poválečné ekonomické krize. Tato stabilizace umožnila další formu spojení – spolupráci proti vojenským hrozbám své bezpečnosti. Únorový komunistický převrat v Československu 1948 potvrdil, že v Evropě neexistuje prostor pro třetí cesty. Z iniciativy Velké Británie došlo k jednání s Francií, Nizozemskem, Belgií a Lucemburskem o vytvoření politického uskupení Západní unie, jehož členové si v případě ozbrojeného konfliktu poskytnou vzájemnou pomoc. Unie měla být do budoucna otevřena dalším zemím a měla mít i svou ekonomickou dimenzi zcela ve shodě s Churchillovým fultonským projevem¹⁸², že spojení zahrnuje spolupráci ve vzduchu, na

¹⁸⁰ EPKENHANS: *Germany and Sea Power in the 20th Century*, s. 15.

¹⁸¹ KIPP: *The Second Arm and the Problem of Combined Operations*, In: GILLETTE, WILLARD, FRANK: *The Source of Soviet Naval Conduct*, s. 188. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 93.

¹⁸² 16. března 1946

moří, ve vědě i průmyslu. Obranná organizace Západní unie¹⁸³ byla podepsána v březnu 1948 tzv. Bruselskou smlouvou a položila základy multilaterálnímu regionálnímu bezpečnostnímu paktu, který zavazoval signatáře nejen k vojenské, ale i ekonomické spolupráci s definovanými politickými orgány¹⁸⁴ a vojenskou strukturou pozemních, leteckých a námořních sil.¹⁸⁵

V panujícím mocenském rozložení sil nad evropským prostorem však bylo zřejmé, že důvěryhodnost WUDO je závislá na podpoře USA. Z tajných jednání o možnostech spolupráce vyplynulo rozhodnutí o vzniku kolektivního obranného uskupení v oblasti Severního Atlantiku. Přes přetrvávající oficiální politiku izolacionismu našla USA formu spolupráce s připravovanou obrannou organizací díky Vandenbergově rezoluci. Zástupci WUDO, Kanady a USA zahájili jednání v atmosféře Berlínské blokády. Jednání vyústila v novou organizaci s vazbou na OSN a řešila sporné otázky reakcí na ozbrojený útok, široké teritoriální vymezení¹⁸⁶ i členskou základnu¹⁸⁷. Podepsána byla v dubnu 1949 s jasným úkolem naplnit podstatou nově vzniklou organizaci a vybudovat funkční obranné mechanismy. K ukončení debat na toto téma a přijetí konkrétních nástrojů, díky kterým de facto NATO vzniklo, přispěl fakt, že se ze SSSR stala jaderná velmoc.¹⁸⁸

Severoatlantická rada NAC¹⁸⁹ vytvořila jako první vojenskou funkci Aliance Hlavního velitele spojeneckých vojsk v Evropě SACEUR¹⁹⁰ (kterým se stal generál D. Eisenhower). O den později se na zasedání WUDO rozhodlo o zrušení vojenské organizace Unie a převedení všech pravomocí v této oblasti na NATO. Bylo ustaveno Hlavní velitelství spojeneckých vojsk v Evropě SHAPE,¹⁹¹ které se dále geostrategicky dělilo na velitelství v severní, střední, jižní Evropě a velitelství ve Středomoří – přičemž součástí všech velitelství se stal štáb a velitelství pozemního vojska, letectva a námořnictva. Vedle SHAPE bylo vytvořeno Hlavní velitelství v Atlantiku, Velitelství a výbor La Manche a Regionální skupina Kanada – USA.¹⁹² Podle strategie Alianční generality se počítalo s tím, že USA zabezpečí většinu operací na moři včetně ochrany námořní dopravy.¹⁹³

Přijetím Řecka a Turecka se geostrategicky silně posílil vliv demokratických principů ve Středomoří a posílila se strategická koncepce NATO, která je vždy kompromisem mezi požadavky na obranu a ekonomickými možnostmi členů Aliance. V této situaci bylo možné – a nezbytně nutné - přistoupit k dalšímu kroku ucelení území a to rehabilitací Spolkové republiky Německo. Nejdřív však muselo dojít k odstranění obav z remilitarizace německé armády a zdolání průtahů a maření vyjednávání ze strany Francie, která pohřbila návrhy na vytvoření

¹⁸³ Western Union Defence Organisation – WUDO.

¹⁸⁴ Stálá komise, Konzultativní výbor ministrů zahraničí, Vojenský výbor.

¹⁸⁵ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 20-39.

¹⁸⁶ "na území kterékoli smluvní strany v Evropě nebo Severní Americe, v alžírském departmentu Francie, na okupační síly kterékoli strany v Evropě, na ostrovy pod jurisdikcí kterékoli strany v severoatlantické oblasti severně od obratníku Raka, nebo na lodi nebo letadlech kterékoli strany nacházející se v této oblasti"

¹⁸⁷ Přizváno bylo Norsko, Dánsko, Island, Portugalsko a z politických důvodů Itálie.

¹⁸⁸ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 40-48.

¹⁸⁹ North Atlantic Council.

¹⁹⁰ Supreme Allied Commander Europe.

¹⁹¹ Supreme Headquarters Allied Powers Europe.

¹⁹² FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 52-57.

¹⁹³ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 63.

evropské armády. Úspěch slavil až návrh Anthony Edena na vzkříšení fakticky pohřbené struktury WUDO. Podepsáním (a francouzskou ratifikací) Pařížských dohod¹⁹⁴ byl ukončen okupační režim na území SRN, WUDO bylo přejmenováno na Západoevropskou unii WEU a jejími členy se stalo SRN a Itálie, došlo k připojení SRN k NATO a závazku, že vojska USA a Velké Británie zůstanou na evropském kontinentě.¹⁹⁵

Evropská bezpečnost byla linií železné opony a masivní převahou konvenčních zbraní Varšavského paktu křehkým prostorem, který potřeboval silovou kompenzaci a velmocenské záruky. Garance přítomnosti USA se stala pro západní demokracie Evropy ručením svobodného vývoje jejich politik a strategií s ohledem na světový vývoj. Z hlediska souvislostí, ve kterých se definuje prostor, je patrné, proč musela být „zdvojená“ evropská bezpečnost a ukotvena jak ve strukturách WEU tak NATO. Strategie je velmi jemná podstata jednání, která nemívá formální podobu – je však zásadní, aby byla patrná a čitelná pro druhou stranu. Nepochybná deklarace připravenosti hájit si své zájmy ve svém prostoru dává sílu nejen navenek, ale posiluje i vnitřní strukturu. Vychází z vlastního postoje a rozhodnutí, které jsou základními principy jakékoli strategie. Prvek času vizualizovaný okolnostmi nebo světovým vývojem může pozměnit ostentativní výkon plánů, ale v případě že je správně uchopena podstata, nemůže být strategie ovlivněna. Stavebním kamenem je jistota, o kterou se mohou opřít jak vnitřní systémy, tak vnější pozorovatelé, partneři, protivníci ... V této fázi nemluvíme o taktikách iluzí, ale o celkovém konceptu moci nad prostorem.

Struktury NATO a WEU se vzájemně ovlivňovaly a posilovaly společný cíl: evropskou bezpečnost. „Strategií SHAPE, vycházející z původních plánů Západní unie, je udržení centra a rozvíjení námořních a leteckých operací na křídlech. K zabezpečení této koncepce slouží masivní podpora strategickým letectvem USA a britským bombardovacím letectvem.“¹⁹⁶

V této souvislosti není od věci připomenout, že nejúčinnějším prvkem tzv. strategické triády se stala balistická řízená střela odpalovaná z ponorky SLBM¹⁹⁷ v operačním nasazení USA od roku 1960.¹⁹⁸

V době studené války se námořnictva připravovala na intenzivní a krátký konflikt, tudíž poškozená loď, kterou by bylo nutné z důvodu oprav třeba i jen na šest týdnů vyřadit, měla stejnou bojovou hodnotu jako potopená. Pozornost se věnovala konstrukčnímu zajištění, aby loď byla schopná dalšího boje i po zasažení. USA nabídlo vytvoření společných strategických sil NATO – plánoval se vznik atlantického ponorkového loďstva (o síle 12 – 14 atomových raketonosných ponorek, každá vyzbrojená 16 střelami Polaris) podléhající Hlavnímu veliteli vojsk v Evropě.¹⁹⁹ Po kubánské krizi byly demontované řízené střely středního doletu Jupiter

¹⁹⁴ Pařížské dohody uzavřené 23. října 1954, vstoupily v platnost na 55 let.

¹⁹⁵ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 79-80.

¹⁹⁶ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 102.

¹⁹⁷ Submarine-Launched Ballistic Missile.

¹⁹⁸ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 109-110.

¹⁹⁹ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 112.

umístěné v Turecku a Itálii nahrazeny ponorkami se systémem Polaris, které byly vyslány do Středomoří a dány k dispozici evropskému velení NATO.²⁰⁰

Organizační struktura Aliance oddělující vojenské (Výbor obranného plánování) a politické struktury umožnila, aby Francie mohla zůstat členem NATO i po jejím vojenském „osamostatnění“. Paříž se tímto geostrategickým tahem snažila znovu nalézt svou nezávislost mezi supervelmocemi a získat určitou míru převahy po porážce v roce 1956. De Gaulle se pokusil ustavit Francii do pozice moci. Byl ustaven jednotný systém protivzdušné obrany aliance v Evropě NADGE²⁰¹ a po schválení nové strategické koncepce odrážející doktrínu pružné reakce USA vznikly Stálé námořní síly v Atlantiku STANAVFORLANT²⁰². Invaze do Československa roku 1968 dala vzniknout zvláštní integrační instituci uvnitř NATO, schůzkám ministrů obrany v rámci tzv. Evropské skupiny EUROGROUP²⁰³

Studená válka s novými technologiemi jasně ukázala limity „nadvlády nad mořem“ a nechala narůst politicko–právní omezení svobodě námořních mocností, jejich kontroly a využívání moří. Americké válečné námořnictvo proto v 70. letech vypracovalo typologii kontroly moří vymezené oblastí a časem:

2. absolutní kontrola, která splňuje termín nadvlády nad mořem, naprostá svoboda jednání a vojenských operací,
3. operační kontrola, všeobecné operační možnosti – nepřítel může provádět operace jen s velkým rizikem,
4. boj o kontrolu – každá ze stran operuje se značným rizikem, což vyžaduje nutnost ustavit operační kontrolu v omezeném prostoru a čase,
5. operační kontrola nepřítel (viz. bod 2),
6. absolutní kontrola nepřítel (viz. bod 1).²⁰⁴

Tradiční pojem nadvlády nad mořem byl v době studené války nahrazen námořní kontrolou. Admirál Turner ve své argumentaci uvádí, že námořní kontrola zahrnuje jak prosazení se, tak možnost využívání moře, případně odepření této možnosti druhé straně.²⁰⁵

Formulaci námořní kontroly nejlépe vystihuje pojetí amerického válečného námořnictva: „Námořní kontrola je základní potenciál vojenského námořnictva. Neexistuje žádná další možnost „přítomnosti“ na moři bez jeho kontroly. Neexistuje žádný předpoklad pro využití sil z moře, bez jeho kontroly. Neexistuje žádná eventuální podpora přímořského způsobu vedení války z moře, bez jeho kontroly. ... Námořní kontrola je nezbytná a bez ní jsou všechny námořní mise ... nebezpečným rizikem osudového neúspěchu. A není možné ji přecenit. ... Pokud

²⁰⁰ FIDLER, MAREŠ: Dějiny NATO, s. 126-127.

²⁰¹ NATO Air Defence Ground Environment.

²⁰² Standing Naval Force Atlantic.

²⁰³ Velká Británie, Norsko, Island, Dánsko, Belgie, Lucembursko, Nizozemsko, SRN, Itálie, Řecko, Turecko a Portugalsko.

²⁰⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 136.

²⁰⁵ TURNER: Missions of the US Navy. In: Naval War College Review, March – April 1974. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 137.

nebudeme schopni kontrolovat moře a oblohu nad ním, nemůžeme projektovat své síly a kontrolovat nebo ovlivňovat akce na souši, nemůžeme zastrašovat, nemůžeme formovat bezpečnostní prostředí.“²⁰⁶

Diskuse nad efektivností vojenského námořnictva v pojmech vlády a kontroly nad mořem se v 50. letech dají shrnout do tří hlavních proudů. Všechny argumenty se shodují, že kontrola moří neztratila nic ze svého ústředního postavení v námořní strategii:

- Hlavní pozornost vojenského námořnictva je upřena na příbřežní operace, protože vojenská námořní strategie (Mahan) byla nahrazena námořní strategií (Corbett), která zdůrazňuje ovlivňování pevniny (akcí, operací, misí a událostí všeobecně) z moře. Ztráta prvořadé důležitosti vojenského námořnictva se vytratila a bude trvat, dokud se západu nepostaví rovnocenný soupeř.
- Význam námořní kontroly stále zůstává, jen o něj v současnosti není zapotřebí bojovat. Nicméně kapacity k soběstačné ochraně na otevřených mořích zůstávají kritériem vojenské námořní schopnosti a zásadního požadavku námořní kontroly.²⁰⁷

Strategie západních spojenců v době Studené války na moři využívala především v Atlantiku formu blokády. Spojnice Grónsko - Island – Spojené království – Špicberky známá jako linie operační blokády vycházela z předpokladu, že pokud by sovětské síly vojenského námořnictva, lodí, ponorek, nebo letounů s dlouhým doletem tuto „hranici“ překročily, budou zastaveni nebo zničeni než vstoupí do prostoru Severního Atlantiku. V této souvislosti se používaly dva hlavní termíny: *Sortie control* vychází z principu zastavit nepřítele hned v jeho přístavu / bázi, primárně se spoléhá na použití ponorek a min, sekundárně počítá s ekonomickým dopadem a eliminací dalšího vlivu nepřítele na moři. Alternativou byla kontrola *choke points* tedy dohled nad geografickými body, nezbytnými pro využívání prostoru moře. Je zřejmé, že tato vzdálenější forma kontroly je pro flotilu dlouhodobě udržitelnější, než těsná vazba na protivníka.

Sovětská námořní strategie zrcadlila přístup západních spojenců. Snažila se získat přístup k otevřenému moři a kopírovala historickou zkušenost a úsilí prolomit námořní blokádu „západu“. Po celou dobu studené války se v západních námořních kruzích vedly debaty o limitech takto zvolené a nastavené blokády, protože iniciativa pro případnou změnu stavu, byla na straně sovětů. Kromě toho linie operační blokády jasně rozdělila námořní prostor pro sovětskou sféru vlivu a tak se vody moří severní Evropy a severo-západu Pacifiku staly jakýmsi sovětským jezerem. Z toho vyplývala obava, aby se Norsko, Island, Jižní Korea a Japonsko

²⁰⁶ REASON: *Sailing New Seas*, s. 18. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 140.

²⁰⁷ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 140-141.

nepokusily vytvořit vlastní, na západních spojencích nezávislou námořní strategii, která by reflektovala jejich bezpečnostní politiku.²⁰⁸

Vojenští námořní teoretikové obou velmocí uvažovali možnosti projekce námořních sil na pevninu protivníka v celé škále od atomového útoku po bombardování a obojživelné útoky. Studená válka měla zásadní dopad na strategické pojetí vojenského námořnictva. Poprvé byla z ponorky nasazena balistická raketa, která od základů změnila pojetí projekce síly z moře na pevninu. Vojenská námořnictva tak získala možnost přímého, okamžitého a rozhodujícího dopadu nejen na taktický a operační stupeň války, ale na samotné strategické řízení a konečný výsledek války.

Čtyři základní důvody, proč jsou strategické nukleární zbraně doménou námořních vojenských složek podle Admirála Gorshkova:

- díky ponorkám mají střely lepší výchozí pozici pro operační vzdálenost k určenému cíli.
- utajení raket před preventivním útokem redukuje popud použít je v konfliktu předčasně, což může samo o sobě stabilizovat nebezpečnou politickou situaci. V každém případě ať už bude nepřítel jakkoli silný, jeho útok bude podnětem ničivého odvetného opatření. Nejdůležitějším faktorem odstrašení nukleárního útoku proto je „zaručení vzájemné destrukce“.
- volný pohyb ponorek umožňuje vypuštění raket z různých směrů, čímž nepříteli komplikuje obranu,
- aspekt odstrašení nepřitele proti útoků vědomím strategické zkázy dopadu takové operace.²⁰⁹

Relativní nezranitelnost balistických raket vypálených z ponorek určila míru pozornosti, která se v době studené války věnovala na jedné straně jejich zabezpečení, na druhé jejich odhalení a možnostech jejich napadení. Obě supervelmoci se jak v praxi, tak teorii pohybovaly v prostoru vymezeném linií operační blokády – západ využíval především potenciálu utajení – východ svých bašt v severozápadním Pacifiku a Norském moři, kde operoval částečně pod ochranou své flotily, částečně využíval geografické podmínky. To se promítlo i do *maritimní strategie*, jejíž nedílnou součástí se stalo využití balistických raket z moře a v plné míře projekce námořní síly na břeh a to jak na taktické tak operační úrovni.²¹⁰

Důležitost Norského moře rostla úměrně s významem, který pro Sovětský svaz představovalo lodní spojení mezi Barentsovým mořem (přístavy Murmansk, Archangelsk) a severním Atlantikem. Sovětská výstavba *severní a baltské flotily*, základna v Murmansku a strategická

²⁰⁸ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 168-9.

²⁰⁹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 190-1.

²¹⁰ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 191.

nutnost tento prostor hájit, daly v průběhu Studené války Norskému moři označení *Mare soveticum*.²¹¹

NATO věnovalo vážnou pozornost možným útokům Sovětů na svoji flotilu a prostředkům na svoji ochranu. V případě že by se Sovětská flotila rozhodla zahájit konflikt, útok by začal použitím balistických raket vypálených z ponorek, podpořený vzdušnými silami. Sovětský tlak z Černého a Norského moře by posunul vojenskou námořní přepravu západních spojenců na jih, což by mohlo způsobit kritické zdržení sil.²¹²

Spojenecké ponorky nejen, že využívaly pasivní strategii odstrašování vůči sovětským plavidlům v době míru, ale v případě sovětské agrese by zabránily útoku proti NATO posílením svých sil v Atlantiku.²¹³

Přes neuvěřitelný technologický vývoj, jeho aplikace a možnosti, které otvírá je zřejmé, že tempo zbrojení je de facto udržitelné zúčastněnými stranami a tak ve výsledku nemění strategii, tj. zamýšlený výsledek. Neustálé navyšování rychlosti klade ve větší míře důraz na udržení rytmu reakcí a jejich preciznost. Válečné námořnictvo nabízí řešení mnohých situací.

Vojenské struktury Aliance v Evropě po pádu železné opony prošly proměnou, kterou si nadiktoval konec studené války. Státy WEU se dohodli na znění Petersberské deklarace²¹⁴ s tím, že budou rozvíjet a nasazovat jednotky WEU a to na pevnině, na moři i ve vzduchu. Dále byl v roce 1992 vytvořen Evropský sbor rychlého nasazení ARRC²¹⁵ a příští rok se začalo s budováním Evropských sborů EUROCORPS, které mohly být v případě potřeby předány WEU (případně vyčleněny pro akce OSN nebo KBSE). V témže roce vznikly stálé námořní síly ve Středomoří STANAVFORMED²¹⁶ a byly nasazeny na podporu rezolucí OSN o Jugoslávii. Námořní jednotky NATO a WEU posílily operace v Jaderském moři. Severoatlantická rada a Rada Západoevropské unie se dohodly na operaci Sharp Guard²¹⁷, tj. na úzké koordinaci společných akcí ve prospěch vyhlášeného embarga proti Nové Jugoslávii.²¹⁸

Období studeného míru mezi Ruskem a NATO dalo vzniknout Partnerství pro mír a snaze vyplnit nebezpečné vakuum v prostoru, odkud se stáhla sovětská sféra vlivu. Americká administrativa za prezidenta Clintona iniciovala vznik tzv. evropského pilíře v rámci NATO. Hlavním impulzem byl předpoklad, že ve změněné situaci v evropském prostoru po skončení Studené války může dojít k incidentům a krizím, do kterých USA nebude chtít zasahovat (k čemuž by se vážala i nutnost financování). Proto byla zřízena ESDI, tj. European Security and Defence Identity²¹⁹ a dohled nad jejím vznikem byl na Berlínské konferenci²²⁰ svěřen WEU (v

²¹¹ SOKOLSKY: *Seapower in the Nuclear Age. The United States Navy and NATO 1949-80*, s. 83–87.

²¹² TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 199.

²¹³ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 260.

²¹⁴ Petersberg Declaration, viz.: <http://www.weu.int/documents/920619peten.pdf>

²¹⁵ Allied Command Europe Rapid Reaction Corps.

²¹⁶ Standing Naval Force Mediterranean.

²¹⁷ Operace Shape Guard, společná námořní blokáda Jaderského moře, probíhala od 15. června 1993 – 19. června 1996.

²¹⁸ FIDLER, MAREŠ: *Dějiny NATO*, s. 222.

²¹⁹ The European Security and Defence Identity, viz.: http://www.euc.illinois.edu/includes/docs/NATO_Handbook_Chapter_4_ESDI.pdf

²²⁰ 1996.

rámci NATO). Díky WEU se tak evropské státy dostaly ke kapacitám NATO a došlo k dalšímu provázání evropského se severoatlantickým prostorem.

V evropských integračních procesech je toto období charakterizováno krystalizací Evropské unie a nově zavedenou Společnou zahraniční a bezpečnostní politikou (tzv. druhý pilíř využívá za nástroje společné postoje a akce). Na Maastrichtskou smlouvu navázala Amsterdamská, která otevřela cestu pro budoucí integraci WEU do EU. Tím, že vyšla z Petersberských cílů²²¹, zapojila WEU jako nedílnou součást EU a propojila Společnou zahraniční a bezpečnostní politiku s WEU, včetně kolektivní obrany EU. Přesun pravomocí a podstaty, které svou existencí WEU představovala, byly přesunuty na EU a to vzhledem k 55 leté existenci ukotvené v Pařížských dohodách.²²² Amsterdamská smlouva dále vymezila nový nástroj a to tzv. společnou strategii, která je přijímána pro oblasti s definovanými velmi silnými zájmy. Čímž se chápe činnost EU ve sférách, v nichž mají členské státy důležité společné zájmy. Společná strategie musí naplnit předpoklady: vymezení cílů, doby trvání a prostředků, kterými členské státy přispějí na dosažení společné strategie, která musí být jednomyslně přijata Radou. V souladu s touto společnou strategií je ukotveno i jedno z dalších usnesení a to pasivní strategie členských států, že se členský stát zdrží akcí, které jsou v rozporu s akcemi EU. Společná strategie je doplněna o další integrační krok na poli Společné zahraniční a bezpečnostní politiky a to postupné budování obranné politiky.

Dalším krokem k vytvoření společné evropské obrany včetně odpovídajícího operačního a vojenského zázemí se stala deklarace ze Saint-Malo, která provázala ESDP s NATO a zároveň umožnila vytvoření potřebných vojenských kapacit pro operace, kterých se NATO z nějakého důvodu nemohlo zúčastnit. Také NATO deklarovalo akceptování autonomních kapacit EU pro akce mimo záběr Aliance s tím, že Společná bezpečnostní a obranná politika strategicky doplňuje NATO a neohrožuje evropskou a americkou spolupráci v oblasti bezpečnosti a nedochází k diskriminaci států NATO, které stojí mimo EU. Na následujících summitech v Kolíně nad Rýnem a Helsinkách došlo k dohodě o vytvoření Vojenského výboru složeného z vojenských zástupců, součástí Evropského základního cíle se staly vojenské kapacity EU a mimo jiné byl krizový management WEU převeden na EU. Evropská rada rozhodla o začlenění WEU do rámce EU a o ukončení WEU.

Tyto strategické mezníky otevřely možnost ukotvit spolupráci NATO a EU na summitu Santa Maria de Feira. Díky vytvoření 4 pracovních skupin je možná výměna utajovaných informací, použití operačních kapacit a prostředků NATO pro operace EU. Dále byly zavedeny mechanismy plánování akcí sil rychlého nasazení, institucionalizovány vztahy mezi NATO a EU (což usnadňuje EU přístup ke kapacitám NATO a USA) a ukotvena pravidelná setkání a konzultace mezi NATO a EU.

²²¹ Humanitární a záchranné mise, mise k udržení míru a mise bojových jednotek k řešení krizí, včetně prosazování míru.

²²² WEU ukončila svou činnost 30. června 2011.

Operace, ve kterých se NATO neangažuje, ošetřuje dohoda BERLIN PLUS, která dovoluje EU vypůjčit si kapacity NATO pro operace vedené EU. Smlouva z Nice dále prohloubila spolupráci s NATO a dokončila integraci WEU do EU (v následné Marseilleské deklaraci byly instituce a úkoly WEU převedeny na EU).

3. Vymezení pojmů Evropské vojenské námořní strategie

3.1 Námořní moc

Představme si organismus podmíněný celosvětovým kontextem bezpečnosti a spatříme propojenou entitu námořní moci, která je a vždy byla nezbytnou součástí vlády nad prostorem státu a jeho rozvojem. V současnosti nic tak očividně nedefinuje moc států jako ekonomická síla. Tento geo-ekonomický rozměr vychází z méně evidentních vztahů prostoru, obchodu a moci obchodních lodí, které se tímto stávají rozhodujícím aspektem. Bezpečnost, a z ní plynoucí geostrategie ovládnutí námořních komunikačních tras, je zásadní pro existenci států. Tato premisa platí nejen v míru, stává se samou podstatou války, v níž jde o výsledek a v žádném případě není výsadou pouze moderních států současnosti. Budoucnost významu moří se zvyšuje na jedné straně s růstem významu zdrojů z moře, na druhé straně svojí hodnotou bezpečného dopravního systému, který je základním ekonomickým požadavkem pro další rozvoj světového obchodu. Přirozená snaha mocenských zájmů zabezpečit si přístup k těmto možnostem vede k úměrnému navýšení vytiženosti vojenských námořnictev. „Vojenská námořnictva v éře po skončení Studené války jsou třikrát vytiženější. Tento výčet zahrnuje nasazení v humanitárních akcích, mírotvorných operacích a aktivních vojenských reakcích.“²²³ Vojenská námořnictva v kombinaci s námořním právem²²⁴ vytváří geograficko – vojenskou páku na udržení bezpečnosti, která ručí za celosvětově nastavenou ekonomickou stabilitu.

Neustávajícím vývojem, spolu s faktickým „zmenšováním“ kdysi neomezeně širého prostoru, se z moře stává prostor určený ke společnému využívání. Tradicionalistické přístupy k využívání moří, tedy námořních strategií vychází z myšlenek Huga Grotia (mare liberum) a Johna Seldena (closed sea). Technické možnosti států, jejich projekce síly a politická vůle obhájit si svou námořní strategickou koncepci – to jsou proměnné vojenských námořnictev, které zajišťující bezpečnou plavbu obchodním flotilám. Koncepce námořní moci se posunula z roviny soukromé sféry jednotlivých států na úroveň prostoru určenému ke společnému využívání. Pojem námořní moci tak v sobě dnes zahrnuje nejen odpovědnost vůči prostředí, ale i rozvoj svěřených území moře. Dále se význam námořní moci posunul ze sféry čistě vojenského dosahu konkrétního státu k vymezení teritoriálních vod z geografického měřítka. Přesto je myšlenkový vývoj stále patrný a smlouvy UNCLOS a jejich klasifikace teritoriálních vod navazují na závěry Johna Seldona. Rozvoj moderních technologií není patrný jen ve výzbroji současných vojenských námořnictev: mezinárodních vod ubývá a to nejen technologickou provázaností, ale i fakticky ratifikací smluv. Skutečné vzdálenosti se zmenšují: propojováním prostoru světových moří jsou

²²³ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 322–323.

²²⁴ Bezpečnost moří na mezinárodní úrovni zaručuje několik smluv – smlouva z roku 1911 mezi Ruskem, Británií, Japonskem a USA se dokonce snažila vytvořit jistý druh námořní policie, která by vymáhala její dodržování. Následovaly dohody z roku 1972 o obecné ochraně námořního prostředí a smlouva z roku 1995 (iniciována Spojenými národy) o rybolovu. Smlouvy UNCLOS jsou jakousi kostrou pro další rozvoj spolupráce při potírání pirátství, obchodu s drogami a celkové ochrany námořního prostředí ... V platnosti jsou také stále pravidla z 19. století (Mezinárodní námořní konference, 1899).

dostupnější nejen vzdálené regiony, ale také bezpečnostní rizika. To modeluje z námořní kriminality v mezinárodních vodách bezpečnostní výzvu, která vytváří tlak na právo svobodné plavby obecně. V současnosti se z tohoto práva stává spíš povinnost tato práva hájit na otevřených mořích. A to v důsledku vyžaduje, aby námořní síly samy akceptovaly svá omezení na svých svobodách.

Suverenita znamená absolutní a nezávislou autoritu nad teritoriální plochou, která musí být neustále uplatňována, popřípadě bráněna. Námořní suverenita vztahuje tento koncept i na plochu moře, tj. území moře je pokládáno za část státního území. Oprávnění bránit svůj prostor musí být brán vážně. V rámci celosvětového vývoje je patrná snaha rozšiřovat území o prostor moře. Vzorec, který poskytuje možnost takové právní legalizace je UNCLOS, s tím že nabízí parametry, ne řešení problémů, které de facto vyvolává. Jak uvádí Till: 151 přímořských států má suverénní práva na přilehlá moře a své kontinentální šelfy, 54 z nich má možnost uplatnit nárok na rozšíření svých moří za hranici 200 námořních mil od pobřeží. Výsledkem by bylo posunutí soudní pravomoci na cirká 75 milionů kilometrů čtverečních moře, což by činilo víc než polovinu zemského povrchu. Tato změna vyvolává několik problémů:

- spory o některá moře (zvláště patrné v prostoru Asie a Pacifiku se snad nejvypjatější situací v jihočínském moři),
- nutnost aktivní suverenity představuje bezpečnostní rizika u mini států v Pacifiku (např.: Kiribati se 690 kilometry čtverečními země a 3,5 milionem kilometrů čtverečních moře, nebo Marshallovy ostrovy v proporcii 181 kilometrů čtverečních země, ku 2,1 milionu kilometrů čtverečních moře).²²⁵

Hnací silou tohoto druhu provázanosti zůstávají ekonomické zájmy, které modelují podobu a diktují požadavky na námořní moc současnosti. Podstatou existence vojenského námořního systému byla vždy obrana obchodu. Tomu odpovídají i proměnné, které v konečném důsledku definují námořní moc jako prosté nastavení politických mezí a adekvátní projekci námořní síly. Následná obrana vychází z přítomnosti na moři: suverén musí být schopen demonstrovat a reagovat na výzvy se stupňující silou.

Vedle politické strategie je financování nejnáročnější výzvou pro každé vojenské námořnictvo (ať malého nebo velkého státu). Námořní moc se odvíjí od administrativní efektivity shromažďování finančních prostředků a zdrojů. Proto je ideální svobodná, stabilní a kapitalisticky orientovaná společnost a tomu odpovídající vláda, pro niž je podpora námořní ekonomiky strategickým nástrojem. Masivní průmyslová a technologická podpora infrastruktury, kterou námořní moc vyžaduje, znovu otvírá existenční otázku pro malé státy, tedy disproporcii k takto vytvořeným kapacitám využitelných v boji.²²⁶ Vždy se jedná v první řadě o politické

²²⁵ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 289-291.

²²⁶ Roku 1906 shrnul britský námořní důstojník - stále pádné argumenty - o neefektivnosti malých válečných námořnictev takto: „... nemohou zajistit dostatečný koloběh povýšení, ani dostatečný systém výcviku (náklady na výcvik vojenských sil tomu nevyhnutelně zamezí), neumožní čerpání bohatých námořních zkušeností s velkou flotilou, a pokud není zajištěna velkorysá úhrada nákladů, nemůže

rozhodnutí, což dokládá ruská strategie: studie ukazují, že v průběhu několika století není žádná konkrétní souvislost mezi částkami vydanými na vojenské námořnictvo a ekonomikou státu.²²⁷ Vojenské námořnictvo je tak v důsledku závislé na míře úspěchu nalézt politickou vůli k finanční a investiční podpoře. Principem zůstává propojit zdroje se strategií – tedy vytvořit celkově efektivní námořní strategii státu, přičemž samotné zdroje mohou de facto definovat strategii námořní moci. Ilustrativním příkladem je obchodní námořnictvo, které je jak zdrojem prosperity a bohatství státu, tak objektem jeho péče a obrany vojenským námořnictvem – podle Mahana je to vůbec hlavní argument, proč zbudovat silné válečné námořnictvo a proto byly útoky a obrana námořního obchodu vždy typickou částí velkých válek na moři. Blokády, nájezdy, taktiky *guerre de course*, konvojové systémy ... obrana námořních tras zůstává hlavním úkolem válečného námořnictva a klíčovým faktorem pro zdravou ekonomiku.²²⁸ Nejvýhodnější je přímé provázání průmyslu, vlády a vojenského námořnictva – tato strategie dokáže vytvořit dlouhodobě udržitelné vazby po celém světě a provázat námořní odvětví v technických aspektech. Díky obchodní soutěži si průmysl osvojuje nejvyšší možnou úroveň provozních postupů a logistických řešení, která jsou nutná pro kvalitní výstupy válečných námořnictev. Musí se však jednat o partnerství „souběžné nezúčastněnosti“ financované vládou a řízené vojenskou strategií, která směřuje své potřeby pro případ krize.²²⁹

Vojenská námořnictva odvíjí svou strategii od geografických determinant²³⁰ a způsobů, jak geografické podmínky upravit nebo obejít, protože skutečný determinismus státních strategií leží v rozhodnutí. Námořní geografie není nezávislá proměnná, její přínos je ovlivnitelný a to především národním vnímáním její důležitosti, významu, který je námořnictvu a jeho roli přisuzován. Mezi základní strategická pravidla patří:

- udržení námořních tras a spojení (do této kategorie spadá evropský koloniální systém),
- udržování rovnováhy v rámci pozemních hranic (většina evropských zemí musí dbát na balanc mezi ochranou pozemních a námořních zájmů),
- vynucení válečného stavu z čistě geostrategického překrývání zájmů mezi sousedními státy (před první světovou válkou považovala jak Británie, tak Německo Severní ledový oceán za svoji sféru kontroly, aby mohly ochraňovat svůj zahraniční obchod).²³¹

Komerční tlak globalizace na obchodní námořnictva (nárůst objemu světového obchodu, snižování cen, krácení finančních kapacit vyhrazených na pojištění, posádku, paliva vedou k mezinárodním obchodním aliancím financovaným třetími státy, jejichž posádky jsou reprezentovány celou škálou národností²³²) se odráží i ve vojenských strategiích. V roce 1991

být modernizován potřebný materiál.“ In LAMBERT: Australia's Naval Inheritance. Imperial Maritime Strategy and the Australia Situation 1880-1909. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 81.

²²⁷ OLKHOUSKY: Russia's Navy from Peter to Stalin. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 81.

²²⁸ Tyto faktory stály u zrodu britského impéria a zpětně ho podporovaly.

²²⁹ EVANS: Japanese Naval Construction 1878-1918. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 90.

²³⁰ strategický význam oceánografických výzkumů

²³¹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 75.

²³² Kromě evidentních problémů v přímé komunikaci mezi samotnou posádkou, případně přístavem je problematické i řešení v případě, že dojde k napadení takové lodi: je těžké určit, kdo je vlastně dotčenou stranou (kromě přímých obětí).

ve válce o Záliv bylo 14 z 15 lodí, které zajišťovaly transport britské 7. pancéřové brigády do Saudské Arábie, zahraničních. Ačkoli to nepředstavovalo žádný problém, pouze finanční částku, vojenská námořnictva vyhodnotila tuto důvěru v kapitál jako možné strategické riziko a současným trendem je proto budování vlastních specializovaných flotil rychlých lodí (př. *Fervis Bay* HMAS australského válečného námořnictva)²³³ jako transportního a logistického nástroje expedičních silám.

Velikost námořní moci státu odpovídá jeho strategické koncepci v návaznosti na společné operace jeho pozemních, vzdušných (kosmických) sil. Klasickým představitelem, který těžil z důrazu na „společné síly“ byl v době Studené války Sovětský svaz, což vycházelo nejen z geografických možností, ale i z historického vývoje. Pokrání podmiňuje úspěch společných operací:

- nekonfliktností (varovat se vzájemného zasahování, např. jasným geografickým vymezením),
- souladem operací (účinná koordinace zajišťuje pokrytí cílů),
- společným nasazením (kombinace systémů umožňuje vzájemné efektivní krytí slabín a vytváří účinnou bojovou sílu).²³⁴

Strategie společných operací vedou k většímu nasazení a velmi progresivnímu úspěchu, kterého by (ať už kterákoli ze složek) sama o sobě nemohla nikdy docílit. Efektivita a taktická dokonalost nasazení se zvyšuje díky cvičným akcím, které plní i další funkci: plynulý přechod mezi společnou operací (národní) a koaliční operací (mezinárodní). Hlavním rozdílem pak nespočívá ve vojenském sektoru, ale v politické rovině a vládních činitelích, sladění sil s jiným vybavením, reakcích na jiné předpoklady a taktiky. Implementace klade nároky na společné vnímání hrozby, nestranný podíl na odpovědnosti a riziku, jednotné chápání mise a dodržení programu akce, kritéria úspěchu a dotažení zásahu. Od nekonfliktní vzájemné tolerance spojeneckých sil, přes paralelní operace v různě geograficky vymezených sférách až po faktickou spolupráci začleněných sil ... nutná efektivita zahrnuje kontrolu na taktické a akceschopné rovině, podíl na doktríně, přístup ke spisům, výměna zpravodajských a faktických informací, sjednocená představa akce, společný pohled na hrozby, sladění pravidel a povinností, dohodnuté rozdělení úkolů a cílů. A dokonce ani pak není výsledek jistý, protože jak pregnantně shrnul za Druhé světové války Winston Churchill: Ve válce není možné, aby šlo všechno tak, jak by si jeden přál ... může se stát, že si spojenci vyvinou své vlastní názory. Úspěch zaručí jedině společná vize výsledku, který amortizuje finanční náklady investované do námořních sil a tím vytvoří námořní moc státu.²³⁵

²³³ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 86–89.

²³⁴ POKRANT: *Desert Shield at Sea, What the Navy Really Did*. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 94-95.

²³⁵ Slavný citát W.S.Churchilla je uvedený i v doktríně Amerického válečného námořnictva. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 95-97.

Spolupráce v rámci expedičních nadnárodně pojatých operací je pro vojenské námořnictvo výhodné z hlediska:

- rozložení rizik i nákladů,
- zvýšení demonstrované legitimacy,
- možnosti využít komplexnosti techniky a systémů na základě sdílení,
- získávání zkušeností, např. na základě postupů NATO a z formací typu STANAVFORLANT,²³⁶ protože nabízí nástroje, jak mohou válečná námořnictva spolupracovat po celém světě.

21. století využívá důmyslných zbraní, které dokáží zničit velmi drahé technologie. V této souvislosti by se nemělo zapomínat na defenzivní strategii obav, kdy soupeři o daný prostor moře nehledají bitvy, ale kalkulují s tím, že jejich porážka přijde oponenta příliš drahó.²³⁷ Válka je dynamický proces dvou živých, vzájemně reagujících sil. Čistě technické či taktické inovace proto mají rychlou odezvu v totožných principech techniky, taktiky nebo politiky.²³⁸ Vývoj válečných technologií a jejich inovace musí být v úspěšné strategii v rovnováze s technologií marketingu (médiá, veřejné mínění). Technologie (a novátoři) potřebují politickou podporu, aby mohly být přijaty, zahrnuty a následně využity – tedy strategii, která klade rozdíl mezi dojemem, interpretací a samotnou účinností.

Hodnota kontroly moří nespočívá ve fyzickém dobytí daného prostoru, ale v možnostech jeho užívání. Ovládat moře znamená využívat ho pro své záměry a současně zabránit totéž nepříteli. Strategické výhody kontroly moří jsou tak velké, že se zaměřují za pojmy velikosti a síly námořnictva nebo námořní moci.

Koncepce kontroly moře v přehledu:

- Clarke a Thursfield: kontrola moře je buď absolutní, nebo neexistuje,
- Mahan: kontrola moře je čistě relativní pojem,
- Corbett: operuje s výrazem „operační kontrola“, která vystihuje jak pomíjivost a neudržitelnost, tak možnost rychlého nasazení a vyřešení situace ve prospěch státu a jeho kontroly moře,
- Castex: kontrola moře nemůže být absolutní - je vždy relativní, neúplná a nedokonalá (což vychází z relativity proměnných jako je čas, místo, užitá síla, důsledky ...).²³⁹

Kontrola je nedílnou součástí útoku či obrany námořních komunikací, základní premisou je však vláda nad pevninou. Předpokladem kontroly moří vždy bylo a zůstává moc nad souší a jejím udržitelným rozvojem.

²³⁶ Standing Naval Force Atlantic

²³⁷ McCARTHY: Directed Energy and Fleet Defense Implications for Naval Warfare. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 228.

²³⁸ CLAUSEWITZ: O válce, s. 26.

²³⁹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 131.

3.2 Kontrola moře

Kontrola moře je rozhodující na strategické úrovni vedení války. Všechna vojenská námořnictva se snaží využít vlastní kapacity s co nejmenším rizikem. Vychází ze znalosti aktuální situace na základě informací z ponorek (zachycení komunikace, lokace a koncentrace sil, odhalení min, mapování mořského dna, získávání informací ponorkami je omezeno satelitní dostupností), letounů (letecké snímky) a hladinových lodí (potenciál operovat téměř neomezenou dobu v mezinárodních vodách s kapacitou transferu technologií a příslušného servisu).

3.2.1 Rozhodující bitva

Ze strategického hlediska rozhodující bitva nepřímo rozhoduje o událostech na břehu (i když byly britské ztráty v bitvě u Jutska 1916 vyšší než německé, ze strategického hlediska se britskému královskému námořnictvu podařilo zastavit nepřítele a odstranit potenciální hrozbu obchodní blokády). Hlavním zastáncem byl Alfred T. Mahan „Jednou vyhlášená válka musí být vedena ofensivně, agresivně. Nepřítel nesmí být odražen, ale smeten.“²⁴⁰

Rozhodující bitva vyžaduje určitý druh převahy (ať už geostrategické, vojenského vybavení, operační zručnosti, nebo početní). Aktivita malých lodí s lepšími manévrovacími schopnostmi přinesla vítězství nad španělskou Armadou (1588), stejně jako nasazení říčních lodí ve válce o nezávislost (1776) a provázela i vojenskou akci na Lagožském jezeře (kontrola jezera 1941-1944 umožnila Leningradu přežít a ovlivnila strategické vedení války na východní frontě).²⁴¹ Geostrategické „prostředí“ je většinou důležitější a dokazuje, že strategie rozhodující bitvy není výlučnou doménou silnějšího loďstva nebo větších lodí.

3.2.2 Fleet-in-being

Obranná strategie, v níž se flotila nechce utkat s pravděpodobně silnějším protivníkem a současně aktivně zvyšuje vlastní strategický vliv na moři: snaží se omezit konkurenční vládu nad mořem a odepřít či omezit jeho přístup k moři. Strategie výhodná pro slabší flotilu, která nemůže ovládnout moře přímo nebo flotilu primárně zainteresovanou jinde (strategii *fleet-in-being* využívá jen část flotily). Plně se potenciál strategie *fleet-in-being* projeví v situaci, kdy se souběžně v politické rovině „hraje o čas“. Mahan konstatuje, že aktivní strategie *fleet-in-being* přináší podstatně užitečnější výsledky než se smířit s bitvou se silnějším protivníkem a prohrát nebo nechat flotilu degenerovat v kotvišti.²⁴² I když je strategie *fleet-in-being* de facto defenzivní, může být významnou bojovou strategií na moři, kde i slabší flotila dosáhne ve

²⁴⁰ MAHAN: Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land, s. 145.

²⁴¹ MITCHELL: A History of Russian and Soviet Sea Power, 436-9. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 152.

²⁴² TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 160.

výsledku důležitých výhod pro celkovou válečnou koncepci (německé válečné námořnictvo v první i druhé světové válce). Každopádně flotila v pozici *fleet-in-being* znemožňuje nepříteli přistoupit ke strategii blokády, což už samo o sobě znamená významný přínos, protože zabezpečení obchodu a zásobování je ve válce kritické.

3.2.3 Blokáda

Velmi efektivní strategie pro silnější námořnictvo, jehož protivník přistoupil ke strategii *fleet-in-being*. Může mít jak vojenský tak ekonomický rozměr s tím, že ve válečných operacích by se flotila měla dostat co nejbliž k nepříteli a tím současně zabezpečit vlastní komunikační možnosti (bezpečné užívání přístavů a bází), přirozeně tedy dojde ke kontrole prostoru a zajištění zájmů na moři v rozpětí od domovské základny až k linii blokády. Tato nepřímá obrana námořních zájmů přináší ještě jednu nesmírně podstatnou výhodu a totiž: lokaci protivníka, která je jinak (vzhledem k nepřehlednosti prostoru moře) obtížně dosažitelná a současně koncentrací sil nepřítel (síly válečných loďstev jsou rozptýlené v mnoha přístavech, plní různé mise ...). Účinnost této strategie tkví v tom, že efektivně předchází spojení nepřátelských sil na moři a tím protivníkovi znemožňuje využít taktických možností plynoucích z kombinace nepřátelských sil.²⁴³ Námořní válečná strategie dělí blokádu podle vzdálenosti k nepříteli na:

- uzavřenou blokádu: nabízí jistotu o pohybech nepřítel a jeho kontrolu, eliminuje možnost „proklouznutí“ nepřítel do zad, nicméně pro riziko přímého kontaktu s nepřítel se využívá jako součást taktiky např. před vyložením, po splnění mise přeje ve vzdálenou blokádu. Nezanedbatelným faktorem je také počasí, které je pro tento typ blokády velkým nepřítel.
- vzdálenou blokádu: může být využívána dlouhodobě, protože nemá takové požadavky na flotilu a neklade tak vysokou zátěž na posádku. Proto je tato forma blokády výhodnější pro slabší flotily (v případě, že by uzavřenou blokádu uplatňovala slabší flotila vůči silnější, stal by se z „blokované“ flotily v přístavech ještě silnější protivník uplatňující strategii *fleet-in-being* a flotila, která přistoupila k blokáde, by de facto vytvořila efektivní výhodu pro svého soupeře). Pro přípravu rozhodující bitvy je vhodnější vzdálená blokáda, která poskytne nepříteli omezený, jasně definovaný a „připravený“ prostor.
- kontrola choke point: zvláštní druh blokády, který zaměstnává protivníka v prostoru, jímž je nucen proplouvat za současné výhody, že k tomuto typu lze využít poměrně slabou sílu, která by v jiných typech blokády neuspěla.²⁴⁴

²⁴³ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 164-5.

²⁴⁴ TURNER: *Missions of the US Navy*. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 168.

Ať už válečná flotila zvolí jakoukoli formu blokády, cílem je vždy kontrola protivníka za současně relativně bezpečného užívání moře vlastními silami, nicméně stupeň vlastní ochrany je nižší než v případě kompletního zničení nepřítel.²⁴⁵

3.3 Projekce námořní síly

Moře je neovladatelné – jeho síla, nevypočitatelnost a stálá možnost změny je klíčovou proměnnou v jakékoli námořní strategii. Jestliže se pozemní velitelé shodují, že neexistuje efektivní obrana²⁴⁶, platí to pro námořní operace ve zvýšené míře. Proto dovoluje-li to stav flotily, je nejefektivnější obranou ofensivní akce.

Smyslem kontroly moře je strategická hodnota odepřít způsob jeho využití soupeři a jako výchozí pozice k akcím na souši, nebo k přepravě. Projekce námořní síly je v současnosti nejpoužívanější termín pro námořní operace z moře²⁴⁷ a zahrnuje obojživelné akce, kombinované mise, invaze, útoky z moře atd. Vztahuje se na využití vojenských námořních sil k ovlivnění událostí na souši v rozmezí od invazního způsobu boje po dobytí území, od jednorázového útoku, po bombardování. Možnosti projekce námořní síly jsou důvodem samotné existence vojenského námořnictva. Rozsah je dán zamýšleným účelem, možnostmi a strategickým dopadem v závislosti na okolnostech, z nichž se odvíjí taktika, operační potenciál a výsledná strategie. Čím víc je dané území námořního charakteru, tím je otevřenější projekci námořní síly. Záměry projekce námořní síly jsou: od konkrétního rozhodnutí výsledku konfliktu po politický nátlak.

Základem ofensivní akce na moři by měla být jasná představa o pozici nepřítel a jeho skutečné poloze, síle, manévrovacích možnostech.²⁴⁸ Na to navazuje útok, který nepřítel poškodí. Znalost záměrů protivníka, schopnost načíst jeho úmysly a využít jich je válečnou strategií, jedno pro jakou formu obranného manévru.

3.3.1 Obojživelné operace

Hlavní skupinou strategií projekce námořní síly jsou obojživelné operace, které se dělí na:

- útok → uchytit se na nepřátelském území a vytvořit tak další frontu,
- vpád → zřídit dočasný tábor ke splnění taktického nebo operačního cíle s následným stažením,

²⁴⁵ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 164-169.

²⁴⁶ George Patton: existuje jen útok, útok a ještě útok.

²⁴⁷ Úspěšný manévr z moře se skládá z: kontroly moře, rychlé operace s využitím technologií, efektivní kooperace s pozemními složkami armády.

²⁴⁸ Málo které válečné námořnictvo naplňuje vylodění vodami, které efektivně brání válečné námořnictvo druhé strany.

- stažení → efektivně stáhnout své jednotky z daného území je klíčovou strategickou možností využít vojenské námořnictvo v obojživelných operacích, protože šetří síly, které mohou být dále nasazeny,
- demonstrace → primárně určeno k oklamání nepřítele, omezení jeho sil a vylepšení poměru vlastních sil.

V případě že dojde k nepřátelskému výsadbku - ať už v rozměru expedice nebo invaze – platí základní pravidlo: cílem je loď, ne ozbrojenci. Pobřežní obrana se proto skládá z malých, lehkých plavidel v kombinaci s příbřežním systémem pozemní obrany. Úspěch záleží na efektivní kooperaci námořnictva, pozemních a vzdušných sil, přičemž strategie přímé obrany na břehu je v kompetenci pozemních sil. Hlavním problémem je určení místa a času invaze. Reakce na invazi se liší podle podmínek a možností (srovnání spojenecké invaze do Normandie 1944, vylodění v Salernu 1942, japonská obrana ostrova Iwo Jima).²⁴⁹

3.3.2 Ochrana tras

Bezpečnost námořních komunikací a jejich ochrana je klíčová pro systém, který nastolily západní demokracie a jejichž rozsah otvírá lehce zranitelnou část celé struktury. Samotná existence vojenské námořní strategie je dána trvalou nutností obrany námořních komunikačních tras, bez níž je vláda nad mořem dost dobře nemyslitelná, jak dokládají nepřetržité válečné konflikty na moři. Nejen že chrání před útočníky a poskytuje ochranu obchodním flotilám, je to signifikance důvěry v námořní moc. Ohrožení důvěry západní společnosti ve společný systém obrany má daleko drtivější dopad než čistě ekonomické ztráty (technologie, materiál, posádka ...). Význam námořních komunikací narůstá v konfliktech a stává se klíčový ve válečném stavu. Z jejich kontroly se stává životně důležitý prvek, který figuruje v každé válečné strategii. Volbu „přiměřených“ prostředků k jejich ochraně mohou ilustrovat dva příklady:

- Britské zásobování za první světové války bylo zajištěno díky blokádě německých hladinových lodí, konvoje se tak bránily pouze proti válečným ponorkám, které byly schopné proplout na otevřené moře.²⁵⁰ Britskou strategii za první světové války shrnul Colomb: „Prvořadým úkolem naší válečné flotily je zničit, zajmout nebo zadržet v přístavech nepřátelské válečné lodě. Dokud to nebude splněno, musíme se vzdát myšlenky na užití válečného námořnictva pro přímou ochranu obchodu.“ V době od vypuknutí války po splnění prioritního úkolu válečným námořnictvem se o sebe musí

²⁴⁹ Diskuze k tématu viz. GATCHEL: At the Water's Edge. Defending Against the Modern Amphibious Assault. A TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 195-6.

²⁵⁰ ROSINSKI: New Thoughts on Strategy, In SIMPSON: War, Strategy and Maritime Power. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 204.

obchodní loďstvo postarat samo, úspěch bude záležet na jeho předchozích opatřeních.²⁵¹

- pro Holandsko 17. století přestavoval ozbrojený konflikt ekonomickou ztrátou a tak se snažilo udržet „mírový“ stav za účelem bohatnutí a růstu zisku. Tato strategie nakonec zavedla celý státní aparát do ještě hlubších problémů, které s sebou ve výsledku přinesly nejen ekonomické ztráty.

Svobodná kontrola zájmů vede k jasné strategii, která ve výsledku stojí daleko méně ekonomických prostředků. Nejen válečné strategie přináší zisk díky rozhodnutí, jak pregnantně vyjádřil Giovanni Sartori: americký systém funguje *navzdory* své ústavě, nikoli *díky* ní.²⁵²

3.3.3 Ekonomická válka

Svůdnost ekonomické války spočívá v myšlence přenést útok na nepřátelský obchod a jeho válečnou ekonomiku, která „sama“ rozloží systém financí a zdrojů a znemožní mu pokračovat ve válce. Ekonomická válka přináší výsledky v kombinaci s účinnou válečnou strategií a například řeší problematiku účinnosti blokády v klidovém stavu (veřejné mínění, morální a legální otázky na které lodi se blokáda vztahuje a jak dalece bude blokáda vymáhána).

Jde o nepřímou válku, která je podmíněná strategickým dopadem na nepřátelské obchodní trasy, přičemž riskuje eventualitu potopení vlastních lodí. Je to spíš strategický než efektivní přístup, který vyžaduje dlouhodobou koncentraci sil. Julian Corbet varuje před řízením námořní války ekonomickými principy: „...silné vlády dostalo na kolena to, že drancovaly, aniž by si nejdřív zajistily vládu nad mořem.“²⁵³

3.3.4 Strategie nátlaku

Úměrná politická reakce na konkrétní situaci je v době existence účinných zbrojních systémů nezbytná. Případný konflikt zájmů by se v ideálním případě měl řešit až poté, co je definována základní příčina, která je v případě útoků na moři – na souši. Strategie nátlaku se jako forma námořní diplomacie neřadí mezi akt války a svým politickým charakterem nabízí nepřebornou strukturu variant a možností použití.²⁵⁴ Hrozba proti obchodnímu loďstvu, čili proti námořním zájmům a ekonomickému rozvoji spadá do kompetence válečného námořnictva. Reakce musí být uvážena v kontextu a provázanostech celosvětové politiky a dopadů, které by mělo

²⁵¹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 204-5.

²⁵² SARTORI: *Ústavní inženýrství*, s. 100.

²⁵³ CORBET: *Some Principles of Maritime Strategy*, s. 129-335.

²⁵⁴ Může být založena na sankční politice s cílem donutit stát akceptovat určitá politická opatření (sankce proti Srbsku, 1990), nebo se může jednat o jednorázovou operaci např. proti nákladu vojenského materiálu (americká karanténa Kuby, 1962).

vyhrocení některého konfliktu do války – odpověď na útok musí být zvážen politicky, ekonomicky a vojensky.

3.3.5 Přímá ochrana

Ochrana klíčových námořních komunikačních tras válečnými loděmi vychází z předpokladu, že pro útočníky je snazší najít své cíle na strategických místech, než na otevřeném moři. Proti tomu se logicky staví úvaha, že jsou to lodě, které potřebují ochranu, ne místa. Z toho vychází koncepce přímé ochrany: konvojový a doprovodný systém obrany, útok na základnu ... protože technologický vývoj a posun v možnostech, které nabízí, neřeší princip útoků na moři, který zůstává.

Přímá ochrana obchodního loďstva **konvojem válečných plavidel** je dočasným řešením. Ze strategického hlediska je však tato veskrze obranná strategie na mořské ploše daleko efektivnější než honba za jednotlivými útočníky a v rámci strategie kontroly moří nabízí možnost série bitev a odstranění problému na relativně malém prostoru. Mimoto budí nízkou míru pozornosti, je možné jej nasadit dlouhodobě a je obtížně napadnutelný (když už k útoku dojde, může být napadnuta jen jedna loď, tj. zbytek může odplout bez poškození). Přesto je konvojový systém využíván jen sporadicky a kvůli odmítání ze strany obchodníků (finanční náklady a disciplína v konvoji).

Další možností aktivní obrany je **přímý útok na základnu** útočníků, což představuje standardní a staletými osvědčený způsob řešení. Fred T. Jane: „Ti, kteří obhajují hlídkování křižníků, nejsou o mnoho logičtější než ti, kteří místo zničení hnízda doporučují zabít jednotlivé sršně v letu.“²⁵⁵

3.3.6 Expediční operace

Alternativou projekce síly válečného námořnictva na břeh je svébytný typ rychlých vojenských operací a to jak z pohledu plánování a řízení, tak svých politických cílů. Podstatou této strategie je rozmístění vojenské síly do daného prostoru v krátké době s cílem dosáhnout jasného politického výsledku. Expediční operace patří mezi nátlakové vojenské akce, které zahrnují spolupráci s pozemními nebo vzdušnými silami a jejichž úspěch je v mobilitě, flexibilitě, adaptabilitě a kooperaci.

V současnosti, kterou ve všech ohledech ovlivňují globalizační procesy, narůstá politicko-diplomatický zájem o typ expedičních operací, které mohou nejlépe využít rejstřík svých výhod v malých válkách. Proto byly obzvlášť oblíbené v druhé polovině 20. století, v době studené

²⁵⁵ JANE: Heresies of Sea Power, s. 174. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 206.

války, dekolonizačních procesů a hlavně za existence nukleárních zbraní, které začaly vyžadovat strategické plánování malých operací.

V přímořských oblastech žijí tři čtvrtiny světové populace, kde najdeme i 80% hlavních měst a téměř všechna hlavní centra mezinárodního obchodu a vojenských sil. Tradiční vojenské plánování se soustředilo na otevřený prostor pevniny nebo oceánu – v současnosti je však zapotřebí vojenského přístupu i pro urbanizované oblasti mezi velkým množstvím lidí v politicky komplikované situaci. Americké vojenské námořnictvo popisuje tento způsob boje jako *three-block war*, v níž musí současně pokrýt tři roviny a splnit vojenský cíl operace.²⁵⁶ Náročnost expedičních operací je skrytá v neustálé změně politické, humanitární a vojenské situace, kterou řeší a proto jsou řízené na operační úrovni. Splňují kritéria válečného tažení, aniž by se jednalo – byť jen o malou – válku.²⁵⁷

Expediční operace působí vzdáleně od jakékoli formy „domácí“ podpory, proto musí jednat samostatně a svébytně, uzpůsobené na plnění různých úkolů. Důraz je kladen na soběstačnost, mobilitu, projekci rozhodující síly a rychlost. Vyžadují nasazení speciálně připravených profesionálních vojenských sil. Politická dimenze má v současnosti velký dopad na vedení vojenských operací. Celosvětově se dá hovořit o zvýšené pozornosti vůči dodržování lidských práv, o důrazu kladeném na liberální hodnoty, o humanitárních intervencích, které de facto popírají svrchovanost státu. Znovu se opakuje diskuze o právu na spravedlivou válku,²⁵⁸ pro kterou se podle sv. Tomáše, „vyžaduje trojího: ... autorita vládce, z jehož rozkazu se vede válka. Neboť soukromé osobě nepřináležejí zdvihnouti válku, poněvadž může hájiti své právo u soudu vyššího. ... starost o stát je svěřena vládcům, jim náleží chrániti celek ... A jako jej dovoleně chrání hmotným mečem proti vnitřním poruchám tím, že trestají zločince ... tak jim také přináležejí válečným mečem chrániti celek proti vnějším nepřátelům. ... Za druhé se vyžaduje spravedlivá příčina, totiž aby ti, kteří jsou napadáni, pro něco zasluhovali napadení. ... Výměr spravedlivých válek bývá, že mstí křivdy. ... Za třetí se vyžaduje, aby úmysl válčících byl správný ... buď aby se prospělo dobru nebo aby se uniklo zlu ... ze snahy po míru, aby zlí byli potrestáni a dobrým se pomohlo. ... Nevyhledává se mír, aby se vedla válka, ale vede se válka, aby se nabylo míru. Válče tedy, buď mírumilovný, abys ty, proti nimž bojuješ, přivedl vítězstvím k užitku míru.“²⁵⁹ Současná světová politika se zaměřuje na realnost a míru rizik, z které vychází i oponenti expedičních operací. Z tohoto úhlu pohledu jsou expediční operace považovány za nekonzistentní, nesoudržný způsob vedení válečného konfliktu, z čehož vyplývá nízká pravděpodobnost na úspěch. Válka je v podobě expediční operace stlačena do akcí, jejichž úspěch je vyjádřen politickým marketingem a veřejným míněním – strategické řízení se tak stává velmi obtížným, přesto vychází z několika principů:

- situace → znalosti vyžadují aktualizované informace, tedy hladké komunikační systémy,

²⁵⁶ Three-block war podporuje uprchlíky a zajišťuje humanitární pomoc, drží od sebe znepřátelené válčící strany a řídí peacekeepingové operace a zvládá prudké boje v městských blocích. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 214.

²⁵⁷ Využívají se pro celou škálu operací od mírových misí po bojové operace proti různým protivníkům.

²⁵⁸ *ius ad bellum*

²⁵⁹ Sv. Tomáš Akvinský: *Summa theologická*, Otázka XL. O válce, s. 341-343.

- technologie → vyhnout se zbytečným ztrátám a negativnímu mediálnímu obrazu vede k využívání jemné mechaniky a výzbroje,
- politická dimenze → vliv politického rozhodnutí na expediční operace představuje pro velení specifický problém, tj. nemůže zohledňovat pouze vojenské řešení (za těchto okolností je nebezpečí, aby se ochrana vlastních sil nakonec nestala hlavním smyslem operace),
- síla → expediční operace může splnit svůj účel už samotným procesem přípravy, v každém případě je nutné počítat jak s politickým „efektem“, tak vojenskou silou, kterou má vojenské námořnictvo k dispozici,
- kompromis → užít dostatečné vojenské síly k dosažení výsledku a současně dbát na ochranu obyvatelstva,
- strategie protivníka → protivník může patřičnou strategií využít slabín expedičních operací (početní a technická menšina, neznámý terén, nejasná situace),
- adaptabilita → zásadní rozdíl mezi jinými druhy konvenčních vojenských operací je proces samostatného posouzení a vyhodnocení situace na místě – to je činí na jednu stranu zranitelnými a ve výsledku nevyzpytatelnými o to nejen ve strategii vůči protivníkovi, ale i vlastnímu velení, potažmo politickým záměrům, které iniciovali jejich misi ...²⁶⁰

Častým využitím expedičních sil jsou mírové operace, v nichž se nasazení pohybuje od vymáhání míru sankční politikou, přes monitorovací peacekeeping až po odzbrojení nepřátelených sil. Přitom paralelně demonstrují vlastní sílu a politickou vůli. Mimo to se svobodná plavba vztahuje i na válečné lodě a proto je jednou z jasných předností expedičních operací zázemí, které mohou poskytnout a současně přitom shromažďovat informace pro vlastní využití.

Expediční operace zůstávají stěžejní vojenskou námořní strategií evropských zemí od 19. století. Jejich význam byl sice ve 20. století zastíněn jak první, tak druhou světovou válkou i následným vývojem na moři v době studené války, přesto se expedičních operací žádná z evropských válečných námořnictev pro pochopitelnou použitelnost nevzdalo a zůstává evropskou vojenskou námořní strategií i ve 21. století. Výhledy do budoucna si žádají zvýšení pozornosti k událostem na domácí půdě a strategie volby taktických odpovědí na teroristické útoky jsou v možnostech expedičních operací.

Mezi hlavní neznámé expedičních operací a tím pro plánování největší negativum těchto akcí patří vysoká míra zpolitizování, která se přeci jen vyhýbá jiným typům strategických řešení válečných konfliktů. Je otázkou, zda to není motivem, případně podnětem pro podporu této strategie, kterou evidentně nachází. Echo politického vlivu je hmatatelné i v ochotě států přispívat a profilovat vojenská námořnictva v tomto duchu.

²⁶⁰ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 214-218.

Klady expedičních operací:

- efektivita, se kterou nahrazují početní sílu vybavením, technikou a obratností,
- variabilita úkolů, kterou jsou tyto síly schopny pojmout (od zajištění mezinárodní bezpečnosti, přes odvrácení hrozeb, které vyplývají z konání některých vlád, k zásahu během přírodních katastrof, občanských válek a rizik, které z jejich důsledků vyplývají, až po humanitární operace a obnovu pořádku v dané oblasti, nebojové evakuační operace nebo pomoc s výcvikem či infrastrukturou).

Vysoká mobilita vojenského námořnictva znamená, že jsou často mezi prvními, kdo dorazí na místo zasažené krizí. Mají k dispozici potřebné vojenské kapacity k zajištění bezpečného prostředí, kterého si většina katastrof žádá. Míra efektivní pomoci závisí nejen na schopnostech, ale i na vybavení: je všeobecně platné, že čím lépe vybavená vojenská loď je (tedy čím dražší), tím lepší pomoc může nabídnout. Otázkou, kterou řeší zmíněné plánování, zůstává zachování míry vybavení (jak ve vojenském tak v podpůrném materiálu určenému pro pomoc v krizové oblasti) a konkrétního úkolu, který mají expediční síly naplnit.

Expediční operace mají dlouhou tradici, která vychází ze znalostí vojenské a politické situace. Vědomí o současném stavu a z toho vycházející míra připravenosti zahrnuje monitorování politického vývoje na břehu, vojenských aktivit a relevantních geografických a oceánografických znalostí. Strategicky využitelné informace usnadňují efektivní plánování a zajišťují převahu nad soupeřem a jeho spojenci. Monitorování daných oblastí válečným námořnictvem je podmíněno účinnou integrací zpravodajských služeb a bezchybným využíváním moderních technologií.²⁶¹

Evropa se profiluje v expedičních operacích a do budoucna se zaměřuje na daleko rozsáhlejší využívání jejich možností. Udržování kapacit pro tyto válečné operace je v současnosti charakteristická pro vojenská námořnictva Velké Británie, Francie, Španělska, Holandska a Itálie – stejným směrem se vydala i Belgie, Dánsko (dánské válečné námořnictvo participovalo jak na operaci *Desert Shield* tak na *Desert Storm* i na *Sharpguard*) a Německo (u těchto zemí je změna markantní, protože dříve věnovaly hlavní pozornost svým pobřežním zájmům a vojenské projekty ve vzdálených vodách jsou pro ně změnou). Aktuálně se jedná o rozmach expedičních operací a to přes jejich obtížnost. Tento vývoj se nevztahuje pouze na vývoj v evropském – severoatlantickém – prostoru, stejným směrem se v současnosti ubírají i válečná námořnictva v asijsko-pacifické oblasti.²⁶²

Válečná námořnictva se celosvětově přizpůsobují strategickému trendu expedičních operací, což podněcuje i technologický vývoj multifunkčních druhů lodí:

²⁶¹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 222.

²⁶² TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 219-221.

- USA, Velká Británie, Francie, Nizozemí, Španělsko a Itálie v tomto ohledu navyšují své kapacity,
- Austrálie, Japonsko, Singapur je budují,
- Malajsie a Jižní Korea mají o tento vývoj zájem.²⁶³

Současný trend vojenských námořnictev zaměřený na expediční operace doplňuje vývoj i ve strategiích vzdušných sil zaměřených na účinnou kooperaci. Nemožnost zajistit letecké krytí pouze z pozemních základů buď z důvodu nedostupnosti, nebo nedostatečnosti vede k nárůstu zájmu o řízené střely (tímto směrem se vydala námořnictva Austrálie, Kanady, Nizozemí, Francie, Izraele, Japonska, Španělska, Itálie).

3.3.7 Strategie přepravy

Vojenské námořnictvo by expedičním operacím mělo zajistit ochranu v průběhu celé mise. I proto jde o rychlost: prodlením může eskalovat problém, naopak včasná projekce síly může zamezit stupňování krize a tím poskytnout prostor vojenským silám k dotážení akce i v delším časovém horizontu.²⁶⁴ Špatné rozhodnutí a nasazení nevhodné strategické síly může vést k nechtěným komplikacím a požadavkům. Například některé konflikty jsou od počátku tak velké, že nasazení expediční operace nemůže vést k úspěchu. Naplánovaná akce musí být reálně proveditelná, musí na ni stačit síly.²⁶⁵ Ukazatelem úspěšnosti je takové řízení operace, které vede k efektivnímu nalodění / vylodění většího počtu lidí a materiálu a ponechává prostor pro improvizaci (přesun vojenských sil se liší od obchodní logistiky tím, že na místě určení není čas ani prostor pro přeskupování nákladu, síly musí být okamžitě bojeschopné).²⁶⁶ Vojenská námořní přeprava má tři stádia:

- 1) shromáždění sil → začíná získáním politické podpory, která je ovlivněná podporou veřejného mínění (nutné započítat element času na případnou změnu veřejného mínění a pružnou reakci na mediální kampaň protivníka), proto je v této fázi nejúčinnější strategie strachu (teroristický útok nebo sabotáž v přístavu). Shromažďování sil klade zvýšenou pozornost na přístavní bezpečnost a obranu před možnými útoky na informační systém vojenské logistiky.
- 2) plavba → útok v průběhu plavby (miny, ponorky, letadla) znamená nejen hmotný zásah, ale i politické následky.

²⁶³ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 233.

²⁶⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 224.

²⁶⁵ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 225.

²⁶⁶ Jakkoli se mohou tato fakta zdát evidentní, je nezapomenutelné logistické nedopatření v Krymské válce (1853-56), kdy koně dorazili dlouho před krmivem.

- 3) příplutí → riziko rozdvojení pozornosti na vojenskou operaci a její hladký průběh a na ochranu před možnou sabotáží proti lodi a vybavení, což patří mezi základní bezpečnostní otázky ochrany v „přijímacích“ přístavech.²⁶⁷

Úspěch jakékoli vojenské operace se odvíjí od efektivního systému dodávek a vybavení pro bojové síly. Palebná síla vojenského námořnictva jeho využití, případně projekce na břeh má staletou historii. Ve zcela zjednodušené formě se jedná o vojenskou logistiku²⁶⁸, o přepravu zbraní a mužů. Bitvou by se mohla rozumět schopnost vojenského námořnictva projektovat svou sílu na břeh pomocí zbraní. O logistice a jejím významu se snad nejlépe vyjádřil admirál Ernest K. King: „Válka ve skutečnosti není o bitvách, průzkumech, kulkách a zvratech; je to neustálá obava o transport, jídlo, krmivo a střelivo. Já k čertu nevím, co je to „logistika“, ale nutně ji potřebuji.“ Logistické plánování je odpovědné za celkové pokrytí každé fáze vojenské kampaně včetně možných dopadů. Ideálním cílem je pružná reakce na vývoj situace.

3.3.8 Námořní prostor

Kontrola operace na břehu si žádá rozhodující převahu a vládu nad prostorem moře, který sahá od otevřeného moře až na břeh a dále prostor ve vnitrozemí od břehu, který musí být podporován a bráněn z moře. Ačkoli se to nezdá, moře je přeplněný prostor, plný spojeneckých lodí nebo plavidel neutrálních států, ropných plošin, bójí, rušivých odrazů pobřežních čar, ostrovů, podmořských útesů a mělčin a komplikovaného podmořského profilu, který je nevhodný pro velké hladinové lodě a nebezpečný i pro ponorky. Expediční síly jsou zde v dosahu nepřátelských vzdušných sil, raket, pevninských základen a pobřežních děl. Pobřeží je z expedičního hlediska problematické v plném rozsahu, protože vzdušný prostor je krytý pozorností protivníka. V případě, že podmínky neumožní obranu vlastní expediční operace, neexistuje prostor pro její využití. Panující hrozby je z vojenského hlediska nutno sečíst a pak teprve vyhodnotit jejich dopad na expediční operaci. Je to jejich kombinace, která činí expediční operace zranitelnými, jiná rizika jsou možná včasnou přípravou zmírnit a nedat jim příležitost přerůst v hrozbu.²⁶⁹

Největšími riziky zůstávají miny (jsou levné a v celé škále typů a jejich detekování je vzhledem ke znečištěnému mořskému dnu obtížné), ponorky (operují vyspělou technologií, jsou nezávislé na přísunu vzduchu a chrání je všudypřítomný hluk moře při pobřeží i různá slanost a teplota vody, jejich detekování tak zůstává problematické) a letadla (hladinové lodě jsou za dobré viditelnosti a bez pokrytí vlastní letadlovou obranou potenciálně velmi zranitelným terčem). Čím je protivník technologicky vyspělejší, tím jsou expediční operace náročnější. Eventuální útoky

²⁶⁷ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 226-227.

²⁶⁸ Logistika nemá jednu definici. CEN (European Committee for Standardization, Evropský výbor pro normalizaci) a ELA (European Logistics Association, Evropská logistická asociace) ji definují jako „plánování, provádění a kontrolu pohybu a rozmístění lidí a/nebo zboží a podpůrných aktivit, spojených s takovýmto pohybem a rozmístěním, v systému organizovaném k dosažení určitých cílů.“ In NOVÁK, ZELENÝ, PERNICA, KOLÁŘ: Přepravní, zasilatelské a logistické služby, s. 18.

²⁶⁹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 227-229.

z několika stran vedou k vyšším nárokům na rychlé vyhodnocování situace a na lidský faktor (stres vede k vyšší míře chybovosti).

3.3.8 Koncept streetfighter

Ofensivní a defenzivní síla vojenského loďstva je rozložena na části mezi velký počet malých a individuálně méně zranitelných platform, které jsou propojeny informačními a kontrolními systémy, aby zajišťovaly stejnou bojovou sílu jako konvenční flotila.²⁷⁰

Expediční operace využívají speciálních složek armády, které se liší podle vojenské koncepce jednotlivých států. „Historie napovídá, že Bůh stojí na straně silnějšího praporu – pokud ovšem nemá slabší prapor lepší plán.“²⁷¹ Nejčastěji je využívána námořní pěchota pro svoji:

- rychlost → neřešený konflikt spěje k horšímu: námořní pěchota se může pohybovat po světových oceánech jen s malým politickým omezováním,
- dosah → rychlost a přímost: námořní pěchota je v současnosti uzpůsobována expedičním operacím a odkláněna od původního zaměření na obojživelné mise,
- delegované velení → inovativní přístup k řešení nenadálých situací umožňuje lehké rychlé přesuny, ale pro setrvání na místě vyžadují podporu dalších sborů,
- stažení se → jeden z nejtěžších vojenských manévřů rozhodující pro úspěch expediční operace dává jednotkám jistotu operovat na nepřátelském území a plnit úkoly,
- zkušenosti → námořní pěchota je koncipovaná pro expediční operace.²⁷²

3.4 Námořní diplomacie

Válečná námořnictva jsou nezastupitelným politickým instrumentem s možností projektovat bojovou sílu v mírových dobách a předcházet tím eskalaci problémů jako žádný jiný armádní typ. Jak uvádí Till s tankovou divizí se dá těžko uskutečnit elegantní „přátelská“ návštěva na cizím státním území.²⁷³ S tím nesouhlasí Paul Kennedy, podle kterého má námořní moc druhořadou strategickou hodnotu v porovnání s jinými typy vojenských sil.²⁷⁴ Vezmeme-li však v potaz účinnost strategického působení námořní moci ve válce, musíme souhlasit s Colinem Grayem, že jakkoli je Kennedyho argument elegantní, z posledních analýz vyplývá, že je

²⁷⁰ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 228-230.

²⁷¹ LIND: *Maneuver Warfare Handbook*, s. 2. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 231.

²⁷² BOYER: *A Different War*. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 231-233.

²⁷³ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 243.

²⁷⁴ KENNEDY: *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, s. 11. In TILL: *Seapower: a guide for the twenty-first century*, s. 242.

v podstatě chybný.²⁷⁵ Celkově se dá shrnout, že vojenské námořnictvo si udržuje velmi významnou úlohu nejen ve válce, ale také v mírové diplomacii. Mezinárodní odezva svobodné plavby vojenského plavidla a jeho plnění ať už jakkoli banálního úkolu – i zmíněná zdvořilostní návštěva - má svůj dopad. Tento potenciál sice mohou využívat jen opravdu silná vojenská námořnictva, která udělají patřičný dojem, to ale nabízí prostor pro koaliční spolupráci a není výsostně nástrojem pouze pro velmoci. Prostor pro vojenskou námořní diplomacii je otevřený a plný možností využít jejich funkcí jako strategického nástroje, který má k dispozici neskrývaný potenciál vojenského námořnictva a oprávnění je použít.

S vývojem nových a extrémně účinných zbraní a systémů a zařazením nejen nukleárních zbraní do vojenského arzenálu mnoha zemí se rapidně zvýšila potřeba udržet mír, zvládnout krize, předcházet konfliktům a omezovat srážky nebo je vyřešit velmi rychle a účinně. K mírovým strategiím patří mise námořní přítomnosti a preventivní rozmístění, které musí být přiměřené dané situaci, představovat věrohodnou hrozbu pro opozici a deklarovat kapacity činné v jakékoli z pěti základních akcí.²⁷⁶

3.4.1. Strategie námořní přítomnosti

Vojenská námořní diplomacie je jeden živý celek, propojený v celém spektru, s neostrým vymezením. V případě jakékoli akce nejde o formu ale o účel, o cíl se kterým je akce koncipována a operace se od sebe odlišují jen dodržením velmi křehké míry a formy. Přičemž většinou jsou zaangażované v několika typech operací současně (například zároveň zastrašují, donucují a vytváří koalice). Intenzita plynule přechází z jedné formy do druhé a to podle měnící se situace a reakce na vnější tlak s tím, že požadavky na přístup a výzbroj se pro každou strategii mění. Když k tomu připočteme neustále se měnící vlivy a charakter moří, klimatické podmínky a jaksi samozřejmý požadavek „udržet se na hladině“, je zřejmá nutná míra svobody rozhodnutí, která je vojenské námořnictvo klíčová. Operační flexibilita, která z toho vyplývá, je pro vojenské námořnictvo životně důležitou strategickou podstatou.

Námořní diplomacie vychází ze strategie „přítomnosti na moři“, která nemá přesně stanovená kritéria nebo požadavky, jde o faktickou projekci národní připravenosti obhajovat a aktivně zastávat svoje pozice, které nabízí ve formě:

- průběžné přítomnosti: v oblasti, kde má stát stálé zájmy, nebo potřebuje demonstrovat svou sílu,
- opakující se přítomnosti: nižší strategický zájem o danou oblast (nebo nedostatek prostředků),

²⁷⁵ GRAY: The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantage of Navies in War, s. 290. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 243.

²⁷⁶ Obojživelný útok, letecký útok, ostřelování, blokáda, průzkum. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 242.

- nahodilého stanoviště: druh politického gesta, který se ve výsledku projevuje jako stav pohotovosti.

V proměnlivé mezinárodní situaci je geografická lokace vojenského plavidla často používána jako politický signál, přičemž účel může být rychle změněn s ohledem na vývoj – to je geostrategie využití přítomnosti na moři v kostce.²⁷⁷

Výhody vojenského námořnictva ve strategii přítomnosti na moři se dají shrnout do následujícího stručného přehledu:

nezávislost	moře je neutrální a existence vojenského námořního plavidla v mezinárodních vodách není tak provokující, strategické zájmy Evropské unie v zálivu a citlivá politická situace v regionu vede k tomu, že k obraně svých zájmů musí volit především síly, které vychází ze strategie přítomnosti na moři
dosah	vojenskému námořnictvu se s rozvojem nových technologií a výzbroje zvýšil dosah, i když v tomto ohledu je nedostižné letectvo
přizpůsobivost	různorodost plavidel a celá škála jejich vojenského vybavení z nich dělá multifunkčně využitelné diplomatické nástroje – univerzálnost kterou nabízí moderní válečné lodě v současnosti neposkytují ani pozemní ani vzdušné síly
ovladatelnost	limity vojenského námořnictva jsou v rukách těch, kteří rozhodují - tak jak může loď vplout na určené místo, tak se lehce může dostat do ohniska konfliktu – v případě konfrontace na moři odpadá starost o civilisty, dopady na velká města a osídlení ... riziko eskalace napětí je na daleko nižší úrovni než na pevnině
pohyblivost	vojenská plavidla mohou za den urazit až 600mil – schopná vydržet v pohotovosti na místě i měsíce, připravená k zásahu - problematika přesunu pozemních sil, ani letectvo není bez omezení (závisí na možnostech využití vzdušného prostoru příslušných zemí, na letištích a zdrojích) – strategická mobilita vojenského námořnictva nabízí celosvětový dosah

Není to otázka jen velmocensky postavených států a jejich velkoryse formovaných vojenských námořnictev. Každý stát má své strategické zájmy a možnosti. Podle tohoto potenciálu, kterým

²⁷⁷ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 246-252.

disponuje každý jeden stát, je možné zvolit a uzpůsobit vlastní strategickou koncepci. V tomto kontextu je zapotřebí přemýšlet v dosažitelných aspektech času a prostoru a rozpoznat význam strategických zájmů na mapě světa, tj. přiřadit důležitost určitým regionům a uvážit pro které z těchto zájmů se hodí vojenské námořnictvo, případně jaké síly vojenského námořnictva nasadit. Volba konkrétní účinné vojenské námořní strategie se přizpůsobuje vybranému cíli a vychází z definic konkrétních hrozeb a rizik. Nároky určují velikost flotily, která je z vojenského úhlu pohledu schopna dané zájmy úspěšně obhájit, protože příliš slabá vojenská síla, která by se ocitla v eskalovaném konfliktu nevhodném pro její kapacity a míru zvladatelnosti, je pochopitelně v politováníhodné situaci.

3.4.2 Strategie námořního nátlaku²⁷⁸

Motivace snižovat vysoké náklady na válku (ať už finanční, zdrojové a lidské), vede ke strategiím donucování, proto se diplomacie snaží využít těchto méně riskantních a drahých prostředků. Vojenské námořnictvo může nátlakem velmi účinně zasahovat i v době míru. Vojenský nátlak je z podstaty západních demokracií zpolitizovaný – což jistě neplatí pouze pro akce vojenského námořnictva. Britská námořní doktrína definuje nátlak jako: „hrozbu nebo použití limitovaného zásahu ... k odstranění potenciálního agresora nebo jeho donucení vyhovět diplomatickému protestu nebo usnesení.“²⁷⁹

Nátlak se dělí do dvou základních skupin:

- odstrašování: cílem je zamezit očekávání a dovést protivníka k poznání, že cena bude vyšší než přínos jím zamýšlené akce, je pasivnější a obecnější a sama o sobě nemá smrtící účinky.
- donucení (někdy „donucovací podnět“): může (ale nemusí) mít smrtící dopady, je každopádně specifická, aktivní a pro protivníka zavazující ve svých dopadech, tj. na základě donucení má povinnost splnit požadavky, nebo ustoupit od svého konání.

Hranice mezi vojenským námořním nátlakem a vedením malé války je nejasná. Na válku o Falklandy (1982) a vojenskou námořní podporu Kosova (1999) se pohlíží jako na malé expediční války, kdežto původní argentinská invaze na Falklandy je považována za nepodařenou strategii nátlaku.²⁸⁰

Vojenský námořní nátlak je jako přímá politická snaha využít nebo evokovat použití síly velmi nepřesná. Soupeř může lehce dojít k jinému závěru, mylně si vyložit motivaci a zareagovat naprosto neplánovaně. Úspěšný vojenský námořní nátlak musí zahrnovat:

²⁷⁸ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 253.

²⁷⁹ MoD (UK) s. 89 In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 254.

²⁸⁰ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 256.

- vojenské námořní síly v pohotovosti, čím větší zálohy tím lépe – čím dřív se soupeř uvědomí mocnost síly, která je proti němu, tím lépe,
- vycházet ze závazných akcí založených na přesném obrázku o situaci soupeře, jeho způsobilosti, záměrech a kapacitách umožní reagovat zamýšleným způsobem,
- vhodné využití vojenských námořních sil vzhledem k žádoucímu výsledku (včetně dodržení pravidel vojenského ozbrojeného střetu),
- zajištění vojenských akcí neznamena zřeknout se žádoucích spojenečství.²⁸¹

3.4.3 Strategie zadržetí

Problematika strategie donucení vysvětluje, proč se (např. při mezinárodních sankcích) raději volí odstrašení, s čímž souvisí zastavení, prohlídka, konfiskace, přesměrování podezřelé lodi nebo letadla. Už z tohoto nástinu je patrné, že se jedná o komplikované operace vyžadující mezinárodní spolupráci na moři i ve vzduchu a to na velké ploše. Jestliže se objekt sankcí rozhodne nepodrobit se, může být velmi obtížné zvolenou strategií uskutečnit i v praxi. Velké plochy je možné pokrýt daleko účinněji, než úzké prostory moří, kde je hustý provoz tankerů (ne všechny dobře udržované a zcela kompetentní pro svůj účel, nemluvě o nároku na zkušenou posádku), kterého může soupeř lehce využít, případně bránit nalodění.²⁸²

Sankční politika obvykle selhává (úspěch je zaznamenán ve 20%), pokud není doplněna další formou strategie. Jedná se o velmi politizovaný aspekt vojenského námořního nátlaku.²⁸³

3.4.4 Strategie zastrašení

Strategie zastrašení je založená spíše na potenciálním než na skutečném použití síly. Možnost zastrašit díky nukleárním zbraním je zjevně extrémní varianta, proto se tato strategie řadí v podstatě mezi preventivní a v případě úspěchu je i finančně nejvýhodnější. Dělí se na dva základní typy:

- obecná, pasivní a skrytá: pouhá přítomnost vojenského námořnictva soustředěného v mezinárodních vodách, blízko oblasti zájmu, splňuje svůj účel,
- specifická, aktivní a otevřená: vojenské námořní síly jsou demonstrativně přítomné v oblasti, připravené účinně zasáhnout (smyslem je rychlost a strategická možnost mobility). V tomto případě se mohou účinně uplatnit i malá vojenská námořnictva.

Obě formy efektivně pracují s potenci – a to buď odepření, nebo postihu – a mohou přerůst ve válku. Strategie zastrašování často tmelí koalice společným zájmem. Při strategii, která vychází

²⁸¹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 257.

²⁸² POKRANT: Desert Shield at Sea. What the Navy really Did, s. 26-37. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 258.

²⁸³ POKRANT: Desert Shield at Sea. What the Navy really Did, s. 26-37. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 258.

z forem nátlaku, je ještě důležitější než kdy jindy explicitně deklarovat úmysly – dodržovat komunikaci se soupeřem a jasně vyložit vlastní jednání, protože desinterpretace může vyústit v daleko hlubší konflikt, než jaký byl zamýšlen a koncipován.

Strategie zastrašení váže vlastní vojenské síly, které není možné stáhnout. Nejedná se jen o hmotné kapacity, ale o signál vůle. Stažení sil deklaruje neochotu trvat na svém rozhodnutí a být důsledný – válka o Falklandy není ukázkou dobře vedené války, ale shromaždištěm chyb ve strategii zastrašení.

Principiálně tedy strategie zastrašení vychází z:

- politické vůle, jednoznačnosti a důslednosti záměru: funguje na psychologickém principu,
- vojenských námořních sil: demonstrace síly.

3.4.5 Strategie koalic

V době technologické vyspělosti zbraní je stále důležitější věnovat pečlivou pozornost míru, jeho požadavkům a případným incidentům. Současnost je velmi citlivá na efektivní udržení míru, odstrašení agrese a zajištění stability.

Koaliční strategie si žádá širokou škálu mezinárodních politických záměrů jak vůči spojencům, tak státům, které mohou být „přátelsky neutrální“. Ovlivňování často přináší lepší výsledky než hrozby, zvláště v případech, kdy jde o silný stát. Což zpětně posiluje pozici, přináší stabilitu a rozvoj zmíněnému regionu...²⁸⁴

Moře je ze své podstaty neuchopitelné. Tento fakt je dál podpořený tím, že jeho vody jsou mezinárodní – což se zvláště hodí pro budování koalic a mezinárodní spolupráci. A konečně je zde fenomén sounáležitosti mezi námořníky, protože všichni musí v každém ohledu nejdříve operovat s nebezpečím a riziky otevřených moří. Přes technologický pokrok moře zůstává mimořádným a svébytným prostorem, které se řídí podle zavedených a univerzálních precedentů. Spontánní jednání námořníků se dá dobře využít pro politické účely budování koalic a rozvíjení spolupráce.²⁸⁵

Proces spolupráce usnadňují organizace jako například WPNS²⁸⁶ nebo IOMARC²⁸⁷, následuje přátelská návštěva přístavu a společné cvičení, které se liší mírou spolupráce, různými stupni operačních aspirací – od běžných cvičení PASSEX k vysoce organizačně náročným mezinárodním cvičením jako je každoroční RIMPAC. Nejnáročnější formou je institucionální

²⁸⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 264.

²⁸⁵ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 265.

²⁸⁶ Western Pacific Naval Symposium.

²⁸⁷ Organisation for Indian Ocean Marine Affairs Cooperation.

integrace, na jejímž principu funguje NATO. Zde jsou jednotlivé národní jednotky začleněny na delší časové období do všestranně koncipovaných vojenských námořních sil, pod jednotným a přímým velením a kontrolou důstojníků jiných vojenských námořnictev, čímž je národní identita zahrnuta do mezinárodních misí.²⁸⁸

Mezi hlavní důvody ke koaliční spolupráci patří:

- forma diplomatické výměny: signalizuje míru ochoty ke spolupráci (např. v případě odepření přístupu konkrétním plavidlům),
- snížení rizik nechtěného konfliktu: systém komunikace, nabídnout vysvětlení a připravit si prostor pro cvičení je obzvláště žádoucí v době značné kumulace bitevních lodí, ponorek a letounů v omezeném prostoru,
- námořní ujištění: přátelská návštěva koaličního partnera deklaruje míru společenství, posiluje vzájemné vztahy a podporuje jeho pozici v regionu,
- zlepšení budoucí schopnosti koordinace: spolupráce nabízí náhled na operační řešení druhé strany a tím zlepšuje schopnosti efektivně využívat vlastní systémy, nejdál je v tomto vývoji NATO.²⁸⁹

Koaliční spolupráce má několik úskalí. Zásadní problém je v přístupu – v rychlosti s jakou se přijímají rozkazy, v závislosti s jakou se konzultuje situace a rozkazy s velením, případně ochotě s jakou je delegována autorita na podřízené. Tento bod je zásadní a zpětně ovlivňuje technologické a politické důvody schopnosti systému využívat všechny své části a zařízení. To že Američané stejně jako Evropané stále pokládají integrovanou spolupráci za obtížnou, naznačuje, že struktura jakou má NATO nemůže být jednoduše importována a aplikována v jiných oblastech.²⁹⁰

Strategie postupu proti společným hrozbám si žádá, aby odpověď přišla rychle a efektivně. Proto tento druh spolupráce vyžaduje vzájemný přístup a sladění výzbroje, organizačních a operačních procedur, stejně jako shodu v prodeji zbraní na obranu, což není specifikum pouze Evropských námořnictev (ale například válečné námořnictvo USA to pro rizika s tím spojená nepraktikuje). Všeobecně se dá shrnout, že koaliční spolupráce vojenských námořnictev nejlépe funguje v prostředí širších diplomatických, vojenských a ekonomických vazeb (za předpokladu, že nedojde k nechtěnému incidentu).²⁹¹

Námořní diplomacie musí disponovat přesnými informacemi, ofensivními stejně jako defenzivními silami, které musí být flexibilní, schopné rychlé reakce, mnohostranně koncipované a ovladatelné. Musí být spoleh na připravenou a vyškolenou posádku, která

²⁸⁸ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 265.

²⁸⁹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s.265-268.

²⁹⁰ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 267-268.

²⁹¹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 268.

rozumí svým úkolům. V současné mediální době je zásadní mít na své straně média včetně zřetelného obrázku o probíhající situaci.²⁹²

Pro pokrytí tak širokého záběru rozličných úkolů a strategických typů, musí mít flotily rozsáhlé kapacity sil. Různé typy misí a operací v různých oblastech vyžadují saturaci různých bojových sil s odlišnou mírou intenzity. To znamená jediné: vojenská diplomacie si žádá pozornost a financování, jinak nemůže existovat. V současnosti, která je tolik závislá na udržení míru, je vojenská diplomacie kritickou disciplínou. Projektování se pomocí mezinárodní spolupráce a koaličních vazeb, formuje současný prostor. Vojenská námořní diplomacie tak skýtá velký potenciál, který může být uchopen pouze konstantním strategickým přístupem vycházejícím ze strategické koncepce a naplňován pragmatickým vztahem k souvislostem současného nejen politického světa. Na druhou stranu je důležité, aby vojenské námořní síly využily potenciál, který se jim v operacích námořní diplomacie otevírá, a maximalizovaly užitek.²⁹³

3.5 Strategické suroviny

Nerostné bohatství ze dna moře je díky stále dokonalejším technologiím čím dál tím dostupnější a vzhledem k jeho rozloze mluvíme o nesmírném bohatství. V případě ropy se jedná o třetinu celosvětových zásob, kterou je možné těžit z 10.000 stop. Ze strategického hlediska se jedná především kontrolou prostoru, kde jsou vrtná zařízení a ropné plošiny.²⁹⁴

3.5.1 Rybolov

Loviště jsou pod zvýšeným tlakem, což není ohrožení jen pro některé druhy ryb a tím pádem pro narušení podmořského prostředí a jeho cyklů. Celosvětovým fenoménem je nástup vysoce mechanizovaných rybářských flotil, které se přesunují ze svých vyčerpaných lovišť na nová stanoviště. Rybářské lodě Evropské unie při pobřeží Senegalu, Mauretánie a dalších států západní Afriky jsou typickým příkladem. Licence jsou v tomto případě (jako v mnoha dalších) udělené díky okamžitému kapitálu, které vlády těchto zemí nutně potřebují, neschopné zpětné kontroly faktických úkonů v jejich pobřežních vodách.²⁹⁵

Znečištění moří zhoršuje krizi v dodávkách ryb, přičemž nadměrně koncipovaný rybolov není jak přirozeně doplnit. Z toho jak je obtížné dosáhnout politického konsensu v konsolidovaném prostředí Evropské unie, dává tušit míru komplikací v prostředí podbarveném nepřátelstvím. Střety o zdroje, vzájemné vymezování si prostoru a hranic je nejen otázkou míry diplomatických

²⁹² BROOKS: Peacetime Influence. Through Forward Naval Presence, s. 2. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 271-272.

²⁹³ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 272-273.

²⁹⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 275.

²⁹⁵ Fishing For a Future. In Guardian 14 August 2000. EU Fishing Fleets Devastate Third World TILL: Seapower: a guide for the twenty-first century, s. 276. In Guardian 16 March 2002.

vztahů a oboustranné blízkosti. Nedostatek potravinových zdrojů spolu s tlakem omezeného prostoru zvyšuje pravděpodobnost eskalace možného konfliktu. Naléhavost politického řešení narůstá, protože do té doby mají vojenská námořnictva povinnost ochraňovat zájmy svých rybářů a tím se pochopitelně stupňují rizika. A i když je hlídkování vojenskými plavidly převážně rutinní, může přerůst v sice omezenou, ale přeci jen válku. Současná světová krize rybolovu tíhne k rozšíření jurisdikce i na volné moře, tj. za hranici teritoriálních vod.²⁹⁶

3.5.2 Surovinové koridory

Koridory surovin, které vedou po mořském dně, jsou předmětem strategického přístupu zúčastněných států. Při jejich plánování a výstavbě se nejedná pouze o technické provedení, tedy geografické faktory uskutečnitelnosti. Vzhledem k finanční nákladnosti výstavby surovinových koridorů jsou prvořadým faktorem státní strategie energetické bezpečnosti. Vládní intervence do energetického průmyslu z něj vytváří mocenský nástroj, který může kdykoli posloužit jako politická zbraň. Geopolitické strategie jsou v tomto případě na mapách exaktně vizualizované a boj za energetickou nezávislost je v tomto ohledu nejdůležitější proměnou.

Budování surovinových koridorů musí brát v potaz nejen sektory rybolovu a kotviště, ale i stále aktivní miny z válečných konfliktů (například kvůli výstavbě plynovodu Nord Stream muselo Finsko odminovat své pobřeží). Kontrolu podmořských surovinových koridorů zajišťují vojenská námořnictva. V případě plynovodu Nord Stream, který vede po mořském dně Ruské federace, Finska, Švédska, Dánska a Německa to konkrétně znamená aktivizaci vojenských námořnictev zúčastněných zemí. Již tak kontroverzní plynovod vzbudil obavy, když prezident ruské federace Vladimir Putin oznámil, že ekologickou bezpečnost plynovodu bude zajišťovat Baltská flotila ruského vojenského námořnictva.²⁹⁷

Vize ruské federace o dodavatelské nezávislosti na tranzitním Bělorusku a Ukrajině aktivovala projekt South Stream, který využije dna Černého moře a zároveň bude konkurovat plánovanému projektu Nabucco, který se snaží snížit závislost evropských států na ruských dodávkách plynu.

3.6 Hrozby a rizika

Námořní prostor je využíván jako živá tepna, kterou kolují ilegální proudy v podobě obchodu s narkotiky, zbraněmi a nelegální migrací – na tom všem participuje organizovaný zločin. Vojenské námořnictvo stejně jako pobřežní policie může postihovat pouze symptomy, přičemž naráží především na právní nesrovnalosti a nejednotný postup států a jejich nařízení (např. Indonésie pašování lidí neklasifikuje jako trestný čin).

²⁹⁶ TILL: Seapower: a guide for the twenty-first century, s. 276-277.

²⁹⁷ In: <http://triplehelixblog.com/2012/02/security-vs-environment-issue-framing-in-the-nord-stream-pipeline-project/>

3.6.1 Námořní doprava

Moře zůstává klíčovým prostorem pro transport a obchod a tím formuje světový mír a prosperitu moderní společnosti. Finanční transakce jsou vázány na výměnu zboží a jako takové mají enormní dopad na finanční stabilitu států. A i když značnou míru transakcí převzaly moderní technologie, po moři se stále pohybuje na 90% zboží. Námořní přeprava je finančně nejlacinějším způsobem a tím pádem je jakékoli narušení nesmírně citlivé na ekonomickou stabilitu inkriminovaných regionů.²⁹⁸ Podle odhadů se námořní obchod během příštích 30 let ztrojnásobí, což zvyšuje nároky na zajištění mezinárodního bezpečí na moři. Záměrné útoky na plavidla zahrnují kybernetické hrozby komunikačním systémům, restriktivní legislativu práva na svobodnou plavbu jednotlivých států a v neposlední řadě moderní pirátství.²⁹⁹

Námořní přeprava je součástí komplexního systému, kdy je transport během jedné cesty přepravován více než jedním přepravcem, což vyžaduje zapojení přístavů, železnic a silnic. Jedná se o celý komplex námořních přepravních služeb, bez níž si nelze představit výměnu zboží mezi světovými centry spotřeby a výroby. Za současné situace se po moři přepraví cca 90% veškerého objemu obchodovaného zboží, které je v rámci všech dopravních oborů ve světě přepravováno. A to činí cca 70% jeho celkové hodnoty. Námořní přístavy tvoří křižovatky mezinárodních přepravních a logistických řetězců, jejichž infrastruktura (spolu s informační a telekomunikační infrastrukturou a organizací provozních operací) musí umožňovat propojení alespoň dvou různých přepravních systémů. Základem pro následný vnitrozemský systém bývá zpravidla železniční doprava a její propojení se silniční dopravou. Přímý podíl přístavu na ekonomické aktivitě, tj. tvorbě hrubého domácího produktu státu nebo regionu bývá relativně malý, i když efektivita v něm realizovaných ekonomických činností je klíčová. Soudobá logistika klasifikuje námořní přístavy podle dvou základních faktorů: geografického umístění přístavu (sem spadají přístavy na pobřeží moře či oceánu), nebo účelu zboží specializace.³⁰⁰

Tento systém je pochopitelně zranitelný a to jak hrozbami namířenými proti přístavům a jejich infrastruktuře, ale také zahájením kybernetického útoku na logistický systém, který umožňuje celý proces. Tato rizika spadají do kompetence přístavní bezpečnosti, případně pobřežní policie. Teroristické útoky proti obchodnímu loďstvu jsou poměrně novodobou hrozbou. Separatistické a teroristické skupiny vidí důležitost námořní přepravy a snaží se narušovat její průběh, protože mají jistotu ničivého dopadu na další faktory mezinárodního obchodu. Moderní pirátství omezuje volnou plavbu po moři, snižuje bezpečnost námořního obchodu, na kterém stojí současný světový řád, zvyšuje sazby za pojištění, stupňuje regionální napětí a v neposlední řadě ohrožuje lidské životy. Je běžně rozšířené především ve vodách jihovýchodní Asie, kudy vedou jedny z nejvyužívanějších námořních dopravních tras a kde se nachází největší přístavy světa. Dokonce i ekologické dopady, které plynou z moderního pirátství, představují značnou hrozbu. Rozdíl mezi námořní loupeží a pirátstvím leží v geografickém

²⁹⁸ TANGREDI: *Sea Power: Theory and Practice*, s. 115. In BAYLIS, GRAY, COHEN, WIRTX: *Strategy and Contemporary World*. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 310.

²⁹⁹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 278.

³⁰⁰ NOVÁK, ZELENÝ, PERNICA, KOLAR: *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*, s. 246.

umístění, kde se čin odehraje – v teritoriálních vodách se jedná o loupež, v mezinárodních vodách jde o pirátství. K námořním loupežím také většinou dojde buď přímo v přístavu, nebo v jeho blízkosti. To naráží na nesmírný jurisdikční problém, jak přesně na námořní loupeže reagovat, protože různé země mají různě nastavená nařízení a směrnice. Tlak je o to větší, pokud jsou podezřelými, ať už z jakýchkoli přestupků, občané ze zemí, citlivých na svá práva, případně dodržování předpisů ve svých přístavech.³⁰¹

Reakce na pirátské útoky ze strany vojenského námořnictva jsou de facto stejné jako při konvenční obraně – ovšem s tím rozdílem, že pirátský útok není klasifikován jako válečný akt. To ztěžuje situaci, stejně jako nejednotný strategický přístup jednotlivých vojenských námořnictev při potírání pirátství. Některá se řídí národním právem a smí zastavit pirátskou loď jen v případě, že mají důvod se domnívat, že je ohrožen lidský život (USA), jiná vojenská námořnictva se řídí mezinárodní konvencí o bezpečnosti na moři SOLAS³⁰² (Austrálie), tj. smí zasáhnout i v teritoriálních vodách jiných států, pokud se domnívají, že je ohrožena bezpečnost, nemohou však zatýkat piráty, ani bránit majetek ... celková nejednotnost komplikuje mezinárodní odpověď na pirátské hrozby jako celek.³⁰³

Světová moře jsou čím dál tím rušnější – narůstá počet a cena plavidel i zboží, které přepravují. Úžiny, průlivy a průplavy jsou vytíženější než kdy předtím. Tendence kontrolovat námořní přepravu celosvětově narůstá. Podle nejpropracovanějšího systému současnosti se pohybují lodě v evropských vodách: tento trend je v zájmu bezpečnosti i životního prostředí a využívá nejen přepravní schémata odstupu a inspekcí, regulačních nařízení o varování před srážkou atd. Finanční náročnost bohužel ztěžuje investice států do své vlastní námořní odpovědnosti, když už mají pojištěná svá práva díky UNCLOS.³⁰⁴

Vojenská námořnictva musí reagovat na tři základní výzvy, které vyplývají z hrozby terorismu:

- kontrola podezřelých plavidel: je zdoluhavý proces s nejasným výsledkem, moře umožňuje rychlý přesun, tedy i hrozeb, proto se tato problematika týká všech,
- pobřežní obrana: zvýšená pozornost bezpečnosti přístavů a cílů, které mohou být zasažitelné z moře, včetně možnosti zneužití obchodních plavidel, jako teroristických zbraní,
- ochrana válečných plavidel a jejich bází: nutnost udržet rovnováhu mezi bezpečností a operační efektivností.³⁰⁵

Chaos na moři má přímé ekonomické dopady na hospodářské výsledky států a odráží se v nestabilitě na pevnině. Zpráva IMB z roku 2001 zaznamenala rostoucí míru námořního pirátství a vydala jednoznačné hlášení o nutném zpřísnění pobřežní bezpečnosti s tím, aby se

³⁰¹ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 278-279.

³⁰² International Convention for the Safety of Life at Sea.

³⁰³ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 281.

³⁰⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 281.

³⁰⁵ STEWART: The Royal Navy and the Palestinian Patrol, s. 37-8, 74, 171. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 283.

doporučení vztahovalo i na otevřená moře. Jak již bylo zdůrazněno, udržování pořádku na moři si žádá vědomý a jednotný přístup efektivní politiky a vlády. Námořní otázky vyžadují ucelenou politiku a jednoznačný postoj, který jediný může ospravedlnit složitost a důležitost vazeb „moře – pevnina“. Vojenská námořnictva a jejich význam při zachování, udržování a samotném zajišťování pořádku na moři neustále stoupá.³⁰⁶

3.6.2 Životní prostředí

Organizace spojených národů vytvořila v roce 1995 komisi IWCO,³⁰⁷ aby prošetřila míru ohrožení zdrojů z moře a možné způsoby jejich ochrany. Ponurá analýza mluví o krizi oceánů způsobené znečištěním, jurisdikčními spory, nadměrným čerpáním přírodních zdrojů a všeobecnou ignorací. Nejen UNCLOS stanovuje principy ochrany mořského prostředí a zavazuje státy k jejich dodržování, ale i OSN vymezuje podobné závazky o ochraně oceánů (kapitola 17). Je všeobecná shoda o stavu oceánů, důvodů proč ke krizi došlo i na navrhovaných řešeních. Faktem je, že v některých oblastech došlo ke zpřísnění kritérií a následnému zlepšení (např.: znečištění moří z proplovajících plavidel a zákaz vymývání palivových nádrží na moři). Stoupání hladiny moří představuje pro malé ostrovní státy jako Maledivy, Kiribati nebo Tuvalu bezpečnostní problém samotné existence.³⁰⁸

Vojenská námořnictva jsou zahrnována do bezpečnostních problémů životního prostředí. Nabízí schopnosti i technické vybavení a to nejen k výzkumu, ale i k ekologické ochraně. A tím, že jsou problémy životního prostředí zahrnuty do bezpečnostních otázek, je včlenění vojenského námořnictva prozaickým řešením. A zdaleka se přitom nejedná pouze o zasahování v oblastech postižených humanitární katastrofou. Vojenská námořnictva mají potenciál zasahovat, případně urovnávat spory (např.: lovci velryb versus plavidla Greenpeace).³⁰⁹ Faktem zůstává, že zločin proti životnímu prostředí je rychle se rozvíjející oblast, v níž by (po jurisdikční kodifikaci) mohla hrát vojenská námořnictva významnou úlohu. Dále se uvažuje o zmírnění suverénních práv v národních vodách, aby se umožnilo válečným plavidlům přímo ovlivňovat bezpečnost a dodržování pravidel ochrany životního prostředí, která zavazují námořní dopravce. To by mohlo snížit perspektivy válečných operací vojenských námořnictev podle dohody MARPOL 73/78³¹⁰ z roku 1973 která stanovila oblasti nevhodné pro válečná plavidla jako Středozemní moře, Černé moře, Severní moře, Baltské moře, Rudé moře a Perský záliv, Mexický záliv a širší Karibik. V současnosti se vojenská námořnictva podílí na: obraně před riziky znečištění (např. při potopení plavidel a likvidaci olejových skvrn), pro svou rychlost a

³⁰⁶ POLITI: European Society: The New Transnational Risks, s. 59. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 294.

³⁰⁷ Independent Commission on the World Oceans.

³⁰⁸ Global Warming Sinks Islands, Guardian, 13 June 1999. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 291-292.

³⁰⁹ Guardian, 13 July 1999. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 292.

³¹⁰ MARPOL 73/78 je jednou z nejdůležitějších mezinárodních konvencí ochrany životního prostředí, konkrétně před znečištěním moří loděmi z roku 1973 a následně upravená v roce 1978.

efektivitu při zásahu s důrazem na vlastní bezpečnost a minimalizaci znečištění a ohrožení životního prostředí ze strany vojenských plavidel.³¹¹

3.7 Pořádek na moři

Obrana pořádku na moři se opírá o několik právních ustanovení, většinou výsledkem UNCLOS, které vstoupilo v platnost v roce 1994. Hlavní ustanovení se týkají:

- suverenita pobřežních států sahá 12 námořních mil od pobřežní čáry,
- na toto pásmo navazuje dalších 12 námořních mil „přílehlé zóny moře“ v níž má konkrétní stát další práva,
- pobřežním státům jsou zaručena suverénní práva na přírodní zdroje tzv. exkluzivní ekonomickou zónou (EEZ³¹²), která se počítá na 200 námořních mil od pobřežní čáry,
- pobřežní státy mají suverénní práva na svůj pevninský práh a to podle jistých právních ustanovení i za hranici exkluzivní ekonomické zóny,
- se zdroji na mořském dně mimo národní jurisdikce jednotlivých států je nakládáno jako se společným dědictvím a jakékoli výnosy jsou sdílené na mezinárodní úrovni,
- otevřená moře požívají tradiční svobody plavby, přeletu, vědeckého výzkumu a v neposlední řadě rybolovu,
- zahraničním plavidlům a to i válečným lodím, je povolena legální plavba teritoriálními moři,
- mezinárodní soud k tomu určený³¹³ řeší spory a usnadňuje dohody mezi členy,
- s těmito právy se pojí i přijaté povinnosti.

UNCLOS nabízí pružný a úplný systém pro udržování pořádku na moři, který nicméně neřeší ani realizaci ani vymáhání a podle některých UNCLOS způsobil přesně tolik problémů, kolik vyřešil.³¹⁴

Problémy s realizací a vymáháním práv jsou spojovány především s padlými státy a celkově slabými vládami, ale většinu překvapivě způsobují ne-státní aktéři vymáhající benefity z moří bez ohledu na cokoli. Proto je mezinárodní forma kontroly přínosem i pro efektivní státy. Celkově se dá shrnout, že například na znečištění moří má daleko horší dopad nedbalý dohled nad obchodními plavidly a úniky paliv z jejich zanedbaných nádrží, než z námořních katastrof. Řešením je zpřísnění pobřežních a přístavních kontrol, proti kterým je námořní průmysl. Navýšení regulací vyžaduje další administrativu, což je zátěž nejen pro podnikání, ale i pro státní aparát. Na druhou stranu, EEZ je určena nejen k využívání, ale přináší s sebou i míru odpovědnosti. Vojenská námořnictva mohou efektivně přispět k rozvoji integrované politiky

³¹¹ The Exxon Valdez – Stains that Remain, Economist 20 May 1999. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 293.

³¹² Exclusive Economic Zone.

³¹³ International Tribunal for the Law of the Sea.

³¹⁴ COOK, CARLETON: Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface, s. 3. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 299-300.

námořního managementu a to jak z důvodů ochrany vlastních zájmů, tak z rozšiřování svého vlivu.³¹⁵

Kromě toho, systém může být nastaven tak, aby byly kompetence vojenských námořnictev částečně sdílené i s jinými institucemi, organizacemi či policejními složkami. Koordinace implementačních procesů v rámci politického dělení moci státu může zahrnovat i soukromý sektor. Různost variant odpovídá možnostem a strategiím jednotlivých států a přístupů jejich vlád. Podle míry začlenění vojenských námořnictev do managementu oceánů mohou být popsány čtyři základní přístupy:

- typ speciální vojenské služby jako USCG³¹⁶ s pravomocí vymáhat zákon, která je určená k pokrývání úkolů plynoucích z managementu oceánů. Je vybavena speciálními plavidly, posílena vojenským letectvem a to nejen pro použití ve válečném stavu, ale i v období míru, kdy smí překročit jinak pevně stanovený rámec práv, ve kterých se pohybuje vojenské námořnictvo, zahrnující diplomacii (včetně mezinárodního vyjednávání) a mezinárodní pomoc dalším státům spolu s účastí na potírání pirátství. Tato speciální vojenská služba je přijatelnější i v politicky vyostřených situacích jako vhodná alternativa k těžkému vojenskému námořnictvu a standardním válečným plavidlům. Jde o přístup s výrazným přesahem pravomocí a kompetencí.
- většina hlídkujících plavidel operuje v rámci vojenského námořnictva, vrtulníky SAR³¹⁷ jsou pod vojenským letectvem a na celkové koncepci dále participují nejen vládní resorty, ale i soukromý sektor a dokonce i dobročinné organizace. Podle tohoto spíše federálního než jednotného britského modelu má vojenské námořnictvo právo zajištění, o další vymáhání práv se starají civilní organizace s tím, že úzká spolupráce s vojenským námořnictvem ji poskytuje autoritu. Z tohoto modelu vychází i australský model, který nicméně vyřešil vazbu mezi vojenským námořnictvem a civilními organizacemi jednou zastřešující organizací, která propojuje požadavky s jejich vyřízením.
- vojenské námořnictvo samo rozděluje své pravomoci mezi hlídáním pobřeží a dalšími kompetencemi. Tento koncept (například norského válečného námořnictva) zajišťuje velmi úzkou vazbu, i když personál je většinou úzce profilován a nedochází k jeho fluktuaci.
- vojenské námořnictvo pokrývá služby pobřežní stráže, aniž by se dál klasifikovala míra začlenění vojenských námořnictev do managementu oceánů a to zpravidla kvůli finančním nárokům například na vedení efektivní speciální vojenské služby jako USCG – převážně se s tímto přístupem setkáváme u malých vojenských námořnictev.³¹⁸

³¹⁵ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 300-301.

³¹⁶ US Coast Guard.

³¹⁷ Search and Rescue.

³¹⁸ NIEN-TSU, OLIVER: A Framework for a Small Navy: The 1892 UN Law of the Sea Conference, s. 46. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 302-305.

3.8 Spojenecký námořní systém

Kapacita projekce síly z moře na břeh hraje zásadní roli ve strategiích vojenských námořnictev, protože dokládá možnosti mobilizace a akceschopnosti jako takové. Nicméně podle současného vývoje se zdá, že vojenská námořnictva se musí daleko častěji utkat s problémy, které vyplývají z aktivit nestátních aktérů v různých lokalitách světových moří. Opět se dostáváme k expedičním operacím, které mají potenciál jak vyřešit nejen problematickou situaci, ale také ji stabilizovat, přičemž snižují náklady a závazky na přítomnost v oblasti. Jak již bylo uvedeno výše, nepotřebují souhlas s postupem pozemních jednotek přes území jiných států. Operace 2001 – 2002 proti Talibánu je příkladem nepřímé ochrany globálního systému obchodu námořní kooperací. Světový obchod je nejen slabinou západní civilizace, ale svým potenciálem také největším ohrožením teroristických skupin – proto se jedním z cílů teroristických útoků v září 2001 staly budovy světového obchodního centra. Do následné aktivní války s terorismem se zapojilo přes 60 zemí světa. Mezinárodně koncipované vojenské námořnictvo pokrylo:

- zapojení výzvědných služeb, sledování a průzkumy: monitorování námořních oblastí jako Zálivu nebo Afrického rohu,
- obecná podpora a ochrana vojenských složek: zahrnuje krytí spojeneckých sil, i když neexistoval předpoklad útoku či hrozby na otevřených mořích,
- logistická podpora: spojenecké zásobování na moři,
- vojenský doprovod obchodních i vojenských plavidel,
- případné zadržení teroristů nebo zbraní či drog,
- spojenecká kooperace a výpomoc na základě nutnosti změnit lokalitu vojenské přítomnosti jednoho ze spojenců.³¹⁹

Invaze do Afghánistánu se stala zenitem projekce námořní síly na břeh s koaliční spoluprací na moři i na pevnině a zároveň indikátorem a charakteristikou dalšího vývoje ve 21. století. Koncept mezinárodní spolupráce pochopitelně není objevem současnosti. Spojenecká ochrana mezinárodního obchodního systému má výrazně širší možnosti územního pokrytí než jednorázové akce, byť nejsilnějšího hráče. Obzvláště státy námořního charakteru jsou logicky zranitelnější, a proto musí dbát na svoji jasnou strategickou koncepci, která mimo jiné definuje sféry vlivu a žádoucí spojenecké vazby. Nejsilnějším hráčem na poli vojenských námořnictev jsou Spojené státy americké. Jejich vojenské námořnictvo největší mírou participuje na udržení fungujícího a bezpečného světového námořního systému a aktivně se snaží tento systém bránit proti námořní kriminalitě, nepokojům lokálního charakteru, válkám a hrozbám, které by mohly narušit hladký chod. Následuje námořnictvo Velké Británie a Austrálie, které se však zaměřují již na konkrétní sféry svého vlivu a strategických zájmů vzhledem ke svým politikám.³²⁰

³¹⁹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 316-317.

³²⁰ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 318.

Spojené národy by svojí povahou mohly sloužit jako odosobněný ochránce systému, který by zasahoval automaticky a nevyžadoval by podporu dalších částí systému. Nespornou výhodou by byla neutrální síla, kterou by tato koncepce představovala. Vytvoření stálého vojenského námořnictva pod vlajkou Spojených národů by evokovalo i denacionalizaci této moci a její obranu skutečně nadnárodních zájmů ve prospěch společného vývoje. Toto schéma by dále prezentovalo kontinuitu práva a morálních zásad, se kterými byly Spojené národy vybudovány.³²¹

Další možností je koncipovat společnou obranu námořního systému na bázi členské základny NATO. Agenda na tomto principu by na narušení námořní bezpečnosti reagovala na bázi politické dohody. Vedoucí úlohy se v rámci mezinárodního společenství obyčejně ujímají USA. Díky tomu je možné koncipovat spolupráci jako například *Combined Joint Task Forces*, které dokáží splnit úkol, který je na ně kladen.³²²

Všechny koncepce spolupráce vojenských námořnictev vychází z předpokladu všeobecné politické dohody. Různorodost politických názorů, jak dosáhnout strategických cílů logicky vede k volbě jiných prostředků, což komplikuje (když neznemožňuje) společné operace a taktiku všeobecně. Problémy společných vojenských operací mají své kořeny v politické rovině. V některých regionech je pochopitelně z podstaty úrovně mezistátních vazeb obtížnější nalézt styčné body pro úspěšnou spolupráci v tak citlivé oblasti jakou jsou vojenské operace. Společné námořní a ekonomické zájmy jsou dobrou platformou, odkud je možné začít vojenskou spolupráci, proto se vojenská námořnictva angažují v obraně společných obchodních zájmů a potírání běžných hrozeb jako je námořní kriminalita, znečišťování, nadměrný výlov a problémy námořní bezpečnosti obecně. Závažné přečiny si žádají větší míru pozornosti i důraznosti při jejím zvládnutí a proto jsou náročnější v politické rovině a v důsledku i na vojenské úrovni. Takové napětí není výsadou jen regionů, jako je oblast Jihočínského moře, ale také Středomoří nebo Perského zálivu.³²³

3.8.1 Spolupráce na taktické a operační úrovni

Jakákoli forma vojenské spolupráce vyžaduje minimálně obeznámení se systémy a procesy partnerských vojenských složek, případně dalšími systémy, které jsou využívány (logistické, obranné). Jakkoli je neopomenutelná politická shoda na společném postupu, není kooperace v současnosti myslitelná bez technologické kompatibility. Schopnost obsáhnout technologickou úroveň spojence je klíčová pro hladký chod na operační úrovni libovolné vojenské akce. Nároky na moderní vybavení jsou proto významné nejen v úrovni národní, ale také pro potenciální spojení. Nikdo si ve válečném konfliktu nebo operaci nepřeje spojence s primitivním technickým zázemím. Partnerství musí dodržovat pravidla i ve vojenském rozměru a významu,

³²¹ TANGREDI: *Security from the Ocean*, s. 485. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 318-319.

³²² TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 319.

³²³ TFEDYSZN at Expo Naval Conference, Chile December 2002. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 320.

což v souvislostech vojenského námořnictva znamená skutečně držet krok s nejmodernějším technologickým vývojem. Úspěšný proces spolupráce nezbytně vyžaduje:

- shodný doktrinální přístup,
- kompatibilní logistický, operační a technologický systém.

V podstatě jde o udržení rovnováhy mezi situací a přiměřenou reakcí na ni, která vychází ze strategického konceptu a možnostmi daného vojenského námořnictva. Vojenské námořní operace jsou všeobecně velmi nákladné a to nejen finančně. V každém případě jsou spojenecké akce obzvláště výhodné pro malá námořnictva – v případě, že jsou připravená naplnit nároky kladené na rovnocenné spojení. V neposlední řadě jsou spojenecké operace vnímány jako legitimnější a neutrálnější, než jednorázové akce národních vojenských složek.³²⁴

3.8.2 Strategie námořní spolupráce

Vojenská námořnictva nemohou být koncipována ad hoc, tj. až podle situace, případně eskalovaného druhu napětí. Jejich krystalizace a připravenost musí být v souladu s přijatou strategickou koncepcí, v symbióze se spojeneckými vazbami, konkrétními možnostmi a cíli.

Mezi základní strategické ukazatele patří zajištění bezpečných námořních tras, což zajišťuje ekonomickou stabilitu a rozvoj daného regionu. Budování koaličního partnerství na těchto základech vede k posílení nejen ekonomických, ale hlavně politických a technologických vazeb. Jasně a praktické výhody vedou ke stále častějšímu využívání těchto politik. Navzdory této skutečnosti jsou některá vojenská námořnictva koncipována bez ohledu na námořní strategickou koncepci. Jejich cílem je v tomto případě jen co nejsilnější „přítomnost na moři“, která však postrádá hlubší souvislosti a propojení s celkovým směřováním takového státu. Bez ohledu na tuto zásadní nevýhodu, která se ve válečném stavu může ukázat jako fatální, zůstává faktem, že omezení cílů vojenského námořnictva pouze na „přítomnost na moři“, a tedy jistá míra neprůhlednosti a nejasnosti, vede ve strategickém směřování k možnostem posílení korupce. Tato netransparentnost vede k nejistotě i na mezinárodní scéně a může nastolit otázky důvěryhodnosti mezi spojenci. Nejen z těchto důvodů je patrné, jak dalekosáhlé důsledky může mít přijetí nevhodné strategické koncepce na úrovni námořních zájmů státu.³²⁵

Dopad nazírání na otázky vojenských námořnictev není omezen jen na prostor moře. Vojenská námořnictva jsou důležitými symboly národních států a to i v globálních souvislostech dneška. Ideje, které stojí u zrodu vojenských strategií, jsou schopny unést tíhu válek i ztrát, stát na ně však musí dbát a platit cenu svou pozorností a odpovědností. Tyto skutečnosti jsou stále platné a nehnuté i v globalizovaném světě, který dbá na profit a snižování nákladů. Existují stále

³²⁴ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 321.

³²⁵ PUGH: *Maritime Security and Peacekeeping: A Framework for United Nations Operations*, s. 85. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 322.

oblasti, do kterých se musí investovat, sféry které stojí zato udržet za každou cenu. Některá pravidla jsou vývojem současného světa setřena, či posunuta technologickým vývojem. Principy na kterých jsou koncipována vojska, však zůstávají neměnná. Přesto se nesmí v těchto principech uzavírat. Cílem je skloubení s moderním vývojem, s globalizací, mezinárodními reakcemi na hrozby a rizika, která bez nadsázky ovlivňují celý svět. Efektivní námořní spolupráce a výsledky jejich společných akcí zpětně ukotvuje vojenská námořnictva ve společnosti a dodává jim kredit.

Navzdory přednostem a výhodám, které vyplývají z mezinárodní spolupráce vojenských námořnictev, jsou vojenské složky primárně koncipované na národní úrovni z čistě národních zájmů. Bezpečnost státu je propojená se státní mocí a koncepcí obrany národních zájmů. Proto vojenská námořnictva – ačkoli vytváří koalice a s úspěchem spolupracují nejen na regionální úrovni – zůstávají primárně národní. Jedná se o tradiční obrannou složku státu, která projektuje sílu z moře na břeh, brání národní zájmy, případně státní území, ve stručnosti: zajišťuje suverénní zájmy států. Ačkoli se globalizací proměňují nároky kladené na technologický vývoj, rychlost a přesnost reakcí, zájmy zůstávají národního charakteru.³²⁶

Důležitost moří narůstá stejně jako význam zdrojů z moře. Hodnota bezpečného dopravního systému je základním ekonomickým požadavkem pro další rozvoj světového obchodu. Z toho plyne přirozená vytíženost vojenských námořnictev současnosti: „Vojenská námořnictva v éře po skončení Studené války jsou třikrát vytíženější. Tento výčet zahrnuje nasazení v humanitárních akcích, mírotvorné operace a aktivní vojenské reakce.“ Nové válečné konflikty a války se odehrávají na pevnině. Je to logický projev skutečnosti, že chaos na moři má své kořeny vždy na souši.³²⁷

Vojenská námořnictva by při současných změnách měla přehodnotit tradiční přístup založený na dělení podle teorií 19. století:

- mezinárodní vody jsou k všeobecnému využití bez jakýchkoli omezení,
- teritoriální vody jsou k výlučnému využití státu, do jehož sféry vlivu spadají.

Toto pojetí vychází ze spisu Huga Grotia *Mare Liberum*, kde je moře chápáno jako neomezený prostor se svobodným využíváním mezinárodních vod (možnost bezpečné dopravy je klíčové pro ekonomickou prosperitu státu a v důsledku mír). Oproti tomu John Selden v konceptu „closed sea“ poukázal na výhody spojené s tím, když stát vlastní část moře a rozšíří rozhodovací moc z břehu. Ekonomický a strategický význam lze maximalizovat kontrolou a úměrnou vojenskou silou. Ve válečném stavu bylo podmínkou využít kapacitu námořního prostoru v rámci i nad rámec teritoriálních vod, zajistit a využít celou kapacitu, kterou nabízí námořní strategie. V současnosti je za hlavní kritérium pro vymezení teritoriálních vod považováno geografické měřítko a ne čistě vojenská síla. Kromě toho přírodních zdrojů, které

³²⁶ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 323.

³²⁷ DALTON: *Navies and World Event in the 21st Century*. In *Journal of the Royal United Services Institute*, October 1998. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 322–323.

se v době Huga Grotia a Johna Seldena zdály neomezené a nevyčerpatelné, ubývá. Přesto na závěry Johna Seldena navazují smlouvy UNCLOS a jejich klasifikace teritoriálních vod. Výsledkem tohoto vývoje je fakt, že se plocha mezinárodních vod zmenšila na cca 64%. Suverenita nad mořem je v definici vojenského námořnictva a vymezuje se prostorem, nad kterým platí jurisdikce státu a jeho zájmů. Tradicionalistické přístupy k námořní strategii vychází z myšlenek Huga Grotia a Johna Seldena. Svobodná plavba mezinárodními vodami vychází z technických možností státu, který chce své právo uplatňovat. Námořní strategie ze síly, kterou může stát projektovat a svou strategickou koncepcí obhájit. Oba přístupy si žádají schopnost zajistit si bezpečnou plavbu a to nejen pro vojenská plavidla, ale i pro své obchodní loďstvo.³²⁸

Zajistit bezpečnost moří na mezinárodní úrovni se ve 20. století snažilo zaručit několik smluv – smlouva z roku 1911 mezi Ruskem, Británií, Japonskem a USA se dokonce snažila vytvořit jistý druh námořní policie, která by vymáhala její dodržování. Následovaly dohody z roku 1972³²⁹ o obecné ochraně námořního prostředí a smlouva z roku 1995 (iniciováno Spojenými národy) o rybolovu. Smlouvy UNCLOS jsou dobrou kostrou pro další rozvíjení spolupráce v rámci potírání pirátství, obchodu s drogami a celkové ochrany námořního prostředí... V platnosti jsou také ještě pravidla z 19. století (Mezinárodní námořní konference, 1899).³³⁰

Nejde jen o vývoj v dokumentech a administrativním ukotvení způsobů užívání moře. Světovým vývojem se také přesouvá význam některých termínů a klasifikací. Definice námořní suverenity se přenáší z absolutní na relativní. Již se nejedná o výlučné postavení, spíše o prostor určený ke společnému využívání. V každém případě se ve stále se zmenšujícím prostoru nemůže jednat o soukromou sféru jednotlivých států. Významy námořní suverenity už také zahrnují odpovědnost vůči prostředí, případně rozvoj svěřených území moře. Všeobecným posunutím významů v souvislosti s proměnou světa je nutné znovu interpretovat i tradiční pojmy. To pochopitelně ovlivňuje i operační přístupy námořních vojenských sil. V každém případě se vývoj blíží ke stále větší odpovědnosti nejen za svěřený prostor moře, ale také za vzájemné spojenecké vazby a vývoj společného prostoru.³³¹

Rozvoj moderních technologií ovlivňuje možnosti využití moře a nebývalé rozšíření vlivu. Mezinárodních vod ubývá a to nejen technologickou provázaností, ale i fakticky ratifikací smluv. Vývoj má i teoretickou rovinu, která se snaží postihnout reálný průběh: skutečné vzdálenosti se zmenšují, vzdálené regiony jsou dostupnější a to i přes bezpečnostní limity, které mají jednotlivé státy nastavené. Nejde jen o dostupnější regiony, ale také bezpečnostní rizika propojená prostorem světových moří. Proto je tak důležité předcházet hrozbám z mezinárodních vod, jako je námořní kriminalita obecně. Tato nutnost ochrany klade zvýšené nároky na benevolenci akceptovat bezpečnostní omezení, která se logicky musí vztahovat i na vlastní námořní obchod a transport obecně. Právo svobodné plavby není absolutní, nevztahuje

³²⁸ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 326.

³²⁹ London Dumping Convention.

³³⁰ PRINS, STAMP: *Top Guns and Toxic Whales: The Environment and Global Security*, s. 144. In TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 326-327.

³³¹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 327.

se nejen na obecně nelegální činnost, ale limituje i obecné využívání moří. V současnosti se jedná spíše, než o právo na využívání svobodné plavby, o povinnost tato práva hájit na otevřených mořích. Svobodná plavba závisí na síle, která ji bude chránit, na omezení svobodného zneužívání a narušování pořádku, podle kterého mohou ostatní moří využívat. To samozřejmě vyžaduje, aby námořní síly samy akceptovaly svá omezení na svých svobodách.³³²

Mravní zákon přikazuje mravní dobro a zakazuje špatnost. Mravní zákon není ustavován ani státním, ani církevním zákonem, ani pouhou lidskou konvencí. Je nezávislý na vši libovůli a je nutný na základě přirozeného řádu, respektive řádu bytí. Proto se nazývá přirozeným zákonem. Obsahuje požadavky spravedlnosti a je přirozeným právem. Vychází z mravních hodnot. Přirozený zákon je dán svobodnému chtění člověka, který s ohledem na mravní cíl, tj. dobro vyžaduje, respektive vylučuje určitý směr svobodného jednání. „Každé jsoucno ... je dobro. Neboť každé jsoucno, pokud jest jsoucno, jest v uskutečnění a nějak dokonalé, poněvadž každé uskutečnění jest nějaká dokonalost. Dokonalé však má ráz žádoucího a dobra, jak jest patrné z řečeného. Tedy následuje, že každé jsoucno jako takové je dobro.“ „Žádné jsoucno se nenazývá zlem jako jsoucno, nýbrž pokud postrádá nějakého bytí; jako člověk se nazývá zlým, pokud postrádá bytí ctnosti.“³³³

Hrozby mezinárodního terorismu a v podstatě snadný přístup k zbraním hromadného ničení již některé státy přiměly k přehodnocení jejich právních norem o svobodné plavbě v mezinárodních vodách a přijaly zákonné úpravy, které jim umožňují zastavit a vstoupit na palubu podezřelých plavidel. V čele těchto změn jsou USA. Je zapotřebí si uvědomit zásadní změnu, která vyplývá z této transformace, protože ovlivní další vývoj celé koncepce standardního chování na světových mořích. Argumentace USA vychází z mimořádného významu volného moře jako nerušeného prostoru, který:

- zaručuje bezpečné právo plavby obchodním plavidlům, na čemž v současnosti závisí světový blahobyt a hospodářský rozvoj,
- zásadním způsobem umožňuje vojenskému námořnictvu projekci síly na břeh.

Ze všech zemí je právě tato námořní velmoc připravena vybalancovat svobodnou plavbu a vzít v úvahu zavedení nového funkčního systému. Je to významný obrat ve vývoji 21. století, který následně může mít reálné dopady na vojenské námořní operace.³³⁴

Hrozby, kterým musí čelit i suverénní vojenská námořní pravidla vedou k úvahám o legislativních změnách nejen na úrovni jednotlivých státních politik, ale i na úrovni Spojených národů, tj. na konvenci Práva na moři.³³⁵ Nicméně názor, že by mělo dojít k jisté regulaci na volném moři, není zdaleka nová. Dokonce i válčící státy využívají ve svých strategiích legislativy. Je zřejmé, že prostor volného moře je strategicky důležitý a ať už se diskuse

³³² TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 327-328.

³³³ Sv. Tomáš Akvinský: Theologická summa, I článek 3.

³³⁴ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 328.

³³⁵ Law of the Sea Convention.

povedou jakýmkoli směrem, námořní velmoci se reálných změn, na kterých závisí jejich další strategické směřování, nevzdají. To, jak budou fakticky vojenská námořnictva řešit hrozby a rizika, jimž v současnosti čelí, představí i další vývoj 21. století na moři.³³⁶

Rozsah operací, v nichž se vojenská námořnictva současnosti musí úspěšně angažovat je poměrně komplikovaný, ztížený narůstajícími politickými a mediálními nároky na profesionalitu, která dalece sahá za pouhé vedení války na moři. Vojenská námořnictva čelí transformaci a nutnému rozšíření své válečné role, která zahrnuje ochranu životního prostředí, humanitární operace, získávání vědeckých údajů, vytváření příznivého mediálního obrazu pro veřejnost, prosazování nových směrnic a předpisů. Pochopitelně se tato škála akcí nejvíc projeví v přímořských oblastech, ale operace v Afghánistánu v letech 2001-2002 názorně ukazují, kam a jak dalece mohou zasáhnout námořní operace. Pohyblivost, nezpochybnitelný přístup, dosah, flexibilita a ovladatelnost jsou základní stavební kameny vojenských námořních operací, které z nich činí tak lehký politický nástroj. Mezi další patří získávání aktuálních informací, což zdůrazňoval Mahan: „Přesné informace jsou prvořadým požadavkem války.“³³⁷ a zdaleka přesahují pouze válečný stav. Nárůst významu technologického pokroku je dlouhodobým požadavkem na modernizaci válečných námořnictev a výzvou pro vlády svých států. Expediční operace, jak již bylo uvedeno, jsou nejvýhodnější strategickou koncepcí, na které se bude stavět i v budoucnu. Z toho plyne nutnost zajištění kontroly nad mořem, aby mohlo být využíváno bez nutnosti ad hoc řešení. Celosvětovým trendem – a to i malých vojenských námořnictev – je nárůst významu moří a zabezpečení dosažitelného prostoru, byť by se jednalo v podstatě jen o efektivní „pobřežní stráž“.³³⁸

Vývoj vojenských námořnictev ve 21. století záleží na několika faktorech. V zásadě je určuje oblast zájmu konkrétního státu nebo společného zájmu. Strategické okolnosti stanoví volbu, kam se zaměří oko moci. Jedná se o národní priority, které demonstrují jednotlivé koncepce a specializaci té které vojenské flotily, dalšího vývoje a celkové politiky. Koncepční otázka, před kterou stojí všechna vojenská námořnictva je zajištění rovnováhy mezi národními cíli a vzájemnou spojeneckou kooperací. Tj. zda koncipovat vojenské námořnictvo jako samostatnou národní vojenskou složku, nebo ho rozdělit a specializovat se v rámci společného záměru a strategického cíle. Jde o politické rozhodnutí, které musí vzít v úvahu nejen spojenecké vazby, národní orientaci, ale také reálné možnosti a v neposlední řadě musí zvládnout výzvy, kterému čelí každé vojenské námořnictvo. Ačkoli by se mohlo zdát, že budování plně samostatného vojenského námořnictva je obtížnější varianta, opak je pravdou. Daleko náročnější je vybudovat funkční, vzájemně se doplňující a sehranou vazbu v rámci nadnárodní spolupráce. Úspěšná mezinárodní vojenská spolupráce a úsilí, které zajistí bezpečné naplňování společné strategie, se nestane unilateralistickým ať už pro technický vývoj nebo politické důvody. 21. století nicméně spěje k nezbytnosti vybudovat spojenecké vazby v celé škále, která pochopitelně

³³⁶ GROVE: The Price of Disobedience: The Battle of the River Plate Reconsidered, s. 94-115. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 328-329.

³³⁷ MAHAN: Lessons of the War with Spain, s. 142. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 329.

³³⁸ TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 329-300.

zahrnuje vojenská námořnictva. Kapacity schopné zajistit spolupráci ve stále propojenějším světě budou vytvářet úspěšné vazby. Prostor moře zaručuje, že i velká námořnictva potřebují v některých ohledech nebo v rámci odlehlejšího území spojeneckou podporu. To samé platí i o spolupráci v rámci národních vojenských složek čili mezi leteckou, pozemní a námořní. Vývoj je v rozporu s tradičním pojetím centralizované nezávislosti – ať už v rovině národní nebo mezinárodní. Bez zajímavosti není ani spolupráce s civilními agenturami a jejich akceptace za rovnocenného partnera.³³⁹

I když jsou spojenecké vazby v současnosti prioritním strategickým úkolem, vojenská námořnictva stále musí plnit svou úlohu a zajišťovat státní nezávislost svou schopností bránit a rozvíjet samostatnou vojenskou strategii. Dalo by se shrnout, že současný vývoj potvrzuje ustavičnou potřebu reflektovat důsledky změn, které hýbou dnešním světem. Vojenská námořnictva se s velkou pravděpodobností mohou připravit na:

- nový pořádek na světových mořích,
- ztrátu operační nezávislosti,
- denacionalizaci,
- přehodnocení tradičních námořních strategií, které vycházejí z Mahana a Corbetta, protože vychází z nacionálně pojatých státních zájmů a jejich vojenské ochrany,
- nový přístup založený na schopnosti vojenského námořnictva využívat části jiného (například spojeneckého) systému,
- využívání nástrojů „soft security“.³⁴⁰

V neposlední řadě se strategické uvažování musí řídit technologickými možnostmi, případně jejich vývojem u spojenců nebo případných oponentů s tím, že se jedná o neustálý a nikdy nekončící proces. Strategie se logicky koncentrují na objektivně dosažitelné cíle a cesty, jak jich dosáhnout. Vychází ze stanovených záměrů, ne všeobecných možností. Technologická mánie současnosti není nic nového – dějiny vojenských námořních strategií ilustrují, jak nebezpečné může být podlehnout novým technologiím jen proto, že jsou dostupné. Rovnováha mezi vývojem a nutným vybavením pro naplnění konkrétní strategie bude jednou z dalších výzev 21. století.³⁴¹

³³⁹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 330-331.

³⁴⁰ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 331-332.

³⁴¹ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 332.

4. Evropská vojenská námořní strategie

Námořní strategie je de facto o plánování a vedení války na moři s cílem zvítězit za pomoci námořní taktiky, manévrování, shromažďování a vyhodnocování relevantních informací. Ačkoli má námořní strategie svá specifika, není ji možné v současném globalizovaném světě oddělit od úzké spolupráce a efektivní provázanosti s pozemní a vzdušnou silou. Principy strategie zůstávají stále platné, zdokonalování technologií a reakce mocenských a vojenských hráčů na tyto změny však neustále proměňují konkrétní provedení.

Technologické faktory jsou kritické pro další geostrategický výzkum – vývoj nových zbraní, systémů a v neposlední řadě zapojení umělé inteligence výrazně posune význam mocenských center v prostoru a času. Technologickým rozvojem je nesena i celá koncepce RMA. Colin S. Gray nabídl minimalistickou definici RMA jako radikální změnu ve vedení a charakteru války³⁴² RMA je často spojeno s rozvojem nových technologií, nicméně je řízeno i dalšími faktory jako změnami ve vojenské organizaci a taktice či socio-politickými změnami. To ilustruje „napoleonské RMA“ které odráží vojenský vývoj ve zmíněných souvislostech a které podle Dale Waltona málem zničilo multipolární systém evropských velmocí, a tím i stávající světový řád. O více než sto let později se "Blitzkrieg RMA" podařilo účinně zničit multipolární světový systém. Oba příklady upozorňují, že vynalézavý protivník, který se rychle přizpůsobí změnám, může zdokonalit technologie a taktiku.

Ještě mnohem vzácnější jsou strategické revoluce (RSP). Jejich úspěch vyžaduje radikální změnu v politickém nahlížení na světové dění a řešení jeho problémů. Podle Dale Waltona došlo k poslední strategické revoluci zámořskými objevy v novověku! Poměrně rychle po objevení Ameriky a možností obeplout celý svět se evropské námořní mocnosti přizpůsobily a začaly přemýšlet o politice ve skutečně globálním rozměru. Začaly sledovat své strategické zájmy v optice celosvětového měřítko.³⁴³

Globalizace současnosti nutí státní aktéry uvažovat v jiných, než jen regionálních rozměrech. Americké námořnictvo přijalo v roce 2007 novou strategii, v níž povýšilo prevenci před vypuknutím války na stejnou míru důležitosti jako samotnou válku s tím, že americká bezpečnost a prosperita je úzce provázána s bezpečností a prosperitou ostatních národů. Proto se od amerického námořnictva žádá globální rozsah a operační možnosti jak ve spolupráci se spojenci, tak v samostatných akcích. Tato přítomnost na moři se koncentruje především do dvou oblastí, v níž má USA strategické těžiště: západní část Tichého oceánu a Indický oceán (s důrazem na Perský záliv). Tato strategie jasně deklaruje, že cílem amerického vojenského námořnictva je kontrola moří s nezpochybnitelnou projekcí síly. Součástí jsou i humanitární

³⁴² WALTON: Revolutions in Strategic Perspective (RSP) and Military Affairs (RMA). In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

³⁴³ WALTON: Revolutions in Strategic Perspective (RSP) and Military Affairs (RMA). In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

operace a navazování přátelského spojení... Admirál Gary Roughead v této souvislosti řekl, že klíčem k nové strategii je budování důvěry, kterou přinese iniciativa, dialog a společné operace. Řeší i problém provázání systémů a konkrétní možnosti spolupráce v rámci operací, tj. výměna znalostí a technologické adaptace tedy synchronizací k prevenci válek. Globální systém přináší každý den změny lidem, národům, ekonomikám, právním strukturám a znalostem. Gary Roughead: „Změny nám dávají příležitost přizpůsobit se a přinést novou iniciativu – a o tom je strategie.“ Tato strategie pro 21. století klade filozofické vedení války na stejnou úroveň jako faktický boj a tím otvírá další rovinu.³⁴⁴

Tento přístup vychází ze základních strategických pouček, že pro jakoukoli operaci vojenského námořnictva je zapotřebí politického záměru. Podle Alfreda Mahana je námořní moc tvořena jednoduchým propojením: obchod produkuje bohatství, které vede k námořní síle (proto by se stát měl logicky snažit toto ochránit vojensky). Vojenské námořnictvo ochraňuje obchod a současně závisí na několika proměnných: geografii (přístup k námořním trasám), zázemí (přístavy, logistika atd.), rozsahu území, obyvatelstvu, mentalitě lidí, typu vlády. Na druhou stranu námořní síla zvyšuje prestiž, vliv a bezpečnost státu. Nejzřetelněji je tato vojenská námořní síla vyjádřena počtem válečných lodí a efektivnímu způsobu jejich nasazení proti nepříteli.³⁴⁵ Dokonce i existence jedné válečné lodi, výjimečné pro svou techniku a moc, kterou představuje, může znamenat důležitý politický nástroj. Výstavba válečné flotily je sama o sobě významná svým dopadem na zahraniční politiku státu – to kam stát směřuje své finance a investice vzbuzuje příslušnou míru respektu ostatních států ... už tento fakt má své strategické dopady, ale až v případě, že stát své válečné námořnictvo používá, přechází jeho význam z „existence“ do dimenzí námořní moci – rozhodného a cílevědomého použití síly. Tím je myšlena ona „námořní přítomnost“, základní kámen námořní moci státu.

Námořní přítomností a její současnou definicí se pochopitelně nezabývá pouze vojenské námořnictvo USA. V pojmosloví britského královského námořnictva znamená námořní přítomnost „být k dispozici vládě jako nástroj ovlivňovat politické a vojenské události po celém světě díky námořnímu rozmístění a rutinním operacím. To zahrnuje schopnost projektovat vyváženou vojenskou sílu v dlouhých obdobích, připravené k rychlé reakci v celé šíři vojenských úkolů“.³⁴⁶

Současná španělská námořní strategie musí obsáhnout tři pobřežní sféry, klíčové nejen pro samotnou integritu španělského státu, ale pro bezpečnost celé Evropské unie. Mimo to svírá z obou stran Gibraltarský průliv, jednu z nejdůležitějších světových námořních tras využívaným odhadem 70 000 lodí ročně. Nejistá oblast Maghrebu na jižní hranici znamená nejen sociální,

³⁴⁴ GARAMONE: Sea Services Unveil New Maritime Strategy. In: Americas Navy, 2007.

³⁴⁵ MAHAN: Lessons of the War with Spain, s. 264. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 35.

³⁴⁶ MoD UK February 2001. In TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 247-8.

ale především bezpečnostní výzvu španělskému, potažmo evropskému konceptu strategické bezpečnosti.³⁴⁷

Španělská geografie definuje námořní charakter státu, který se však stále potýká především s vlastní velikostí. Znovu je vidět, jak je strategie poslušna základním hnacím silám společnosti a národa. Křehká jednota Španělska je určujícím faktorem, který formuje nejen námořní strategii. Strategické námořní zájmy Španělského státu byly vždy rozptylovány společnou pozemní hranicí s Portugalskem a Francií a geografickým rozsahem a rozmanitostí španělské pevniny.³⁴⁸

Jak je patrné geografické působení, či lokace vojenského plavidla, jsou v pojmech námořní moci, přítomnosti na moři a námořní strategie klíčové. Často se jich používá jako politického signálu, přičemž účel může být rychle změněn s ohledem na vývoj situace. To je námořní geostrategie a její využití v přítomnosti na moři.

I když jsou záležitosti námořní problematiky středoevropským vnitrozemským státům vzdálené, jejich vliv zůstává klíčový. A nejde jen o tolik medializované téma pirátských útoků, i když zapadají do kontextu globálních krizí současnosti.

Strategie jednotlivých států je, jak již bylo řečeno, komplexní přístup, přijatý v politické rovině a jí také hájený a prosazovaný. Jedná se o ucelený postoj, který zohledňuje celou škálu hledisek a to od společenských, přes ekonomická až po vojenská řešení. Cílem každé strategie je udržení a pokud možno i zlepšení stavu země, jejích systémů a jejího mezinárodního postavení. K jejímu prosazení se používají přiměřené nástroje, nejčastěji diplomatické. Příkladnou iniciací velké moderní strategie se stala publikace britského generála sira Charlese Paisleyho z roku 1811 *The Military Policy and Institutions of the British Empire*, která podnítila rozsáhlou diskusi o tom, jak zachovat britskou dominanci nad Atlantickým oceánem a Středozezemním mořem a vedla k agresivní imperiální politice, která měla zabránit vzniku jednotné – pro Británii nepřátelské – evropské pevniny. Velká strategie evropského rozsahu – pomineme-li snahy Jiřího z Poděbrad – je patrná na mírovém projektu Evropské unie. Tato velká strategie měla zabránit válce mezi členskými státy Společenství tím, že je vzájemně prováže v hluboké integraci. Tato propojení měla být čistě funkční, nejen diplomatická a proklamativní, proto byla založena na hospodářské, průmyslové úrovni. Euforii po skončení studené války v evropském rozměru vystřídal konflikt v Jugoslávii. Evropská integrace nemohla zabránit srbské expanzi, musely být nasazeny vojenské nástroje a řešení, která nabízí pouze vojenská síla. Evropa si uvědomila, že starý přístup musí být změněn. Velká evropská strategie je neustále v procesu. Období působení Javieru Solany zdůraznilo nutnost, aby se EU stala globálním geostrategickým hráčem. EU musí získat a udržet si vojenskou kapacitu a podílet se na geopolitickém „inženýrství“. Nicméně tento přístup je redukován partikulárními zájmy členských států, které přesto ve výsledku žádají, aby EU měla vliv a celosvětový význam odpovídající plně

³⁴⁷ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 75.

³⁴⁸ TILL: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 75.

ucelené strategii. Ale velká strategie, která má moc udělat ze státního aktéra světového hráče, nemůže být složena z jednotlivých zájmů – nová strategie EU se musí opírat o silnou zahraniční a vojenskou politiku. Nemůže se jednat o pouhou strategickou konvergenci členských států. EU jako geopolitický hráč se nemůže ohlížet či vycházet z národních politik či zájmů.³⁴⁹

4.1 EU

Evropa jako entita není stabilním, suverénním a autonomním objektem, ale existuje pouze v rámci určitých historických vazeb a vztahů. Tradičně se evropeizace týká různých sektorových politik.³⁵⁰ Teprve vědomí politické jednoty a sjednocených politických metod s vidinou společného cíle může vést k definování evropského prostoru na základě historického vývoje – tedy o proměnné času a moci v prostoru.

Jedna z předností geopolitiky je, že formuluje zcela konkrétní krize či ohniska napětí. Z pohledu EU jsou napětí a otázky budoucího vývoje projektovány primárně do oblasti Severního ledového oceánu a Indického oceánu.

Thomas Hobbes zafixoval tradiční pojetí prostoru v dimenzích teritoriálního státu. Nicméně prostor 17. století je naší současnosti opravdu vzdálený. A nemusíme hovořit v kategoriích rovinách obchodu se zbraněmi, který rýsuje geopolitické zájmy v naléhavé podobě – stačí propojit politickou a ekonomickou moci v daném prostoru a čase. Tyto geografické faktory tvarují jak politiku, tak strategie.

20. století zažilo geostrategické přelévání mocenských center – tradiční multipolární mocenský systém s centrem v Evropě se druhou světovou válkou proměnil v bipolární systém dvou supervelmocí, které soutěžily v prostoru původního mocenského centra: na jevišti střední a západní Evropy – to se pádem železné opony změnilo a Evropa již není centrem ani objektem geopolitické soutěže – období studeného míru je charakterizováno mocenskou geostrategickou expanzí: za její nástroje a prostředky jsou od nepaměti využívány systémy spojeneckých vazeb, smluv a dohod – je jisté, že když byl při zrodu NATO prvotním impulzem.

Multipolárnost současného světa udává směr vývoje, soupeření a spolupráci několika velmocí mezi které patří USA, Rusko, Čína, Indie a Japonsko. Dale Walton by mezi ně řadit i EU – v případě, že by dosáhla skutečně jednotné zahraniční politiky.³⁵¹

Nicméně i za současné situace má EU v některých ohledech velmi silný vliv na světovou politiku, zejména ve financích, průmyslu a obchodu. Tedy v těch aspektech, se kterými byla EU zakládána.

³⁴⁹ ROGERS: European Union—Grand Strategy, Normative Power and Military Policy. In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

³⁵⁰ FIALA: Evropeizace zájmů, s. 9-19.

³⁵¹ WALTON: Great Powers, US-China Relationship, Non-state Actors, 21st Century. In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

Machiavelli „čím vazby vznikají, tím jsou a tím i zanikají – NATO vzniklo jako vojenská obranná aliance v Severoatlantickém prostoru, která jasně vymezila sféru vlivu USA a NATO stále nese rukopis americky vedených vojenských operací – prostor EU může být stále chápán jako území soupeřícího americko-ruského vlivu.

EU může nabídnout vedoucí postavení v některých oblastech vědy a techniky a poměrně atraktivní sociální model společnosti. Ale v oblastech geopolitiky či vojenství má EU poměrně slabou pozici a to díky vnitřní politické nesoudržnosti. Jako shluk jednotlivých politik je pochopitelné, že se stále musí ohlížet na dva hlavní hráče studené války – na Washington a Moskvu. EU chybí nástroje nejen geopolitického vlivu, ale i ochota využívat toho, co už má k dispozici. Jestli EU nezačne čelit geopolitické realitě současného světa, bude jen divákem ve hře, které by se mohla úspěšně účastnit.

I vliv těch nejsilnějších členských států se postupně snižuje, úměrně k rostoucí síle například Číny nebo Indie. Potenciál EU může znovu vynést Paříž, Londýn, Berlín, Řím ... na přední místo světové politické hry. Cenu, kterou za to musí zaplatit, je změna perspektivy a sebekontrola vlastních mocenských vizí a projekcí. Jestli EU prohraje svůj vnitřní mocenský zápas, bude pokračovat stagnace a úpadek jejího vlivu, což v důsledku oslabí ekonomické a sociální postavení každého Evropana. Navzdory eurorealismu je hlubší integrace jedinou cestou z prohlubující se krize.

Tyto otázky úzce souvisí s nacionalismem, kulturní tradicí, společnou historií a filozofickými kořeny ať už pojmového nebo mytického myšlení. Silná Evropa jako geopolitický aktér má základy, ze kterých je možné vyjít, ale potřebují vyztužit centralizovaným, demokratickým systémem, který překlene zásadní rozdíl mezi námořními mocnostmi a kontinentálními státy.

Národní cítění je úzce propojeno s prostorem, který je naplněný významem. Vztah národa a prostoru do něj vtisknul čas a moc, která mu vládla. Moderní stát je závislý na teritoriu (prostoru, který kontroluje) a suverenitě (právu na kontrolu svého území), což logicky vede k vytyčení hranic (které vymezí vlastní půdu). Díky příslušnosti k určitému prostoru je i naše uvažování teritoriální. Tento přístup se zhmotňuje v politicko-teritoriálních strukturách. Důležitost hranic i v dnešním globalizovaném světě názorně ilustrují enklávy (např. Ceuta a Melilla). Suverenita je křehká a neustále se vyvíjející podstata mezinárodních vztahů a diplomacie, případně vojenských řešení.³⁵²

Geostrategická změna je zřejmá a lehce ilustrovaná na postavení Paříže. Prezident De Gaulle se snažil maximalizovat geostrategický dopad svého rozhodnutí vyvést Francii z vojenských struktur NATO (1966) a znovu vymodelovat Paříž jako strategického hráče v době studené války. Francie se za prezidenta Sarkozyho (2009) včlenila do struktur NATO a je spolu s Berlínem hlavním představitelem integrované bezpečnostní a obranné politiky. Moc dnešního

³⁵² STOREY: Territories, Landspaces, Spaces, Places, States, Borderless World. In: Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

světa leží ve spolupráci, protože se vzájemně potřebují. Stejně jako spolupráce NATO a Ruska – dvou aktérů, kteří se přes svou rozdílnost vzájemně potřebují. Evropská bezpečnost je v současné době nastavená tak, že leží v ekonomických aspektech geopolitiky. I proto je stále živá a pro EU tak důležitá nejen vojenská provázanost na NATO.

Geopolitická vize je slovy Gearóida O'Tuathaila kombinace geografické znalosti a strategie, určitého strategického způsobu uvažování, který odpovídá jistým podmínkám a hráčům, kteří se v daném prostoru pohybují. Jedním z problémů EU je, že právě tuto jednotnou, jasnou a spojující geopolitickou vizi postrádá. Její vytvoření výrazně znesnadňuje nacionalistické působení (často skryté), které je v rámci jednotlivých národů živeno kulturními a historickými odkazy. Také geostrategie jednotlivých států mají různé směry svých zájmů: Francie se tradičně orientuje na středomoří (ve shodě je i vytvořená středomořská unie spolu s Itálií a Španělskem), Německo se orientuje na východ, s čímž souvisí i otázky energetické bezpečnosti (komplikované vztahy východních členů EU s Ruskem).

EU je v každém případě politický organismus založený na vyjednávání, sblížování a dohodě mezi členy. Mezinárodní pozice EU je motivujícím aspektem pro jednotlivé státní politiky, zvláště v případě jejího uznání jako mezinárodního hráče. Krystalizace EU jako geostrategického aktéra by zcela logicky poskytlo alternativní vize a náhledy na současné světové problémy. Z prostoru, kde EU geograficky „leží“ vyplývá i perspektiva kam „hledí“. Stejně tak i „evropský“ kulturní a historický vývoj determinuje identitu a vytváří sféry geostrategického vlivu. Nejde jen o to, jak se EU profiluje dovnitř, tj. jak se jeví Evropanům, ale především, jak je vnímána její pozice ve světovém měřítku, jakou váhu má u svých strategických partnerů, případně organizací.

Skutečnost že je EU nucena starat se o bezpečnost své jižní hranice (nelegální migrace, pašování atd.) ji přirozeně vtahuje do akcí, v nichž musí vystupovat jako ucelený aktér. Afrika se tak stává klíčovým kontinentem, který pomáhá formovat EU. Důraz na obranu ekonomických zájmů, který podnítl společnou vojenskou námořní operaci ATALANTA, může vést k hlubší integraci a v budoucnu vyústit v jednotnou geostrategickou vizi podpořenou aktivními složkami a tedy politicky důraznou rolí EU ve světě.

Regionální bezpečnost v oblastech důležitých pro ekonomický rozvoj EU vede k artikulaci strategických zájmů, které jsou následně hájeny i aktivní formou. Svoji participací v regionálních otázkách se úměrně zvyšuje prestiž, vliv a moc EU.

Členství v EU může vést k evropeizaci aktivit a strategií původně národních politických aktérů. Evropeizace se používá v souvislosti s proměnou domácích politických systémů, institucí a konkrétních politik evropských zemí v souvislosti s procesem a pod „tlakem“ prohlubující se evropské integrace. Lisabonská smlouva již neuvažuje evropeizaci za důsledek integrace, ale za plynulou součást vývoje členských politik. Evropeizace se přitom neomezuje pouze na členské státy EU, jedná se o politickou dimenzi v evropském prostoru vymezeném kulturně i

strukturálně. Evropeizace je prohlubování evropské integrace, která rozvíjí struktury vládnutí na evropské rovině, což vede k budování evropských politických institucí a vytváří politické sítě mezi těmito institucemi (Risse, Cowles, Caporaso). Podle Adrienne Héritier vede k evropeizaci nesoulad mezi nastavením na úrovni EU a dosavadní praxí národního státu. Evropeizace je implicitně představována jako konvergence k určitému modelu na úrovni EU. Evropeizace sice mění politický prostor, v němž aktéři operují, a upravuje pravidla politického procesu, avšak nemění zcela zásadně podstatu politiky. Chápeme-li evropeizaci jako změnu či impuls ke změně, můžeme sledovat proměnu strategií, organizačních vzorců.³⁵³

4.2 21. století

EU buduje bezpečnostní politiku a snaží se vymezovat prostor svými zájmy a obrannou silou. Její bezpečnostní strategie vychází z globálních požadavků současného světa, proto se snaží koncipovat schopnosti svého nasazení a vlivu v krizích a ozbrojených konfliktech bez jasného geografického vymezení. V roce 2001 iniciovala vznik European Capability Action Plan ECAP - nástroj, který může zabezpečit strategické plánování vojenských akcí. Od roku 2003 je EU, svými silami rychlé reakce, schopna plnit Petersberské úkoly a svými vojenskými silami se podílí v mírové misi v Makedonii.

Strategické partnerství EU a NATO ukotvila dohoda Berlín-plus, která umožňuje NATO podpořit operace EU, ve kterých se Aliance neangažuje jako celek a to na základě: přístupu k vojenskému plánovacímu zázemí a kapacitám, výměně informací a spolupráci v rámci krizového managementu.³⁵⁴

Dalším krokem v rozvoji ESDP se stala dohoda, která zvyšuje vojenské plánovací prostředky EU a mimo jiné obsahuje: založení evropské plánovací jednotky v rámci NATO (účelem je koordinace závěrů Berlín-Plus nebo misí, které využívají prostředků NATO), přidání nové buňky s kapacitou pro operační plánování k existujícímu Vojenskému personálu EU, který poskytuje předběžné varování a strategické plánování (pro mise bez zdrojů NATO), institucionálně ukotvená spolupráce mezi NATO a EU formou pozvání úředníků NATO do Vojenského personálu EU.

4.2.1 Bojové skupiny EU

Dalším krokem v rozvoji bezpečnostní strategie se stalo vytvoření síly rychlého nasazení v rámci EU, tzv. Battlegroups EUBG, které existují v rámci Společné bezpečnostní politiky, přímo podléhající Radě EU. V současnosti má EU k dispozici 18 bojových skupin, každá čítající

³⁵³ FIALA: Evropeizace zájmů, s. 9-47.

³⁵⁴ In <http://www.nato.int/docu/comm/2004/06-istanbul/press-kit/006.pdf>

1 500 vojáků s rotační povinností a to tak, aby byly vždy 2 bojové skupiny kdykoli k okamžitému nasazení. I když v roce 2013 ještě nejsou známá žádná bojová nasazení, bojové skupiny naplnily operační kapacitu již v roce 2007 a od tohoto roku také datují aktivní bojový status.

Důvod, pro který byly bojové skupiny ustaveny, vychází ze strategie použití ad hoc v rámci misí, kterými se EU zabývá. Vojáci a jejich vybavení spadá pod stát, který je ve velení. Každá skupina podléhá operačnímu velení státu, který zajišťuje její existenci (tento model byl nastaven během operace Artemis, první autonomní vojenské mise EU mimo Evropu). Jednotlivé státy specializují své bojové skupiny pro specifické účely – například Řecko přislíbilo dodat vojáky-specialisty námořní logistiky, schopné zajistit námořní transporty.

Strategickým cílem a důvodem vzniku a existence bojových skupin je možnost jejich rychlého nasazení (v rozmezí 5 – 10 dní) a to na zemi, moři i ve vzduchu a jejich použití v horizontu 30 dní, s možností prodloužení na 120 dní. Vzhledem k velikosti jsou bojové skupiny považovány za nejmenší ze soběstačných bojových útvarů, které lze vyslat do bojové zóny. V první řadě jde o samostatnou a nezávislou činnost a to v celé škále možných úkolů.

Evropskou bezpečnostní strategií ani cílem ESDP není ustavení evropské armády, ale vytvoření takových vojenských a civilních kapacit a nutného institucionálního zázemí, které EU umožní rychle reagovat na krizové situace v různých částech světa. Deklarovaným smyslem ESDP je posílení kapacit EU k ochraně míru a posilování mezinárodní bezpečnosti podle principů Charty OSN.

Aby se EU stala konkurencí schopnou na poli globální geostrategie, tj. aby její modernizované síly naplňovaly principy hájení strategických zájmů EU, musí se aktivně účastnit misí a autonomně zvládat krize bez účasti NATO, aniž by s Aliancí soutěžila. Míra pozornosti, která je věnována strategii, je přímo úměrná síle aktéra – a nejedná se pouze o lidské zdroje. Financování ESDP je o politické vůli žádat prostředky na vojenské účely.

4.2.2 Evropské námořní síly

Na základě Lisabonské deklarace³⁵⁵ se členové WEU: Francie, Itálie, Španělska a Portugalska rozhodli zřídit pozemní a námořní jednotku EUROFOR / EUROMAFOR jako součást Sil zodpovědných Západoevropské unii FAWEU³⁵⁶ se strategickým záměrem účastnit se humanitárních a mírových misí a úkolů daných krizovým managementem. Tato forma i obsah zůstaly zachovány v rámci Společné bezpečnostní a obranné politiky EU. EUROMAFOR se neomezuje pouze na akce EU, jako jednotka WEU si zachovala napojení na NATO a jako taková funguje také jako jednotka v rámci evropského pilíře Aliance, z toho vyplývá i její provázanost s OSN. Mimoto může fungovat i autonomně. EUROMAFOR si drží především

³⁵⁵ 15. května 1995.

³⁵⁶ Forces answerable to Western European Union.

středomořský geostrategický rámec, což je dáno jejími členskými státy, v případě aktivace je však schopná být do 5 dní nasazena v globálním rozměru. Jako taková se neomezuje pouze na námořní prostor, ale v rámci vývoje vojenských sil pokrývá i vzdušné a obojživelné operace.

V případě, že jsou síly EUROMARFOR aktivovány, jejich velitel (CEMF) je připraven, provést rychlou integraci přiřazené síly a následně ustavit námořní kapacity EU se zvláštní pozorností věnovanou nejen Středomořskému prostoru s cílem podpořit především bezpečnost EU a obranu námořní oblasti prostřednictvím:

- krizového managementu. Včetně předcházení konfliktům, řešení krizí (např. humanitární pomoc a pomoc při katastrofách, evakuace ne-bojového rázu), postkonfliktní stabilizace a mírové operace;
- kooperativní bezpečnosti. Včetně všech operací s cílem přispět k předcházení konfliktům a rozvíjení regionální bezpečnosti a stability prostřednictvím dialogu, budování důvěry a zvýšené transparentnosti;
- námořní bezpečnosti. Včetně všech operací s cílem přispět k udržení spolehlivého a bezpečného životního prostředí na mořích (námořní bezpečnostní operace, monitorování situace na moři, zákaz námořní mise, ochrana svobody plavby, ochrana kritické energetické infrastruktury a námořních komunikací).³⁵⁷

Od svého vzniku byly síly EMF nasazeny ve 4 reálných operacích a to pro celkem 62 měsíců. První misí, ve které byly nasazeny síly EMF, se stala operace Coherent Behaviour ve východním Středomoří s mandátem čtyř států EMF v úzké spolupráci s NATO. Cílem operace probíhající od října do listopadu 2002 bylo shromažďování informací, sledování a průzkum. Následovala účast v mezinárodním měřítku. Síly EMF podpořily mezinárodní koalici v Indickém oceánu a v rámci mise Enduring Freedom se od ledna 2003 do prosince 2005 zúčastnily operace Resolute Behaviour. Úhrnem velely síly EMF této operaci v délce trvání jednoho roku. Hlavním cílem byla demonstrace spojeneckých závazků bojovat v globální válce proti terorismu. Pro EMF to znamenalo především uznání jejích sil a kapacit v mezinárodním měřítku s globálním přesahem pro úspěšnou účast v misích.

Dále byly síly EUROMARFOR nasazeny pod záštitou Organizace spojených národů v rámci operace Impartial Behaviour. Konkrétně vedly námořní bojovou jednotkou UNIFIL³⁵⁸ a to po dobu jednoho roku, od března 2008 do února 2009. Cílem byla podpora libanonského námořnictva při sledování jejich výsostných vod, zajištění libanonského pobřeží a ochrana před neoprávněným vstupem zbraní nebo souvisejícího materiálu po moři do Libanonu. UNIFIL byl nasazen na žádost libanonské vlády v rámci mandátu OSN rezoluce Rady bezpečnosti 1701³⁵⁹. Rozmístění námořní bojové jednotky v daném prostoru se po konfliktu v červenci - srpnu 2006

³⁵⁷ In <http://www.euromarfor.org/missions.php>

³⁵⁸ United Nations Interim Force in Lebanon.

³⁵⁹ 2006.

stalo mezníkem. Jednalo se o první nasazení námořní bojové jednotky MTF³⁶⁰ v mírové misi OSN a krokem, který vyzval Izrael, aby stáhl svou námořní blokádu Libanonu.

Po ukončení konfliktu převzala výkon mise OSN prozatímní námořní bojová jednotka, která ukončila svou působnost předáním nově ustaveným silám UNIFIL pod velením Německa v říjnu 2006. Německo předalo velení UNIFIL silám EUROMARFOR v únoru 2008. EMF dostalo poprvé příležitost realizovat námořní, letecké a výsadkové operace v rámci mandátu OSN. EUROMARFOR velel UNIFIL MTF jeden rok, nejprve pod vedením Itálie³⁶¹ a následně Francie³⁶². V březnu 2009 předaly síly EUROMARFOR velení UNIFIL MTF Belgii. Následovalo velení Itálie, Německa, Itálie, Brazílie. K UNIFIL MTF celkem přispělo 15 zemí: Bangladéš, Belgie, Brazílie, Bulharsko, Dánsko, Francie, Německo, Řecko, Indonésie, Itálie, Nizozemsko, Norsko, Španělsko, Švédsko a Turecko. UNIFIL-MTF v současné době zahrnuje námořní jednotky z Bangladéše (2 lodě), Brazílie (1 loď - vlajková loď), Německo (2 lodě), Řecko (1 loď), Indonésie (1 loď) a Turecko (1 loď).³⁶³

Od prosince 2011 jsou síly EUROMARFOR nasazeny v operaci ATALANTA – poprvé pod záštitou Evropské unie - se 4 měsíčním rotačním intervalem mezi svými členy. V dubnu 2013 předal španělský admirál Pedro García de Paredes velení námořní skupiny Task Euomarfor portugalskému veliteli Jorge Novo Palma. Námořní síly pod velením admirála Pedro García de Paredes se zaměřily na protipirátské patroly u pobřeží Somálska. Hlídkám se na moři podařilo zastavit 4 ze 6 pirátských skupin, zbylé dvě donutily k návratu na břeh. Z 29 zadržených osob podezřelých z pirátství bylo 21 předáno k trestnímu stíhání (s kompletním důkazním materiálem). Námořní síly mimo to poskytovaly ochranu Světovému potravinovému programu (WFP) a africké misi v Somálsku (AMISOM) a zabezpečovaly dodávky potravin pro obyvatele Somálska.³⁶⁴

Je zřejmé, že v důsledku pozornosti, která je věnována problému pirátství u Somálských břehů, tato kriminalita v oblasti klesá. Další vývoj bezpečnosti v regionu záleží na míře politické, operační a taktické flexibility s jakou přistoupí ke změnám kriminálního prostředí. Jak prohlásil nový velitel Jorge Novo Palma: „Pirátství není u konce. Musíme pokračovat, být adaptabilní a iniciativní, spolupracovat s dalšími aktéry v regionu, abychom potlačili pirátství a minimalizovali jeho dopady na budoucnost.“³⁶⁵

³⁶⁰ Maritime Task Force.

³⁶¹ únor – srpen 2008.

³⁶² září 2008 – únor 2009.

³⁶³ In <http://www.euromarfor.org/missions.php>

³⁶⁴ In <http://www.euromarfor.org/missions.php>

³⁶⁵ In <http://www.euromarfor.org/missions.php>

4.2.3 Operace ATALANTA

V současné době probíhá první vojenská námořní operace Evropské unie. Její síly se spojily v operaci EU NAVFOR ATALANTA zaměřené proti pirátství u pobřeží Somálska. Šlo o reakci na rostoucí míru pirátství a ozbrojených loupeží u Afrického rohu a v západní části Indického oceánu. Přímoou snahou je ochránit plavidla v oblasti se strategickým dopadem na hospodářství EU. Až 95% obchodu členských států EU (objemově) přepravovaného po moři a 20% světového obchodu proplouvá Adenským zálivem. Cílem je proto kontrola plavidel proplouvajících oblastí s vysokým rizikem přepadení a předcházení organizovanému zločinu, jehož rysy nese somálské pirátství (vydírání výkupného za posádku, plavidlo a náklad, přičemž posádky jako rukojmí pirátů jsou v zajetí delší dobu - průměr je 5 měsíců [145 dnů], ale jsou i případy, kdy byla posádka držena jako rukojmí po dobu delší než dva roky a osm měsíců [1001 dní]) s přímým dopadem na mezinárodní obchod a námořní bezpečnost a hospodářskou činnost a bezpečnost zemí v regionu.

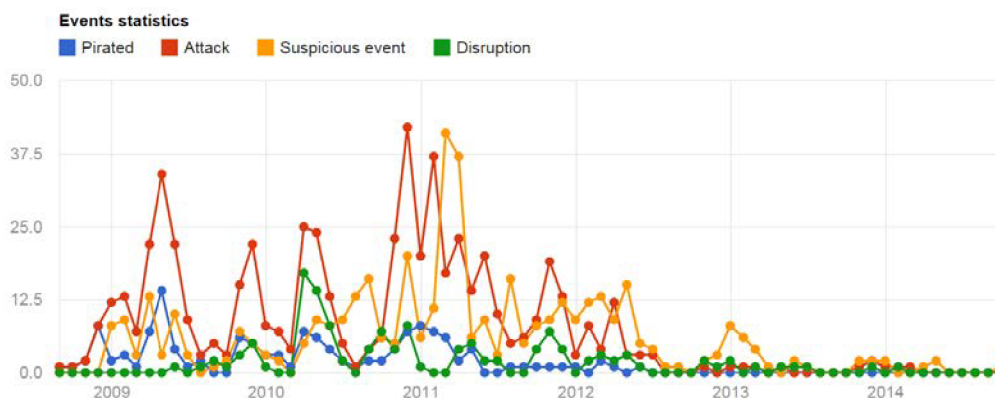
Operace, která byla zahájena v prosinci 2008, je ukotvena v rámci Společné bezpečnostní a obranné politiky EU, v souladu s příslušnými rezolucemi Rady bezpečnosti OSN a mezinárodním právem. Námořní síly Evropské unie mají v operaci ATALANTA (EU NAVFOR ATALANTA) mandát k:

- ochraně plavidel Světového potravinového programu (WFP) dodávajících pomoc vysídleným osobám v Somálsku,
- ochraně lodní dopravy v rámci mise Africké unie v Somálsku (AMISOM),
- odvrácení, prevenci a potlačení pirátství a ozbrojených loupeží na moři u pobřeží Somálska,
- ochraně lodní dopravy u somálského pobřeží a monitorování rybolovných činností u pobřeží Somálska.

23. března 2012 Rada EU prodloužila mandát operace ATALANTA až do prosince 2014 a současně rozšířila oblast operace a to tak, aby zahrnovala i vody somálského pobřeží a somálské vnitřní vody.

Ze statistik vyplývá, že navzdory ohromující ploše, kterou se operace ATALANTA snaží pokrýt, se námořním silám EU daří v boji proti pirátství plnit účinnou preventivní úlohu, tj. strategii odstrašení útoků dříve, než k nim dojde. Zatímco v roce 2010 piráti obsadili a zajali 47 plavidel, v prosinci 2012 registrovaly síly EU NAVFOR v zajetí 4 plavidla a počet rukojmí se snížil ze 680 na 114. Podle zpráv EU operace ATALANTA přispívá k odvrácení, prevenci a potlačení pirátství a ozbrojených loupeží na moři u pobřeží Somálska.

Přehled útoků v oblasti operace ATALANTA³⁶⁶



Operace ATALANTA monitoruje oblast a shromažďuje informace. Jako taková přijala aktivní přístup a zahájila kampaň, která nabádá jak průmysl, tak plavební společnosti k zavádění ochranných opatření svých plavidel, čímž nepřímo snížila úspěšnost pirátských útoků. Válečné lodě EU poskytují ochranu plavidlům: Světového potravinového programu dodávajících potravinovou pomoc somálskému obyvatelstvu, mise AMISOM (její zásilky jsou kritické pro úspěch operace Africké unie v Somálsku), nechráněných účastníků dopravy v rámci tranzitního koridoru IRTC v Adenském zálivu a Indickém oceánu s vysokým stupněm rizika přepadení. Mimo tuto ochranu má mandát k předávání osob podezřelých z pirátství příslušným orgánům k jejich stíhání a to v úzké spolupráci s regionálními vládami (Seychely, Keňa), dále dodržování mezinárodní konvence SOLAS³⁶⁷, účast v záchranných misích v oblasti, místní, regionální a mezinárodní pomoc obchodním a rybářským plavidlům v nouzi (ať už v důsledku pirátství nebo klasické nouzové situaci na moři). Dále probíhá průzkum a sledování námořními průzkumnými letadly (MPRA), doplněné o vizuální případně fyzickou kontrolu plavidel proplouvajících oblastí s vysokým rizikem. Tyto kontroly, nebo "přátelské" přístupy se provádějí za účelem získání informací a zlepšování ochrany proti somálskému pirátství (BMP). Významnou aktivitou je lokalizace (případně dopadení) akčních skupin pirátů PAG³⁶⁸ sledujících obchodní lodě. Osoba podezřelá z pirátství může být zadržena a předána k dalšímu trestnímu stíhání, jejich vybavení je zabaveno jako důkazní materiál. V rámci operace ATALANTA došlo k preventivním opatřením na pobřeží Somálska s cílem zajistit logistické zázemí pirátských skupin. V neposlední řadě jde i o podporu programů OSN ke kterým přispívá monitorováním rybolovu v oblasti.

Účast na operaci EU NAVFOR přesahuje členy EU. První zemí mimo členské státy, které přispělo k operaci účastí své válečné lodi, se stalo Norsko. Další země (Chorvatsko, Černá Hora, Srbsko a Ukrajina) se podílejí svým vojenským personálem zapojeným do operačního

³⁶⁶ Zdroj: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>

³⁶⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea.

³⁶⁸ pirate action group

velitelství a velitelství ozbrojených sil (FHQ). Síly EU NAVFOR využívají námořní vojenská plavidla (bojové a pomocné lodě, včetně vrtulníků), námořní hlídky a průzkumná letadla (MPRA³⁶⁹), speciální jednotky určené k ochraně plavidel (VPD³⁷⁰), vojenské a civilní pracovníky, kteří pracují na operačním velitelství v Northwoodu a posádky plavidel. Přesné složení sil se neustále mění – nejen vzhledem k častému střídání jednotek, ale i povětrnostním podmínkám (monzunové období v Indickém oceánu). V průměru se operace účastní na 1200 zaměstnanců, 4-7 plavidel, 2-4 námořní hlídky a průzkumné letadlo.

Vzhledem k tomu, že operace ATALANTA pokrývá jih Rudého moře, Adenský záliv a velkou část Indického oceánu, včetně Seychel, somálského pobřežního území, jakož i prostor vnitřních vod, tedy asi 2 miliony čtverečních mil³⁷¹ nemohla by sama o sobě postihnout zmiňovanou oblast. Kromě jednotek EU NAVFOR jsou v oblasti nasazené kombinované námořní síly NATO a také nezávislé vojenské námořní síly Číny, Indie, Japonska, Ruska a dalších - všechny nasazené v rámci boje proti pirátství (CP), ale s různými mandáty a cíli misí. Tyto síly spolupracují v čase a prostoru vymezeném pro plnění stejného záměru.

Vojenské prostředky a personál operace ATALANTA jsou financovány státy na základě státní příslušnosti. Nadto byl ustaven společný rozpočet na krytí dodatečných nákladů (např. cestovní náklady jménem operace, specifické komunikační náklady a náklady na zdravotní evakuace). Tento rozpočet je schválen a monitorován Výborem členských států a to na roční bázi. Dohodnutý rozpočet pro EU NAVFOR činil v roce 2010 8,4 milionu EUR, v roce 2011 8,05 milionu EUR a 8,3 milionu EUR v roce 2012. Až do prosince 2014, kdy končí mandát operace, je schválený společný rozpočet na krytí nákladů ve výši 14,9 milionu EUR.

V této oblasti mají jednotky EU NAVFOR mandát k zatýkání, zadržování a předávání osob podezřelých ze spáchání či páchaní pirátství nebo ozbrojené loupeže na moři. A v této souvislosti mohou zabavit plavidla podezřelých osob z pirátství nebo ozbrojených loupeží, dále lodě zadržené při pirátství nebo ozbrojené loupeži na moři, a taková plavidla, která jsou v držení pirátů, stejně jako majetek na jejich palubě. Podezřelé osoby mohou být stíhány členským státem EU, státem v regionu nebo třetím státem, který má dohody s EU a který chce vykonat jurisdikci nad osobou podezřelou z pirátství nebo ozbrojené loupeže. Pokud nejsou splněny podmínky týkající se mezinárodního práva (zejména lidských práv), nemohou být osoby podezřelé z pirátství předány třetímu státu. Stíhání osob podezřelých z pirátství každopádně zůstává jedním z klíčových úkolů operace, v návaznosti na spolupráci s Rozvojovým programem OSN (UNDP) a Úřadem OSN pro drogy a kriminalitu (UNODC).

Politickou kontrolu a strategické řízení vojenské operace EU vykonává politický a bezpečnostní výbor (PBV), pod vedením Rady Evropské unie a místopředsedovi Evropské komise. Velitel operace EU NAVFOR reportuje přímo Politickému a bezpečnostnímu výboru.

³⁶⁹ Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft.

³⁷⁰ Vessel Protection Detachment teams.

³⁷¹ cca 3 700 000 km², což pro představu odpovídá 1,5 násobku pevninské Evropy.

Vojenský výbor Evropské unie (EUMC) je fórem pro vojenské konzultace a spolupráci mezi členskými státy EU v oblasti předcházení konfliktům a řešení krizí. Poskytuje Politickému a bezpečnostnímu výboru a doporučení o vojenských záležitostech. EUMC dohlíží na operaci ATALANTA. Předseda Vojenského výboru Evropské unie je primární kontaktní osobou pro velitele operace.

Vojenský štáb Evropské unie (EUMS) připravuje strategické analýzy ve spolupráci s velitelem operace a celkově přispívá ke zlepšování evropské bezpečnostní a obranné politiky. Velitel operace ATALANTA sídlí ve velitelství v Northwoodu, kde se plánují jednotlivé akce v souvislosti s politickými a vojenskými orgány Evropské unie. Je zodpovědný za plánování a taktickou přípravu vojenských aktivit. V případě nepřítomnosti velitele operace přebírá velení náměstek velitel operace (DCOM).

Piráctví je problematikou v celém mezinárodním měřítku, složený z mnoha proměnných a vyžaduje značné politické i diplomatické úsilí s oporou ve vojenském a soudním zázemí a silným mandátem mezinárodní kooperace.

EU NAVFOR je jednou z částí "komplexního přístupu" společné bezpečnostní a obranné politiky EU. Dalšími nástroji v oblasti jsou:

- EUCAP NESTOR - evropská regionální síla zaměřená na posílení námořní kapacity v zemích Afrického rohu a západní části Indického oceánu.
- Výcviková mise EU Somálsko (EUTM Somálsko) - vojenská výcviková mise EU, která se zaměřuje na posílení somálské národní vlády (SNG) a orgánů Somálska, která odborně připravuje členy Národních ozbrojených sil Somálska (SNAF).

Mise EU NAVFOR, EUCAP NESTOR a EUTM vytvořily soudržný a integrovaný balíček, který tvoří strategický rámec společné bezpečnostní a obranné politiky EU v oblasti Afrického rohu. Strategický rámec pro tento region definuje pět priorit: vytvoření pevné a odpovědné politické struktury, řešení konfliktů a jejich předcházení, zmírnění bezpečnostních hrozeb vycházejících z tohoto regionu, podpora hospodářského růstu a podpora regionální hospodářské spolupráce.

Pro koordinaci těchto snah byl 1. ledna 2012 jmenován zvláštní zástupce Afrického rohu s cílem zaměřit se na Somálsko a regionální rozměr konfliktu stejně jako na pirátství, jehož příčinou je nestabilita v Somálsku.

4.3 Arktida

Rusko a USA zůstávají rozhodující silou, která formuje geopolitiku EU. To se projektuje i do dalšího regionu, kam směřují zájmy EU: arktické oblasti. V době studené války byl tento prostor primárně vojenský. S prorůstající globalizací a klimatickými změnami se přesunula primární

důležitost do hospodářských dimenzí. Podle současných odhadů leží v Arktidě asi pětina celosvětových zásob ropy a zemního plynu. Mimo energetické suroviny geologové předpokládají také ložiska diamantů, zlata a jiných cenných kovů. V posledních pěti letech polárníci zaznamenávají dramatický úbytek ledových ploch. Podle Norského ministerstva zahraničních věcí byla rozloha ledové plochy v roce 2007 o 50% menší, než v 50. a 60. letech! V současnosti je plocha pokrytá ledem historicky nejmenší: jen asi 3 mil. km². Kvůli oteplování v této oblasti začíná v Arktidě boj o nerostné suroviny a o nové námořní trasy. Otevírá se plavební trasa arktickou oblastí, tzv. severozápadní cesta, která propojuje Atlantický a Tichý oceán a může zkrátit plavební trasu mezi Evropou a Asií z 23 000 km (pokud lodě plují Panamským průplavem) na 15 000 km. Navíc by se mohly lodě dostat i do řady míst, která byla pro plavbu dosud nepřístupná po větší část roku. Severozápadní cesta vede severní Kanadou a byla poprvé splavná v srpnu 2007. Severní námořní cestu lokalizujeme v prostoru severního Ruska. Potenciál těchto tras je enormní, nicméně pro následující dekády zůstává limitovaný. Stejně tak je nepravděpodobné, že bude území Arktidy splavné po celý rok. Dokonce se předpokládá, že porůznu plující ledové kry budou pro lodní dopravu představovat riziko a mnohé lodi proto tyto trasy stejně nebudou využívat.³⁷²

Arktida byla považována za kontinent až do roku 1958, kdy americká atomová ponorka USS Nautilus podplula severní pól. Tím dokázala, že kontinent Arktida neexistuje, že se jedná o trvale zamrzlou hladinu nejmenšího z pěti světových oceánů. Severní ledový oceán se rozkládá zhruba na ploše 14 milionů km², s maximální hloubkou necelých 6 tisíc metrů. Arktida obecně označuje plochu kolem severního pólu. Z politického hlediska je to oblast ležící na území 8 arktických států: USA, Kanady, Dánska/Grónska, Islandu, Norska, Švédska, Finska a Ruska, kteří od září 1996 tvoří Arktickou radu.

Arktická rada není nástrojem s mezinárodně-bezpečnostním mandátem. Jejími deklarovanými cíly jsou kooperace, koordinace a interakce mezi arktickými státy. (Stálými členy je dále šest organizací zastupující zájmy původních obyvatel oblasti.³⁷³ Deklarace rovněž umožňuje vstup ostatních organizací a států, které mají zájem zaujmout status pozorovatele při Arktické radě.³⁷⁴ (Arctic Council 1996)) Proto má od srpna 2008, podle dohody z Illulissat, řešit spory mezi USA, Kanadou, Dánskem, Norskem a Ruskem (tedy arktickými státy s pobřežní čarou v severním ledovém oceánu) Organizace spojených národů. Tím byl odstartován závod o práva na průzkum a těžbu předpokládaného nesmírného přírodního bohatství na rozloze přibližně 1,2 milionu km² kolem severního pólu.³⁷⁵

Geografie arktické oblasti je daná, zájmy jednotlivých členů Arktické rady jsou také známy. Otázkou zůstává role NATO a EU které se v tomto prostoru významně střetávají. Dánsko,

³⁷² EFFERINK: Arctic Geopolitics 1. In Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

³⁷³ Aleut International Association (AIA), Arctic Athabaskan Council (AAC), Gwich'in Council International (GCI), Inuit Circumpolar Council (ICC), Saami Council, Russian Arctic Indigenous Peoples of the North (RAIPON).

³⁷⁴ Vedle Francie, Německa, Španělska, Polska a Holandska mají statut pozorovatele např.: IRFC (International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies), UNEP (United Nations Environment Programme), UNDP (United Nations Development Programme), WWF (World Wide Fund For Nature).

³⁷⁵ In <http://www.enviweb.cz/clanek/archiv/71512/porcovani-arktidi>

Finsko a Švédsko jsou členské státy EU. USA, Kanada, Dánsko/Grónsko, Island a Norsko jsou členy největší námořní aliance v dějinách. Současný vývoj však budí obavy, že se geostrategický potenciál NATO v arktické oblasti rozplyne jako ledovec ve sporech mezi členy (Kanady s USA o severozápadní cestu, Kanady s Dánskem/Grónskem o Hansův ostrov).

Tím jak se zvyšuje hospodářský význam Arktidy, stoupá i její cena ve vojenském měřítku. Vojenské radary, které byly odstraněny na konci Studené války, jsou v současnosti nahrazovány protiraketovými systémy USA. Rusko obnovilo svou flotilu jaderných ponorek kotvicích v arktických přístavech. A Kanada brání svou suverenitu v oblasti hlídkovou flotilou a modernizací hlubinného přístavu Nanisivik.

Přitom je to Rusko, komu náleží zdaleka největší segment arktického území. Kanada je druhým a USA je co do rozlohy čtvrtým partnerem rozložených sil. Vzhledem k obrovskému teritoriu Ruska se nemůže žádná iniciativa, týkající se vlády nad Arktidou, odehrát bez jeho patřičné pozornosti.

V oblasti Severního ledového oceánu a přilehlých mořích jsou pod odtávajícím ledem nerostná bohatství, především energetické zásoby ropy a zemního plynu. Z protínání strategických zájmů v jedné perspektivní oblasti pochopitelně vyplývají teritoriální spory.

Klimatické změny a odtávající „ledová koruna“ severního pólu nenabízí žádná okamžitá řešení: ani pro splavnost a tím pro lodní dopravu, ani pro aktuální těžební výnosnost a s tím propojenou energetickou bezpečnost.

Mezinárodní právní rámec UNCLOS, který by měl nastavit námořní hranice, není pro tento případ relevantně uzpůsobený a nechává problémy arktických hranic nevyřešené. Přičemž všechny státy, které obtáčí severní pól, byly (nebo stále ještě jsou) zapleteny do hraničních sporů.

Ruská politika v Arktidě deklaruje využití jak mezinárodně právních tak vojenských prostředků k hájení svých zájmů.³⁷⁶

Co se týká amerických vztahů s Ruskem, ilustroval je David Kramer, zástupce náměstka ministra zahraničních věcí USA, který v květnu 2007 prohlásil: „americká politika vůči Rusku je především o spolupráci, kdekoli to jde a o nátlaku, kdekoli musíme.“³⁷⁷

4.4 Indický oceán

Třetího největšího oceánu mezi Afrikou, Asií, Austrálií a Antarktidou, kudy vedou klíčové trasy světového obchodu (který je z 90% realizovaný díky námořním trasám), se majoritně týká nejen

³⁷⁶ EFFERINK: Arctic Geopolitics 1. In Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

³⁷⁷ OCHSSEE: Russia and the US in a New World Energy Order. In Exploring Geopolitics <http://www.exploringgeopolitics.org/>

medializované problematiky pirátství. Mezinárodně-bezpečnostní situace Indického oceánu začíná na Blízkém Východě.

Bezpečnostní problematika Blízkého východu je provázána. Situace izraelsko-palestinského konfliktu je klíčem k řešení problémů v Sýrii a Libanonu. Zásadní postavení v regionu však náleží Íránu, jeho energetickým zásobám, konfrontační politice a hlavně nejednoznačnosti kdo a za co v Teheránu vlastně zodpovídá.

V širším Blízkém východě³⁷⁸ dominuje svojí špatnou bezpečnostní situací Afghánistán. Jeho maková pole produkují nejen enormní zisky, ale také nesmírně pevná spojení. V obtížně přístupném terénu se odehrává ničím nekontrolovaná spolupráce mezi lokálními *war lords*, Talibanem, mezinárodními drogovými kartely (ze země pochází 92% světové produkce heroinu) a silou Al Kajdy.

Destabilizace hrozí křehkému Pákistánu, v němž stojí velká část ozbrojené moci mimo politický vliv. To však není jediný bezpečnostní problém sousední Indie. Zdálo by se, že ačkoli ekonomický a politický vliv Číny roste, zůstávají její možnosti expanze omezené. Politika budování strategických opěrných bodů je však historicky velmi dobře prověřená a vždy dosahovala pronikavých výsledků. Čína si uvědomuje, že se Indický oceán stává rozhodujícím námořním regionem světa, klíčovým pro strukturu moci v Asii a proto do této strategicky důležité oblasti rozšiřuje na úkor Indie, svůj vliv. Významnou základnu si zbudovala v Pákistánu, kde využívá i další přístavy. Penězi a zbraněmi masivně podporuje Myanmar a buduje zde přístavní komplex pro obchodní a válečné lodě. Stejně tak buduje velmi přátelské spojení s Bangladéšem a svým vlivem proniká do Kambodže a Laosu. Mimoto plánuje výstavbu kanálu malajským poloostrovem, čímž spojí Indický oceán s čínským přístupem do Tichého oceánu. Všechny tyto aktivity jsou doplněny strategicky zaměřenou výstavbou čínské flotily. Akční možnosti čínského námořnictva se tím dramaticky rozšiřují.

Námořní rivalita vystupuje do popředí a čím dál tím významněji zasahuje do indicko-čínských vztahů. Indie chce posílit svou obranu modernizací své flotily, což dělá i bankrotující Pákistán.³⁷⁹ Závodů ve zbrojení se drží také Peking, který v blízké budoucnosti nesleví z politiky udržení vnitropolitické stability, bude pokračovat v ekonomickém rozvoji a posilovat vojenský potenciál - především námořních, leteckých a raketových sil, získáváním *hi-tech* výbavy.³⁸⁰

4.5 Pirátství

Situace v Indickém oceánu je dokreslována zhrouceným Somálskem v Adenském zálivu, kudy ročně proplová na 30 tisíc lodí. Závislost světového obchodu na námořní přepravě čelí staro-

³⁷⁸ Zahrnuje Turecko, Írán, Afghánistán a Pákistán.

³⁷⁹ WEISSER: Wie können wir die Freiheit schützen?, s. 7,

http://www.progressfoundation.ch/pdf/referate/218_Referat%20Ulrich%20Weisser%2016.3.2010.pdf

³⁸⁰ FÜRST: Situace v Číně a její budoucí vývoj, s. 26, http://ceses.cuni.cz/CESES-74-version1-061115_sbornik.pdf

nové hrozbě pirátství. Indický oceán je křížován hustou sítí dopravních tras, především s produkty z perského zálivu a Indonésie. Odhaduje se, že 40% světové pobřežní produkce ropy je z Indického oceánu, kam vede pět kritických vstupních bran: Suezský průplav (Egypt), arabský průliv Bab el-Mandab (Džibutsko, Jemen), Hormúzský průliv (Írán, Omán), Malacký průliv (Indonésie, Malajsie) a Lomboký průliv (Indonésie).

Energetická bezpečnost má úzkou vazbu na námořní dopravu. Nejen Evropa je závislá na dovozu surovin: ropy a zemního plynu. Zabezpečení energetických surovin se stává měřítkem vyspělosti států. Orientace na zisk a zajištění energetické bezpečnosti nabývá strategického významu. Podle definice International Energy Agency je energetickou bezpečností míněna: „nepřetržitá fyzická dostupnost suroviny za přiměřenou cenu“. A nejdůležitější nerostnou surovinou současnosti je ropa a její deriváty, které se mimo jiné přepravují na tahu Perský záliv → Evropa. Adenským zálivem se v tankerech denně přepravuje více než tři milióny barelů ropy, tj. 12 % světové produkce. A tak se dopad pirátských útoků může ve světové ekonomice projevit už během několika dní.

Ze statistik vyplývá, že zatímco celkový počet pirátských útoků od roku 2003 do roku 2008 trvale klesal, současně narůstal počet útoků na plavidla převážející nebo těžící energetické suroviny. Jen v období let 2006-2007 tento podíl vzrostl z 12% na 25%. Každým čtvrtým napadeným plavidlem byl v roce 2007 tanker, nosič LPG, LNG nebo mobilní těžební plošina. K jasné specializaci pirátů se váže i pečlivá organizace těchto útoků. Tím jakou volí strategii a prostředky k jejímu dosažení, představují jasnou hrozbu pro námořní přepravu a energetickou bezpečnost.³⁸¹

Podle poslední zprávy IMB je za celý rok 2009 evidováno 217 incidentů připisovaných somálským pirátům. Tyto útoky byly zaznamenány na ploše, která zahrnuje východní a jižní vody Somálska, Adenský záliv, jižní oblast Rudého moře, průliv Bab-al-Mandab, východní pobřeží Ománu a Arabské moře. Celkově bylo uneseno 47 plavidel. Z 867 členů posádky se stali rukojmí (dalších 10 bylo zraněno, 4 zabití a jeden se pohřešuje). V somálských vodách bylo nahlášeno rovných 80 útoků, 116 v Adenském zálivu, 15 v jižní části Rudého moře, 4 ve vodách Ománu, 1 v Arabském moři a 1 v Indickém oceánu. K 31. prosinci 2009 žádají somálští piráti o výkupné za 12 plavidel a 263 členů posádek. Za první čtyři měsíce roku 2010 IMB zaznamenalo v oblasti Adenského zálivu a somálských vodách 65 útoků včetně 15 únosů s 326 námořníky, kteří čekají na osvobození.

Somálští piráti se nezaměřují na jeden konkrétní typ lodi či nákladu – přepadli jak velkoobjemová plavidla, tak kontejnerové lodě, rybářské lodě, tankery, válečné lodě a jachty. Dá se generalizovat, že v dotyčné oblasti jsou piráti odhodláni přepadnout jakoukoli loď, včetně plavidel s humanitární pomocí OSN. Kromě toho s rozhodnou přítomností válečných lodí, které

³⁸¹ NINCIC: Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security. In http://ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341

v oblasti zasahují, vzrůstá odhodlání útočníků. Piráti jsou, podle IMB, ve svých únosech lodí zoufalí a tomu odpovídají i jejich stále agresivnější metody. Poslední útoky nadto ukazují, že se pouští na otevřenou moře – až k vodám Keňy, Tanzánie, Seychel a Madagaskaru i do otevřeného Indického oceánu. Tím se plocha útoků somálských pirátů dramaticky rozšířila.

Rekapitulace útoků na mapě je alarmující. IMB varuje námořníky, aby dbali mimořádné pozornosti a přijali nezbytná bezpečnostní opatření v zvláště v oblastech: Bangladéše, Indonésie, Malajsie, Jihočínského moře, Tanzánie, Ománu, Arabského moře, Adenského zálivu / Rudého moře.

Přičemž varování je na místě právě v hlídaných vodách – somálští piráti, kteří pokračují v útocích na plavidla v Adenském zálivu, ve své agresi neváhají použít nejen automatické zbraně, ale i reaktivní protitankové granáty (RPG). Stupňující se násilí ze strany pirátů je v porovnání s minulými lety 200%! Jakmile se útok podaří a loď je unesena, odplouvá k pobřeží Somálska a je za její propuštění požadováno výkupné. IMB proto varuje proplouvající lodě, aby využívaly mimořádných hlídek a hlavně, aby informovaly nejen o podezřelých plavidlech, ale hlavně nezamlčovaly případné útoky.³⁸²

Všechny analýzy se shodují, že počet skutečně nahlášený útoků (nebo pokusů o útok) se pohybuje ve významně nižších číslech, než odpovídá skutečnosti. Hlavním důvodem je nejen ztráta času spojená s hlášením o ztrátě lodí, ale především výsledek: příslušné orgány stejně nepomohou loď ani vypátrat, ani získat zpět náklad. K tomu se přidává strach z negativního dopadu na reputaci příslušné společnosti a samozřejmě zvýšení částek, které platí za pojištění svých lodí.³⁸³ To souvisí se zvyšujícími se přírůžkami za připojištění lodí plujících Adenským zálivem - podle posledních studií stojí majitele lodí ročně dodatečné připojištění 400 milionů US\$.³⁸⁴ Tím se dostáváme zpátky k ekonomickému faktoru námořního pirátství v somálských vodách.

V plném rozsahu se ekonomická škoda velmi obtížně stanovuje. V důsledku placení výkupného (odhady se pohybují v řádech US\$18-30 milionů které byly zaplacené v roce 2008) je pirátství pro dopravní průmysl významnou zátěží. Další finanční ztráty jsou v ochraně před únosem (najímání soukromých stráží, instalace ne-smrtonosných odstrašujících prostředků). Zatímco celková ekonomická škoda je jen malým zlomkem celkových objemů oceánských transportů, nakonec se stejně projeví – v ceně u koncových zákazníků na celém světě.³⁸⁵

Aktivita pirátů v somálských vodách má několik příčin. Hospodářství Somálska je po letech občanské války v troskách. Zhruba polovina z osmi milionů obyvatel země potřebuje humanitární pomoc. Somálsko má se svým přes tři tisíce kilometrů dlouhým pobřežím, jedno z nejdelších pobřeží Afriky a to v jednom z nejvytíženějších světových námořních koridorů

³⁸² ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009.

³⁸³ MÖLLER: Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy, s. 8.

³⁸⁴ http://www.diiis.dk/graphics/Publications/Reports2009/DIIS_Report_2009-02_%20Piracy_maritime_terrorism_and_naval_strategy.pdf

³⁸⁵ SEIBERT: Somali Piracy Q&A, In <http://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:C4A26436289B1F>

³⁸⁵ SEIBERT: Somali Piracy Q&A, In <http://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:C4A26436289B1F>

světa. Navíc v Somálsku zmítaném občanskou válkou není funkční centrální vláda. Stát nemá dostatečnou moc ani zdroje na to, aby mohl zajistit základní potřeby pro své obyvatele, natož efektivně kontrolovat tisíce kilometrů výsostných vod.

Jsou vojenské operace na podporu ekonomických zájmů opodstatněné? „Je zcela nezbytné,“ – tvrdí například velitel jednoho z aliančních námořních uskupení zapojených do operace u Somálska admirál Jose Pereira da Cunha – „aby alianční vojenské lodě i nadále dohlížely na piráty zamořené vody Adenského zálivu a aby se tak postaraly o to, že lidé po celém světě nebudou trestáni zvyšujícími se cenami zboží dopravovaného tímto velmi důležitým koridorem.“³⁸⁶

Problém je však nutné primárně řešit na souši. Důvod proč se dosud nepřistoupilo k žádné vojenské operaci na souši je spíš politický. Rezoluce bezpečnostního výboru OSN 1851 ve skutečnosti opravňuje vojenské akce proti pirátům na Somálském území. Vojenské akce na pobřeží se mohou pohybovat ve škále od malých zátahů na pirátské čluny až po velké vojenské operace. Žádná akce však nebude bez rizika a bez potenciálních negativních důsledků na stabilitu v Somálsku i v širším regionu. Některé země se chtějí pustit do výcviku somálských sil, jiné se obávají, že jednak není v podstatě koho cvičit a jednak že by prostředky určené na výcvik mohly být zneužity. Somálsko je zkolabovaným státem zmítaným občanskou válkou. A podle aktuální zprávy Transparency International je spolu s Afghánistánem nejzkorupovanější zemí světa.³⁸⁷

Všechna tato opatření spolu s odkláněním lodních tras z nebezpečných oblastí, organizování konvojů s ozbrojeným doprovodem, atd. jsou velmi nákladná. Pirátům se tak s vynaložením poměrně malých prostředků daří narušovat globální ekonomiku, zatěžovat vyspělé země a šířit chaos. Hospodářské následky neustále rostoucího pirátství jsou jasné. Jedno z největších kontejnerových rejdářství světa Mærsk Line se v roce 2009 rozhodlo dále nevplouvat do Suezského kanálu a místo toho začít opět využívat trasu z roku 1869. Jejich lodě plují oklikou kolem celé Afriky, Mysu Dobré Naděje, přičemž každá z odhadem asi 1200 lodí ročně, které tudy ročně proplují, nabere až 2 týdenní zpoždění na své trase k zákazníkům na trase Evropa – Dálný východ.

V oblasti kolem Afrického rohu nyní působí hned tři mnohonárodní námořní protipirátské operace (*Combined Task Force 151* vedená USA, *EUNAVFOR - Atalanta* Evropské unie a operace *Ocean Shield* Severoatlantické aliance) a individuálně mnoho dalších námořních sil ze zemí, které se na mezinárodních operacích obvykle nepodílejí – Ruska, Indie, Malajsie, Číny, Jižní Koreje, Japonska, Singapuru a údajně dokonce i Íránu.³⁸⁸ Celkem ve vodách východní Afriky najdeme 30 až 40 vojenských lodí šestadvaceti (!) zemí pěti kontinentů.

³⁸⁶ EU naval operation against piracy.

³⁸⁷ SEIBERT: Somali Piracy Q&A, <http://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:C4A26436289B1F>

³⁸⁸ SEIBERT: Somali Piracy Q&A, <http://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:C4A26436289B1F>

Námořní operace na potlačení pirátství v oblasti jsou díky kombinaci faktorů – především času a prostoru – velmi náročné. Operace musí pokrýt velkou oblast, která zahrnuje rozsáhlé pobřeží Somálska (2300 námořních mil, tj. 4260km). Přitom námořní síly mají velmi omezenou příležitost zareagovat na přepadení pirátů – útok trvá méně než 20, max. však 30 minut. Jakmile piráti převezmou kontrolu nad plavidlem a mají rukojmí, zastavení takové lodi je velmi riskantní. A kromě veličin času a prostoru je dalším problémem velmi vysoký počet lodí plujících oblastí: Adenský záliv je jedním ze světově nejvytíženějších vodních cest s cirkou 20 tisíci lodí proplouvajících každý rok. Vzhledem k rozsáhlosti oblasti by bylo ideální počet lodí navýšit, podle některých odhadů až na šedesát.³⁸⁹

Státy, které se podílí na světovém obchodu, musí počítat s tím, že rejdaři a majitelé lodí se budou dožadovat státní (ať už národní nebo mezinárodní) ochrany svých lodí. Do budoucna je tedy jasné, že NATO potřebuje námořní strategii. Nárůst námořních hrozeb a rizik nám vlastně diktuje globální námořní politiku.³⁹⁰

4.6 Navy's Terra

Geostrategie regionu čelí novému rozložení sil. Co může propojit Severní ledový oceán a Indický oceán lépe, než pevné spojenectví dvou států? Ať se to Západu líbí nebo ne, společné vymezení se vůči němu je klíčové. Rusko a Čína směřují své zájmy směrem od svých pozemních hranic, ke „svým“ oceánům. Tím, že vzájemně respektují své sféry vlivu, jsou sami saturováni. A to ve svém důsledku vytváří jednolitý prostor Navy's Terra: dvě vojenské námořní sféry, které jsou přimknuty ke svým pozemním teritoriím a spojeny společnou, pozemní hranicí. Na geopolitické mapě světa dominují dva hráči zády k sobě. A jejich vazby jsou mocné, mají stejné nedemokratické principy, volí stejné přístupy. Mají společné tradice folklórních bojů na hranicích (například v důsledku pytláctví).

Z historického pohledu jsou USA nově vybudovanou demokracií. Naproti tomu je to čas a prostor, který Čínu a Rusko tak hluboce spojuje. Tito dva hráči se znají. Nejde jen o ekonomické vazby, jde o vzájemnou znalost svých trhů, svých možností. Mají nedemokratický způsob myšlení, vlády i ekonomiky. Je jim vlastní podobný styl a přístup ke své půdě i obyvatelstvu. Jsou stejné krve. Historicky i politicky pokračují ve shodném vývoji. Spojuje je carský a císařský princip moci a vlády, kterému se Západ nemůže ani přiblížit. Nikdo ze Západu nemůže „simulovat“ tuto blízkost. Západ nesdílí geopolitický koncept rozšiřování území a vlivu. *„Politika Západu reprezentovaná zejména Severoatlantickou aliancí, je konceptem založeným na obraně demokratického hodnotového systému bez snahy jakkoliv omezit svobodné*

³⁸⁹ ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009

³⁹⁰ WEISSER: Wie können wir die Freiheit schützen?, s. 7,

http://www.progressfoundation.ch/pdf/referate/218_Referat%20Ulrich%20Weisser%2016.3.2010.pdf

rozhodování a jednání těch státních celků, které do této aliance patří ze svobodné vůle či s ní svobodně sympatizují.“³⁹¹

Geostrategický princip budování sfér vlivu vychází z řecko-římské tradice. Zatímco řecký princip budování impéria se zakládal na budování osad a počítování prostoru, starověký Řím začleňoval do svého území celé provincie. Podle principu tohoto základního dělení se britské impérium 19. století řadí k řeckému typu, na což v tradici navazují USA, které prostor poangličtjuje. Oproti tomu Čína a Rusko využívají římského principu a území přímo připojují ke stávajícímu.

V této souvislosti je zapotřebí zdůraznit, že na rozdíl od evropské tradice hranic si Rusko vytváří jakousi platformu, kde se střetává s nepřitelem. Rusko je historickým územím bez pevně stanovených hranic, a proto je jejich chápání v tomto ohledu vágní. Spíš než pojem „hranic“ se v tomto kontextu můžeme opřít o výraz „pohyblivé frontové linie“, která vede jak souší, tak mořem.

Nárůst ruského vlivu tkví v kouzlu strategie, která maximalizuje význam země: ať už se ruská diplomacie rozhodne k aktivní politice nebo ne, umí nechat znít pauzu a i proto pak mají její činy takový dopad. Strategie velikosti má však významné stinné stránky, se kterými je Ruská federace stále konfrontována.

Geografie určuje limity, stejně tak demografické prvky, které se na největším území světa mění a s tím se mění i možnost nacionalistických rezonancí na mezinárodní podněty. Jak upozornil Paul Kennedy: v geopolitické koncepci Mackinderova Heartlandu žije převážně ne-ruské obyvatelstvo, včetně obyvatelstva Ukrajiny a muslimské populace v bývalých sovětských zemích na jihu. Rusko drží pohromadě díky křehké rovnováze, která je jak evropská, tak asijská.³⁹² A Monroova doktrína zůstává z tohoto pohledu pro ruské účely nedosažitelným snem.³⁹³ Protože jak poukázal Saul Cohen: rasa, náboženství a kultura jsou v prostoru mnohem důležitějšími silami, než je ekonomika.³⁹⁴

Winston Churchill definoval klíč k ruské strategii národním zájmem. Chomjakov na druhou stranu nabídnul vysvětlení principu, na kterém staví tzv. západní společnost: na kultu individualismu, který akcentuje spolupráci a soudržnost. Ruské strategické myšlení je veskrze geopolitické a to od carské přes sovětskou etapu. A vždy sledovalo stejný záměr, který by se dal jednoduše vyjádřit „od moře k moři“ (ot morya do morya).³⁹⁵ Ključevsky vysvětloval expanzi Moskvy, jako vzestup dostředivé mocnosti která získává kontrolu nad čtyřmi řekami střední Asie a tím kontroluje čtyři moře: baltské, bílé, černé a kaspické.³⁹⁶ Rusko svou geostrategii promítá

³⁹¹ DOBROVSKÝ: Vektorem ruské zahraniční politiky je stále geopolitika. In: <http://www.natoaktual.cz/>

³⁹² KENNEDY: Foreword, s. XIV-XVI. In: HAUNER: What is Asia to us?

³⁹³ HAUNER: What is Asia to us?, s. 155.

³⁹⁴ COHEN: Theory and Traditional Political Geography, s. 21. In: HAUNER: What is Asia to us?, s. 220.

³⁹⁵ CHURCHILL: The Second World War, 1:353; SARKISYANZ: Russian Coquest in Central Asia: Transformation and Acculturation, s. 248-288. In: HAUNER: What is Asia to us?, s. 3-22.

³⁹⁶ KLYUCHEVSKY: Kurs ruskoi istorii, s. 46-65. In: HAUNER: What is Asia to us?, s. 70.

do tradiční snahy kontrolovat nezamrzající přístavy, budovat ruské velikosti odpovídající flotilu s důrazem na vnitřní komunikační spoje. Toho mimo jiné využili i spojenci za druhé světové války v podobě konvojů, které zásobovaly Sovětský svaz: Není bez zajímavosti, že nejbezpečnější z nich byl tzv. perský koridor, protože Indický oceán nebyl zamořený německými a japonskými ponorkami a byl celoročně průchozí – význam Indického oceánu proto zůstal v ruské geostrategii zafixován.³⁹⁷ A z toho vyplývá i důležitost íránského železničního systému a role Íránu na mapě světa.³⁹⁸

Rusko je většinou zpodobněno jako pevninská velmoc, která klade důraz na obranu svých hranic. V řeči studené války je však politika supervelmocí směsí defenzivních a ofenzivních strategií.³⁹⁹ Stejně tak je nutné vnímat i důraz na budování námořního loďstva a to jak obchodního tak vojenského, s tím že jsou tyto flotily rozděleny do čtyř moří. Pozice střední Asie s jejími železničními koridory se stává významným faktorem na mapě světa. Stejně jako vidina přístupu k Indickému oceánu bez nutnosti řešit strategické námořní body, jakými jsou pro ruské námořnictvo úžiny Bospor a Dardanely a Suezský průplav.⁴⁰⁰ Význam Indického oceánu tím opět vzrůstá, stejně jako námořní důležitost obecně, protože budoucnost patří ekonomikám, které jsou napojené na výhody plynoucí z moře. A teplé vody světových oceánů jsou hlavní tepny mezinárodního obchodu.

Námořní status Ruska je dán možnostmi vnitrozemské mobility a to jak pozemní tak říční – vybudovaná síť kanálů dala v ruské geopolitické tradici označení euro-asijskému Rusku jako kontinentální oceán.⁴⁰¹

Ruská strategie se snaží najít lék na trauma druhé světové války, který pronásleduje ruskou strategii a totiž vést válku na dvou frontách rozlehlé země. Střední Asie situovaná na půl cesty mezi evropským jevištěm a Pacifikem se může snadno stát dalším ohniskem, stejně jako čtvrtá fronta: nacionalismus v podobě etnických a sociálních otřesů.⁴⁰² Strategická kontrola Moskvy v západo-východní ose je umožněna díky systému komunikací, což dokládá vojenský a ekonomický význam transsibiřské magistrály, která od roku 1916 propojuje dva největší námořní komplexy této říše.⁴⁰³ Sibiř se svými 90 procenty zdrojů, kterými pokrývá požadavky ruské ekonomiky, se stává motorem Heartlandu.⁴⁰⁴

Bezpečnostních otázek současnosti je nepočítaně – přínos geopolitiky je v jejich zjednodušení a vizualizaci na mapě. Stejně tak se povedlo Mackinderovi shrnout politické otázky do jedné: Kdo bude vládnout Heartlandu? A specifikoval tři zásadní kritéria světového impéria: mobilita ve vnitrozemí, husté zalidnění a vnější námořní síly, přičemž kladl důraz na

³⁹⁷ MOTTER: The Persian Corridor and Aid to Russia. Series: U.S. Army in World War II, vol. 7/1, Washington, 1952, 6, 488. In:

HAUNER: What is Asia to us?, s. 108

³⁹⁸ Dále viz. HAUNER: What is Asia to us?, s. 108.

³⁹⁹ HAUNER: What is Asia to us?, s. 119.

⁴⁰⁰ HAUNER: What is Asia to us?, s. 118-123.

⁴⁰¹ HAUNER: What is Asia to us?, s. 198-200.

⁴⁰² HAUNER: What is Asia to us?, s. 71.

⁴⁰³ HAUNER: Soviet Eurasian Empire and the Indo-Persian Corridor, Problems of Communism (January-February 1987), 32-33. In:

HAUNER: What is Asia to us?, s. 218.

⁴⁰⁴ HAUNER: What is Asia to us?, s. 229.

objektivitu: mým cílem není predikovat velkolepou budoucnost pro tu kterou zemi, ale vytvořit geografickou formuli, kterou je možné zařadit do jakékoli politické struktury.⁴⁰⁵

M.P.Pogodin formuloval myšlenky ruských zájmů takto: Nechme Evropu samu sobě, musíme zaměřit svou pozornost na Asii, která je nám předurčená.⁴⁰⁶ V tomto bodě pomůže vizualizace Turkestánu jako přirozené sféry ruských teritoriálních nároků.⁴⁰⁷ Nejstarší oblastí, kam směřovala expanze, byla arktická oblast, na což už v 80. upozorňoval Alexander Solženicyn.⁴⁰⁸ Faktem zůstává, že Rusko je jak asijskou, tak evropskou zemí. K jejich rozdělení slouží rozdílné definice, které sledují ten který kontext, např. kníže Metternich v nadsázce opakoval, že Asie začíná již za branami Vídně.⁴⁰⁹

V současné době jsme svědky zřejmého posilování rusko-čínských vztahů. V květnu 2014 podepsali dohodu o dodávkách zemního plynu v hodnotě 400 miliard dolarů. Na ekonomickou spolupráci navazuje i vojenská: společné vojenské cvičení ve Východočínském moři u ostrovů, které ovládá Japonsko. Ruslan Puchov k tomu řekl: „Máme mocné nepřátele, ale nemáme mocné přátele, proto potřebujeme podporu takového giganta, kterým je Čína.“⁴¹⁰

System vlády bezpochyby určuje formu jejím strategiím, geopolitika se však nemění, protože je určována geografickými limity: názorným příkladem může být nástup k moci Fridricha II. v Prusku, nebo Lenina v Rusku, které geopolitická realita donutila jednat čistě mocensky, jakkoli byli proti tomu ve svých předchozích spisech.

Jaký vztah může Západ nastolit? Musí si uvědomit, že vztah je působení mezi dvěma nebo více objekty a znamená spojení určitou vazbou a odpovědností.⁴¹¹ Dobrovský dodává, že vztah mezi Ruskem a Západem je možný v okamžiku, kdy „*oba aktéři vycházejí ze stejných hodnotových principů. ... představitelé Západu se musí naučit pojmenovávat výhrůžky výhrůžkami a agresí agresí. Dosud převládající vyhybavé, takzvané „politicky korektní“ chování Západu vůči Rusku nejen že nevede k cíli, jímž má být partnerská rovnost, ale u ruských politiků vyvolává do jisté míry oprávněný dojem, že si Západ s ruskou, tu otevřenou, tu skrytou imperiální agresí neví rady.*“⁴¹²

Pro silnou EU bude role námořnictva určující silou. Mimo jiné se silná role námořnictva dá najít v analýze expertní skupiny, ze které vyšla nová strategická koncepce NATO. Severoatlantická aliance vidí hrozby pro bezpečnost na moři primárně v arktické oblasti, Zálivu a Indickém oceánu. Analýza expertní skupiny nabádala ke koordinaci investic námořních plavidel a zbraní,

⁴⁰⁵ MACKINDER: The Geographical Pivot (1904), s. 441-443. In: HAUNER: What is Asia to us?, s. 142-145.

⁴⁰⁶ MARTENS: Russland und England in Zentralasien, s.52-70. In: HAUNER: What is Asia to us?, s. 39.

⁴⁰⁷ HAUNER: What is Asia to us?, s. 73.

⁴⁰⁸ Z dopisu Alexandra Solženicyna sovětským vůdcům z roku 1973. In: HAUNER: What is Asia to us?, s. 74.

⁴⁰⁹ HAUNER: What is Asia to us?, s. 12.

⁴¹⁰ LUHN, MACALISTER: Russia signs 30-year deal worth \$400bn to deliver gas to China. In: The Guardian, 21 May 2014. Online available from: <http://www.theguardian.com/world/2014/may/21/russia-30-year-400bn-gas-deal-china> [ke dni 1.7.2014].

⁴¹¹ HARTL, HARTLOVÁ: Velký psychologický slovník, s. 690.

⁴¹² DOBROVSKÝ: Vektorem ruské zahraniční politiky je stále geopolitika. In: <http://www.natoaktual.cz/>

k vybudování systému dozoru ve zmiňovaných oblastech, který by byl strategicky provázán přímo s článkem 5.⁴¹³

Členskými státy EU se dostává informací a mají možnost přizpůsobit jim politické nástroje k efektivnímu řešení geostrategické situace. EU jako celek musí pochopit, že ať udělá cokoli, ať nabídne cokoli, musí být rovnocenným partnerem. Když Západ stojí na demokratických principech, proč na nich nestát pevně. Vždyť „... *Bezpodmínečné partnerství s někým, kdo nás má za nepřítele, nemůže ... přinést žádný věrohodný prospěch. Tak jako nás ohrožují tak zvané asymetrické války, ohrožují nás i asymetrická partnerství.*“⁴¹⁴

Námořní ohniska se týkají každého z členů, byť by se to mohlo vnitrozemským státům jevit jako příliš vzdálená problematika, která se k nim vlastně nevztahuje. Fakt, že někteří členové nemají přístup k moři, není pro geopolitický vývoj určující. Historické pokusy přizpůsobovat si skutečnost jsou notoricky známé včetně neblahých důsledků.

Geopolitická myšlenka Navy's Terra vidí v geostrategickém propojení Severního ledového a Indického oceánu spojenectví dvou mocností. Dva oceány, které jsou vodní cestou nepropojitelné, se mohou stát jedním prostorem. Navy's Terra je území bohaté na situace, které Západ ohromují ve svých důsledcích. Koncipovat námořní geostrategii je nesmírně důležité, obzvláště v neustále se vyvíjejícím světě.

Netrpělivě očekávaný strategický přístup EU definuje její roli a vymezení bezpečnostní oblasti – pak budou moci její členové a spojenci hájit své zájmy a ochránit svá zájmová území. Každý člen jakéhokoli společenství má odpovědnost především sám za sebe, musí získávat informace a neustále je vyhodnocovat a poměřovat s vlastním směřováním, při současném zachování sounáležitosti celku. Reálné podíly moci v konečném výsledku vždy přináší rozčarování i naplnění. Strategická pozice EU bude tak dobrá, jak dobře bude definována identita, postavení a vztahy jejích členů.

4.7 Atlantik

Evropské státy jsou vázány politickými dohodami, které provázaly prostor a strategicko-vojenské zájmy, hospodářské vazby jsou ale stejně silné, stejně hmatatelné a sledování toku peněz je bezchybným vodítkem a ukazatelem strategických zájmů v každém regionu.

Zásadní význam severoatlantické oblasti byl znám již v období před druhou světovou válkou. Nicholas Spykman ve své analýze velmocí dospěl již v roce 1938 k závěru, že severní Atlantik je dnes nejvíce žádaným prostorem, na kterém může být umístěna moc státu. Do prostoru Tichého oceánu umístil klíčové cesty světového obchodu. Díky progresivnímu ekonomickému

⁴¹³ NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement. Analysis and Recommendations of the Group of Experts on a new Strategic Concept for NATO. In: <http://www.nato.int/>

⁴¹⁴ DOBROVSKÝ: NATO a nová strategická koncepce. In: <http://www.natoaktual.cz/>

nástupu věřil, že Pacifik se stane vedle Atlantiku nejdůležitějším světovým vodstvem.⁴¹⁵ Již v roce 1942 se veřejně vyjádřil k vývoji po druhé světové válce: očekával konec aliance se sovětským spojencem a vytvoření západní aliance proti Moskvě s centrem právě v severním Atlantiku.

Evropské námořní mocnosti se ve 20. století ukázaly být daleko odolnější a za podpory USA se jim podařilo udržet politickou nezávislost, což zakladatel klasické geopolitiky Halford Mackinder považoval ve svých prognózách za nepravděpodobné.⁴¹⁶ Evropa zůstala ve středu geopolitického boje – jevištěm pro NATO i Varšavskou smlouvu.

4.8 Geopolitické faktory určující strategii

Už Halford Mackinder nevěřil, že by geopolitika byla statická – rozlišoval mezi prostorem daným fyzickou geografí a dynamicky proměnnými jako jsou technologie nebo koalice, které dokáží území změnit. Patrice Gourdin nabízí geopolitickou metodu analýzy, která nabízí objektivní náhled na situaci v daném prostoru.

Mediální obraz

Vliv médií je v dnešním světě silným hybatelem vědomí obyvatelstva. Otázkou zůstává míra vzdělání, kterou média šíří, tedy informační možnosti, které nabízí a které by v ideálním případě měly vést k vytváření skutečně odborných úsudků jejich konzumentů. V této souvislosti je zřejmé jak významnou skutečností je, kdo jednotlivá média vede a kam vede jejich „hlas“. Manipulativní postoje, které vychází z vyhraněných názorů k určitým sociálním a politickým vazbám udržuje podvědomí ve strachu a tím k sobě váže veřejné mínění, což vede k větší ovladatelnosti populace. Proč jsou tyto otázky tak důležité pro současnou geostrategii? Text a mediální dojem ovlivňuje a navádí k politickým rozhodnutím ve sféře vojenských strategií – například participací v určité misi nebo mezinárodní operaci. Přístup a tón některých komentářů v novinách může ovlivnit politická rozhodnutí o vojenské účasti v rámci misí, které mají nepatrný geostrategický vliv na domácí dění. Tím vzniká geopolitická mediální identita: mobilizace národní identity médii je možná díky geografické negramotnosti i západně vzdělaného obyvatelstva a přispívá ke snazší manipulovatelnosti čtenáři / voliči a tím k snadnějšímu ovlivňování politiků (zvláště v prostředí, ve kterém se moc opírá o výsledky voleb na základě „objektivního přístupu k informacím“).

Geopolitika je o politické, ekonomické a vojenské rivalitě kontroly v prostoru⁴¹⁷ je to analytická metoda krizí a ozbrojených konfliktů. Jako taková využívá mezi jinými i dalších nástrojů.

⁴¹⁵ SPYKMAN: Geography and Foreign Policy, s. 42.

⁴¹⁶ MACKINDER: The Geographical Pivot of History.

⁴¹⁷ Gourdin, P.: Géopolitiques manuel pratique, s. 21.

Teritorium

Studium teritoria (jako jeviště, případně bojiště konfliktu), geografické a ekonomické vlivy a zájmy které se v určitém prostoru potkávají, spolupracují či se protínají – to pomůže objasnit povahu situace, která může přerůst do konfliktu a nabízí možnou predikci, jak takový střet dopadne nebo alespoň které aktéry nebude možné pominout.

Populace

Obyvatelstvo daného teritoria lze nahlížet z několika rovin, včetně možné účasti v ozbrojeném konfliktu. Lidé jako aktéři případné války jsou významným ukazatelem. Demografie etnik, náboženských skupin, sociálních a politických faktorů může sama o sobě vytvořit napětí či vyhrotil již existující konflikty.

Argumentace

Argumenty regionálních hráčů, tedy jak aktéři zdůvodňují své postoje. V této souvislosti je zapotřebí analyzovat historické, politické a antropologické souvislosti: geopolitická analýza musí umět zodpovědět, jaké argumenty jsou zmanipulovány aktéry konfliktu a proč.

Mezinárodní prostředí

Přístupy mezinárodních hráčů (státních a nestátních aktérů i kriminálních skupin). Pro geopolitiku je klíčové objasnit kdo je do konfliktu zainteresován a s jakým přístupem do něj vstoupil, tj. jaké má ekonomické, mocenské a strategické zájmy.

Závěr

Ačkoli je moře pro vnitrozemské státy zdánlivě odtažitě, zasahuje jejich životně důležité zájmy. Jejich ochrana roztáčí koloběh ekonomické síly, která potažmo vytváří námořní moc pro svoji vlastní obranu. Nejde jen o podíl průmyslu, ale o politickou vůli podílet se na vojenské námořní strategii. Tedy o vůli účastnit se, která podle Saint-Exupéryho podmiňuje samotnou existenci.⁴¹⁸

Obrana vlastních zájmů je v současnosti zjednodušena vývojem, který směřuje ke společným operacím. Stát už nemusí budovat komplexní námořní sílu, efektivní spolupráce je nicméně velmi náročná a vyžaduje vysoce profesionální přístup – nejen od vojenských složek: jednotná strategická linie musí vycházet z centra. Prohlubující se spolupráce všech armádních složek bude jedním ze zásadních strategických cílů 21. století. Jasnými kritérii úspěchu společných operací jsou efektivnější výsledky než v případě oddělených a nezávislých akcí.

Kontraadmirál Wolfgang Wegener po první světové válce kritizoval německé námořnictvo, že nedostatečně vyhodnotilo geografická kritéria. Jeho pojetí doktríny jako strategicko-geografické pozice jasně směřovalo k ofensivní strategii, která by zlepšila geografickou pozici. Jeho doporučení se ve výsledku transformovalo do námořní strategie Severního ledového oceánu. Závěry o skutečnosti, že hospodářská vyspělost země odpovídá využití její geografické polohy, se nezměnily. Strategie zůstává stále stejná – ekonomická moc vládne a diktuje hlubší provázanost a efektivitu. Společné operace tedy nejsou patrné pouze na poli války. Ve shodě s tímto upozorňoval Karl Popper, že konkurence ne vždy vede k vyšší kvalitě a Tomáš Halík v jedné diskuzi dokonce usoudil, větší konkurence vede v případě médií k „blbějšímu“ obsahu. To nás neodvratně přivádí k obrazu mediálních válek, ale bohužel je to již mimo rámec zvoleného tématu.

Text práce je analyticko-deskriptivní a v prostředí, které se vybranému tématu věnuje jen okrajově, buduje autonomní analýzu. Analytická část práce se opírá o analytickou metodu geopolitiky, konkrétně kritické geopolitiky. Vychází z již existujícího poznání a postihuje hlavní prvky budoucího operačního nasazení evropských sil a jejich implikace na námořní oblast. Kvůli současnému mezinárodnímu vývoji věnuje pozornost ruskému prostoru a analyzuje ruskou námořní strategii.

Díky nashromáždění velkého množství základních informací a historických faktů, jejich uspořádání a výběru ilustrativních skutečností jsme definovali strategii expedičních operací jako Evropskou vojenskou námořní strategii. Jedná se o specifickou rychlou vojenskou operaci, která je projekcí síly válečného námořnictva a to jak z pohledu plánování a řízení, tak svých politických cílů. Expediční operace patří mezi nátlakové vojenské akce, které zahrnují spolupráci s pozemními nebo vzdušnými silami a jejichž úspěch je v mobilitě, flexibilitě,

⁴¹⁸ Čím bych byl, kdybych se neúčastnil? K tomu, abych byl, musím se účastnit.

adaptabilitě a kooperaci. Pro expediční operace je charakteristická silná politická dimenze, která má v současnosti velký dopad na vedení vojenských operací.

Práce Evropská vojenská námořní strategie obsáhle vychází z historických souvislostí, kde lze najít východiska expedičních operací, které zůstávají stěžejní vojenskou námořní strategií evropských zemí od 19. století. Jejich význam byl sice ve 20. století zastíněn jak první, tak druhou světovou válkou i následným vývojem na moři v době studené války, přesto se expedičních operací žádné z evropských válečných námořnictev pro pochopitelnou použitelnost nevzdalo a zůstává evropskou vojenskou námořní strategií i ve 21. století. Výhledy do budoucna si žádají zvýšení pozornosti k událostem na domácí půdě a i strategie volby taktických odpovědí na teroristické útoky jsou v možnostech expedičních operací.

Mezi hlavní neznámé expedičních operací a tím pro plánování největší negativum těchto akcí patří vysoká míra zpolitizování, která se přeci jen vyhýbá jiným typům strategických řešení válečných konfliktů. Je otázkou, zda to není motivem, případně podnětem pro podporu této strategie, kterou evidentně nachází. Echo politického vlivu je hmatatelné i v ochotě států přispívat a profilovat vojenská námořnictva v tomto duchu.

V úvodu této práce byla uvedena snaha získat v rámci výzkumu, během kterého práce Evropská vojenská námořní strategie vznikala, relevantní odpovědi kompetentních osob vztahující se k této problematice. Tato anketa nevedla k předpokládaným výsledkům, protože všichni dotázaní považovali položené otázky za závažné a domnívají se, že své odpovědi musí podpořit argumenty, které vychází z širšího konsenzu, protože až do letošního roku (a ukrajinské krize) se evropská vojenská námořní strategie považovala v mnoha dokumentech za marginální, respektive byla pojmenovávána velmi obecně. Pokusy o aplikaci těchto obecných definic předpokládají hlubší a dlouhodobější studium, kterých je tato práce v České republice počátkem. Také v českých studiích politické geografie respektive geopolitiky nacházíme práce spíše směřující k závěrům fyzické a politické geografie, anebo k teoretickým konstrukcím, které nemají oporu v důkladném sběru materiálu.

Strategie společných operací vedou k většímu nasazení a velmi progresivnímu úspěchu, kterého by (ať už kterákoli ze složek) sama o sobě nemohla nikdy docílit. Efektivita a taktická dokonalost nasazení se zvyšuje díky cvičným akcím, které plní i další funkci: plynulý přechod mezi společnou operací (národní) a koaliční operací (mezinárodní). Hlavním rozdílem pak nespočívá ve vojenském sektoru, ale v politické rovině a vládních činitelích, sladění sil s jiným vybavením, reakcích na jiné předpoklady a taktiky. Implementace klade nároky na společné vnímání hrozby, nestranný podíl na odpovědnosti a riziku, jednotné chápání mise a dodržení programu akce, kritéria úspěchu a dotažení zásahu. Od nekonfliktní vzájemné tolerance spojeneckých sil, přes paralelní operace v různě geograficky vymezených sférách až po faktickou spolupráci začleněných sil ... nutná efektivita zahrnuje kontrolu na taktické a akceschopné rovině, podíl na doktríně, přístup ke spisům, výměna zpravodajských a faktických informací, sjednocená představa akce, společný pohled na hrozby, sladění pravidel a

povinností, dohodnuté rozdělení úkolů a cílů. A dokonce ani pak není výsledek jistý, protože jak pregnantně shrnul za druhé světové války Winston Churchill: *Ve válce není možné, aby šlo všechno tak, jak by si jeden přál ... může se stát, že si spojenci vyvinou své vlastní názory.*⁴¹⁹ Úspěch zaručí jedině společná vize výsledku, který amortizuje finanční náklady investované do námořních sil a tím vytvoří námořní moc státu.

Spolupráce v rámci expedičních nadnárodně pojatých operací je pro vojenské námořnictvo výhodné z hlediska: rozložení rizik i nákladů, zvýšení demonstrované legitimacy, možností využít komplexnosti techniky a systémů na základě sdílení a v neposlední řadě získávání zkušeností, např. na základě postupů NATO a z formací typu STANAVFORLANT,⁴²⁰ protože nabízí nástroje, jak mohou válečná námořnictva spolupracovat po celém světě.

Vojenská námořnictva odvíjí svou strategii od geografických determinant⁴²¹ a způsobů, jak geografické podmínky upravit nebo obejít, protože skutečný determinismus státních strategií leží v rozhodnutí. Námořní geografie není nezávislá proměnná, její přínos je ovlivnitelný a to především národním vnímáním její důležitosti, významu, který je námořnictvu a jeho roli přisuzován. Mezi základní strategická pravidla patří:

- udržení námořních tras a spojení (do této kategorie spadá evropský koloniální systém),
- udržování rovnováhy v rámci pozemních hranic (většina evropských zemí musí dbát na balanc mezi ochranou pozemních a námořních zájmů),
- vynucení válečného stavu z čistě geostrategického překrývání zájmů mezi sousedními státy (před první světovou válkou považovala jak Británie, tak Německo Severní ledový oceán za svoji sféru kontroly, aby mohly ochraňovat svůj zahraniční obchod).⁴²²

Komerční tlak globalizace na obchodní námořnictva, tj. nárůst objemu světového obchodu, snižování cen, krácení finančních kapacit vyhrazených na pojištění, posádku, paliva, vedou k mezinárodním obchodním aliancím financovaným třetími státy, jejichž posádky jsou reprezentovány celou škálou národností,⁴²³ a to se odráží i ve vojenských strategiích. V roce 1991 ve válce v Zálivu bylo 14 z 15 lodí, jež zajišťovaly transport britské 7. pancéřové brigády do Saúdské Arábie, zahraničních. Ačkoli to nepředstavovalo žádný problém, pouze finanční částku, vojenská námořnictva vyhodnotila tuto důvěru v kapitál jako možné strategické riziko a současným trendem je proto budování vlastních specializovaných flotil rychlých lodí (př. *Fervis Bay* HMAS australského válečného námořnictva)⁴²⁴ jako transportního a logistického nástroje expedičních silám.

Vnitrozemské státy nemohou navázat na historickou tradici vojenských námořnictev. Jejich obyvatelstvo není uvyklé přikládat námořním otázkám důležitost a proto politický marketing,

⁴¹⁹ Slavný citát Winstona S. Churchilla je uvedený i v doktríně amerického válečného námořnictva. In TILL. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, s. 95-97.

⁴²⁰ STANAVFORLANT - Standing Naval Force Atlantic.

⁴²¹ Strategický význam oceánografických výzkumů.

⁴²² TILL. *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*, s. 75.

⁴²³ Kromě evidentních problémů v přímé komunikaci mezi samotnou posádkou, případně přístavem je problematické i řešení v případě, že dojde k napadení takové lodi. Je těžké určit, kdo je vlastně dotčenou stranou (kromě přímých obětí).

⁴²⁴ TILL. *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*, s. 86-89.

který je hybnou silou expedičních operací, nemá z čeho vyjít. Zůstává obsah a fakta. Strategie, jak dosáhnout vytčených cílů a obhájit státní zájmy, které jsou v současnosti téměř bez výjimky vyčíslené ekonomickým ziskem. Společná Evropa nabízí právě státům bez přístupu k moři jedinečnou příležitost podílet se na utváření námořní moci Evropy a to díky úzké vojenské specializaci, která ji v současnosti formuje. Vnitrozemské státy doposud významu námořní moci nevěnovaly pozornost, a proto příspěvek vychází ze zahraniční literatury. Letošní krizí na Ukrajině se však situace změnila a i v České republice se začal skloňovat nejen Krym a Sevastopol, ale i otázky bezpečnosti pobaltských států, členů EU.

Strategie se neomezuje jen na válečný stav, ale postihuje i období míru, aby ve shodě s ekonomickými, diplomatickými a psychologickými prostředky moci podpořila zahraniční politiku těmi neúčinnějšími způsoby.⁴²⁵ Jako taková je základní hybnou silou vývoje lidské společnosti. Její tvrdé dopady jsou patrné jako ozbrojené konflikty. Pozitivní podoba je zřetelná na evropském kontinentě, kde se během historicky krátkého období transformoval tradičně konkurenční prostor jednotlivých států do integrované formy míru a bezpečnosti. Práce Evropská vojenská námořní strategie popisuje vývoj jednotlivých národních strategií v prostoru moře, myšlenkových vlivů na tyto faktické projevy a ve výsledku jednotný postup jako členů EU a NATO.

Kantova idea míru však není samonosná, jak je patrné z prostoru válek jen několik stovek kilometrů od evropské zóny. Zůstává vůle a je otázkou zda se nejedná o slavnou vůli k moci, která motivuje země vyspělého Severu k účasti v těchto konfliktech a jaké konkrétní kroky a postupy zvolí v každém jednotlivém případě, který však nelze posuzovat odděleně, tj. bez souvislostí.

Závěrem lze říci, že úkol zobrazit a vyjasnit důležitost Evropské vojenské námořní strategie konkrétně pro Českou republiku je přes svou životní důležitost dosud neotevřeným a nezpracovaným tématem.

⁴²⁵ OSGOOD: NATO. The Entangling Alliance, s. 5. In: TILL: Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, s. 23.

Bibliografie

Encyklopedie a příručky encyklopedické povahy

BRUGGER, Walter. *Filosofický slovník*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1991, 639 s. ISBN 80-206-0409-X.

GOURDIN, Patrice. *Géopolitiques: manuel pratique*. Paris: Choiseul, 2010. ISBN 978-236-1590-000.

KREJČÍ, Oskar. *Mezinárodní politika*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Ekopress, 2001, 709 s. ISBN 80-861-1945-9.

HARTL, Pavel a Helena HARTLOVÁ. *Velký psychologický slovník*. Vyd. 4., V Portálu 1. Ilustrace Karel Nepraš. Praha: Portál, 2010, 797 s. ISBN 978-80-7367-686-5.

MÜLLER, Helmut M, Karl-Friedrich KRIEGER a Hanna VOLLRATH. *Dějiny Německa*. 2. dopl. vyd. Praha: Lidové noviny, 1999, 603 s. Dějiny států. ISBN 80-710-6188-3.

WAIŠOVÁ, Šárka. *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války*. Pízeň: Aleš Čeněk, 2007, 158 s. ISBN 978-807-3800-154.

Publikované dokumenty

Bezpečná Evropa v lepším světě. Evropská bezpečnostní strategie. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/031208ESSIICS.pdf>

The European Security and Defence Identity. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.euc.illinois.edu/includes/docs/NATO_Handbook_Chapter_4_ESDI.pdf

Lisabonská smlouva. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.mkcr.cz/assets/evropska-unie/lisabonskasmlouva/LS-konsolid.pdf>

NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement: Analysis and Recommendations of the Group of Experts on a New Strategic Concept for NATO. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_63654.htm

The NATO-EU Strategic Partnership. *NATO* [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.nato.int/docu/comm/2004/06-istanbul/press-kit/006.pdf>

Petersberg Declaration. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.weu.int/documents/920619peten.pdf>

Stockholmský program – otevřená a bezpečná Evropa. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:115:0001:0038:cs:PDF>

Strategie vnitřní bezpečnosti EU: Směrem k evropskému modelu bezpečnosti. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: file:///C:/Users/Tereza/Downloads/strategie_ve_form%C4%9B_bro%C5%BEury.pdf

Monografie a práce syntetické povahy

- CLAUSEWITZ, Carl von. *O válce*. Vyd. 3., V nakl. Academia 1. Překlad Zbyněk Sekal. Praha: Academia, 2008, 749 s. Evropa, sv. 13. ISBN 978-802-0015-983.
- COLLINS, Alan. *Contemporary security studies*. Third edition. xxxii, 479 pages. ISBN 978-019-9694-778.
- CORBETT, Julian. *Fighting Instructions, 1530-1816*. London: Navy Records Society, 1905.
- DALBY, Simon a Gearóid Ó TUATHAIL. *Rethinking geopolitics* [online]. New York: Routledge, 1998, xii, 333 p.[cit. 2014-11-07]. ISBN 0-203-05805-4.
- DAVIES, Norman. *Europe a History*. 1st HarperPerennial ed. New York: HarperPerennial, 1998. ISBN 978-006-0974-688.
- DUPPLER, Jörg a Werner RAHN. *Seemacht und Seestrategie im 19. und 20. Jahrhundert*. Bonn: Mittler, 1999, 282 p. ISBN 38-132-0678-5.
- EPKENHANS, Michael. Germany and Sea Power in the 20th Century. *Journal of Military and Strategic Studies*. 2010, roč. 12, č. 4.
- FERGUSON, Niall. *Empire: how Britain made the modern world*. 6 hours. London [u.a.]: Penguin Books, 2004. ISBN 01-410-0754-0.
- FIDLER, Jiří. *Dějiny NATO*. 1.vyd. Praha, Litomyšl: Paseka - Ladislav Horáček, 1997, 243 s. ISBN 80-718-5145-0.
- FLINT, Colin. *An introduction to geopolitics*. 2nd ed. New York: Routledge, 2011, xiv, 296 p. ISBN 978-041-5667-739.
- GEORGE, Alexander L a Andrew BENNETT. *Case studies and theory development in the social sciences*. Cambridge, Mass.: MIT Press, c2005, xv, 331 p. ISBN 02-625-7222-2.
- GRAY, Colin S. *Modern strategy*. 1st pub. Oxford: Oxford University Press, 1999, xii, 412 s. ISBN 978-019-8782-513.
- GRAY, Colin S a G SLOAN. *Geopolitics, geography, and strategy*. Portland, OR: Frank Cass, 1999, 289 p. ISBN 07-146-8053-2.
- HARDING, Richard. *Seapower and naval warfare: 1650-1830*. Transferred to digital print. London: UCL Press, 1999. ISBN 978-185-7284-782.
- HAUNER, Milan a [with pref. to paperback]. ED]. *What is Asia to us?: Russia's Asian heartland yesterday and today*. London [u.a.]: Routledge, 1992. ISBN 978-041-5081-092.
- HAUSER, Gunther (2007): Die EU und der Kampf gegen den Terrorismus, Seite 25–36, in: Siedschlag Alexander (Hrsg.): Jahrbuch für europäische Sicherheitspolitik 2006/2007, Nomos Verlag, Baden-Baden.
- HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři*. 1. vyd. Praha: Libri, 2001-2002, 5 sv. Historická řada. ISBN 80-7277-102-75.
- HRBEK, Ivan a Jaroslav HRBEK. *Salvy nad vlnami: od výstřelů na Westerplatte po zkázu Bismarcku*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1993, 331 p. ISBN 80-206-0319-0.

- KENNEDY, Paul M. *Vzestup a pád velmocí: ekonomické změny a vojenské konflikty v letech 1500-2000*. Praha: Lidové noviny, 1996, 806 s. ISBN 80-710-6173-5.
- KUNISCH, Johannes. *Friedrich der Grosse: der König und seine Zeit*. München: Beck, 2004, 624 p. ISBN 34-065-2209-2.
- IRELAND, Bernard. *Námořní letectvo: kompletní historie od roku 1914 do dnešních dnů*. Vyd. 1. Praha: Naše vojsko, 2008, 223 s. ISBN 978-80-206-0974-8.
- KILLHAM, Edward L. *The Nordic way: a path to Baltic equilibrium*. Washington, DC: Compass Press, c1993, xvii, 300 p. ISBN 09-295-9013-9.
- KŘÍŽ, Zdeněk. *Adaptace Severoatlantické aliance na nové mezinárodní bezpečnostní prostředí: aplikace přístupů konceptu kooperativní bezpečnosti*. 1. vyd. Brno: Mezinárodní politologický ústav MU, 2006, 217 s. Monografie (Mezinárodní politologický ústav), sv. 17. ISBN 80-210-4218-4.
- LIDDELL HART, Basil Henry a Basil Henry LIDDELL HART. *Strategy*. 2nd rev. ed. New York, N.Y., U.S.A.: Meridian, 1991c1967, xxi, 426 p. ISBN 04-520-1071-3.
- LIND, William. *Maneuver Warfare Handbook*. Boulder, 1985.
- MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*. ISBN ISBN-13: 978-0559143441.
- MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*. Boston, 1911.
- NOVÁK, Radek. *Převpravní, zásilatelské a logistické služby*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s., [13] s. obr. příl. ISBN 978-80-7357-735-3.
- OSGOOD, Robert Endicott. *NATO: the entangling alliance*. Chicago: University of Chicago Press, 1962, x, 416 s.
- PFEIFFER, Hermannus. *Seemacht Deutschland: die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex*. 1. Aufl. Berlin: Links, 2009. ISBN 38-615-3513-0.
- RODGER, N.A.M. *The safeguard of the sea: a naval history of Britain, 660-1649*. 1st American ed. New York: W.W. Norton, 1998. ISBN 978-039-3319-606.
- SOKOLSKY, Joel J.. *Seapower in the Nuclear Age: The United States Navy and NATO 1949-80*. [s.l.] : Taylor & Francis, 1991. ISBN 0415008069. S. 83 až 87.
- SPYKMAN, Nicholas. *Geography and Foreign Policy*. 1938.
- STELLNER, František. *Fridrich Veliký: cesta Pruska k velmocenskému postavení*. Vyd. 1. Praha: Panevropa, 1998, 552 p., [16] p. of plates. ISBN 80-858-4610-1.
- TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 2nd ed. London: Routledge, 2009, xxi, 409 s. ISBN 978-0-415-48088-8.
- TOAL, Gerard. *Critical geopolitics: the politics of writing global space*. Minneapolis: University of Minnesota Press, c1996, x, 314 p. Borderlines (Minneapolis, Minn.), v. 6. ISBN 08-166-2603-0.
- TOAL, Gerard, Simon DALBY a Paul ROUTLEDGE. *The geopolitics reader*. 2nd ed. New York: Routledge, 2006, p. cm. ISBN 04-153-4148-5.

VESTRING, Bettina. *Klein-europäische Vorstellungen funktionieren einfach nicht mehr*. In: Berliner Zeitung vom 28. 2. 2004, S. 5.

WALTON, C. Dale. *Geopolitics and the Great Powers in the 21st Century Multipolarity and the Revolution in Strategic Perspective*. Routledge, 2009. ISBN 04-155-4519-6.

Práce z oblasti politologie a dějin politického myšlení

ADAMOVÁ, Karolina a Ladislav KRÍŽKOVSKÝ. *Dějiny myšlení o státě*. 1. vyd. Praha: ASPI Pub., 2000, 389 p. ISBN 80-863-9508-1.

AKVINSKÝ, Tomáš. *Theologická summa*. 1937. vyd. edice krystal.

ARISTOTELÉS. *Politika*. 3. vyd., V Kalligrame 2. Překlad Július Špaňár. Bratislava: Kalligram, 2009, 302 s. Filozofia do vrecka (Kalligram). ISBN 978-808-1011-849.

BAAR, Vladimír a Martin KOVÁŘ. *Geopolitický, geokulturní a geoekonomický vývoj Evropy*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita, 2004, 88 s. Systém celoživotního vzdělávání Moravskoslezska. ISBN 80-704-2969-0.

BRZEZINSKI, Zbigniew. *Velká šachovnice: k čemu Ameriku zavazuje její globální převaha*. Vyd. 1. Praha: Mladá fronta, 1999, 228 s. ISBN 80-204-0764-2.

CABADA, Ladislav a David ŠANC. *Panregiony ve 21. století: vývoj a perspektivy mezinárodních makroregionů*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011, 431 s. ISBN 978-807-3803-575.

CABADA, Ladislav a Michal KUBÁT. *Úvod do studia politické vědy*. Praha: Eurolex Bohemia, 2002, 445 s. Politologie. ISBN 80-864-3241-6.

CAMUS, Albert. *Mýtus o Sisyfovi*. Vyd. 2. Překlad Dagmar Steinová. Praha: Garamond, 2006, 148 s. Francouzská knihovna. ISBN 80-869-5508-7.

COHEN, Saul Bernard. *Geopolitics: the geography of international relations*. 2nd ed. Lanham, Md.: Rowman, c2009, xi, 457 p. ISBN 07-425-5676-X.

COHEN, Saul Bernard. *Geopolitics of the world system / Saul Bernard Cohen*. Lanham: Rowman, c2003, xi, 435 p. ISBN 08-476-9907-2.

DRULÁKOVÁ, Radka a Petr DRULÁK. *Tvorba a analýza zahraniční politiky*. 2. přeprac. vyd. Praha: Oeconomica, 2007, 183 s. ISBN 978-802-4511-849.

FIALA, Petr. *Evropeizace zájmů: politické strany a zájmové skupiny v České republice*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita Brno, Mezinárodní politologický ústav, 2009, iv, 373 s. Monografie (Masarykova univerzita, Mezinárodní politologický ústav), Sv. č. 27. ISBN 978-802-1049-208.

FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, 803 s. ISBN 978-807-3252-236.

FOUCHER, Michel. *Evropská republika: historicko-geografický pohled*. Vyd. 1. Brno: Barrister, 2002, 135 s. Vize Evropy, sv. 1. ISBN 80-859-4779-X.

FUKUYAMA, Francis. *Konec dějin a poslední člověk*. Vyd. 1. Praha: Rybka, 2002, 379 s. ISBN 80-861-8227-4.

- HALÍK, Tomáš. *Co je bez chvění, není pevné: labyrintem světa a vírou a pochybností*. Praha: Nakl. Lidové noviny, 2002, 379 p. ISBN 80-710-6628-1.
- HNÍZDO, Bořek. *Mezinárodní perspektivy politických regionů*. Praha: ISE-Institut pro středoevropskou kulturu a politiku, 1995, 121 p. ISBN 80-852-4195-1.
- HUNTINGTON, Samuel P. *Střet civilizací: boj kultur a proměna světového řádu*. Vyd. 1. Praha: Rybka, 2001, 447 s. ISBN 80-861-8249-5.
- HOBBS, Thomas. *Leviathan, aneb, Látka, forma a moc státu církevního a politického*. Vyd. 1. Editor Jiří Chotaš, Zdeněk Masopust, Marina Barabas. Překlad Karel Berka. Praha: Oikoymenh, 2009, 513 s. Knihovna novověké tradice a současnosti, sv. 47. ISBN 978-807-2981-069.
- JEHLIČKA, Petr. *Stát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie*. Editor Jiří Tomeš, Petr Daněk. Praha: Univerzita Karlova. Fakulta přírodovědecká, 2000, 274 s. Edice katedry sociální geografie a regionálního rozvoje, 4. ISBN 80-238-5566-2.
- KANT, Immanuel. *K věčnému míru: filosofický projekt ; O obecném rčení: Je-li něco správné v teorii, nemusí se to ještě hodit pro praxi*. 1. vyd. Překlad Petra Stehlíková, Karel Novotný. Praha: OIKOYMENH, 1999, 101 s. Knihovna novověké tradice a současnosti. ISBN 80-860-0585-2.
- KING, Gary, Robert O KEOHANE a Sidney VERBA. *Designing social inquiry: scientific inference in qualitative research*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, c1994, xi, 245 p. ISBN 06-910-3471-0.
- KREJČÍ, Oskar. *Český národní zájem a geopolitika*. Praha: Universe, 1993, 179 p. ISBN 80-901-5062-4.
- KREJČÍ, Oskar. *Geopolitika středoevropského prostoru: horizonty zahraniční politiky České republiky a Slovenské republiky*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2000, 318 p. ISBN 80-861-1929-7.
- MACHIAVELLI, Niccolò. *Vladař*. V tomto překladu vyd. 3. Překlad Josef Hajný. Praha: Ivo Železný, 1997, 101 s. Italská knihovna. ISBN 80-237-3544-6.
- MONTESQUIEU, Charles Louis de Secondat. *O duchu zákonů*. Vyd. 1. Překlad Hana Fořtová. Praha: Oikoymenh, 2010, 378 s. Knihovna novověké tradice a současnosti, sv. 83. ISBN 978-807-2984-053.
- MUSASHI, Miyamoto. *Knih pět kruhů*. Bratislava: CAD Press, 1988, 176 s. Budo, sv. 1.
- NIMITZ, Von Elmar B. Potter und Chester W., Deutsche Fassung herausgegeben im Auftrag des Arbeitskreises für Wehrforschung von Jürgen ROWER a [die Kartenskizzen und Graphiken von Rolf Schindler ... [et]. AL]. *Seemacht: eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart*. Überarb. Ausg. Herrsching: M. Pawlak, 1986. ISBN 978-388-1990-820.
- POPPER, Karl R a Konrad LORENZ. *Budoucnost je otevřená: rozhovor v Altenbergu a texty z vídeňského Popperovského symposia*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 1997, 127 s. ISBN 80-702-1203-9.
- RANGER, T. *The invention of tradition*. Canto ed. Editor E Hobsbawm. Cambridge: Cambridge University Press, 1992, vi, 320 s. ISBN 978-052-1437-738.
- ROHE, Karl. *Politik: Begriffe und Wirklichkeiten: eine Einführung in das politische Denken*. 2., völlig überarb. und erw. Aufl. Stuttgart u.a: Kohlhamm

ROMANCOV, Michael. Geopolitické perspektivy ČR v Evropě. In KABELE, Jiří a kol. (ed.). *Konsolidace vládnutí a podnikání v České republice a Evropské unii. I. Umění vládnout, ekonomika, politika*. 1. vyd. Praha: Matfyzpress, 2002. s. 129-151. ISBN 80-87632-00-2. er, 1994. ISBN 31-701-2329-7.

ŘÍCHOVÁ, Blanka. *Přehled moderních politologických teorií: [empiricko-analytický přístup v soudobé politické vědě]*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2006, 303 s. ISBN 80-736-7177-8.

SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. *Citadela*. 4. úplné vyd. Překlad Věra Dvořáková. Praha: Vyšehrad, 2011, 438 s. ISBN 978-807-4290-466.

SARTORI, Giovanni. *Srovnávací ústavní inženýrství: zkoumání struktur, podnětů a výsledků*. 2. vyd. Překlad Jana Ogrocká. Praha: Sociologické nakladatelství, 2011, 238 s. Studijní texty (Slon), 22. sv. ISBN 978-807-4190-483.

SØRENSEN, Georg. *Stát a mezinárodní vztahy*. Vyd. 1. Překlad Ladislav Cabada. Praha: Portál, 2005, 237 s. ISBN 80-717-8910-0.

STOCKFISH, Dieter. Německo a maritimní bezpečnost. *Vojenské rozhledy*. 1996, č. 5.

SUN-C. *O válečném umění*. 2. vyd., V nakl. Maxima vyd. 1. Praha: Maxima, 1999, 115 s. ISBN 80-901-3335-5.

TRETERA, Ivo. *Nástin dějin evropského myšlení: od Thaléta k Rousseauovi*. 5. vyd. Praha: Paseka, 2006, 374 s. ISBN 80-718-5819-6.

VOLTAIRE a FRIEDRICH II. *Briefwechsel*. Překlad Hans Pleschinski. München: Deutscher Taschenbuch Verlag, 1994c1992, 578 s. dtv Klassik. ISBN 34-230-2341-4.

Internetové zdroje (články, stati, studie)

BOËS, Stefan Axel. Maritime Aspekte der Gemeinsamen Europäischen Sicherheitsund Verteidigungspolitik. [online]. 2002 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.competence-site.de/maritime-branche/Maritime-Aspekte-Gemeinsamen-Europaeischen-Sicherheits-Verteidigungspolitik>

BALABÁN, Miloš, RAŠEK, Antonín. Evropská bezpečnost v globálním kontextu [online]. *Vojenské rozhledy*, 2012, roč. 21 (53), č. 1, s. 23 - 60, [cit. 2014-11-01]. ISSN 1210-3292 (tištěná verze), ISSN 2336-2995 (online verze). Dostupné z: www.vojenskerozhledy.cz

DALE, Walton. Great Powers, US-China Relationship, Non-state Actors, 21st Century. [Http://www.exploringgeopolitics.org](http://www.exploringgeopolitics.org) [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.exploringgeopolitics.org/Interview_Walton_Dale_Great_Powers_US_China_Relation ship_Non_State_Actors_21st_Century_Sino-Russian_Alliance_Third_World_War_Prediction_U nited_Nations_Security_Council.html

CORBETT. *Some Principles of Maritime Strategy* [online]. London, 1911 [cit. 2014-11-01]. ISO-8859-1. Dostupné z: <http://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm>

DOBROVSKÝ, Luboš. NATO a nová strategická koncepce. [online]. 2010 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.natoaktual.cz/nato-a-nova-strategicka-koncepce-day-na_analyzy.aspx?c=A100111_090331_na_analyzy_m02

DOBROVSKÝ, Luboš. Vektorem ruské zahraniční politiky je stále geopolitika. [online]. 2009 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.natoaktual.cz/vektorem-ruske-zahranicni-politiky-je-stale-geopolitika-pey-/na_analyzy.aspx?c=A090202_154057_na_analyzy_m02

EFFERINK, Leonhardt van. Arctic Geopolitics 1: Oil Gas Exploration Northwest Passage Climate Change. [online]. 2011 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.exploringgeopolitics.org/Publication_Efferink_van_Leonhardt_Arctic_Geopolitics_Oil_Gas_Exploration_Northwest_Passage_Climate_Change_Council_Ocean_Offshore_Shipping_Routes_Circumpolar_Countries.html

EFFERINK, van Leonhardt. The Definition of Geopolitics - Classical, French and Critical Traditions. *Exploring geopolitics* [online]. 2009 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.exploringgeopolitics.org/Publication_Efferink_van_Leonhardt_The_Definition_of_Geopolitics_Classical_French_Critical.html

FÜRST. *Situace v Číně a její budoucí vývoj* In: BALABÁN, STEJSKAL: Hlavní aktéři vývoje bezpečnostní situace ve světě v horizontu 2020 s výhledem 2050 [online]. Praha, 2006 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://ceses.cuni.cz/CESES-74-version1-061115_sbornik.pdf

GARAMONE, Jim. Sea Services Unveil New Maritime Strategy. *American Forces Press Service* [online]. 2007 [cit. 2014-11-01].

KJELLÉN, Rudolf. *Der Staat als Lebensform* [online]. Leipzig: S. Hirzel, 1917 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <https://archive.org/details/derstaatalsleben00kjeluoft>

KLINKE, Ian. Five Minutes for Critical Geopolitics: A Slightly Provocative Introduction. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.exploringgeopolitics.org/Publication_Klinke_Ian_Five_Minutes_for_Critical_Geopolitics_A_Slightly_Provocative_Introduction.html

LUHN, Alec a MACALISTER. Russia signs 30-year deal worth \$400bn to deliver gas to China. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.theguardian.com/world/2014/may/21/russia-30-year-400bn-gas-deal-china>

MACKINDER, Halford. *The Geographical Pivot of History* [online]. 1904 [cit. 2014-11-01]. The Geographical Journal: Vol. 23, April. Dostupné z: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1775498?uid=3737856&uid=2134&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21104441082837>

MØLLER, Bjorn. Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy. [online]. 2008 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://subweb.diis.dk/graphics/Staff/bmo/Pdf/Piracy.pdf>

NĚMEC, Petr. Porcování Arktidy: Pod dnem Severního ledového oceánu je ukryto až 25 procent světových zásob ropy a zemního plynu. *EKONOM* [online]. 2008 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/archiv/71512/porcovani-arktity>

NINCIC, Donna. Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security. *Journal of Energy Security* [online]. 2009 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341

OCHSSÉE, Timothy Boon von. Russia and the US in a New World Energy Order. [online]. 2007 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.exploringgeopolitics.org/Publication_Boon_von_Ochssee_Timothy_Russia_and_the_US_in_a_New_World_Energy_Order.html

ROGERS, James. European Union - Grand Strategy, Normative Power and Military Policy. *Exploring Geopolitics* [online]. 2010 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:http://www.exploringgeopolitics.org/Interview_Rogers_James_European_Union_Grand_Strategy_Normative_Civilian_Power_Military_Foreign_Policy_Threats_Human_Security_Top_Down_Bottom_Up_Process.html

SEIBERT, Bjoern. Somali Piracy Q&A. *RUSI* [online]. 2009 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <https://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:C4A26436289B1F#.VF0eAPmG-So>

STOREY, David. Territories, Landspaces, Spaces, Places, States, Borderless World. [online]. 2011 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:http://www.exploringgeopolitics.org/Interview_Storey_David_Territories_Landscapes_Spaces_Places_States_Borderless_World_Territorialisation_Territoriality_Claims_Independence_Legitimate_Government_Transnistria.html

ŠVESTKA, Jaroslav. Vojenská námořnictva a námořní strategie ve 21. století. *Obrana a strategie* [online]. 2007 [cit. 2014-11-1]. Dostupné z: file:///C:/Users/Tereza/Downloads/svestka_1_05.pdf

WALTON, Dale. Great Powers, US-China Relationship, Non-state Actors, 21st Century. [online]. 2011 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:http://www.exploringgeopolitics.org/Interview_Walton_Dale_Great_Powers_US_China_Relationship_Non_State_Actors_21st_Century_Sino-Russian_Alliance_Third_World_War_Prediction_United_Nations_Security_Council.html

WEISSER, Ulrich. WIE KÖNNEN WIR DIE FREIHEIT SCHÜTZEN?: Die strategischen Herausforderungen im südlichen Krisenbogen. [online]. 2010 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:http://www.progressfoundation.ch/pdf/referate/218_Referat%20Ulrich%20Weisser%2016.3.2010.pdf

WERTHEIM, Eric. World Navies in Review. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:<http://www.ericwertheim.com/WorldNaviesInReview.pdf>

ZBOŘIL, Zdeněk. Válka bezmála třicetiletá: Válka, mír a lež jako nástroje spiknutí nereprezentativních elit. [online]. 2014 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.prvnizpravy.cz/sloupky/valka-bezmala-tricetileta/>

Security vs. Environment: Issue-Framing in the Nord Stream Pipeline Project. *The Riple Helix Online: a global forum for science in society* [online]. 2012 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:<http://triplehelixblog.com/2012/02/security-vs-environment-issue-framing-in-the-nord-stream-pipeline-project/>

Internetové zdroje (grafy, webové stránky)

EUNAVFOR: Key Facts [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>

EUROCRIME: Research, Training & Consultancy [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:<http://www.euocrime.it/>

EUROMARFOR MISSIONS: Crisis Management, Cooperative Security and Maritime Security. [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.euomarfor.org/missions.php>

GeoPolitics in the High North [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.geopoliticsnorth.org/>

Geopolitics [online]. 2008-08-18, vol. 13, issue 3 [cit. 2014-11-01]. ISSN 1465-0045. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14650040802203703>

International Chamber of Commerce: Commercial Crime Services [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <https://icc-ccs.org/>

Merchant Marine Strength by Country [online]. 21/4/2014 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.globalfirepower.com/merchant-marine-strength-by-country.asp>

NATO - OTAN [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.nato.int/>

Number of amphibious warfare ships [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Military/Navy/Amphibious-warfare-ships>

Number of corvettes [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Military/Navy/Corvette-warships>

Number of patrol boats (Includes minesweepers) [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Military/Navy/Patrol-boats>

Portál o EU [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.euractiv.cz/>

Total Navy Destroyer Strength by Country [online]. 4/11/2014. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.globalfirepower.com/navy-destroyers.asp>

Total Navy Frigate Strength by Country [online]. 4/11/2014. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.globalfirepower.com/navy-frigates.asp>

Total Naval Ship Power by Country [online]. 4/11/2014. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp>

World Wide Aircraft Carrier [online]. [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: <http://www.globalsecurity.org/military/world/carriers.htm>

Přílohy