Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Milan Štemberg

Pirátství a jeho vztah k mezinárodnímu právu

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. PhDr. Veronika Bílková, Ph. D., E.M.A.

Katedra mezinárodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 6. dubna 2010

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

Milan Štemberg

Touto cestou bych především rád poděkoval vedoucí této práce, JUDr. PhDr. Veronice Bílkové, Ph. D., E.M.A., za cennou pomoc poskytnutou při vypracovávání této práce. Poděkování dále patří Lence Dutkevičové za pomoc při obstarávání zdrojů z universitní knihovny v Oslo. V neposlední řadě pak velmi děkuji Mezinárodní námořní kanceláři Mezinárodní obchodní komory za laskavé poskytnutí statistik o pirátských útocích.

1. Obsah

Titulní strana 1
Čestné prohlášení 2
Poděkování 3
1. Obsah 4
2. Úvod 8
3. Obecná část 12
3.1. Definice pirátství 12
3.1.1. Definice obsažené v mezinárodněprávních dokumentech 12
3.1.1.1. Definice podle Úmluvy OSN o mořském právu 13
3.1.1.2. Definice podle Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby 15
3.1.1.3. Definice Mezinárodní námořní organizace 18
3.1.1.4. Definice Mezinárodní námořní kanceláře Mezinárodní obchodní komory 19
3.1.2. Pokusy o rozšíření definice pirátství v mezinárodněprávních dokumentech 20
3.1.2.1. Snaha rozšířit definici pirátství na případy obchodu s otroky 20
3.1.2.2. Snaha rozšířit definici pirátství na případy ponorkových útoků 22
3.1.3. Specifika environmentálně motivovaných útoků 23
3.1.4. Shrnutí definic 26
3.2. Nástin dějin pirátství 27
3.3. Současné pirátství – faktická stránka 29
3.3.1. Důvody vzniku pirátství 29
3.3.1.1. Ekonomická výhodnost 30
3.3.1.2. Nadměrný či protiprávní rybolov 31
3.3.2. Faktory usnadňující existenci pirátství 32
3.3.2.1. Příznivé zeměpisné podmínky 32
3.3.2.2. Společenská přijatelnost námořních útoků 33

3.3.2.3. Nedostatečná reakce státu ... 34
3.3.2.4. Specifika současné námořní dopravy ... 35
3.3.3. Hlavní oblasti výskytu ... 36
3.3.3.1. Jihovýchodní Asie ... 36
3.3.3.2. Somálsko a přilehlé oblasti ... 37
3.3.3.3 Nigérie ... 37
3.3.3.4. Ostatní ... 38
3.3.4. Statistické údaje ... 38
3.3.4.1. Problematika statistik ... 41
3.3.5. Důsledky pro námořní plavbu a ekonomiku jako celek ... 43
3.3.5.1. Přímá majetková škoda ... 43
3.3.5.2. Nepřímé škody ... 44
3.3.5.3. Škody na zdraví a životech ... 45
3.4. Právní nástroje boje proti pirátství ... 45
3.4.1. Úmluva OSN o mořském právu ... 46
3.4.1.1. Vztah Úmluvy o mořském právu k mezinárodnímu obyčeji v otázce pirátství ... 47
3.4.1.2. Problematické body Úmluvy o mořském právu ve vztahu k pirátství ... 52
3.4.1.3. Limity vymahatelnosti závazků států ... 57
3.4.2. Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby jako nástroj boje proti pirátství ... 59
3.4.3. Dohoda o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii ... 61
3.4.4. Návrh vzorového zákona ... 63
3.5. Související nástroje boje proti pirátství ... 64
3.5.1. Iniciativa Mezinárodní námořní organizace na poli boje proti pirátství ... 65
3.5.1.1. Kodex bezpečnosti mezinárodní lodní dopravy a přístavních zařízení ... 65

3.5.1.2. Doporučení vládám k prevenci a potlačování pirátství a ozbrojených loupeží proti lodím ... 67
3.5.1.3. Zásady pro vyšetřování zločinů pirátství a námořních loupeží proti lodím ... 68
3.5.1.4. Vydávání pravidelných zpráv o pirátství ... 69
3.5.2. Iniciativa Mezinárodní námořní kanceláře ... 70
3.6. Problémy boje s pirátstvím ... 71
3.6.1. Meze vynutitelnosti právních nástrojů ... 71
3.6.1.1. Otázky suverenity pobřežních států ... 72
3.6.1.2. Obtíže spojené s definicí pirátství ... 73
3.6.1.3. Náročnost sledování volného moře ... 74
3.6.1.4. Mocenský zásah na pobřeží ... 75
3.6.2.Problematika postavení zadržených pirátů před soud ... 76
3.6.2.1. Otázky jurisdikce nad cizími občany ... 76
3.6.2.2. Zákaz vydávání podle mezinárodních úmluv ... 78
3.6.3. Potřeba informovanosti ... 80
3.6.4. Limity sebeobrany lodí ... 80
3.6.4.1. Limitace právem pobřežních států ... 81
3.6.4.2. Možnost eskalace násilí ... 81
3.6.4.3. Nutnost školení posádky ... 82
3.6.4.4. Přeprava nebezpečných materiálů ... 82
4. Případová studie – Somálsko ... 84
4.1. Specifika případu – faktická stránka ... 85
4.2. Reakce mezinárodního společenství ... 90
4.2.1. Reakce Rady bezpečnosti OSN ... 92
4.2.2. Dohoda z Džibuti ... 96
4.2.3. Iniciativa Mezinárodní námořní organizace ... 99
4.2.4. Iniciativa Mezinárodního námořního fóra ropných společností ... 100

4.2.5. Problematika jurisdikce nad zajatými somálskými piráty 101
4.2.6. Fyzická ochrana lodí 104
4.2.7. Dárcovská konference 106
4.3. Úvahy *de lege ferenda* 106
5. Závěr 110
6. Použitá literatura a zdroje 114
Knižní publikace: 114
Články: 114
Internetové články: 116
Použité internetové stránky 121
7. Přílohy 123
8. Résumé 127
Piracy and its Relation to the International Law 127
9. Klíčová slova 130

2. Úvod

Pirata est hostis humani generis. Tato charakteristika pirátů jako nepřátel celého lidstva bývá klasicky připisována Cicerovi. Skeptici často tvrdí, že Cicero sám tato slova nikdy nevyslovil, a pokud ano, měl namysli zcela jiné piráty než dnes. Přesto ale tento výrok velmi přesně charakterizuje nebezpečí, které vždy piráti svými útoky proti neozbrojeným lodím na volném moři představovali.

V průběhu času se charakter pirátských útoků velmi měnil. Romantické představy o pirátech plujících karibským mořem pod černou vlajkou s lebkou a zkříženými hnáty – slavným Jolly Rogerem – jsou dnes vyhrazeny pouze dobrodružným filmům. Dnešní piráti používají malé lodě poháněné výkonnými přívěsnými motory schopnými vyvinout rychlost kolem 30 uzlů[1] a vybavené satelitní navigací, namísto zakřivených šavlí bývají ozbrojeni obvykle spíše automatickými zbraněmi či dokonce raketově poháněnými granáty. Přesto ale představuje pirátství stejnou hrozbu jako za dob římských či v takzvaném zlatém věku pirátství v Karibiku.

Přestože Česká republika není státem, který by byl pirátskými útoky příliš často přímo dotčen, nemůže se tvářit s odkazem na vnitrozemskou polohu, jako by žádné pirátství neexistovalo. Česká republika je smluvní stranou všech významných mezinárodních smluv, jež se problematiky pirátství týkají, a aktivně se podílela na definování pirátství. Vzhledem k výraznému rozvoji turistiky i obchodu si lze poměrně snadno představit, že i čeští občané či zboží určené pro českého dovozce se může snadno stát obětí pirátského útoku. Problematika pirátství, jeho zákazu mezinárodním právem a mezinárodněprávní nástroje boje proti tomuto nebezpečnému fenoménu jsou proto relevantní i v českém prostředí.

Cílem této práce je představit pirátství tak, jak je normováno a především postihováno mezinárodním právem. První část bude věnována obecné problematice pirátství ve vztahu k mezinárodnímu právu, ve druhé speciální části pak bude detailněji prozkoumán v současné době nejaktuálnější problém pirátství ve vodách v okolí Somálska.

[1] Téměř 50 kilometrů v hodině.

Ačkoliv je otázka pirátství v současnosti velmi aktuální, v českém prostředí jí dosud nebylo v literatuře věnováno příliš mnoho pozornosti. Informace pro tuto práci budou proto čerpány z dostupných zdrojů domácích a zejména ze zdrojů zahraničních, zabývajících se mezinárodním právem obecně[2] či pirátstvím speciálně[3].

Otázka pirátství je tradičně rozebírána – byť v omezeném rozsahu – v publikacích pojednávajících o obecném mezinárodním právu. Základ výkladu v obecné části této práce bude proto vycházet z českých i zahraničních pojednání o mezinárodním právu veřejném. K doplnění bude použita literatura zabývající se otázkami mezinárodních prostorů, kam s ohledem na páchání na volném moři pirátství patří, a dále literatura zabývající se speciálně pirátstvím.

Dalším podkladem pro zpracování práce budou relativně četné zejména zahraniční časopisecké články, které se věnují jednotlivým problémům spojeným s pirátstvím v mezinárodním právu. Zejména je vhodné zmínit článek profesora Šturmy[4], který v českém prostředí dosud ojedinělým způsobem analyzuje otázku pirátství velmi komplexním způsobem. Neocenitelnou pomocí pro zpracování této práce je pak materiál laskavě poskytnutý Mezinárodní námořní kanceláří Mezinárodní obchodní komory, obsahující podrobné statistické údaje o pirátských a jim podobných útocích.

Případová studie pirátství v okolí Somálska, kde situace podléhá velmi rychlému vývoji dosud málo zachycenému v tištěných publikacích, bude zpracovávána zejména za použití časopiseckých článků zabývajících se mezinárodní politikou a relevantních internetových zdrojů.

V obecné části bude nejprve přiblížena problematika definování pirátství. Tento pojem není zcela jednoznačně chápán ani v jazyku obecném. Autoritativní a relativně všeobecně přijímanou definici tohoto pojmu poskytuje pro mezinárodní právo Úmluva OSN o mořském

[2] Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008. Grewe, Wilhelm Georg: The epochs of international law, Berlín 2000. Ondřej, Jan: Právní režimy mezinárodních prostorů. 2.vydání; Plzeň, A.Čeněk 2004. Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005.

[3] Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007.

[4] Šturma Pavel: Černá vlajka pirátů znovu nahání strach? Opatření proti pirátství a ozbrojenému lupičství na moři na začátku 21. století. Trestněprávní revue, 7/2009.

právu. I tak ale existují zejména mezi právními teoretiky pochybnosti o její správnosti či častěji úplnosti. Práce dále nastíní dějiny pirátství a různé chápání tohoto pojmu v průběhu dějin, zejména s ohledem na usnadnění pochopení této problematiky v současnosti. Jelikož problematika pirátství je zejména v českém prostředí málo známá a proto relativně složitá, bude v dalším textu stručně vyložena faktická stránka problematiky pirátských útoků včetně charakterizace hlavních oblastí jejich výskytu. Podrobně budou představeny jednotlivé právní nástroje boje proti pirátství, ať již na úrovni mnohostranných mezinárodních smluv, regionálních mezistátních dohod či návrhů pro legislativní činnost národních států týkající se potírání pirátství. Vedle toho budou rozebrány i související nástroje boje proti pirátství, zejména pak iniciativy nejvýznamnějších mezivládních a nevládních organizací.

Zvláštní část této práce se bude věnovat nejpalčivějšímu problému pirátství v současném světě – případu pirátů původem ze Somálska. Dvě desetiletí občanské války, hladomorů a naprostého rozvratu státních institucí učinily ze Somálska území, kde je právo fakticky téměř nevymahatelné. V blízkosti somálských břehů navíc prochází jedny z nejfrekventovanějších lodních tras na světě, což představuje pro dosti značný počet Somálců velké pokušení. Při absenci státních institucí, které by piráty na somálském území a v somálských pobřežních vodách pronásledovaly a stíhaly, je vymícení tohoto nebezpečného fenoménu více než obtížné. Obecné mezinárodní právo se v některých svých aspektech, zejména pak v ochraně státní suverenity, stává spíše překážkou potírání somálských pirátů. Situaci pak dále komplikuje to, že somálští piráti – často za použití tzv. mateřských lodí[5] - v současnosti útočí i stovky námořních mil od somálského pobřeží. Oblast, kde hrozí nebezpečí pirátského útoku, je tak skutečně nebývale rozlehlá.

Ve zvláštní části práce bude nejprve nastíněna málo přehledná situace somálské politiky v posledních dvaceti letech, jež vedla k vytvoření prostředí ideálního pro pirátské aktivity. Dále bude podrobně popsána reakce mezinárodního společenství na obrovský nárůst případů pirátství v okolí Somálska. Jelikož podle obecného mezinárodního práva mohou třetí

[5] Typicky se jedná o unesená menší plavidla, zejména rybářské lodě, ze kterých pak piráti často i několik dní podnikají výpady proti dalším plavidlům.

státy stíhat, zadržet a potrestat somálské piráty pouze na volném moři, hlavní pozornost je věnována rezolucím Rady bezpečnosti OSN, které umožňují pronásledování osob podezřelých z pirátství bez přerušení[6] z mezinárodních vod do somálských teritoriálních vod. Ani tato rezoluce však nevedla k účinnému potlačení pirátství v okolí Somálska – většina aktivit států, mezinárodních organizací i jednotlivých lodních společností se proto soustředí na preventivní opatření, sebeobranu lodí a fyzickou ochranu lodí proplouvajících nejnebezpečnějšími oblastmi.

Závěrem budou prodiskutována možná řešení, jež by vedla k odstranění tohoto nebezpečného fenoménu. Jako všude jinde i v případě pirátství platí pravidlo, že prevence je výrazně účinnější než odstraňování následků. Prevence v případě zejména somálského pirátství však zahrnuje velmi nesnadný a dlouhodobý úkol – obnovit respekt k právu a jeho vymahatelnost v tomto nestabilním regionu. S ohledem na zásadní význam námořního obchodu pro světovou ekonomiku a na důležitost námořních tras vedoucích v okolí somálského pobřeží pro světový obchod je však potlačení pirátských útoků podnikaných z pobřeží Somálska nutností.

Bude velmi nesnadné dosáhnout situace podobné počátku dvacátého století, kdy bylo pirátství považováno za vymizelý jev[7]. Přesto ale mezinárodní právo může přispět k tomu, aby tito nepřátelé lidského druhu měli co nejmenší prostor pro svoje aktivity, a jejich potírání bylo co nejúčinnější.

[6] Takzvané *right of hot pursuit*.
[7] Zejména s ohledem na silnou vojenskou přítomnost evropských koloniálních velmocí v tehdejších koloniích, a tím prakticky ve všech mořích světa.

3. Obecná část

3.1. Definice pirátství

Pirátstvím v obecném slova smyslu se rozumí „dopustit se násilného činu na námořní lodi či v letadle“[8]. Pirátství doprovází námořní plavbu a obchod již od jejich vzniku. Chápání tohoto pojmu však procházelo značným historickým vývojem. Pirátství vždy bylo a stále je různými autory chápáno velmi odlišnými způsoby, a to ve významu obecném i právním.

Jako příklad velmi široké definice pirátství může posloužit rozsudek Nejvyššího soudu USA, který v roce 1820 pirátství podle mezinárodního práva chápal jako „loupež spáchanou na moři“[9]. Zcela stejný postoj zaujal k pirátství i anglický Soud Admirality v roce 1668.[10] Naopak klasik mezinárodního práva veřejného Oppenheim definuje pirátství úzce, avšak v některých aspektech dosti podobně jako dnes všeobecně uznávaná Úmluva OSN o mořském právu. Podle Oppenheima je pirátství „každý nezákonný násilný čin proti osobě nebo věci spáchaný na volném moři buď jednou soukromou lodí proti jiné lodi, nebo vzbouřenou posádkou či cestujícími proti jejich vlastní lodi“[11]

Pirátství a související pojmy (námořní loupež, případně jiné trestné činy spáchané na moři) jsou v současnosti definovány v různých mezinárodních smlouvách i v dokumentech nezávazné povahy. V této části práce budou rozebrány a přiblíženy nejvýznamnější definice násilných jednání na moři, a to nejprve činy jako pirátství výslovně označené, následně pak i jiné činy spadající pod obecný význam tohoto slova.

3.1.1. Definice obsažené v mezinárodněprávních dokumentech

Nejprve budou představeny definice pirátství a souvisejících pojmů, které jsou uvedeny v mezinárodněprávních dokumentech. První dvě z představených definic jsou obsaženy v mnohostranných mezinárodních smlouvách a jsou proto pro smluvní státy

[8] Heslo „pirátství“. Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost, Academia Praha 2003.
[9] Nejvyšší soud Spojených států amerických: United States v Smith, 1820, podle Dickinson, Edwin: Is the Crime of Piracy Obsolete? Harward Law Review 1925, ročník 38, číslo 1, strana 337. Překlad autora.
[10] Dickinson, Edwin: Is the Crime of Piracy Obsolete? Harward Law Review 1925, ročník 38, číslo 1, strana 337.
[11] Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005, strana 434. Překlad autora.

závazné. Definici pirátství podle Úmluvy OSN o mořském právu (1982) většina nauky považuje za součást mezinárodního obyčejového práva, a proto za závaznou pro všechny státy světa. Druhé dvě z představených definic jsou pak právně nezávazné, leč se značným významem v praxi.

3.1.1.1. Definice podle Úmluvy OSN o mořském právu

Základním mezinárodněprávním dokumentem, zabývajícím se mořským právem obecně, je Úmluva OSN o mořském právu, která byla sjednána v roce 1982 v Montego Bay na Jamajce (Dále jen „Úmluva o mořském právu“).[12] Tato úmluva aspiruje na úpravu mořského práva jako celku s tím, že rozsáhlé části tohoto dokumentu jsou podle většinového názoru právní vědy považovány za kodifikaci obyčejového práva, které v této oblasti již existovalo před sjednáním Úmluvy o mořském právu. Tento charakter je převážnou částí nauky[13] přisuzován i vymezení pirátství tak, jak je obsaženo v Úmluvě o mořském právu v článku 101 a následujících. Jak bude blíže rozebráno v kapitole 3.4.1., níže uvedená definice je podle převládajícího mínění nauky i praxe vyjádřením již existující definice pirátství obsažené v právním obyčeji, a je proto závazná i pro státy, jež nejsou smluvní stranou Úmluvy o mořském právu. Definice pirátství byla do Úmluvy o mořském právu z roku 1982 převzata doslova ze znění Úmluvy o volném moři, uzavřené v Ženevě roku 1958. Podle Úmluvy OSN o mořském právu je pirátství definováno následovně:

„Článek 101

Definice pirátství

Za pirátství se považují následující činy:

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

[12] V České republice vyhlášena jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 240/1996 Sb., o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu.

[13] Viz například Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 257 a následující.

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

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

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

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

Čl.102

Pirátství válečné lodi, státní lodi nebo státního letadla, kterých se zmocnila vzbouřená posádka

Pirátské činy, tak jak jsou definovány v článku 101, spáchané válečnou lodí, státní lodí nebo státním letadlem, kterých se zmocnila vzbouřená posádka, se považují za činy spáchané soukromou lodí.

Čl.103

Definice pirátské lodi nebo letadla

Za pirátské jsou považovány lodě nebo letadla, které jsou osobami, pod jejichž skutečnou kontrolou se nacházejí, určeny k spáchání některého z činů uvedených v článku 101. To platí i pokud jde o lodě nebo letadla, kterých bylo použito k spáchání takových činů, jestliže zůstávají pod kontrolou osob, které se těchto činů dopustily.“[14]

Pokud tedy shrneme hlavní znaky pirátství podle Úmluvy o mořském právu, jde o násilný čin spáchaný na volném moři posádkou či cestujícími lodě (nebo letadla) proti jiné lodi (či letadlu) za soukromým účelem. Tato definice je v porovnání s běžným (laickým) chápáním významu slova pirátství, ale i s potřebami praxe, definicí velmi úzkou. Problematické aspekty této definice jsou podrobněji rozebrány v části 3.4.1. této práce, na

[14] Úmluva o Mořském právu (1982), články 101 až 103 podle českého překladu uveřejněného pod č. 240/1996 Sb.

tomto místě budou pouze zmíněny hlavní sporné oblasti. Stranou ponecháme možné výhrady k českému překladu, jelikož není pravděpodobné, že by jazykové nedostatečnosti českého textu mohla mít vliv na aplikaci Úmluvy o mořském právu[15]. Řadou autorů je definici podle Úmluvy o mořském právu vytýkán požadavek, aby bylo pirátství spácháno posádkou jiné lodi (respektive letadla), že tedy tato definice zcela opomíjí možnost infiltrace posádky piráty. Rovněž mnoho autorů vyjadřuje pochybnosti o tom, co přesně se má rozumět pod požadavkem „soukromého účelu pirátství“, zda jsou činy spáchané s politickým motivem činem pirátským, a jak se mají posuzovat činy smíšené povahy. Asi největší nejasnosti pak panují ohledně výkladu pojmu „volné moře“.[16] Přesto je definice obsažená v Úmluvě o mořském právu nezpochybnitelným základem pro výklad pojmu pirátství v právním slova smyslu. Nadále bude tedy v této práci používáno slova pirátství (nebude-li uveden opak) v souladu s výše uvedenou definicí.

3.1.1.2. Definice podle Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby

Mnoho teoretiků zastává názor, že rovněž násilné činy spáchané na palubě lodí z politických důvodů by měly být posuzovány jako zločin pirátství[17]. Tento problém se ukázal být zvláště intenzivní poté, co byla italská výletní loď Achille Lauro[18] unesena v říjnu roku 1985 v egyptských vodách skupinou příslušníků Organizace pro osvobození Palestiny. Únosci požadovali výměnou za propuštění pasažérů a lodi propuštění Palestinců vězněných v Izraeli, tento čin tedy poměrně jednoznačně nespadá do definice pirátství podle Úmluvy o mořském

[15] Podle článku 320 Úmluvy o mořském právu jsou navíc autentickými texty pouze text anglický, francouzský, arabský, čínský, ruský a španělský. Mezi spíše technické nedostatky překladu patří označení písmen v článku 101 (zjevně pod vlivem anglického originálu) jako „pododstavce“. V článku 102 autor českého překladu opomněl za poslední slovo „lodí“ dodat i slova „či letadlem“, které jsou obsažena v anglickém originálu.

[16] Souhrnně k námitkám proti definici pirátství uvedené v Úmluvě o mořském právu viz Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strany 127-150. Podrobněji viz část 3.4.1. této práce a tam uvedené zdroje.

[17] Viz například Menefee, Samuel Pyeatt: Anti-piracy Law in the Year of the Ocean: Problems and opportunity. ILSA Journal of International and Comparative Law Spring, 1999, ročník 5, strany 309-318.

[18] K případu Achille Lauro a jeho dopadu na uzavření Úmluvy o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby viz Balkin, Rosalie: The International maritime organization and maritime security. Tulane Maritime Law Journal, 2006, ročník 30, číslo 1-2, strany 1-34.

právu. Mezinárodní společenství však cítilo jednoznačnou potřebu činy obdobné únosu Achille Lauro postihovat, a proto byla v Římě roku 1988 uzavřena Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby[19]. Definice trestného činu spáchaného na palubě lodi je podle této úmluvy značně široká, mohou pod ni tedy spadat i některé činy podle obecného chápání pirátské, zejména pak únosy lodí v teritoriálních vodách. Smluvní státy se zavázaly učinit trestným následovně definované činy plavidel s výhradou lodí válečných či policejních:

„1. Osoba spáchá trestný čin, jestliže protiprávně a záměrně:

se zmocní lodi nebo vykonává nad ní kontrolu silou nebo hrozbou síly nebo jakoukoli jinou formou zastrašování; nebo

uskuteční násilný čin proti osobě na palubě lodi, jestliže tento čin může ohrozit bezpečnou plavbu této lodi; nebo

zničí loď nebo způsobí poškození lodi nebo jejího nákladu, jež může ohrozit bezpečnou plavbu této lodi; nebo

umístí nebo jakýmikoli prostředky způsobí, že na lodi je umístěno zařízení nebo látka, které mohou loď zničit nebo způsobit poškození lodi nebo jejího nákladu, jež ohrozí nebo může ohrozit bezpečnou plavbu této lodi; nebo

zničí nebo vážně poškodí námořní navigační zařízení nebo vážně zasáhne do jejich činnosti, jestliže takový čin může ohrozit bezpečnou plavbu lodi; nebo

sdělí informaci, o níž ví, že je nesprávná, a tím ohrozí bezpečnou plavbu lodi; nebo

zraní nebo usmrtí jakoukoli osobu v souvislosti se spácháním nebo pokusem spáchat některý z trestných činů uvedených v písmenech (a) až (f).

2. Osoba rovněž spáchá trestný čin, jestliže:

se pokusí spáchat kterýkoli z trestných činů uvedených v odstavci 1; nebo

napomáhá spáchání kteréhokoli z trestných činů uvedených v odstavci 1, jehož se dopustí jakákoli osoba nebo se jinak účastní na trestném činu; nebo

[19] V České republice byla tato úmluva vyhlášena jako sdělení Ministerstva zahraničí č. 100/2005 Sb.m. s.

hrozí spáchat některý z trestných činů uvedených v písmenech (b), (c) a (e) odstavce 1, s podmínkou nebo bez ní, podle toho co stanoví vnitrostátní právo, s úmyslem přinutit fyzickou nebo právnickou osobu vykonat nějaký čin nebo od něho upustit, je-li tato hrozba takové povahy, že může ohrozit bezpečnou plavbu dotyčné lodi.“[20]

Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby stanoví pro smluvní státy povinnost výše popsané činy učinit trestnými[21]. S výhradou plaveb mezi přístavy jednoho státu se navíc vztahuje na všechny lodě bez ohledu na místo spáchání činu[22]. Kromě již v úvodu zmíněných případů politicky motivovaného násilí proti lodím či jejich posádkám je tedy Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby použitelná zejména na případy únosů lodí piráty, pokud k únosu dojde v teritoriálních vodách některého státu. V ostatních případech bude pravděpodobně úmluva používána spíše zřídka, neboť čin by musel dosáhnout intenzity ohrožující bezpečnost plavby lodi, což je při většině útoků (mířících spíše na majetek než na bezpečnost lodi) nepravděpodobné.

Kromě cíle definovat trestné činy zakotvuje Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby ve svém článku 10 princip *aut dedere aut iudicare*, tedy povinnost pachatele výše popsaných činů potrestat v souladu se svým vnitrostátním právem, a nebo je vydat do státu, který je příslušný a ochotný k jejich souzení a potrestání.Úmluva kromě toho v článku 6 stanoví, které státy jsou příslušné pro stíhání a potrestání trestných činů – jedná se o:

- stát, na jehož území (včetně pobřežního moře) byl trestný čin spáchán,
- stát, v němž je registrována loď, na jejíž palubě k činu došlo

[20] Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby, článek 3 v českém znění vyhlášeném pod č. 100/2005 Sb.m.s.

[21] V České republice je tato povinnost splněna definováním trestných činů podle §§ 290, 291 nového trestního zákoníku č. 40/2009 Sb.

[22] Článek 4 Úmluvy o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby stanoví: „1. Tato Úmluva se použije, jestliže loď pluje nebo její plavební řád zahrnuje plavbu do vod, přes ně nebo z vod za vnější hranici pobřežního moře jednoho státu nebo boční hranice svého pobřežního moře s přilehlými státy.
2. Na případy, na něž se Úmluva nevztahuje podle odstavce 1, se však Úmluva bude vztahovat, pokud se pachatel nebo údajný pachatel nalézá na území jiného smluvního státu, než je stát uvedený v odstavci 1.“ český překlad je v některých místech poněkud neobratný, přesto z něj však (zejména po srovnání s autentickým textem) jednoznačně vyplývá, že se úmluva má použít na všechny lodě plující či mající podnikat mezinárodní plavby.

stát, jehož státním příslušníkem je pachatel činu

Fakultativně mohou státy uplatňovat svoji jurisdikci i v případech, že:

- je čin spáchán osobou bez státní příslušnosti, jež má obvyklé bydliště v tomto státě,
- je činem poškozen státní příslušník tohoto státu
- je činem příslušný stát nucen něco konat či se něčeho zdržet.

Je tedy zjevné, že Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby stanovuje široké možnosti pro trestání násilných činů spáchaných na palubě námořních plavidel. V textu úmluvy není nikde zmíněno slovo pirátství stejně jako námořní terorismus, na jehož potlačování úmluva zejména mířila. Z tohoto důvodu úmluva ani neaspiruje na změnění chápání pirátství jako právního pojmu. Přesto jsou v úmluvě popsané trestné činy použitelné na některá z jednání, jež jsou jako pirátství v běžném významu chápána a jež představují závažné nebezpečí pro námořní plavbu.

3.1.1.3. Definice Mezinárodní námořní organizace

Na teoretické úrovni je přísně rozlišováno mezi pirátstvím, jak bylo popsáno výše, a mezi jinými námořními útoky[23]. V praxi při sledování a vyhodnocování případů útoků na námořní lodě je však rozlišování na případy pirátství a jiné útoky, které definici pirátství nesplňují, minimálně nepraktické. Ozbrojený útok, který definici pirátství podle Úmluvy o mořském právu nesplňuje, je pro provoz obchodních lodí stejně nebezpečný jako útok pirátství. Mezinárodní organizace, věnující se sledování případů útoků na lodě, jejich předcházení a boji proti nim, proto používají pro své účely širší definice. Nejvýznamnější z těchto organizací je Mezinárodní námořní organizace.

Mezinárodní námořní organizace je mezivládní specializovanou organizací, založenou pod patronací OSN v roce 1948 ženevskou Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci. Jejím cílem je přijetí opatření k zlepšení bezpečnosti námořní plavby a zabránění znečištění

[23] Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 12.

moří loděmi.[24] Shromáždění Mezinárodní námořní organizace přijalo v roce 2002 rezoluci č. A.922 (22) o Kodex pro vyšetřování zločinů pirátství a ozbrojené loupeže namířené proti lodím[25]. V tomto dokumentu je obsažena definice pojmů pirátství a námořní loupež, která sice není právně závazná, s ohledem na rozsah aktivit Mezinárodní námořní organizace na poli sledování a boje proti pirátství rozhodně není bez významu.

Mezinárodní námořní organizace pro své účely používá dva pojmy, a to pirátství a námořní loupež.[26] Pirátství definuje Mezinárodní námořní organizace shodně s Úmluvou OSN o volném moři, a to přímo odkazem na její článek 101. Tato definice je podrobně rozebrána v bodě 3.1.1.1. této práce. Námořní loupež je pak definována jako „jakýkoli protiprávní čin násilí, omezení osobní svobody či plenění, či výhružka některým z těchto činů, namířený proti lodi či osobám nebo majetku na lodi se nacházejících, pokud je dána jurisdikce státu nad takovým činem a nejedná se o pirátství“[27]. Tato definice tedy již zahrnuje všechny činy, které jsou pod pojmem pirátství chápány v běžném (laickém) slova smyslu.

3.1.1.4. Definice Mezinárodní námořní kanceláře Mezinárodní obchodní komory

Obdobný praktický přístup při definování pojmů pirátství a námořní loupež vedl i k vytvoření definice pirátství Mezinárodní námořní kanceláří Mezinárodní obchodní komory (International Maritime Bureau of the International Chambre of Commerce). Mezinárodní obchodní komora je nevládní nezisková organizace, zaměřená na podporu světového obchodu. Roku 1981 byla za účelem boje proti všem typům trestných činů spojeným s námořní plavbou jako její součást založena Mezinárodní námořní kancelář.

Jedním z hlavních úkolů Mezinárodní námořní kanceláře na poli boje proti námořní kriminalitě je zpracování hlášení a statistik o případech útoků na námořní lodě. Mezinárodní

[24] K tomu viz http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334, [cit. 2009-11-10]; Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 235 a následující.
[25] Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, rezoluce Shromáždění IMO č. A.922 (22), dostupná např. na www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%253D23528/A922(22).pdf
[26] *Idem*.
[27] *Idem*, Příloha, článek 2.1, překlad autora.

námořní kancelář je především sdružením obchodníků, pro které hraje rozlišování útoků na jejich lodě na pirátství a námořní loupež poměrně menší roli. Jelikož se jedná v praxi velmi podobné fenomény, používá Mezinárodní obchodní kancelář pro statistické účely definici pojmu „pirátství a námořní loupež“, jímž se rozumí „vstup na loď či pokus o vstup na loď se zjevným úmyslem spáchat tam krádež či jiný trestný čin a se zjevným úmyslem či schopností použít při páchání tohoto činu násilí“[28]. Tato definice je všeobjímající a jakožto produkt činnosti nevládní organizace také právně nezávazná. Pro potřeby praxe a zejména pro statistické účely je zcela vyhovující, z právního pohledu je však vždy nutno pojmy pirátství a námořní loupež rozlišovat.

3.1.2. Pokusy o rozšíření definice pirátství v mezinárodněprávních dokumentech

Obecná definice pirátství se v mezinárodním právu ustálila na obsahu vyloženém pod bodem 3.1.1.1. této práce. Přesto se v průběhu posledních dvou set let objevily minimálně dva významné pokusy, jak cestou uzavření mezinárodních smluv rozšířit tradičně vykládaný pojem pirátství. Jednalo se o pokusy neúspěšné, což dokládá existence dvou mnohostranných úmluv z posledních padesáti let, které obsahují shodnou definici pirátství (v roce 1958 Úmluva o volném moři a v roce 1982 Úmluva OSN o mořském právu). Přesto je však na místě tyto pokusy zmínit.

3.1.2.1. Snaha rozšířit definici pirátství na případy obchodu s otroky

Starším z těchto případů je snaha rozšířit pojem pirátství také na obchod s otroky. Má svůj původ v 19. století, a to zejména ve Velké Británii a USA. Velká Británie zakázala obchod s otroky, a to včetně obchodu s nimi ve všech britských koloniích, s účinností od roku 1834[29]. Jako vedoucí námořní velmoc té doby se snažila rovněž o to, aby její válečné lodě měly i v době míru možnost kontrolovat na moři lodě ostatních států, zda se neúčastní obchodu s otroky. Již v této době byla obecným mezinárodním právem uznána zásada, že

[28] Například International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report
[29] Grewe, Wilhelm Georg: The epochs of international law, Berlín 2000, strana 566 a následující.

pirátská loď ztrácí ochranu státu, pod jehož vlajkou pluje, a každá válečná loď mohla takovou pirátskou loď zajmout. Je proto zcela logické, že Velká Británie (a později také USA) se snažily podřadit obchod s otroky pod pirátství, neboť tato klasifikace by jim dovolila všechny lodě podezřelé z obchodu s otroky kontrolovat a případně potrestat.

Obecné mezinárodní právo (a zejména pak mezinárodní právo trestající zločin pirátství) bylo právem obyčejovým. Jak je obecně právní vědou mezinárodního práva uznáváno, vytvoření či změna mezinárodněprávní obyčejové normy je možná pouze cestou vytvoření dlouhodobé praxe všech (nebo významné většiny) států světa s vědomím, že takové jednání je právně závazným. Jedná se tedy o dva klasické požadavky vzniku mezinárodněprávní obyčejové normy, *usus longaevus* a *opinio iuris*.[30] A právě Velká Británie se pokusila v polovině devatenáctého století vzniku takovéto mezinárodněprávní obyčejové normy dopomoci tím, že vytvořila celý systém dvou- a mnohostranných úmluv, které obchod s otroky výslovně za pirátství označovaly. Tyto smlouvy rovněž přiznávaly válečným lodím právo lodě podezřelé z obchodu s otroky kontrolovat, zadržet a případně i soudit. Ve většině z těchto smluv byla možnost kontroly podezřelých lodí územně omezena a celkem pochopitelně právo kontroly náleželo pouze smluvním státům. Dopadené lodě účastnící se obchodu s otroky (tedy *de iure* lodě pirátské) měly být souzeny buď smíšenými tribunály obou smluvních stran, anebo přímo tou smluvní stranou, která dotyčnou loď dopadla.[31]

První z těchto smluv, uzavřená mezi Velkou Británií a Portugalskem v roce 1819, měla omezenou působnost pouze na severní polokouli a ještě výslovně neobsahovala označení obchodu s otroky jako případu pirátství. Již ale přiznávala válečným lodím obou smluvních stran vzájemné právo prohlídky obchodních lodí podezřelých z dopravy otroků. Výslovně je pak obchod s otroky označen za jeden z případů pirátství například v tzv. pětistranné smlouvě, uzavřené roku 1841 mezi Velkou Británií, Francií, Rakouskem, Pruskem a Ruskem, ale také ve smlouvě mezi Velkou Británií a Brazílií z roku 1826. [32]

[30] Viz např. Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 98 a následující.
[31] Grewe, Wilhelm Georg: The epochs of international law, Berlín 2000, strana 560 a následující.
[32] Grewe, Wilhelm Georg: The epochs of international law, Berlín 2000, strana 562.

Přes zjevnou snahu označit obchod s otroky za zločin pirátství však toto úsilí Velké Británie nemělo v obecném mezinárodním právu náležitý ohlas. Na konferenci v Bruselu, která se v letech 1889 až 1890 obchodem s otroky obsáhle zabývala, byl přijat za účasti všech významných evropských velmocí, Osmanské říše a Persie dne 2. července 1890 závěrečný Generální akt z Bruselu. Tento smluvní dokument udělil válečným lodím smluvních států rozsáhlé pravomoci k potírání obchodu s otroky zejména v oblasti Indického oceánu.[33] Přesto však v tomto dokumentu již nenalezneme ani zmínku o tom, že by byl obchod s otroky postaven naroveň pirátství. Současná doktrína se pak jednoznačně shoduje na tom, že obchod s otroky je v rozporu s mezinárodním právem, nikoliv však již součástí zločinu pirátství.[34]

Kromě Velké Británie probíhaly obdobné snahy o zařazení obchodu s otroky mezi akty pirátství také v USA. Pro vnitrostátní právo USA byl obchod s otroky označen za pirátství zákonem z 15. května 1820. Tento zákon je bezpochyby relevantní pro trestní právo USA, nemůže však sám o sobě přivodit změnu definice pirátství v mezinárodním právu. Toto dokládá například i rozhodnutí Nejvyššího soudu Spojených států amerických ve věci *The Antelope*, vydaného roku 1825. Podle tohoto rozhodnutí „…právník nemůže říci, že takto podporovaná praxe (rozuměj obchod s otroky – pozn. autora) je nelegální…Pokud je (obchod s otroky) v souladu s mezinárodním právem, nemůže sám o sobě představovat pirátství. Takto může být prohlášen zákonem, a povinnosti ze zákona nemohou překročit legislativní pravomoc státu, který jej uzákonil“[35]. I z tohoto příkladu je tedy zjevné, že snaha prohlásit obchod s otroky za jeden z případů pirátství nebyla úspěšná.

3.1.2.2. Snaha rozšířit definici pirátství na případy ponorkových útoků

Modernějším příkladem snahy o rozšíření definice pirátství i na jiné druhy námořních útoků je Nyonská úmluva z roku 1937. Během občanské války ve Španělsku (1936-39) se ve

[33] Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strany 127-150.

[34] Viz například Čepelka, Šturma, nebo Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, strany 3 a následující.

[35] Nejvyšší soud Spojených států amerických: The Antelope (1825). Rozhodnutí je dostupné např. na http://supreme.justia.com/us/23/66/case.html, překlad autora [cit. 2009-11-10].

značné míře rozmohly útoky ponorek válčících stran na obchodní lodě třetích států. V reakci na toto ohrožení obchodu v oblasti Středozemního moře byla v září roku 1937 přijata ve švýcarském Nyonu devíti státy (mimo jiné Velkou Británií, Francií a Tureckem) Nyonská úmluva.[36]

Tato úmluva označuje ve své preambuli útoky na obchodní lodě států, které se neúčastní vedení války, za „činy protivící se nejzákladnějším příkazům lidskosti, po právu považované za činy pirátské“[37]. Dále úmluva podrobně upravuje koordinaci opatření k boji proti pirátským ponorkám, zejména upravuje hlídání hlavních námořních tras a dává válečným lodím smluvních stran právo potopit přistižené ponorky, které porušují obecné mezinárodní právo.

Tato úmluva představuje bezpochyby zajímavý a přínosný podnět k vývoji mezinárodního práva v otázce pirátství. Smlouva však pokrývá pouze dosti omezený počet případů, když se týká právě jen občanské války ve Španělsku. S koncem tohoto konfliktu proto smlouva přestala být použitelnou, přičemž za dobu své použitelnosti nezískala kromě původních devíti již žádné další ratifikace. Další obdobná smlouva nikdy nebyla uzavřena. Je tomu tak zejména proto, že v průběhu bezprostředně následující druhé světové války byl boj proti ponorkám možný již na základě válečného práva, a označení ponorkových útoků za akt pirátství proto nebyl nutný. V dalším vývoji se již případy ponorkových útoků na civilní lodi nestaly natolik rozšířeným jevem, aby bylo nutno jej smluvně upravovat. Nyonská smlouva tak zůstala ve vývoji definice pirátství ojedinělým, byt velmi zajímavým pokusem.

3.1.3. Specifika environmentálně motivovaných útoků

Případy námořních útoků na lodě, jejichž motivací je snaha o ochranu životního prostředí, byly zejména v sedmdesátých a osmdesátých letech dvacátého století poměrně rozšířené. Na první pohled vykazuje tento druh útoků podobné znaky jako případy popsané pod bodem 3.2. Environmentálně motivované útoky se však liší v jednom dosti podstatném

[36] Nyonská úmluva ze 14.9.1937, text dostupný mj. na http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/335?OpenDocument. Naposledy navštíveno dne 10.1.2010.
[37] *Idem*, preambule (překlad autora).

aspektu od snahy podřadit pod definici pirátství obchod s otroky či ponorkové útoky. V případě útoků motivovaných snahou o ochranu životního prostředí nedošlo k rozšíření definice pirátství, nýbrž k podřazení těchto útoků pod již existující definici v souladu s Úmluvou o volném moři (1958).

Pro diskusi týkající se rozšíření pojmu pirátství v mezinárodním právu je nejzajímavější případ útoku na loď určenou ke shazování odpadu do moře z roku 1985. V tomto roce došlo k útoku aktivistů ze skupiny Greenpeace Netherlands na belgické lodi Falco a Wadsy Tanker. Obě lodě byly používány belgickými společnostmi NL Chemicals of Gent a Bayer of Antwerp ke shazování oxidu titaničitého do moře, přičemž tato činnost byla oficiálně belgickou vládou povolena. Na výraz nesouhlasu s tímto znečišťováním moře aktivisté z Greenpeace Netherlands pronikli na obě lodi, přivázali se k otvorům sloužícím ke shazování odpadu do moře, hrozili spuštěním kotev, a i jinak bránili oběma lodím ve shazování odpadu do moře. K tomuto útoku došlo jednak v přístavu Antverpy a následně za použití lodi registrované v Nizozemí i na volném moři u belgického pobřeží. Společnosti NL Chemicals of Gent a Bayer of Antwerp se bránili podáním žaloby na zdržení se protiprávní činnosti a žaloby na náhradu škody u belgických civilních soudů.

Případ se dostal až před belgický Kasační soud, který v činnosti členů Greenpeace Netherlands shledal pirátství ve smyslu Úmluvy o volném moři (1958)[38]. Toto překvapivé rozhodnutí belgický Kasační soud založil na úvaze, že čin byl spáchán na volném moři za použití násilí proti jiné lodi, a to za soukromým účelem. Soukromý účel je asi nejspornější částí tohoto rozsudku. Tradičně byl soukromý účel ztotožňován spíše s motivem zištným, přestože současná definice Úmluvy o mořském právu jej již chápe šíře než jako klasické *in animo furandi*.[39]. Belgický Kasační soud dovodil, že „předmětné činy nebyly spáchány v zájmu či k újmě státu, ale čistě k podpoře soukromého pohledu na konkrétní problém,

[38] Definice pirátství je prakticky shodná s definicí uvedenou v Úmluvě OSN o mořském právu rozebranou pod bodem 3.1.1.1.
[39] Tedy čin spáchaný v úmyslu krást.

přestože odrážely politickou perspektivu“[40]. Výklad pojmu „soukromý účel“ podle Kasačního soudu je zde velmi široký, neboť jako účel jiný než soukromý by podle tohoto výkladu byly označeny pouze činy států nebo jejich orgánů. Takový výklad se jeví jako rozporný s textem i smyslem Úmluvy o mořském právu (a rovněž pak Úmluvy o volném moři z roku 1958, která byla použita v předmětném případě). Podle většinového mínění kupříkladu činy povstalců, přestože nejsou činem státu, rozhodně nenaplňují znak soukromosti účelu. Kromě velmi širokého výkladu soukromého účelu útoku lze belgickému Kasačnímu soudu rovněž vytknout, že Úmluvu o volném moři interpretoval podle jejího doslovného textu spíše než podle jejího předmětu a účelu. Smluvní státy zcela jistě při kodifikaci pojmu pirátství nepomýšlely na násilné činy spočívající v přivazování se k lodím sloužícím ke shazování odpadu do moře, ale spíše na útoky s cílem zmocnit se napadené lodi, jejího nákladu či cenností nacházejících se na palubě.

Lze tedy uzavřít, že podřazení útoku na lodě Falco a Wadsy Tanker pod pirátství ve smyslu Úmluvy o volném moři (a potažmo Úmluvy o mořském právu) je případem zcela ojedinělým. V praxi se obdobné případy již nevyskytly, zejména pak proto, že Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby poskytuje v současnosti dostatečný základ ke stíhání tohoto druhu násilí na moři.

Další útoky na námořní lodě byly motivovány snahou chránit velryby před jejich nadměrným lovem. Do této skupiny útoků patří zejména poškození španělských velrybářských lodí Ibsa Uno a Ibsa Dos magnetickými námořními minami v přístavu Vigo ve Španělsku či potopení islandských velrybářských lodí Hvalur 6 a Hvalur 7 v Rejkjavíku v roce 1986.[41] Tento druh útoků nikdy v praxi nebyl podřazen pod definici pirátství, jak ji chápe Úmluva o mořském právu. Za současného stavu práva by však bylo možno i takovéto

[40] Kasační soud Belgického království, citováno podle Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, strana 14. Překlad autora.

[41] Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, str. 1-16, kde je možno nalézt další obdobné útoky na velrybářské lodi.

činy označit jako trestné podle Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby, jak je představena pod bodem 3.1.1.2.

Environmentálně motivované útoky se tedy v chápání mezinárodněprávního pojmu pirátství na všeobecné úrovni neprosadily, výše uvedený případ je pak pouze ojedinělou výjimkou. Přesto výše uvedené případy naznačují, jakým způsobem by se v budoucnu chápání pojmu pirátství mohlo v mezinárodním právu vyvíjet.

3.1.4. Shrnutí definic

Způsoby definování pirátství a jemu podobných aktivit jsou velmi různé. V mezinárodněprávním prostředí je naprostou většinou autorů přijímána jako autoritativní definice obsažená v Úmluvě o mořském právu[42]. Současná doktrína sice nabízí na tuto definici často velmi kritický pohled, který bude rozebrán níže v kapitole 3.4. této práce, nicméně žádná alternativní definice pro mezinárodněprávní použití nabízena není[43]. Ostatní výše rozebrané snahy rozšířit pojem pirátství jsou buď rázu historického, a nebo nedosáhly všeobecného uznání. Proto i v této práci budeme vycházet z definice Úmluvy o mořském právu pro definování pirátství v mezinárodněprávním významu.

Poněkud odlišnou povahu má pojem námořní loupež. Mezinárodní námořní organizace a Mezinárodní námořní kancelář, které tento pojem užívají, vůbec neaspirují na to nahradit jím výše uvedenou definici pirátství. Námořní loupež spíše slouží jako doplnění definice pirátství, když zahrnuje případy útoků, které pod právní pojem pirátství nespadají jen proto, že nebyly spáchány na volném moři. Pro užití v praxi je proto výhodnější kombinace obou těchto definic – proto většina statistik týkajících se námořních útoků hovoří souhrnně o pirátství a námořních loupežích. Tento přístup bude v této práci uplatněn v kapitole 3.3., kde budou námořní útoky (zahrnující pirátství i námořní loupež) rozebrány z praktického hlediska.

[42] Například Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strana 257; Barrios, Erik: Casting a wider net: Adressing the maritime piracy problem in Southeast Asia. Boston College International and Comparative Law Review, 2005, ročník 28, číslo 1, strany 149-163.

[43] Pro souhrnnou kritiku viz Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strany 127-150. Blíže pak viz část 3.4. této práce.

3.2. Nástin dějin pirátství

Dějiny pirátství jsou stejně staré, jako námořní obchod a doprava. Všude, kde byly příhodné přírodní podmínky a dostatek příležitostí přepadnout slabě bráněné lodě s bohatým nákladem, rozvíjelo se pirátství již od starověku. Většina aktivit popsaných v této kapitole nenaplňuje mezinárodněprávní definici pirátství, jak byla přiblížena v části 3.1.1.1. této práce, a slovo pirátství je proto v této kapitole používáno v neprávním slova smyslu. Přesto je však užitečné prozkoumat, jaké praktiky byly v historii za pirátství považovány.

Původně bylo pirátství doménou oblastí pobřežních. Ostatně i samotná námořní doprava se uskutečňovala nejčastěji při pobřeží, kde byla snazší orientace i menší riziko nepříznivého počasí. Starověké pirátství bylo proto široce rozšířené zejména v oblastech s mnoha ostrovy, jako například Egejské moře či pobřeží dnešního Chorvatska. Jak zaznamenává například Suetonius[44], osobní zkušenosti s piráty měl i vojevůdce Julius Caesar, když byl zajat piráty v Egejském moři a propuštěn až po zaplacení obrovského výkupného. A byl to opět Julius Caesar, který vedl expedici římského loďstva proti pirátům v Illyrii[45], jež úspěšně pirátství v oblasti potlačila. Ostatně Římská říše si v době svého největšího rozmachu připsala i velký úspěch v boji proti pirátství. Stálá přítomnost římského loďstva ve Středozemním moři, v té době přiléhavě nazývaném *mare nostrum*, vedla k výraznému poklesu počtu pirátských útoků v této oblasti.

Pirátství však nebylo výsadou pouze Středozemního moře. Již ze starověku jsou známy pirátské útoky na obchodní lodi z Mezopotámie, v Indickém oceánu i v dodnes problematické oblasti Jihočínského moře a Malackého průlivu[46]. Ostatně i praktiky skandinávských Vikingů byly často označovány za pirátství, přestože jejich doménou byly spíše nájezdy na slabě chráněné pobřežní osady. I tak však bylo pirátství v obecném slova smyslu na severu Evropy silně rozšířeno – jeden z hlavních důvodů pro vznik Hanzy jako

[44] Suetonius, Gaius Tranquillus: Životy dvanácti císařů; Svoboda Praha 1974, strana 20.
[45] Pobřeží dnešního Chorvatska.
[46] Strait of Malacca, nacházející se mezi Malajsií a Indonésií.

spolku obchodních měst v severním Německu a na pobřeží Baltského moře byla ochrana lodí před pirátskými útoky.

Největší rozkvět pirátství však nastal s objevením Ameriky. Lodě vezoucí náklad zlata z Nového světa do Evropy byly až příliš lákavým cílem a četné ostrovy Karibského moře ideálním útočištěm pro piráty. Jako takzvaný zlatý věk se označuje doba mezi lety 1620 a 1720. V této době existovali tzv. bukanýři - piráti podnikající útoky na lodě na vlastní riziko s tím, že pokud budou válečnou lodí některého státu dopadeni, čeká je rychlý soud a trest smrti. Vedle nich se však objevili i piráti přepadající lodě cizích států, kteří byli vybaveni tzv. kaperským listem[47] vydaným panovníkem některého státu. Tyto kaperské listy byly vydávány nejčastěji Anglií, ale i jinými velmocemi té doby, a opravňovaly jejich držitele k přepadání cizích námořních lodí. Držitel kaperského listu nebyl podle dobového nazírání pirátem v pravém slova smyslu, požíval ochrany panovníka, který list vydal, a v případě dopadení cizím státem s ním bylo zacházeno jako se zajatým vojákem. Teoreticky byl úkol kaperských lodí omezen pouze na přepadání lodí těch států, se kterými byl příslušný suverén vydavší kaperský list ve válečném stavu. Toto pravidlo bylo však často porušováno, a hranice mezi těmito „oficiálně zmocněnými“ a všemi ostatními piráty byla velmi úzká a snadno prostupná. Praktika používání kaperských listů byla zakázána až v roce 1856 Pařížskou deklarací. Ojedinělé případy se však objevily i později.[48]

Ve Středozemním moři 16. až 19. století byli největším postrachem námořního obchodu korzáři – především muslimští piráti z oblasti severní Afriky, ale i křesťanští piráti z jižního Středozemí. Cílem korzárů byla spíše posádka lodi a cestující, které mohli výhodně prodat na stále kvetoucím trhu s otroky. Nejslavnější z těchto korzárů jsou bezpochyby korzáři z tzv. Barbarského pobřeží – tedy ze severoafrických států Alžír, Tunis a Tripolis. I oni byli zmocněni panovníky výše zmíněných států k přepadání obchodních lodí cizích států,

[47] Zvaným často *lettre de marque*.
[48] Mimo jiné za americké občanské války. Zde však sehrála významnou roli skutečnost, že ani Spojené státy americké, ani Konfederace amerických států nebyly stranami Pařížské deklarace.

někteří autoři o nich hovoří dokonce jako o „námořních jednotkách“[49] těchto států. Ostatně samotné státy Alžír, Tunis a Tripolis bývají často označovány za státy pirátské[50] právě pro podporu těchto korzárských praktik.

Na počátku dvacátého století bylo pirátství považováno za téměř vymizelý jev. Pouze ojediněle se objevovaly pirátské útoky v Malackém průlivu a Jihočínském moři. K vymizení pirátství významně přispěl hlavně růst britského impéria s jeho téměř „všudypřítomným“ námořnictvem, ale i upevnění státní moci (a tedy i kontroly pobřeží) v jiných státech, a také všeobecné rozšíření motorových válečných lodí, kterým nemohly lodě soukromých pirátů konkurovat. Až po druhé světové válce zažilo pirátství znovuzrození, jak je popsáno v další části této práce.

3.3. Současné pirátství – faktická stránka

Přestože v posledních letech výrazně přibývá útoků na námořní lodě a těmto případům se dostává stále větší publicity, minimálně ze středoevropského pohledu se pirátství stále jeví spíše jako jev okrajový a málo známý. Je proto namístě čtenáři této práce představit pirátství v jeho moderní formě, která se dosti liší od romantického filmového zpracování Pirátů z Karibiku. Jelikož statistiky i sledování případů námořních útoků sledují obvykle případy pirátství a námořních loupeží (jak byly definovány v kapitole 3.1.1.), bude i zde pojednáno o těchto příbuzných jevech společně. Pojmy „pirátství“ a „námořní loupež“ budou používány v jejich právním významu, souhrnně pak budou oba jevy nazývány námořními útoky.

3.3.1. Důvody vzniku pirátství

V době zlatého věku pirátství čekal dopadené piráty neveselý osud. Obvykle se jednalo o rychlý soud na palubě lodi, která je dopadla, a v lepším případě vykonání trestu smrti oběšením. Přestože v dnešní době již trest smrti není zcela automatickým pravidlem a k jeho vykonání na místě by rozhodně docházet nemělo, čeká dopadené piráty přísný rest. I

[49] Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strana 133.

[50] Fokas, Terence: The Barbary Coast Revisited: The resurrection of International Maritime Piracy. University of San Francisco School of Law, 1997, ročník 9, číslo 2, strana 428.

tak je pirátství i námořní lupičství stále dosti atraktivním „zaměstnáním“ – minimálně v některých oblastech. V této kapitole budou proto představeny hlavní motivy, které vedou k páchání pirátství i námořního lupičství.

3.3.1.1. Ekonomická výhodnost

Bezpochyby primárním důvodem pro páchání pirátství stejně jako námořního lupičství je šance na rychlý a vysoký finanční výnos. Není zcela přesné jako hlavní důvod pro námořní útoky uvádět chudobu. Lze si představit, že námořní loupež namířenou proti lodi zakotvené v přístavu spáchá osoba zcela bez prostředků, která nemá jinou možnost obživy. Nicméně pro složitější případy pirátství, které již z definice mohou být spáchány pouze na volném moři[51], je potřeba kvalitního vybavení, poměrně vysokého počátečního vkladu a vyššího stupně organizovanosti. Motivem je proto spíše vidina snadného a často málo rizikového zisku než čirá nutnost způsobená chudobou.

Podle analýzy 83 námořních útoků spáchaných v Indonésii mezi lety 1991 a 1992 byl zisk útočníků minimálně ve třetině případů vyšší než 1.000 amerických dolarů. V této době činil průměrný roční příjem obyvatele v Indonésii 638 amerických dolarů[52]. Je tedy více než evidentní, že pokušení plynoucí z takovýchto zisků je značné. U pirátských útoků u pobřeží Somálska, kde pravidelně dochází k únosu lodí s následným požadavkem zaplacení vysokého výkupného, je ekonomický motiv ještě zjevnější. Jen samotný tanker MT Sirius Star bylo propuštěn po zaplacení výkupného ve výši 3 milionů amerických dolarů, což i při větším počtu únosců představuje velmi atraktivní výnos. Odhaduje se, že za rok 2008 bylo na výkupném somálským pirátům zaplaceno zhruba 35 milionů amerických dolarů.[53] Vidina takovéhoto zisku už je bezpochyby způsobilá motivovat útočníky k akcím, které s sebou v případě dopadení nesou značné riziko závažného trestněprávního postihu.

[51] Tedy minimálně 12 námořních mil– více než 22 kilometrů – od pobřeží.
[52] Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 17.
[53] Who do pirates call to get their cash?. BBC News Magazine [online]. 2009 [cit. 2009-10-31].

3.3.1.2. Nadměrný či protiprávní rybolov

Slib vysokého zisku je zcela bezpochyby hlavním důvodem pro pirátství i námořní lupičství. Přesto se příležitostně objevují i tvrzení, že pirátství minimálně v některých oblastech je důsledkem nadměrného či protiprávního rybolovu loděmi jiných států v pobřežním moři daného státu – tedy že piráti (případně námořní lupiči) jsou jakousi státem neposvěcenou formou pobřežní stráže. Nelze v žádném případě pochybovat o tom, že ve většině případů půjde spíše o záminku než o důvod v pravém slova smyslu. Přesto je ale přínosné tuto možnost zmínit, neboť minimálně u některých případů může být prvotním motivem námořních útoků snaha „pokutovat" cizí rybářské lodě za (byť domnělé) porušování práva týkajícího se rybolovu. Úmluva OSN o mořském právu zaručuje pobřežním státům možnost vydávat předpisy upravující rybolov v pobřežním moři a stanovit případná pravidla rybolovu ve výlučné ekonomické zóně. V případě států se slabou nebo neexistující vládou je však vymáhání těchto předpisů prakticky vyloučeno, čehož rybářské lodě cizích států mohou zneužívat ve svůj prospěch. Rybáři daného pobřežního státu pak mohou takovou situaci právem považovat za křivdu, a snažit se ji řešit násilnou metodou.

O tento případ se jednalo zejména při námořních útocích na rybářské lodi odehrávajících se u pobřeží Saharské arabské demokratické republiky[54], kdy povstalecké jednotky podle vlastních tvrzení chránili rybolovné oblasti svého státu. Tento příklad je tedy zjevně komplikován i tím, že vedle motivu ekonomického (ochrana rybolovných oblastí) je silný i motiv politický (tedy boj za nezávislost Západní Sahary). V případě Západní Sahary proto není namístě označovat tyto útoky za pirátství pro přítomnost motivu politického, tedy nikoliv soukromého.

Existují určité náznaky, že nadměrná exploatace rybích hejn v pobřežním moři stála i za některými útoky u pobřeží Somálska, a to podle prohlášení některých osob podezřelých

[54] Respektive území Západní Sahary, dnes okupovaného Marokem. Národně osvobozenecké hnutí Polisario zde vyhlásilo samostatnou Saharskou arabskou demokratickou republiku.

z páchání námořních útoků.[55] V tomto smyslu se dokonce vyjádřil zvláštní vyslanec OSN v Somálsku, Ahmedou Ould Abdallah, podle nějž existují náznaky toho, že některé pirátské útoky v Somálsku mohly být motivovány právě jako odplata za nelegální rybolov či vypouštění toxických odpadů do vod u somálského pobřeží[56]. Tyto úvahy však jednoznačně nemohou obstát jako legitimní ve světle nejnovějšího vývoje, kdy v průběhu let 2008 a 2009 došlo k útoku na velké množství lodí jiných než rybářských, a to často daleko na volném moři. Pirátské útoky by se v tomto kontextu jevily spíše jako msta za nadměrný rybolov, než jako snaha „trestat" pouze rybářské lodě. Ani v případě pirátství u somálského pobřeží proto nelze usuzovat na to, že by přílišná exploatace rybích hejn byla významnou příčinou vzniku pirátství. Výše uvedené úvahy proto zůstávají spíše v teoretické rovině, či je lze považovat za vhodnou záminku pro pirátské praktiky.

3.3.2. Faktory usnadňující existenci pirátství

Od příčin, které vedou ke vzniku pirátství a námořního lupičství, je třeba odlišovat faktory usnadňující pachatelům těchto činů jejich aktivitu. Tyto faktory pak v praxi rozhodují o tom, které oblasti jsou nejnáchylnější k výskytu námořních útoků.

3.3.2.1. Příznivé zeměpisné podmínky

Již od starověku se pirátství a námořní lupičství rozvíjelo v oblastech s četným výskytem ostrovů, v místech námořních úžin a v přístavech. Obdobná charakteristika platí i dnes. U některých případů pirátství se sice objevil způsob páchání s pomocí tzv. mateřské lodi (často ukořistěná větší loď, ze které se piráti na volném moři vydávají na útoky v menších plavidlech). Přesto je ale většina pirátů a naprostá většina námořních lupičů vázána na svoji pozemní základnu. Hojné případy námořních útoků se tedy vyskytují zejména tam, kde je dostatek úkrytů před případnými pronásledovateli.

[55] Viz například BBC News - Africa [online]. 2009 [cit. 2009-10-31]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8103585.stm>. Případně viz America and maritime piracy in Somalia [online]. 2008 [cit. 2009-10-31]. Dostupný z WWW: <http://www.qatarliving.com/node/385896>.

[56] Viz Middle East Online [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.middle-east-online.com/english/?id=27114>.

Výhodou pro útočníky je vždy také blízkost hranic různých států. Pokud jsou již piráti pronásledováni pobřežní stráží či vojenským plavidlem jednoho státu, je pro ně výhodné uniknout do pobřežního moře jiného státu, jelikož pronásledující plavidlo zásadně nemůže v takovém případě pokračovat v pronásledování bez souhlasu druhého pobřežního státu. Takové podmínky nalezlo pirátství a námořní lupičství zejména v jihovýchodní Asii, a proto zde k námořním útokům dochází prakticky nepřetržitě již od starověku.

Třetím zeměpisným faktorem, usnadňujícím námořní útoky, je existence průlivů či jiných úzkých míst hojně užívaných k námořní dopravě. Vysoký výskyt lodí zvyšuje pro útočníky možnost výběru potencionální oběti. Čilý dopravní ruch navíc znesnadňuje včasné odhalení útoku – odlišení pirátské či lupičské lodi od obyčejných rybářů či malé obchodnické lodi je nezřídka velmi obtížné. Relativně úzká námořní cesta pak znesnadňuje oběti uniknout útočníkům – klasické manévry jako např. zvýšení rychlosti či vystavení útočících lodí vlnám jsou v úzkých průlivech jen obtížně proveditelné. Úzké průlivy, jako například Malacký průliv mezi Indonésií a Malajsií, jsou doménou spíše námořního lupičství než pirátství, jelikož nezřídka celý průliv patří do pobřežního moře jednoho či více států. Jak však dokázali somálští piráti útoky v Adenském zálivu mimo oblast pobřežního moře, i v relativně úzkých oblastech může docházet i k výskytu pirátství jako takového.

3.3.2.2. Společenská přijatelnost námořních útoků

Pro pachatele námořních útoků je vždy přínosné, pokud mohou využít podpory místního obyvatelstva. Tato podpora je velmi přínosná, ba někdy i nutná k zajištění úkrytu pro pachatele a odbytiště pro zboží získané pirátstvím či námořním lupičstvím. Pachatelé si bezpochyby mohou zajistit podporu místních obyvatel zastrašováním či uplácením, přesto se pirátství a námořní lupičství nejvíce rozvíjí v oblastech, kde je tento druh aktivit společensky přijatelný či alespoň myslitelný. Minimálně od konce 19. století se v Evropě pirátství a jemu podobné aktivity považují společensky za zcela nepřijatelné a jejich pachatelé za *hostes humani generis* – tedy za nepřítele celého lidského druhu. Na některých místech jihovýchodní Asie, například v indonéském souostroví Riau-Lingga poblíž Singapuru, je však tradice

námořního lupičství a pirátství hluboce zakořeněna a dodnes živá. Pravděpodobně právě proto, že zde pachatelé námořních útoků žili po staletí[57], je zde společenská situace příznivá podpoře těchto pachatelů. Podpora místního obyvatelstva samozřejmě neznamená, že by každý či téměř každý obyvatel takové oblasti byl (potencionálním) pachatelem námořních útoků. Znamená však, že odpor místního obyvatelstva k tomuto druhu námořních útoků není příliš silný, a námořní útoky jsou případně považovány za ospravedlnitelné.

3.3.2.3. Nedostatečná reakce státu

Dalším faktorem bezpochyby usnadňujícím námořní útoky je slabá reakce státu na množící se případy námořních útoků ve vodách tohoto státu či podnikaných z jeho území. Může se buď jednat o vládu neexistující či příliš slabou, eventuelně o případy korupce pracovníků státu na místní či národní úrovni, a nebo dokonce o přímou účast pracovníků státu v námořních útocích.

Nejčastějším případem, kdy pobřežní stát přispívá svojí neaktivitou k růstu případu námořních útoků, je nedostatečné financování represe. Jediný účinný způsob boje proti pirátství a námořnímu lupičství je efektivní kontrola pobřeží a pobřežního moře, odkud jsou námořní útoky podnikány. Mnoho států však nemá dostatek prostředků, aby vybavilo příslušné represivní složky dostatečně kvalitními rychlými loděmi, ale i satelitní navigací a komunikačními prostředky. Jako příklad je možno uvést společné hlídky pobřežních stráží Malajsie, Indonésie a Singapuru známé pod označením MALSINDO, které v letech 2004 a 2005 výrazně omezily počet námořních útoků v Malackém průlivu. Od těchto hlídek však bylo upuštěno, protože ani jeden z pobřežních států neměl na jejich trvalé provozování dostatek finančních prostředků.[58] V Somálsku je tato situace ještě závažnější v tom ohledu, že zdejší přechodná federální vláda vykonává v lepším případě efektivní kontrolu pouze nad blízkým okolím hlavního města – v ostatních oblastech tak mají piráti a námořní lupiči dostatek volného prostoru.

[57] Viz například Vagg, Jon: Rough Seas? Contemporary piracy in South East Asia. British Journal of Criminology 1995, ročník 1995, číslo 1, strany 1-18 .
[58] Viz Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 28.

Poněkud odlišným problémem je korupce těch státních složek, které by měly proti pirátství a námořnímu lupičství bojovat, či jejich přímá účast na těchto útocích. Přímou účast orgánů státu či jejich členů na námořních útocích se většinou prokázat nepodaří, přestože v některých případech zejména z Indonésie existuje důvodné podezření na zapojení státních orgánů[59]. Korupce státních orgánů či jejich členů však zdaleka není výsadou jen zemí třetího světa. Jak již bylo vysvětleno výše, mají pachatelé námořních útoků k dispozici nezanedbatelné finanční částky, které mohou využít z získání podpory či alespoň shovívavosti místních či přímo státních úřadů.

3.3.2.4. Specifika současné námořní dopravy

Námořní útoky usnadňují rovněž dva jevy související s vývojem současné námořní dopravy. Prvním z nich je snaha o co nejnižší náklady na dopravu, a s tím související snižování početních stavů posádky velkých kontejnerových lodí a tankerů. Loď s menší posádkou je snazším cílem pro námořní útok, neboť je výrazně snazší, aby útočníci takovouto posádku početně převýšili. Rovněž zajištění nepřetržité hlídkové služby v rizikových oblastech je s malou posádkou nepoměrně obtížnější.

Druhým faktorem je pak existence tzv. flag-of-convenience states – tedy států umožňujících registraci lodí bez skutečného vztahu k danému státu. Většina z těchto států pak ve snaze stát se co nejatraktivnějšími pro lodní společnosti stanovuje velmi liberální pravidla pro registraci lodí. Tato politika vedla následně ke snížení kontroly dodržování pravidel bezpečné plavby a také k rozvoji fenoménu tzv. phantom ships. Pod názvem phantom ships jsou známy lodě ukořistěné piráty či námořními lupiči, které následně získaly registraci některé z tzv. flags-of-convenience[60]. Takovéto lodě slouží k realizaci podvodů, při kterých je na loď-fantom naloženo zboží v přístavu, jako by se jednalo o běžnou obchodní loď – místo dopravení zboží na místo určení je však zboží zpronevěřeno a loď-fantom je posléze registrována pod novým jménem.

---

[59] Viz například Vagg, Jon: Rough Seas? Contemporary piracy in South East Asia. British Journal of Criminology 1995, ročník 1995, číslo 1, strany 1-18.

[60] Garmon, Tina: International law of the Sea: Reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th. Tulane Maritime Law Journal, 2002, ročník 27, číslo 1, strany 267, 268.

3.3.3. Hlavní oblasti výskytu

Výskyt případů pirátství a námořního lupičství se v průběhu času pochopitelně mění. V následujícím textu budou představeny hlavní oblasti výskytu s všeobecnými charakteristikami obvyklých námořních útoků dané oblasti. Podrobnější studium jednotlivých případů však přesahuje rozsah a zaměření této práce.

3.3.3.1. Jihovýchodní Asie

Nejtradičnější oblastí námořních útoků je bezpochyby jihovýchodní Asie. Ani v době mezi světovými válkami, kdy bylo pirátství považováno za překonaný jev, námořní útoky v této oblasti zcela neustaly. I v rámci této oblasti lze rozlišit několik oblastí s různými charakteristikami útoků.

Bezpochyby nejvýznamnější oblastí je Malacký průliv mezi Indonésií a Malajsií, a s ním úzce související Singapurský průliv mezi Singapurem a Indonésií. Touto oblastí proudí zhruba 40% světového námořního obchodu a 50% veškeré přepravované ropy. Průlivy jsou na mnoha místech velmi úzké a proplouvá jimi minimálně 200 lodí na mezinárodních plavbách každý den[61]. Přičteme-li k tomu dostatek vhodných úkrytů a společenskou přijatelnost námořních útoků, je jen pochopitelné, že tato oblast dlouhodobě vévodí všem statistikám o námořních útocích. Útoky zde mají různý charakter – většinou se s ohledem na šířku průlivů jedná o útoky v pobřežním moři, a proto o případy námořního lupičství. Největší část útoků spočívá v drobných krádežích, pachatelé bývají ozbrojeni noži či podobnými nástroji a pokud posádka neklade odpor, škody z tohoto druhu útoků nebývají velké. Poměrně často se však objevují i výrazně závažnější útoky na velké lodě včetně tankerů, spáchané velkými organizovanými skupinami ozbrojenými střelnými zbraněmi.

Další oblastí s relativně častým výskytem útoků je oblast Jihočínského moře, přestože v poslední době počet nahlášených případů významně poklesl. Zde jsou nejtypičtějším druhem útoky na lodě mířící na celý náklad. Piráti či námořní lupiči obvykle náklad vyloží do

[61] Li, Kevin; Cheng, Jin: Maritime law and policy for energy security in Asia: A Chinese perspective. Journal of Maritime Law and Commerce 2006, ročník 37, číslo 4, strana 568.

připravené lodi a prodají – existuje důvodné podezření, že tento druh útoků probíhá přímo na objednávku konkrétního zboží.[62]

Spíše ojedinělým, avšak velmi závažným případem jsou pak tzv. phantom ships z oblasti Filipín. Zejména na počátku devadesátých let se objevilo několik desítek případů, kdy lodě ukořistěné piráty či námořními lupiči byly opatřeny novou registrací a následně použity k zpronevěře přepravovaného zboží. Tyto případy jsou z logiky věci málo prozkoumány a v poslední době žádné obdobné nebyly hlášeny.[63]

3.3.3.2. Somálsko a přilehlé oblasti

Somálsko je relativně novou oblastí výskytu pirátství a námořního lupičství. První případy se začaly objevovat až na začátku devadesátých let minulého století v souvislosti s pádem diktátorského režimu Saida Barreho. Světovou pozornost však případy útoků somálských námořních lupičů a pirátů získaly v roce 2007. Počtem útoků , jejich odvážností i velikostí lodí, na které útoky směřují, případy z vod v okolí Somálska překonaly všechny dosud známé pirátské aktivity. V průběhu roku 2009 se dokonce začaly množit i případy pirátských útoků podniknutých stovky námořních mil od pobřeží. Somálsku a přilehlým oblastem (tedy Adenskému zálivu a západní části Indického oceánu, kde piráti v poslední době podnikají útoky až téměř u Seychelských ostrovů a Madagaskaru) je věnována zvláštní část 4. této práce.

3.3.3.3 Nigérie

V případě Nigérie nelze legitimně mluvit o pirátství v právním slova smyslu, neboť převážná většina útoků je podniknuta v okolí přístavu Lagos. Nejčastěji se jedná o útoky na lodě přímo v přístavu či zakotvené v jeho okolí. Útoky v Nigérii se však vyznačují nebývalou měrou násilí, odehrávají se ve velkých organizovaných skupinách a jejich počet v posledních pěti letech je nebývale vysoký. Problémem v případě Nigérie zůstává zejména nedostatečná či chybějící reakce na útoky ze strany nigerijské vlády.

---

[62] Fokas, Terence: The Barbary Coast Revisited: The resurrection of International Maritime Piracy. University of San Francisco School of Law, 1997, ročník 9, číslo 2, strany 427-460.

[63] Ellen, Eric: Contemporary Piracy. California Western Law Journal 1990, ročník 21, číslo 1, strana 128.

Jednotlivé případy námořních útoků se objevují i v jiných státech západní Afriky, zejména u pobřeží Guineje a Ghany (7 útoků v roce 2008)[64].

3.3.3.4. Ostatní

Případy útoků v Latinské Americe přitahují velmi malou pozornost, přestože jejich počet není nijak zvláště nízký. Početně nejvýznamnější jsou případy námořních loupeží mířících na lodi zakotvené v přístavech Santos v Brazílii a Rio de Janeiro v Argentině, přestože jejich počet v poslední době poněkud poklesl. Útoky na lodě, tentokrát však i na volném moři, nejsou řídké ani u pobřeží Venezuely (30 případů mezi lety 2003 a 2008)[65].

Mezi další místa nechvalně proslulá počtem námořních útoků proti lodím kotvícím v přístavu či v jeho bezprostředním okolí pak patří města Chittagong v Bangladéši a Daar es Salaam v Tanzanii[66].

3.3.4. Statistické údaje

Získání co nejpřesnějších údajů o výskytu případů pirátství a námořního lupičství je jedním z klíčových předpokladů pro úspěšný boj proti tomuto druhu kriminality. Až do osmdesátých let minulého století však neexistoval žádný centralizovaný systém hlášení námořních útoků. Jednotlivé vlády zpracovávaly své vlastní statistiky, přičemž ne ve všech případech byly tyto údaje dostatečně věrohodné. Poměrně zřídka je v zájmu vlády některého státu, aby jeho vody byly známé jako lokalita rozšířeného výskytu námořních útoků, a proto některé státy záměrně neuváděly počet námořních útoků spáchaných v jejich teritoriálních vodách či podniknutých z jejich území. Ve snaze co nejvíce zpřesnit údaje o počtu námořních útoků bylo v roce 1992 Mezinárodní námořní kanceláří založeno Centrum pro hlášení pirátských útoků[67], na nějž se mohou obracet přímo lodě, jež se staly obětí námořního útoku či jeho pokusu. Údaje získané Mezinárodní námořní kanceláří o počtu pirátských útoků a případů námořního lupičství jsou pak základem pro zpracovávání i ostatních statistik, a to zejména Mezinárodní námořní organizací. Jelikož údaje o námořních útocích mají sloužit

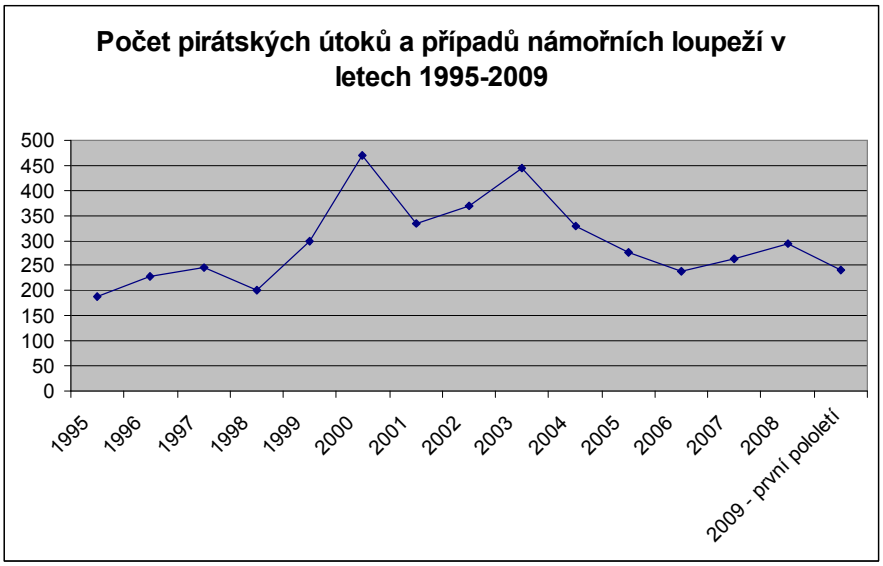
[64] International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report.
[65] Idem.
[66] 11, respektive 12 případů námořních loupeží v přístavu a jeho bezprostředním okolí v roce 2008.
[67] Piracy Reporting Centre v Kuala Lumpuru.

zejména praktickému boji proti tomuto jevu, jsou případy pirátství a námořní loupeže uváděny společně, neboť oba tyto jevy představují pro námořní dopravu stejně velké nebezpečí. Údaje v této kapitole budou proto uvedeny souhrnně pro případy pirátství i námořního lupičství.

Před rokem 1990 bylo případů námořních útoků evidováno relativně malé množství, teprve od roku 1991 jejich celosvětový roční počet poprvé převýšil stovku případů. Následný strmý růst počtu případů je zjevný z Grafu č. 1, zobrazujícího celkový světový počet námořních útoků (tedy případů pirátství i námořních loupeží, a to dokonaných i ve stádiu pokusu) mezi lety 1995 a 2009. Po roce 2004 je na první pohled patrný pokles případů námořních útoků, způsobený intenzivní spoluprácí vlád Malajsie, Indonésie a Singapuru na potírání pirátství v jejich teritoriálních vodách, případně páchaný loděmi z jejich území.

Vývoj po roce 2005 je ovlivněn zejména vzestupem pirátství v Somálsku a jemu přiléhajících oblastech (Adenský záliv, západní Indický oceán). Alarmující je pak počet

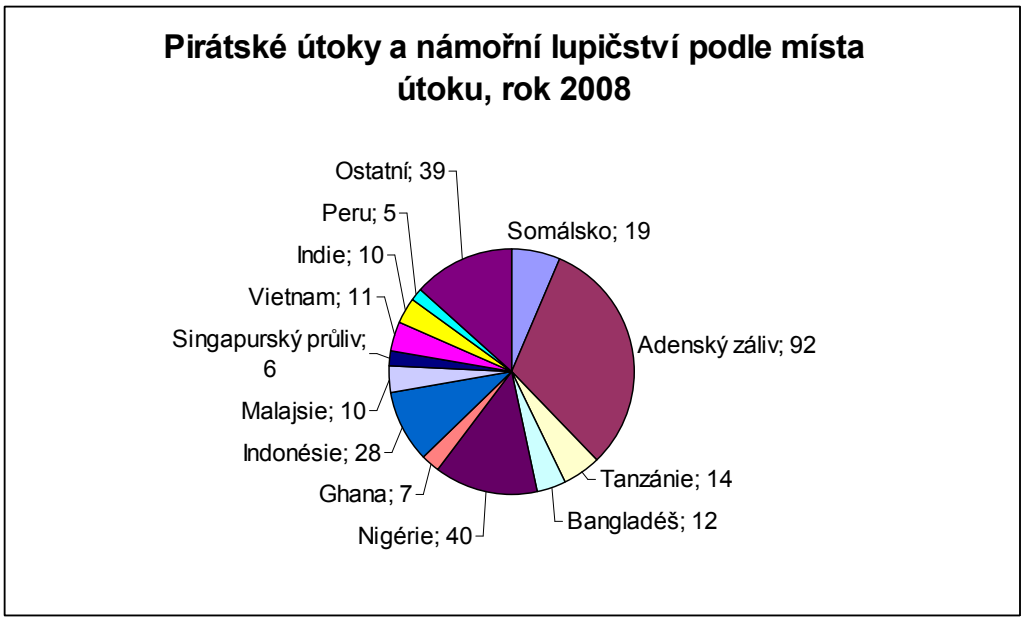
Graf č. 1 – Počet útoků v letech 1995 až 2009



případů za první pololetí roku 2009, který přes mimořádné úsilí mezinárodního společenství o potlačení pirátství v Somálsku již téměř dosáhl celoročního počtu případů za rok 2008.

Geografické rozložení útoků v roce 2008 je pak názorně patrné z Grafu č. 2. V tomto grafu je možno si povšimnout, že počet námořních útoků přičítaných útočníkům pocházejícím

ze Somálska – tedy útoky spáchané u pobřeží Somálska a v Adenském zálivu, představuje téměř polovinu všech světových útoků v tomto roce. Naproti tomu výrazně poklesl počet útoků v Malackém průlivu – na celou oblast Malajsie, Indonésie a Singapuru připadlo 44

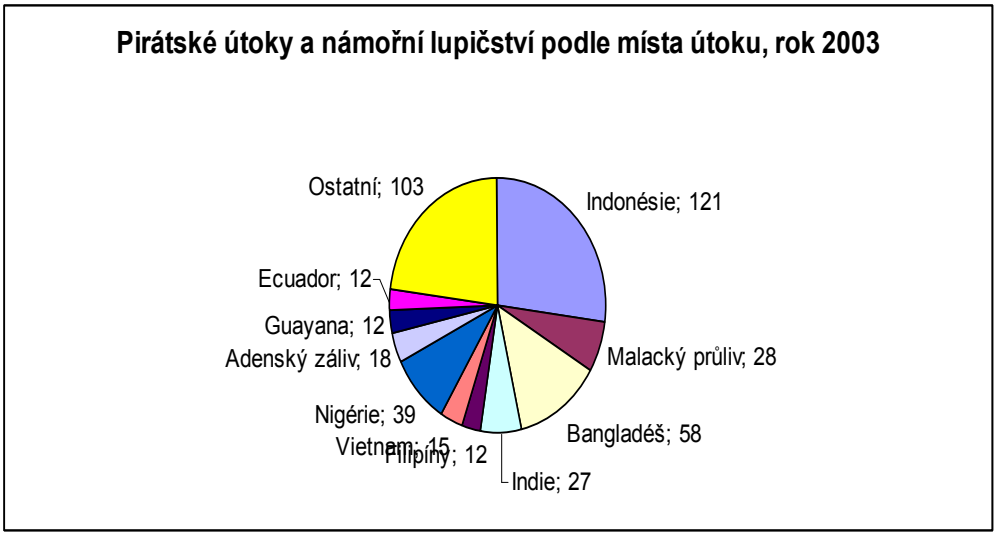


Graf č. 2 – zeměpisné rozložení námořních útoků v roce 2008.

útoků v porovnání s 80 námořními útoky jen v Malackém průlivu v roce 2000. Pro orientační přehled o hlavních oblastech výskytu námořních útoků v letech 2008 a 2009 je možno také nahlédnout do Přílohy č. 1 a Přílohy č. 2. Zde jsou představeny mapky všech hlášených případů námořních útoků tak, jak jsou evidovány Mezinárodní námořní kanceláří za rok 2008, resp. rok 2009.

Srovnání je možno provést s Grafem č. 3, ve kterém jsou uvedeny námořní útoky v roce 2003 podle jejich geografického rozložení. Útoky somálských pirátů zde ještě téměř nejdou zastoupeny, významnou roli však hraje kategorie ostatní (zejména pak Latinská Amerika), a zejména pak jihovýchodní Asie[68].

[68] Všechny citované grafy zpracovány s použitím materiálů laskavě poskytnutých Mezinárodní námořní kanceláří - International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report a International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships report for the period 1 January – 30 June 2009.



Graf č. 3 – zeměpisné rozložení námořních útoků v roce 2003.

3.3.4.1. Problematika statistik

Jak již bylo výše zmíněno, je určování celkového počtu námořních útoků velmi nesnadné. Hlavním důvodem pro nespolehlivost statistik je nedostatečné hlášení případů námořních útoků. To může být způsobeno řadou faktorů – v některých (byť řídkých) případech mohou být všechny oběti útoku mrtvé, a proto se o útoku nikdo nedozví. Pravděpodobnost této varianty je však nízká, neboť minimálně zbytky přepadené lodi budou ve zcela převažující většině případů dříve či později nalezeny. Mnohem pravděpodobnější však je, že případ námořního útoku nebude nahlášen, neboť lodní společnost vydá instrukce takový případ vůbec neoznamovat. Vyšetřování případu námořního útoku může znamenat nemalé zdržení pro loď, které je spojeno se značnými náklady. Vyšší míra námořních útoků také může na lodní společnost přitahovat nechtěnou publicitu a způsobovat vyšší pojistné pro lodi. V praxi tak skutečně některé lodní společnosti ve svých vnitřních předpisech hlášení námořních útoků zakazují či donedávna zakazovaly.[69]

Dalším důvodem pro nehlášení námořních útoků může být neochota států či přístavních úřadů takovéto incidenty hlásit v obavě o svoji pověst – být označen za oblast náchylnou k výskytu námořních útoků je bezpochyby pro státy i jednotlivé přístavy

[69] Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, Routledge 2007, strana 23.

nevýhodné a nepříjemné. Tento problém byl však téměř eliminován zavedením přímých hlášení lodí Centru pro hlášení pirátských útoků, případně jiné nestátní instituci shromažďující údaje o námořních útocích.

Výše uvedené důvody vedou ke značnému zkreslení statistik. Například podle odhadů japonské nestátní organizace Nippon Foundation může být v Malackém průlivu skutečný počet námořních útoků až desetkrát vyšší než oficiálně uváděný. Jako příklad, že skutečných útoků je bezpochyby více než nahlášených, mohou posloužit údaje z ledna až září roku 2006: podle údajů Mezinárodní námořní kanceláře došlo v tomto období k 8 námořním útokům v Malackém průlivu, zatímco indonéské námořnictvo jich ve stejném období na stejném místě evidovalo 23. [70]

Významným problémem statistických údajů však zůstává zejména definiční nejasnost. Jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, v praxi se evidují všechny námořní útoky v jedné kategorii – tedy případy pirátství i námořního lupičství dohromady. Je proto velmi obtížné přesně určit, kolik z výše uvedených případů skutečně připadá na pirátství v mezinárodním právu. Určité přiblížení mohou nabídnout statistiky zpracovávané Centrem pro sdílení informací[71] v Singapuru. Podle údajů Centra pro sdílení informací došlo v Asii za období leden až září 2009 k celkem 59 dokonaným námořním útokům, z nichž 48 byly případy námořního lupičství a v 11 případech zejména z Jihočínského moře šlo o pirátství ve smyslu mezinárodního práva[72]. V některých oblastech, jako například Malacký průliv, se případy pirátství nevyskytují téměř vůbec. Naproti tomu například somálští piráti v průběhu roku 2009 podnikali útoky až 600 námořních mil od pobřeží – v takových případech jde zcela evidentně o útoky pirátské ve smyslu Úmluvy o mořském právu.

Posledním, spíše technickým problémem vedení statistik o námořních útocích je pak mnohost orgánů přijímajících hlášení o útocích. Oznámení o útoku je možno zcela logicky učinit orgánům státu, v jehož pobřežních vodách či státu, jež je od místa útoku nejblíže –

[70] *Idem*.
[71] Centrum pro sdílení informací bylo vytvořeno Dohodou o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii roku 2006. Blíže k této dohodě viz kapitolu 3.4.3. této práce.
[72] The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Centre Quarterly report, January – September 2009.

orgány tohoto státu mohou nejsnáze pomoci napadené lodi a pravděpodobně rovněž povedou vyšetřování. Většina lodí však útok rovněž nahlásí Mezinárodní námořní kanceláři, případně i jinému centru pro sběr informací o námořních útocích. Je pak často jen otázkou náhody, aby se daný případ dostal do všech statistik, případně se do některých nedostal z více zdrojů duplicitně.

Přes všechny výše uvedené potíže však výše představené statistické údaje zůstávají nezbytné v boji proti pirátství – zejména za účelem určení rizikových oblastí a přijetí opatření proti případným námořním útokům je alespoň přibližná znalost těchto údajů nezbytná.

3.3.5. Důsledky pro námořní plavbu a ekonomiku jako celek

Je zcela evidentní, že pirátství i námořní lupičství má na námořní plavbu a obchod negativní vliv. Ať se jedná o drobné krádeže movitých věcí z paluby lodí, o krádeže celé lodi i s nákladem a nebo o unášení celých lodí za účelem získání výkupného, námořní útoky jsou vždy spojeny se zvýšenými náklady pro lodní společnosti – a to jak ve smyslu přímé ztráty na majetku, tak i jako nepřímé škody a náklady.

3.3.5.1. Přímá majetková škoda

Očividným následkem námořních útoků je přímá škoda na majetku, ať již se jedná o movité věci nacházející se na lodi (lana, osobní věci posádky a cestujících, cennosti a finanční hotovost nacházející se na lodi), poškození lodi samotné v průběhu útoku či ukradený náklad. Celkové přímé ekonomické škody způsobené ročně piráty a námořními lupiči jsou různými odborníky odhadovány ve výši od 0,5 do zhruba 15 miliard amerických dolarů[73]. I pokud se přidržíme střízlivějšího (a také pravděpodobnějšího) odhadu způsobených škod, jedná se o nezanedbatelnou částku. Při rozsahu světového námořního obchodu[74] však stále jde pouze o ztráty v rozsahu několika desetin procenta celkového objemu obchodu.

Stále častěji se objevujícím jevem je rovněž unášení lodí za účelem získání výkupného. Ve všeobecném povědomí je tato pirátská praktika právem spojena zejména se Somálskem. Únosy lodí za účelem získání výkupného se objevovaly již dříve a na jiných

[73] Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, Routledge 2007, strana 20.
[74] Odhadovaného Světovou obchodní organizací na cca 8 bilionů za rok 2005.

místech světa než v Somálsku, přesto je Somálsko a okolní vody hlavní oblastí únosů. Například v roce 2003[75], kdy ještě somálští piráti nebyli aktivní, bylo uneseno 19 lodí, v roce 2004 pak 11 lodí. V roce 2008 bylo naproti tomu piráty a námořními lupiči uneseno 49 lodí, z toho 10 u somálského pobřeží a dalších 32 v Adenském zálivu[76]. Náklady na zaplacené výkupné je velmi těžké přesně vyčíslit, neboť málo která lodní společnost se ochotně podělí o informace o zaplacené částce. Odhady výše výkupného zaplaceného za rok 2008 jen somálským pirátům činí zhruba 35 milionů amerických dolarů.[77] Vedle samotného zaplaceného výkupného vznikají lodní společnosti v souvislosti s únosem i další náklady, zejména na zajištění vyjednávání s únosci a rovněž na zajištění bezpečného dopravení výkupného únoscům.

3.3.5.2. Nepřímé škody

Logickým důsledkem výše popsaných přímých majetkových škod je zvyšování pojistného. Jelikož minimálně některé pojistné smlouvy lodních společností[78] zahrnují pirátské či lupičské útoky jako pojištěnou škodní událost, promítnou pojišťovací společnosti své náklady do vyššího pojistného. Další nepřímou škodou způsobenou pirátskými útoky či námořním lupičstvím může být nutnost (či vhodnost) změnit trasy námořního obchodu. Ještě v roce 2008 Martin Murphy ve své knize uvádí, že „žádný známý obchod neustal či nebyl přesměrován v důsledku pirátství“[79]. V důsledku vysoké frekvence útoků somálských pirátů v průběhu roku 2008 v Adenském zálivu však mnoho lodních společností raději své lodi posílalo o mnoho delší a nákladnější cestou kolem mysu Dobré naděje, než aby riskovali proplutí Adenským zálivem do Suezského průplavu. Zvýšené náklady časové i finanční na tuto delší cestu jsou evidentní.

Mezi další nepřímé náklady, a to zejména pro jednotlivé státy či přístavy, představuje potencionální poškození pověsti při déletrvajících problémech s piráty či námořními lupiči. to

[75] Kdy byl zaznamenán největší počet námořních útoků za rok vůbec, celkem 445.
[76] International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report.
[77] Who do pirates call to get their cash?. BBC News Magazine [online]. 2009 [cit. 2009-10-31].
[78] Nikoliv však všechny – blíže k tomuto problému viz Kahn, Lawrence: Pirates, rovers and thieves: New problem with an old enemy. Tulane Maritime Law Journal, 1996, ročník 20, strany 293-329.
[79] Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, Routledge 2007, strana 20.

se týká například Hong Kongu, který v letech 1992 až 1995 opakovaně japonské a britské sdružení lodních dopravců vyzývaly ke zlepšení bezpečnostní situace pod hrozbou přesměrování obchodu mimo tento přístav.[80]

Mezi možné následky pirátství a námořních loupeží je také nutno zahrnout možnost škod na životním prostředí. V poslední době se relativně často objevují útoky na tankery převážející zejména ropu, ale i další chemické látky. Zároveň alespoň v některých oblastech jsou útoky podnikány silně ozbrojenými skupinami útočníků – kupříkladu v Somálsku patří mezi téměř standardní výbavu při pirátských útocích tzv. RPG – tedy raketově poháněné granáty. Pokud by (byť nešťastnou náhodou) došlo k použití takovéto zbraně proti ropnému tankeru, následky na mořském životním prostředí by mohly být katastrofální.

3.3.5.3. Škody na zdraví a životech

Nezanedbatelným důsledkem námořních útoků jsou rovněž škody na zdraví a případně i na životech posádek a cestujících napadených lodí. Usmrtit své oběti je jen velmi zřídka primárním cílem pirátů či námořních lupičů. Přesto se může poměrně běžně stát, že v průběhu přepadení lodě k následkům na zdraví dojde, zejména jelikož útočníci bývají v naprosté většině případů ozbrojeni. V roce 2008 bylo při útocích pirátů a námořních lupičů zraněno 32 osob na palubě, 11 dalších bylo útočníky zabito a 21 jich je pohřešováno. K tomu je nutno přičíst ještě 889 osob, které byly piráty a námořními lupiči zadržováni pro zaplacení výkupného[81]. Je proto zjevné, že ani tento důsledek pirátství a jiných námořních útoků není nikterak zanedbatelný.

3.4. Právní nástroje boje proti pirátství

Pirátství je jev velmi komplexní a zároveň velmi nebezpečný pro námořní dopravu i mezinárodní společenství jako celek. Tomu musí odpovídat i nástroje použité v boji proti tomuto jevu. Typicky se bude jednat o kombinaci nástrojů právních s nástroji neprávními -

[80] Lee, Yam Wo: A Study on Piracy and Armed Robbery against Ships, The Hong Kong Polytechnic University 2003.
[81] Z tohoto počtu přes 800 případů únosů připadá na somálské piráty.

zejména užitím nástrojů zahrnujících přímé donucení. V této části práce budou představeny právní nástroje, které slouží či napomáhají k boji s tímto složitým fenoménem.

3.4.1. Úmluva OSN o mořském právu

Úmluva OSN o mořském právu, podepsaná v roce 1982 na Jamajce, je rozsáhlou mezinárodní smlouvu upravující velké množství otázek souvisejících s mořským právem. Základním přínosem tohoto dokumentu v oblasti pirátství je to, že úmluva pirátství přesně definuje. Kompletní definice pirátství byla citována v části 3.1.1.1. této práce, zde se proto omezíme na shrnutí hlavních bodů. Pirátství je násilný čin spáchaný na volném moři posádkou či cestujícími lodě (nebo letadla) proti jiné lodi (či letadlu) za soukromým účelem.

Kromě samotné definice pak Úmluva o mořském právu upravuje i možnosti zásahu cizích států proti pirátské lodi či letadlu. Tato oprávnění prolamují základní princip ovládající využívání volného moře, totiž že lodě na volném moři zásadně podléhají jurisdikci a kontrole pouze státu své vlajky[82]. Toto základní pravidlo je však v případě podezření, že daná loď či letadlo je zneužíváno k pirátství, prolomeno hned v několika aspektech. Předně válečné lodě, zřetelně označené lodě ve státní službě a válečná letadla všech států mohou kontrolovat lodě plující pod kteroukoli vlajkou, zda nejsou zneužívány k pirátství. V případě, že válečná či zřetelně označená loď ve státní službě či válečné letadlo kteréhokoli státu pirátskou loď dopadne, je stát oprávněn pirátskou loď zabavit a dopadené piráty soudit. V témže ustanovení je pak zakotvena rovněž klasická zásada *pirata non mutat dominum*. Podle této zásady majetková práva třetích osob jednajících v dobré víře, jež byly dotčeny pirátským útokem, nejsou tímto útokem ovlivněna, a věci odejmuté třetím osobám pirátem zůstávají ve vlastnictví těchto třetích osob.[83]

Dosti podrobně je v Úmluvě o mořském právu upraveno právo na pronásledování bez přerušení. Toto právo je však dáno pouze válečným či obdobným státním lodím

[82] Viz článek 92 odst. 1 Úmluvy o mořském právu (1982).
[83] Viz článek 105 Úmluvy o mořském právu (1982). K zásadě *pirata non mutat dominum* srovnej Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005, strana 439, nebo Kahn, Lawrence: Pirates, rovers and thieves: New problem with an old enemy. Tulane Maritime Law Journal, 1996, ročník 20, strana 306.

pronásledujícím loď, která porušila právo pobřežního státu v jeho teritoriálních vodách (ve vnitřních vodách, pobřežních vodách či v pásmu přilehlém) a snaží se uniknout na volné moře. Toto ustanovení je proto v praxi k boji proti pirátství nepoužitelné, neboť pirátský čin může být pojmově spáchán jen na volném moři. K boji proti pirátství by mnohdy bylo velmi prospěšné ustanovení umožňující pronásledování přesně opačné (tedy pronásledování bez přerušení z volného moře do teritoriálních vod) – jak bylo ostatně umožněno v případě somálských pirátů rezolucí Rady bezpečnosti OSN[84].

Úmluva o mořském právu rovněž nabízí odpověď na dlouho diskutovanou otázku, zda pirátské lodě mají právo užívat vlajku nějakého státu. Poměrně často byla doktrínou zastávána pozice, že pirát se svým útokem stává *hostis humani generis* a jako takový ztrácí ochranu státu, jehož vlajku je pirátská loď oprávněna využívat[85]. Úmluva o mořském právu ponechává definitivní vyřešení této otázky na jednotlivých národních úpravách – právo státu, který vlajku vydal, je rovněž rozhodné pro to, zda pirát ztrácí svými činy právo takovou vlajku na své lodi užívat či nikoliv.[86]

3.4.1.1. Vztah Úmluvy o mořském právu k mezinárodnímu obyčeji v otázce pirátství

Při diskusi Úmluvy o mořském právu jako nejvýznamnějším nástroji boje proti pirátství je nutno objasnit její vztah k obyčejovým normám týkajícím se pirátství. Mezinárodněprávní obyčejová norma obecně je nepsaná právní norma. Mezinárodní obyčej vzniká za současné přítomnosti dvou prvků. Nutná je jednak *usus longaevus* – tedy dlouhodobá kvalifikovaná praxe států, a dále musí být přítomen *opinio iuris* – tedy přesvědčení států o tom, že takové pravidlo je závazným pravidlem chování[87].

Uvedený charakter má podle zcela převažujícího právního názoru i zákaz pirátství v mezinárodním právu. Již od středověku jsou piráti považováni za *hostes humani generis* –

[84] K tomu blíže viz kapitolu 4.2.1. této práce.
[85] K tomu již např. Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005, strana 434.
[86] Viz článek 104 Úmluvy o mořském právu (1982).
[87] Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 98 a následující.

tedy nepřátele lidského druhu jako celku, a jsou rovněž jako takoví všemi státy světa pronásledováni. Existuje proto minimálně několik století dlouhá kvalifikovaná praxe, podle které je pirátství[88] porušením mezinárodního práva a státy mají právo[89] jej stíhat. Tato praxe je doprovázena stejně dlouhým právním vědomím (minimálně velké většiny států) o tom, že zákaz pirátství je právně závazným. Vytvořil se proto mezinárodněprávní obyčej zakazující pirátství a dávající právo všem státům světa piráty stíhat a trestat[90]. Podle některých autorů patří zákaz pirátství v mezinárodním právu dokonce k nemnohým pravidlům mezinárodního práva, které mají povahu *iuris cogentis*, tedy normy, jež nemůže být žádnou dvoustrannou či vícestrannou smlouvou změněna či zrušena, a k jejíž změně by mohlo dojít pouze vytvořením odchylného obyčeje.[91] Existují však i nikoliv nevýznamné názory, které zákazu pirátství charakter *iuris cogentis* upírají[92].

Zbývá proto prozkoumat, zda je Úmluva o mořském právu vyjádřením již existujících obyčejových pravidel, či zda se od obyčejové normy odchyluje. Následující pasáž se proto pokusí nalézt obyčejovou definici pirátství, jak se vytvořila dlouhodobou praxí států, a tuto definici následně porovnat s Úmluvou o mořském právu. Jak bylo vyloženo v předchozím odstavci, není v doktríně sporu o tom, že zákaz pirátství a právo států jej trestat je obyčejovou normou, která našla vyjádření v Úmluvě o mořském právu. Problematické však je, zda Úmluva o mořském právu definuje pirátství shodně s mezinárodním obyčejem, či zda je obyčejová norma širší[93]. Konkrétně někteří autoři uvádějí, že mezinárodněprávní obyčej

[88] Byť s poněkud proměnlivým obsahem tohoto slova, viz zejména část 3.2. této práce a tam uvedené zdroje.

[89] Někteří autoři dovozují i existenci povinnosti pirátství stíhat – viz např. Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 258, 259.

[90] K obyčejovému charakteru zákazu pirátství viz například Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005, strany 434 a následující.

[91] Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 112 a následující; BAREA, Phillip. Old Piracy Laws Created Universal Jurisdiction [online]. 2008 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW:
<http://war-crimes.suite101.com/article.cfm/piracy_forced_creation_of_universal_jurisdiction>, Hirsch, Moshe: The Responsibility of International organizations Toward Third Parties: Some Basic Priciples, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1995, 1966 (II) International Law Commitee Yearbook, strana 248, 327.

[92] Například CRIDDLE, Evan, FOX-DECENT, Evan. Deriving peremptory norms from sovereignity. American Society of International Law Proceedings [online]. 2009, no. 103 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://ecgi.ssrn.com/delivery.php

[93] K pochybnostem o charakteru norem Úmluvy o mořském právu upravujícím pirátství viz Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, strany 6-7, a tam uvedené zdroje.

umožňuje trestat pirátství jako jakékoli protiprávní násilí spáchané na moři,[94] a je proto výrazně širší než definice Úmluvy o mořském právu. Zejména se tedy jedná o to, zda mezinárodněprávní obyčej vyžaduje, aby bylo pirátství spácháno na volném moři a za soukromým účelem, poněkud sporná je pak i povaha leteckého pirátství.

Poměrně nesporné je, že pirátství i podle obyčejového mezinárodního práva je činem spáchaným na volném moři. Argumenty tvrdící opak jsou založeny spíše na praktické potřebě potlačovat činy námořních loupeží spáchaných v pobřežním moři, než na opravdové existenci obyčejového pravidla umožňujícího trestat i činy spáchané v pobřežním moři jako pirátství. Například Oppenheim uvádí jako naprosto samozřejmé, že pirátství jako zločin proti mezinárodnímu právu může být spáchán pouze v oblasti nepodléhající jurisdikci žádného státu, tedy na volném moři[95]. Je pravdou, že historicky byly činy spáchané u pobřeží či v jeho bezprostřední blízkosti například Vikingy či korzáry z tzv. Barbarského pobřeží rovněž označovány za pirátství. Nejpozději od doby rozvoje teorie územní suverenity a rovnosti států je však velmi obtížně představitelné, že by mezinárodněprávní obyčej umožňoval válečným a asimilovaným lodím kteréhokoli státu kontrolovat a pronásledovat potenciální útočníky i v teritoriálních vodách daného pobřežního státu. Je proto na místě usuzovat, že obyčejová definice pirátství rovněž zahrnuje požadavek, aby bylo pirátství spácháno na volném moři. Sporný bod je pak pouze rozsah pojmu volné moře, který byl v Úmluvě o mořském právu v roce 1982 nově (a úžeji) definován, když pobřežní moře bylo pevně stanoveno na 12 námořních mil od čáry nejvyššího odlivu. Nicméně Úmluva o mořském právu vstoupila v platnost v listopadu 1994 a od té doby je pobřežní moře (a v návaznosti na to i moře volné) státy akceptováno tak, jak jej tato úmluva definuje. Lze proto usuzovat na to, že rozsah volného moře v obyčejovém právu se ustálil na hodnotách stanovených Úmluvou o mořském právu.

[94] Barrios, Erik: Casting a wider net: Adressing the maritime piracy problem in Southeast Asia. Boston College International and Comparative Law Review, 2005, ročník 28, číslo 1, strany 152 a následující.

[95] Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005, strana 438.

Druhým sporným bodem je otázka, zda obyčejová definice pirátství vyžaduje, aby tento čin byl spáchán za soukromým účelem. Pokud se zaměříme na historický argument, praxe států vyžadovala poměrně dlouhou dobu, aby bylo pirátství spácháno *in animo furandi*[96], tedy za účelem získat tímto činem přímý majetkový prospěch. Definice Úmluvy o mořském právu je proto v tomto směru spíše širší než klasický mezinárodněprávní obyčej, když vyžaduje spáchání činu za soukromým účelem[97]. Nicméně objevují se i tvrzení, že pirátství podle obyčejového mezinárodního práva zahrnuje i činy spáchané za účelem politickým. Tato argumentace byla zvláště rozšířená zejména po útoku na italskou loď Achille Lauro, spáchanou v roce 1985 osobami napojenými na palestinské teroristické skupiny s požadavkem, aby Izrael propustil zadržované Palestince. Silným teleologickým argumentem pro tvrzení, že obyčejová definice pirátství nezahrnuje činy spáchané za politickým účelem, je odůvodnění trestnosti pirátství. Piráti byli odedávna považováni za *hostes humani generis* zejména proto, že svými útoky namířenými proti všem obchodním lodím bez rozlišování státu jejich vlajky ohrožovali námořní obchod jako celek, a byli tedy nebezpečím pro celé mezinárodní společenství. Naproti tomu politicky motivovaný útok má za cíl poškodit jeden konkrétní stát nebo relativně úzkou skupinu států – takový čin je zcela bezpochyby zavrženíhodný, není však namístě jej považovat za čin nebezpečný mezinárodnímu společenství jako celku[98]. Lze proto s poměrně velkou jistotou uzavřít, že i požadavek spáchání pirátství za soukromým účelem je obsažen v mezinárodním obyčejovém právu.

Posledním významným bodem, kde existují pochybnosti o rozsahu obyčejové definice pirátství, je pirátství spáchané letadly či proti letadlům. Možnost, aby bylo pirátství spácháno letadlem či proti jinému letadlu, výslovně uvádí Úmluva o volném moři z roku 1958 i Úmluva

[96] Viz např. Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strana 257; ale i Dickinson, Edwin: Is the Crime of Piracy Obsolete? Harward Law Review 1925, ročník 38, číslo 1, strany 334-360.

[97] Ten může vedle ziskuchtivosti zahrnovat i např. úmysl spáchat na palubě znásilnění, ublížení na zdraví, vraždu či jiný obdobný čin, jak to výslovně uvádí návrh univerzity v Harvardu z roku 1932, který se stal předobrazem definice pirátství v Úmluvě o volném moři (1958) a Úmluvě OSN o mořském právu (1982). K tomu blíže viz Garmon, Tina: International law of the Sea: Reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th. Tulane Maritime Law Journal, 2002, ročník 27, číslo 1, strana 263.

[98] K tomu viz například Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strana 139.

o mořském právu z roku 1982. Dříve se tento koncept neobjevoval ani v mezinárodněprávních dokumentech, ani v úvahách doktríny, zejména pro poměrně méně rozvinuté letectví. Je tedy zjevné, že v případě pirátských útoků spáchaných letadlem či proti letadlu se jedná o rozvojové pravidlo obsažené v těchto dvou mezinárodních smlouvách[99]. Ani dnes však v praxi není tato otázka nikterak naléhavá. Útoky na letadla jsou spáchané za velmi rozličným účelem a různých okolností, přičemž lze rozlišit dva podobné, ale z právního pohledu nesouvisející jevy. Na jedné straně stojí relativně časté útoky spáchané na palubě civilních letadel (tedy bez přítomnosti druhého letadla), které však mají tradičně jiný základ trestání, jímž je v současnosti celý systém mezinárodněprávních smluv[100]. Tento jev není za pirátství ve smyslu obyčejovém ani smluvním považován vůbec[101]. Na straně druhé jsou pak činy popsané v Úmluvě o mořském právu (pirátský útok jednoho letadla na jiné, dosti obtížně představitelný útok lodi na soukromé letadlo či útok soukromého letadla na loď). Tyto druhy pirátství pravděpodobně nikdy nebudou převažujícím druhem násilí spáchaného na letadle či z letadla, zejména pro jejich obtížnou proveditelnost a vysoké vstupní náklady na pořízení letadla vůbec způsobilého takovýto útok provést. Z tohoto důvodu ani není pravděpodobné, že by se vyvinula kvalifikované praxe většího množství států, která by považovala tento druh útoků za pirátství. Z druhé strany však (zejména pro nízkou naléhavost a nízkou spornost tohoto jevu) neexistují ani státy, které by se existenci tohoto pravidla bránily[102]. Je proto pravděpodobné, že útoky pirátů na letadla či spíše spáchané letadly bude považováno za nepříliš častý, přesto však mezinárodněprávně trestný čin, a to v budoucnu pravděpodobně podle mezinárodněprávního obyčeje.

Lze proto shrnout, že podle většinového mínění nauky představuje definice pirátství, jak je uvedena v Úmluvě OSN o mořském právu, vyjádření již existující definice obyčejové.V

[99] Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, strana 3.

[100] Zejména se jedná o Tokijskou úmluvu o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (1963), či Montrealskou úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilní letecké dopravy (1971).

[101] Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 257 a následující, 185 a následující.

[102] Jednalo by se o tzv. persistent objectors, jejichž existence by bránila závaznosti pravidla pro ně a zpochybňovala by existenci mezinárodního obyčeje vůbec.

některých bodech smluvní definice pirátství obyčejovou definici bezpochyby v okamžiku svého vzniku upřesnila či dokonce mírně pozměnila. Jelikož velká většina změn (s výjimkou rozsahu pobřežního moře) se objevila již v Úmluvě o volném moři z roku 1958, je praxe států již relativně dlouhodobá. Uznání Úmluvy o mořském právu je zároveň všeobecné[103]. Kvalifikovaná praxe států proto s nejvyšší pravděpodobností již dala obyčejový charakter i těmto novým, v době jejich vzniku rozvojovým pravidlům.

3.4.1.2. Problematické body Úmluvy o mořském právu ve vztahu k pirátství

Jak již bylo zmíněno výše, někteří autoři Úmluvu o mořském právu kritizují jako nedostatečně účinnou v boji proti pirátství[104]. Definici pirátství podle Úmluvy o mořském právu tito autoři kritizují zejména pro nejasnost některých pojmů – jedná se zejména o otázku, co přesně rozumět pod pojmem „spáchání činu na volném moři“ a podle jakého práva se mají vykládat právní pojmy obsažené v definici pirátství. Další kritika je pak vedena zejména tím, že velké množství útoků na lodě[105] nespadá do definice pirátství podle Úmluvy o mořském právu, a nemohou být proto jako pirátství vůbec postihovány.

První oblastí výtek proti definici pirátství obsažené v Úmluvě o mořském právu je nejasnost pojmu „volné moře“, který je v definici použit. Článek 101 písmeno a) odrážka i) Úmluvy o volném moři stanoví, že pirátství může být spácháno na volném moři, odrážka ii) téhož písmene pak za pirátství označuje i činy spáchané „v místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu“. Jako zcela legitimní se proto nabízí otázka, které všechny oblasti této definici vyhovují. Úmluva o mořském právu jednoznačně rozděluje moře na pobřežní moře (12

[103] Podle stavu k 1.1.2010 ratifikovalo Úmluvu o mořském právu 160 států, dalších 18 ji podepsalo a neratifikovalo. Údaje podle http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf

[104] Například Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strany 127-150, nebo Barrios, Erik: Casting a wider net: Adressing the maritime piracy problem in Southeast Asia. Boston College International and Comparative Law Review, 2005, ročník 28, číslo 1, strany 149-163.

[105] Podle údajů Mezinárodní námořní kanceláře se 56% námořních útoků odehrálo proti lodím zakotveným či nacházejícím se v přístavech, a nejedná se proto o pirátství. K tomu je nutno ještě přičíst útoky na lodě v pobřežních vodách, které rovněž nejsou pirátstvím ve smyslu mezinárodního práva. Citováno podle International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report.

námořních mil od základních linií), které si může vytyčit každý stát a které plně podléhá svrchovanosti daného státu[106], na přilehlou zónu, kterou stát může vytyčit až do vzdálenosti 24 námořních mil od základních linií a kde může pobřežní stát provádět kontrolu dodržování svých předpisů loděmi, které připlouvají do pobřežního moře[107], na výlučnou ekonomickou zónu, kterou pobřežní stát může vytyčit až do vzdálenosti 200 námořních mil od základních linií a kde má pobřežní stát určitá oprávnění týkající se ekonomického využití a jurisdikci v některých otázkách[108], a dále na volné moře. Podle výslovného znění článku 86 Úmluvy se volným mořem rozumí „všechny části moře, které nejsou zahrnuty do výlučné ekonomické zóny, do pobřežního moře anebo do vnitrozemských vod státu…“[109]. Podle tohoto ustanovení by pak při jeho doslovné aplikaci vyplývalo, že pirátství by mohlo být spácháno pouze za hranicemi výlučné ekonomické zóny. Článek 58 odst. 2 Úmluvy o mořském právu však stanoví, že ustanovení o volném moři (včetně ustanovení obsahujících definici pirátství) se mohou užít i pro výlučnou ekonomickou zónu, pokud to není neslučitelné s Úmluvou o mořském právu. Jinými slovy pokud potírání pirátství nenarušuje práva pobřežního státu garantovaná Úmluvou (tedy zejména práva ekonomického využívání), pak je možno ustanovení o pirátství užít i na výlučnou ekonomickou zónu. Lze jen stěží pochybovat o tom, že potírání pirátů jako *hostes humani generis* je ku prospěchu i pobřežnímu státu a jeho práva ve výlučné ekonomické zóně jsou potíráním pirátství nedotčena. Definice pirátství obsažená v Úmluvě o mořském právu se proto vztahuje i na činy spáchané ve výlučné ekonomické zóně[110]. Někteří autoři však (přes výslovnou textaci Úmluvy) uvádí, že pravidla o pirátství by se měla užít i v zóně přilehlé a zcela automaticky rovněž ve výlučné ekonomické zóně[111].

Druhou oblastí výkladových nejasností jsou pojmy „protiprávní“ čin násilí, „podněcovat“ a „úmyslně usnadňovat“ spáchání pirátství, jak jsou použity v článku 101 písm.

[106] Viz články 3 a následující Úmluvy o mořském právu.
[107] Viz článek 33 Úmluvy o mořském právu.
[108] Viz články 55 a následující Úmluvy o mořském právu.
[109] Článek 86 Úmluvy o mořském právu, jak byla vyhlášena sdělením Ministerstva zahraničí č. 240/2996 Sb.
[110] Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, poznámky pod čarou 85 a 87.
[111] Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strana 257.

a), c) Úmluvy o mořském právu. Úmysl tvůrců textu je zjevný – tedy trestat jako pirátství pouze činy, které nejsou jednáním právem dovoleným, a jako pirátství rovněž trestat některé formy spolupachatelství. Přestože ve velké většině právních řádů mají tyto pojmy dosti podobný obsah, právní jistotě neprospívá to, že není jasné, podle kterého právního řádu mají být vykládány. Jako možnost se nabízí vykládat tyto pojmy buď podle některého národního právního řádu[112] , a nebo tyto pojmy vykládat jako autonomní pojmy mezinárodního práva. První možnost se jeví jako nevhodná, neboť pirátství je z definice porušením mezinárodního práva, a proto i jeho pojmové znaky by měly být určovány pouze mezinárodním právem. Navíc užívání různých právních řádů v závislosti na relativně nahodilé skutečnosti – tedy který stát piráty dopadl či je soudí, se jeví být v rozporu s jednotnou aplikací mezinárodního práva. Je proto vhodné vykládat výše uvedené právní pojmy obsažené v definici pirátství jako pojmy autonomní. Do vzniku rozšířenější praxe států při potlačování pirátství však může přetrvávat jistý stav právní nejistoty při užívání těchto pojmů.

Mezi spíše terminologické nejasnosti Úmluvy patří tzv. požadavek dvou lodí[113]. V definici pirátství se v článku 101 písm. a) odrážka i) objevuje požadavek, aby byl čin spáchán posádkou či cestujícími jedné lodi či letadla proti jiné lodi či letadlu či proti osobám či věcem na jejich palubě. Z tohoto ustanovení tedy vyplývá jednoznačný požadavek, aby pirátský útok zahrnoval minimálně dva dopravní prostředky (ať již lodě, letadla, či jejich kombinaci). Naproti tomu odrážka ii) téhož ustanovení uvádí, že se může jednat i o čin „spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla namířené proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku na místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu[114]“. Ustanovení uvedené pod odrážkou ii) předmětného článku 101 písm. a) zjevně klade důraz na místo spáchání činu – s ohledem na poněkud odlišnou textaci však vzniká otázka, zda i v tomto případě je nutná přítomnost minimálně dvou dopravních prostředků, či zda dostačuje např. převzetí lodi některým z pasažérů. Řešení této otázky není

[112] Nejspíše by se pak jednalo o stát, který piráty zadrží či soudí.
[113] Menefee, Samuel Pyeatt: Anti-piracy Law in the Year of the Ocean: Problems and opportunity. ILSA Journal of International and Comparative Law Spring, 1999, ročník 5, strany 309-318.
[114] Článek 101 Úmluvy o mořském právu, jak byla vyhlášena sdělením Ministerstva zahraničí č. 240/2996 Sb.

zcela jednoduché, neboť praxe států ani názor doktríny není v tomto směru jednoznačný. Například Oppenheim ve svém díle uvádí, že pro naplnění definice pirátství dostačuje i jen jedna loď, pokud je převzata vzbouřenou posádkou nebo cestujícími[115]. I někteří současní autoři vykládají definici obsaženou v Úmluvě o mořském právu tak, že zahrnuje i činy spáchaná jen na jedné lodi[116]. Po teleologické stránce však ze smyslu úmluvy vyplývá spíše to, že úmyslem tvůrců bylo trestat útoky mířící proti jiné lodi (tedy zahrnující minimálně dva dopravní prostředky), ať se již odehrají kdekoli mimo jurisdikci některého státu. Tento názor sdílí i většina doktríny[117].

Poslední okruh výtek namířených proti definici pirátství v Úmluvě o mořském právu je pak namířen na skutečnost, že dosti vysoký počet případů násilných útoků odehrávajících se na moři není možno pod pirátství ve smyslu Úmluvy o mořském právu přiřadit vůbec. Patří sem zejména požadavek na to, aby se pirátství odehrávalo pouze na volném moři. Je bezpochyby vhodné, aby co největší množství ozbrojených útoků mířících proti lodím bylo trestáno. Je však dosti obtížné žádat po suverénních státech, aby umožnily všem válečným a asimilovaným lodím stíhat i trestat piráty rovněž v pobřežním moři daného státu. Skutečnost, že pirátství je vyhrazeno pouze útokům na volném moři, navíc již nepředstavuje tak zásadní problém od vytvoření Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby. Tato mezinárodní smlouva, jež bude blíže rozebrána v následující kapitole 3.4.2., přikazuje smluvním státům trestat všechny druhy námořních útoků, a stanoví rozsáhlá pravidla umožňující převzít jurisdikci nad pachateli těchto činů velkému množství států. Není proto nutno rozšiřovat pojem pirátství i na útoky spáchané mimo volné moře.

Výrazně důležitější se v praxi boje zejména proti somálským pirátům ukázala absence práva pronásledování bez přerušení z volného moře do pobřežního moře[118]. Úmluva o

[115] Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005, strana 434.
[116] Viz například Menefee, Samuel Pyeatt: Anti-piracy Law in the Year of the Ocean: Problems and opportunity. ILSA Journal of International and Comparative Law Spring, 1999, ročník 5, strany 309-318.
[117] Viz např. Fokas, Terence: The Barbary Coast Revisited: The resurrection of International Maritime Piracy. University of San Francisco School of Law, 1997, ročník 9, číslo 2, strana 440 a poznámka pod čarou 80, nebo Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 14.
[118] Viz Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 14.

mořském právu umožňuje v článku 111 lodím pobřežního státu pronásledování lodí, které z pobřežního moře unikají na volné moře. Nikde však není dána možnost válečných lodí, pronásledujících piráty z volného moře, pokračovat ve stíhání bez přerušení i v pobřežním moři některého státu. Takovéto právo by pochopitelně představovalo rovněž zásah do suverenity pobřežního státu, ovšem v nepoměrně menším měřítku než rozšíření definice pirátství i na útoky spáchané v pobřežním moři. Takovéto právo pronásledování bez přerušení by velmi usnadnilo pronásledování pirátů zejména v případech, že daný útok byl spáchán poblíž hranice pobřežního moře. Zásah do suverenity pobřežního státu by z druhé strany byl minimální, zejména bylo-li by zaručeno vydání dopadených pirátů. Tento mechanismus byl úspěšně zaveden v případě Somálska, blíže k němu viz kapitolu 4.2. této práce. Je však nepochybné, že možnost takovéhoto stíhání by byla prospěšná i v dalších případech.

Posledním významným sporným bodem definice pirátství podle Úmluvy o mořském právu je požadavek, aby byl pirátský útok spáchán za soukromým účelem. Jak již bylo uvedeno výše v kapitole 3.4.1.1., původně byly za pirátství považovány pouze útoky vedené zištným motivem. V dnešní době se však objevuje i množství útoků motivovaných politicky, ekologicky i jinak – případně existují i útoky s motivy smíšenými zištně-politickými[119]. Někteří autoři proto vyjadřují mínění, že by definice pirátství podle mezinárodního práva měla zahrnovat i útoky s motivem politickým, případně jiným nikoliv soukromým. Toto řešení však není namístě. Zejména by odporovalo smyslu konceptu pirátství vůbec – až na drobné výjimky[120] bylo pirátství historicky vždy chápáno jako čin s motivem soukromým. A právě pro tento soukromý motiv, pro který piráti škodí všem státům bez rozdílu a jsou proto nepřáteli lidstva jako druhu, má pirátství povahu porušení mezinárodního práva[121]. Není proto

[119] Viz např. Fokas, Terence: The Barbary Coast Revisited: The resurrection of International Maritime Piracy. University of San Francisco School of Law, 1997, ročník 9, číslo 2, strany 427-460. K různým motivacím útoků na lodě viz Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, str. 1-16.

[120] K pirátským útokům spáchaným ponorkami – zjevně nikoliv ze soukromým účelem – viz kapitolu 3.1.2.2. této práce.

[121] Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strana 139.

vhodné směšovat tento druh aktivit s útoky motivovanými politicky či environmentálně, neboť tento druhý druh útoků míří z podstaty věci proti omezenému okruhu států. Navíc v současnosti existuje již zmíněná Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby, jež míří právě na trestání politicky motivovaných útoků proti bezpečnosti námořní plavby. Řešení problematiky útoků s nikoli soukromým motivem cestou rozšiřování definice pirátství v mezinárodním právu proto není namístě. Je však vhodné poukázat na to, že pojem „soukromý účel" může být vykládán značně široce. Například belgický Kasační soud při výkladu pojmu pirátství podle Úmluvy o volném moři[122] dovodil, že účelem jiným než soukromým jsou pouze činy států nebo jejich orgánů[123]. Takovýto výklad je bezpochyby až příliš široký, i tak však názorně ukazuje možnosti výkladu definice pirátství podle Úmluvy o mořském právu.

3.4.1.3. Limity vymahatelnosti závazků států

V článku 100 Úmluva o mořském právu stanoví povinnost všech států spolupracovat v co nejvyšší míře při potírání pirátství. Doktrína vedle tohoto ustanovení dovozuje povinnost (tedy nikoliv jen možnost) pirátství všemi dostupnými právními i faktickými prostředky potírat[124]. Ani Úmluva o mořském právu, ani jiný závazný mezinárodněprávní dokument však neobsahuje mechanismus kontroly tohoto závazku, ani mechanismus donucení případně nespolupracujícího státu.

Absence kontrolního mechanismu nepředstavuje v praxi příliš zásadní problém – pokud stát zanedbává povinnosti v boji proti pirátství, množící případy útoků tuto skutečnost odhalí velmi rychle. Problém však nastane, pokud daný stát není ochoten či schopen piráty ukrývající se na jeho území, případně z něj podnikající útoky na volném moři, v dostatečné míře potírat. Taková situace může nastat zejména pro neochotu státu či jeho orgánů proti pirátům zasáhnout, neboť samy orgány státu mají z pirátství zisk či se na něm přímo

[122] Úmluva o volném moři obsahuje definici pirátství textově shodnou s Úmluvou o mořském právu.
[123] Kasační soud Belgického království, podle Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, strana 14.
[124] Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008, strany 258, 259.

účastní[125]. Pomineme-li případy takových států[126], které by pirátství či jemu podobné aktivity systémově podporovaly v rámci své politiky, jedná se v tomto případě spíše o selhání jednotlivců či menších skupin pracovníků státu. Jako takový je pak tento problém bezpochyby odstranitelný, a to nejlépe na vnitrostátní úrovni.

Výrazně závažnější problém však nastane v situaci, kdy daný stát pirátství nepotírá proto, že jeho orgány nemají dostatek moci se proti pirátům prosadit, či takové orgány přímo neexistují. Všem státům světa zůstává i v tomto případě zachována možnost piráty stíhat na volném moři. Avšak jak je zjevné, i piráti potřebují pro své aktivity na volném moři pozemní základnu – a právě v této pozemní základně jsou relativně snadno dostižitelní. Pokud však pobřežní stát, do kterého se piráti uchylují po svých útocích, není dostatečně silný k jejich postižení, vede taková situace k nebývalému usnadnění pirátských aktivit. Přesně tato situace extrémně slabého státu nastala v posledních letech v Somálsku, jak bude níže popsáno v kapitole 4. Řešení je z pohledu mezinárodního společenství složité. Z důvodu suverenitu každého státu může mezinárodní společenství zasáhnout proti pirátům skrývajícím se na území některého státu zasáhnout jedině rozhodnutím Rady bezpečnosti OSN v souladu s kapitolou VII Charty OSN, tedy pokud takováto situace představuje ohrožení či porušení míru. Jak bude rozebráno níže, situace v Somálsku dospěla až do fáze, kdy podle rozhodnutí Rady bezpečnosti OSN k ohrožení míru došlo. Jakýkoli jiný zásah mezinárodního společenství či jednotlivých států proti pirátům skrývajícím se na území státu bez silné vlády je však krajně obtížný.

Přes výše uvedené problémy však zůstává Úmluva OSN o mořském právu nejdůležitějším nástrojem v boji proti pirátství. Je tomu tak zejména proto, že poskytuje pevné zakotvení obyčejové (a proto někdy obtížněji uchopitelné) definice pojmu pirátství, a jednoznačně vyjmenovává oprávnění států v boji proti pirátství.

[125] Jak uvádí Vagg, Jon: Rough Seas? Contemporary piracy in South East Asia. British Journal of Criminology 1995, ročník 1995, číslo 1, strany 1-18, například v Indonésii jsou případy, kdy se místní autority pravděpodobně pirátství účastnily, poměrně časté – byť neprokázané.
[126] Jako historicky výše zmíněný Tunis v 18. a 19. století.

3.4.2. Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby jako nástroj boje proti pirátství

Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby byla přijata v roce 1988 v Římě a v platnost vstoupila v roce 1992. Tato úmluva je reakcí zejména na události na italské výletní lodi Achille Lauro, která byla unesena v roce 1985 v egyptských vodách čtyřmi ozbrojenými cestujícími. Za propuštění lodi s cestujícími požadovali propuštění 50 Palestinců vězněných v Izraeli[127]. Únos lodi Achille Lauro proto zcela zjevně nespadá[128] pod definici pirátství, jak je uvedena v Úmluvě o volném moři z roku 1958[129], jelikož čin se odehrál v pobřežním moři Egypta (nikoliv tedy na volném moři) a nebyl veden účelem soukromým, ale politickým. Přesto panovala v mezinárodním společenství jednoznačná shoda, že tento druh útoků spáchaných na moři by měl být v co nejširším měřítku stíhán. Proto byla za součinnosti Mezinárodní námořní organizace přijata na konferenci v Římě v roce 1988 Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby[130] spolu s protokolem vztahujícím se na pevné plošiny umístěné na pevninské mělčině.

Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby obsahuje rozsáhlý katalog jednání ohrožujících bezpečnost daného plavidla či námořní přepravy jako celku. Výčet všech těchto jednání je uveden v kapitole 3.1.1.2., vyjmenovaná jednání zahrnují zejména zmocnění se lodi, její poškozování a páchání násilí na palubě v úmyslu ohrozit bezpečnost takové lodi. Základním principem této úmluvy je ujednání, že vyjmenovaná jednání mají být jednotlivými státy uzákoněna jako trestné činy, a na základě toho stíhána.

[127] Viz Alexander, Dean: Maritime terrorism and legal responses. Transportation Law Journal 1991. ročník 19, číslo 2, strany 453-493.

[128] I přesto se však objevují snahy tento čin pod pirátství podřadit, vedené však snahou podřadit útok na loď Achille Lauro pod některou z mezinárodněprávních smluv spíše než skutečným právním stavem. Viz k tomu Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline“: Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strany 127-150.

[129] Úmluva o mořském právu byla v té době již podepsána, nebyla však účinná. Jak bylo uvedeno výše, definice pirátství v obou těchto dokumentech je svým textem shodná.

[130] Československo tuto úmluvu podepsalo v roce 1989, k ratifikaci došlo až v roce 2004 a úmluva byla vyhlášena v českém a anglickém znění sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 100/2005 Sb.m.s.

Dále se smluvní státy zavázaly uzákonit nad těmito činy svoji jurisdikci v případě, že je čin spáchán na palubě lodi registrované v daném státě, občanem daného státu či na území daného státu včetně pobřežního moře[131]. Smluvní státy pak mohou v některých případech svoji jurisdikci dále rozšířit. Úmluva se tedy snaží dosáhnout toho, aby právo stíhat vyjmenovaná jednání měl co nejširší okruh států. Stíhání vyjmenovaných nebezpečných jednání je tedy možné, i pokud stát, ve kterém k útoku došlo, není schopen či ochoten stíhání provést. V článku 10 je pak stanoven druhý důležitý princip *aut dedere aut iudicari*. Podle této zásady má stát, kde byl pachatel činu dopaden, zahájit proti pachateli trestní řízení, či jej vydat do státu, který má v souladu s úmluvou jurisdikci pachatele stíhat. Co do územní působnosti je Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby omezena jen tím, že se nevztahuje na případy útoků proti lodím na vnitrostátní plavbě[132].

Je tedy zjevné, že dopad Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby je výrazně širší než jen pirátství podle mezinárodního práva. Velká většina pirátských útoků bude vyhovovat definici této úmluvy (snad jen s výjimkou drobných krádeží). Z druhé strany Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby stanoví státům povinnost stíhat i pachatele činů, které nemohou být hodnoceny jako pirátství – zejména činů spáchaných nikoliv na volném moři a činů spáchaných za jiným než soukromým účelem. Úmluva tak neaspiruje na nahrazení definice pirátství, spíše poskytuje právní nástroj pro stíhání takových činů, které za pirátské označit nelze či jejichž povaha je sporná.

V některých případech je pirátství a jiné námořní útoky, odlišující se od pirátství pouze místem spáchání v pobřežním moři, pácháno stejnými skupinami osob. Je pak spíše otázkou náhody, zda bude daný čin kvalifikován jako pirátství – a to pouze v závislosti na tom, jestli se oběť útoku nachází ve vodách teritoriálních či nikoliv. Pokud tedy v daném případě útočníci spáchají čin v pobřežním moři, není jejich jednání kvalifikovatelné jako pirátství a mohlo by (například při neaktivitě státu místa spáchání) zůstat nepotrestáno. Díky

[131] Viz článek 6 odst. 1, 2 Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby.
[132] Viz článek 4 Úmluvy o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby.

Úmluvě o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby je však i takovéto jednání stíhatelné a jurisdikci může vykonávat poměrně velké množství států, byť již ne z titulu pirátství podle mezinárodního práva. Funkce této úmluvy v boji proti násilí páchaném na moři je tedy zcela nepopiratelná, byť působí spíše jako doplněk v boji proti pirátství jako takovému.

3.4.3. Dohoda o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii

Asie, zejména pak její jihovýchodní část, vždy patřila k oblastem nejvíce sužovaným vysokým výskytem pirátství. Nepřekvapí proto, že první mezivládní dohoda zaměřená na boj proti pirátství vznikla právě v této oblasti. Jedná se o Dohodu o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii[133], která byla uzavřena v Tokiu v listopadu roku 2004 mezi 11 státy regionu[134]. Cílem této dohody je vytvoření právního rámce pro užší spolupráci v rámci regionu, zejména pak sdílení informací mezi jednotlivými státy a koordinace opatření v boji proti pirátství.

Dohodou o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii bylo především v roce 2006 vytvořeno Centrum pro sdílení informací v Singapuru, které slouží jako místo pro hlášení všech případů pirátství (a rovněž námořního lupičství), ke kterým v regionu dojde, a dále pak k předávání jednotlivých i souhrnných informací týkajících se námořních útoků mezi vládami. Centrum pro sdílení informací rovněž zpracovává statistiky a pravidelné zprávy o pirátství a námořních útocích, a v případě potřeby vydává varování před hrozícím útokem pirátů či námořních lupičů.

Kromě relativně standardního nástroje sdílení informací však dohoda obsahuje i závazek spolupráce všech států v boji proti pirátství a námořnímu lupičství. Konkrétně dohoda umožňuje kterémukoli státu žádat přímo či prostřednictvím Centra pro sdílení

[133] Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, která je dostupná například na ReCAAP [online]. 2006 [cit. 2009-11-10]. Dostupný z WWW: <http://www.recaap.org/about/pdf/ReCAAP%20Agreement.pdf>. Blíže k celé organizaci viz http://www.recaap.org/index_home.html

[134] Připojily se všechny země s nejvyšším výskytem pirátství v oblasti – tedy Indonésie, Malajsie, Singapur i Bangladéš.

informací jiný smluvní stát, aby zadržel či zjistil polohu pirátů, pirátských lodí a letadel, či jiných pachatelů námořních útoků. Dohoda dále obsahuje závazek smluvních stran k vydávání osob podezřelých ze spáchání pirátství či jiných námořních útoků a závazek poskytnout veškerou možnou právní pomoc v trestních věcech souvisejících s námořními útoky. Tyto nové kroky k přímé spolupráci členských států jsou velmi užitečné k boji proti pirátství, a to zejména v oblasti jihovýchodní Asie. Jak již bylo zmíněno výše, pronásledování pirátů je velmi znesnadněno ve chvíli, kdy se pirátům podaří z mezinárodních vod uniknout do pobřežního moře jiného státu než toho, jenž piráty pronásleduje. Takovýto únik je velmi snadný zejména v ostrovní oblasti jihovýchodní Asie, kde je na poměrně malém území velké množství států a jejich námořní hranice se nachází nezřídka velmi blízko sebe. V běžné situaci bylo velmi nesnadné a časově náročné přimět ke spolupráci příslušný pobřežní stát, do něhož se pronásledovaní piráti uchýlili, čehož často piráti využívali k úspěšnému útěku[135]. V současnosti je však možno využít závazků daných Dohodou o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii a přímo požádat stát, do něhož se pronásledovaní piráti uchýlili, o jejich dopadení a případné vydání.

Kromě těchto velmi užitečných nástrojů pro přímou spolupráci zemí dotčených pirátstvím obsahuje dohoda doporučení pro členské státy, aby přijali preventivní protipirátská opatření na všech lodích ve státě registrovaných, i nástroje pro případné řešení sporů. Tato první regionální dohoda o boji proti pirátství je sice nástrojem relativně mladým[136], existuje však značná naděje, že by se mohla ukázat být nástrojem velmi úspěšným.Podle údajů Mezinárodní námořní kanceláře poklesl počet námořních útoků (tedy případů pirátství i námořního lupičství) v oblasti jižní a jihovýchodní Asie z 261 případů v roce 2003 na 65 případů v roce 2008[137]. Uzavření Dohody o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii není jediným faktorem, který vedl ke snížení počtu námořních útoků v této oblasti, bezpochyby je však jedním z významných činitelů.

[135] K této problematice specificky v jihovýchodní Asii viz Barrios, Erik: Casting a wider net: Adressing the maritime piracy problem in Southeast Asia. Boston College International and Comparative Law Review, 2005, ročník 28, číslo 1, strany 149-163.
[136] Centrum pro sdílení informací funguje od roku 2006.
[137] International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report

3.4.4. Návrh vzorového zákona

Zločin pirátství je všeobecně uznáván jako klasický zločin podle obecného mezinárodního práva. V dnešním světě však neexistuje žádný mezinárodní orgán, jenž by pachatele tohoto zločinu stíhal a následně trestal[138]. Stíhání zločinu pirátství je proto stále záležitostí jednotlivých národních států. Je proto zcela evidentní, že je v zájmu co nejsnazší kooperace států – zejména pro možné vydávání pachatelů pirátství do jiného státu, ale i pro právní pomoc či přeshraniční stíhání – více než žádoucí co nejvyšší sjednocení legislativy ve věci potlačování a trestání pirátství.

Jednou z nejvýznamnějších organizací působících na poli sjednocování mořského práva obecně a legislativy zaměřené proti pirátství zvláště je Comité Maritime International. Jedná se o nevládní neziskovou organizaci, jež byla založena již roku 1897 podle belgického práva[139], sdružuje národní organizace pro mořské právo i jednotlivce a jejím cílem je sjednotit mořské právo ve všech oblastech. Touto organizací připravený návrh vzorového zákona není dokumentem právně závazným, je však určen jako doporučení pro legislativu jednotlivých národních států, a tak přímo přispívá k boji proti pirátství podle mezinárodního práva. Jedná se tedy o nástroj na hranici mezi právními a faktickými, přesto by pro svůj významný vliv na tvorbu práva i na potlačování pirátství měl být zmíněn.

Z iniciativy Comité Maritime International byla v roce 1998 vytvořena Společná mezinárodní pracovní skupina[140], ve které zasedli mimo jiné zástupci Mezinárodní námořní organizace, Mezinárodní námořní kanceláře a Interpolu. Tato pracovní skupina vytvořila v roce 2001 Modelový zákoník[141], upravující zejména otázky jurisdikce nad jednotlivými případy pirátských a obdobných námořních útoků. Modelový zákoník byl schválen Comité Maritime International, nesetkal se však s příliš příznivým přijetím ze strany národních států.

[138] Přestože takovéto návrhy existují – k tomu blíže viz kapitoly 4.3 a kapitolu 5.
[139] CMI [online]. 2001 [cit. 2009-11-24]. Dostupný z WWW: <http://www.comitemaritime.org/topics/consti/cons1.html>.
[140] Joint International Working Group, blíže k tomu viz Gabel, George: Smoother Seas ahead: The draft guidelines as an international solution to modern-day piracy. Tulane Law Review, 2007, ročník 81, číslo 5-6, strany 1433-1466.
[141] Model Code on Piracy, viz tamtéž, strana 1448.

Modelovému zákoníku bylo vyčítáno zejména to, že mnoho pirátských útoků není tímto zákoníkem pokryto. Podle modelového zákoníku zejména není ve většině případů dána jurisdikce vyšetřujícího státu, pokud čin nebyl spáchán jeho státním příslušníkem ani na lodi registrované ve vyšetřujícím státě – chybí tedy základ pro univerzální jurisdikci[142]. V roce 2001 navíc ještě mnoho států vidělo pirátství spíše jako lokální problém Malackého průlivu než jako závažný problém mezinárodního společenství.

Comité Maritime International se proto rozhodla iniciovat práce na dalším návrhu, který by tentokrát pokrýval pokud možno co nejširší okruh násilných činů spáchaných na moři. V září roku 2007 tak byl Comité Maritime International schválen návrh vzorového zákona o námořních trestných činech[143] určený pro použití jednotlivými národními státy při tvoření práva k potlačování pirátství i jiných násilných činů spáchaných na moři. Vzorový zákon byl vzat na vědomí i právním výborem Mezinárodní námořní organizace.

Vzorový zákon se vztahuje na velké množství případů – jsou jím pokryty rozličné násilné činy spáchané na moři , ale i závažné případy podvodu či šíření zbraní hromadného ničení. I základ pro trestní jurisdikci národních států je velmi široký – pravomoc státu stíhat podezřelého je dána na základě principu aktivní i pasivní personality[144], ale například i pokud stíhající stát podezřelého zadrží či je-li o stíhání požádán majitelem lodi[145]. V tomto směru jde tedy vzorový zákon výrazně nad rámec pirátství podle mezinárodního práva. Snahou o sjednocení práva určeného ke stíhání pachatelů násilných činů na moři může ale i tak přispět k boji proti pirátství jako takovému.

3.5. Související nástroje boje proti pirátství

V této kapitole budou představeny nástroje prosazované z iniciativy mezinárodních organizací – nejprve Mezinárodní námořní organizací jako organizací mezivládní, a následně

[142] Přestože univerzální jurisdikce je pro případy pirátství obecným mezinárodním právem klasicky uznávána, viz k tomu kapitolu 3.4.1.
[143] Draft Guidelines for National Legislation – Maritime Criminal Acts, dostupný na http://www.comitemaritime.org/cmidocs/pdf/Crim_acts.pdf.
[144] Tedy je-li osoba podezřelá ze spáchání občanem daného státu (aktivní princip personality), či byl-li činem poškozen zájem občana stíhajícího státu (princip pasivní personality).
[145] Blíže k tomu viz Gabel, George: Smoother Seas ahead: The draft guidelines as an international solution to modern-day piracy. Tulane Law Review, 2007, ročník 81, číslo 5-6, strany 1433-1466.

Mezinárodní námořní kanceláří při Mezinárodní obchodní komoře, jež je organizací nevládní. Z povahy věci nejsou tyto nástroje právně závazné. Mají však velký význam při boji proti pirátství. Většina z nich jsou zároveň dokumenty doporučující provedení legislativních změn, jejich vliv na národní právo jednotlivých států je proto nepopiratelný.

3.5.1. Iniciativa Mezinárodní námořní organizace na poli boje proti pirátství

Nejvýznamnější z mezinárodních organizací zabývajících se bojem proti pirátství je Mezinárodní námořní organizace. Byla založena jako specializovaná mezivládní organizace pod patronací OSN ženevskou Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci z roku 1948. Jejím cílem je přijetí opatření k zlepšení bezpečnosti námořní plavby a zabránění znečištění moří loděmi, v současnosti má 169 členských států[146]. Mezinárodní námořní organizace se podílí na vytváření právně závazných smluv k boji proti pirátství, například Úmluva o potlačení nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby podrobně rozebraná v kapitole 3.4.2. byla uzavřena pod patronací této organizace. Hlavní těžiště činnosti této organizace však spočívá v přijímání doporučení členským státům, která mají právně nezávaznou povahu. Pro odbornou autoritu Mezinárodní námořní organizace však tyto dokumenty požívají značné autority a jsou v praxi často užívány. V následujícím textu bude rozebrán Kodex bezpečnosti mezinárodní lodní dopravy a přístavních zařízení, který byl včleněn do Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, a získal tak právně závaznou povahu mezinárodní smlouvy. Dále pak budou představeny dva nejdůležitější doporučující dokumenty vytvořené Mezinárodní námořní organizací na poli boje proti pirátství.

3.5.1.1. Kodex bezpečnosti mezinárodní lodní dopravy a přístavních zařízení

Jedna z nejvýznamnějších mezinárodních smluv týkajících se bezpečnosti námořní plavby vůbec je Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři[147], uzavřená pod patronací

[146] International Maritime Organization [online]. 2002 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334>.

[147] V českém znění byla úmluva vyhlášena jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 58/1957 Sb.

Mezinárodní námořní organizace v roce 1974[148]. Zejména v reakci na obavy z možného zneužití námořní dopravy teroristy byla v prosinci 2002 Mezinárodní námořní organizací svolána do jejího sídla v Londýně diplomatická konference, která měla za cíl Úmluvu o bezpečnosti lidského života na moři revidovat s cílem zvýšit bezpečnost námořních přístavů a lodí. Výsledkem této konference bylo zejména přijetí Kodexu bezpečnosti mezinárodní lodní dopravy a přístavních zařízení[149], který byl včleněn do Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři jako nový článek XI-2. Ačkoliv hlavním motivem pro přijetí tohoto kodexu nebyl boj proti pirátství, jsou jeho formulace poměrně obecné a velmi dobře použitelné i pro případy pirátských útoků. Cílem kodexu je především prevence všech situací, které by mohly ohrozit bezpečnost přístavů a námořních lodí. Jelikož pirátství představuje bezpochyby velmi závažné ohrožení bezpečnosti lodí (zejména jedná-li se o piráty usilující o únos celé lodi), vztahují se ustanovení kodexu i na případy pirátství.

Kodex se vztahuje na všechny lodě na mezinárodních plavbách[150] a je rozdělen do dvou částí. Část A obsahuje závazná ustanovení, k jejichž provedení se členské státy zavázaly. Část B poté obsahuje nezávazná doporučení, která primárně obsahují návod, jakým způsobem část A implementovat v praxi. V části A jsou stanoveny různé povinnosti pro vlády smluvních států, ale i pro společnosti vlastnící lodě či provozující lodní dopravu, pro kapitány lodí a pro přístavní autority. Opatření podle kodexu jsou rozdělena do tří skupin podle závažnosti nebezpečí, které hrozí námořním lodím přístavům - pro běžný stav platí bezpečnostní úroveň 1, pro případ zvýšené hrozby nebezpečí může vláda příslušného smluvního státu vyhlásit bezpečnostní úroveň 2 či 3 s dalšími povinnostmi k zajištění bezpečnosti lodí.

Povinnosti převzaté kodexem zahrnují zejména opatření vedoucí k odhadování a včasnému odhalení rizika hrozícího lodím. Lodě i přístavy jsou povinny provést odhad rizik a

[148] Tato úmluva je přepracováním starších úmluv z roku 1914, 1929, 1948 a 1960 a upravuje rozsáhlou škálu opatření pro zajištění bezpečnosti námořní dopravy obecně, blíže k ní viz International Maritime Organization [online]. 2002 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334>.

[149] The International Ship and Port Facility Security Code, dostupný například na http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/isps/isps_seccode.aspx

[150] V případě obchodních lodí nad 500 brutto registrovaných tun. Viz článek 3 Kodexu bezpečnosti mezinárodní lodní dopravy a přístavních zařízení.

na jeho základě následně vypracovat bezpečnostní plány. Lodní společnosti a přístavní autority jsou rovněž povinny jmenovat osoby, které jsou zodpovědné za přípravu a následné provádění těchto bezpečnostních plánů. Rovněž je dána povinnost zajistit, že posádka lodi je s bezpečnostním plánem seznámena a vyškolena pro případ, že by nastala nutnost takový bezpečnostní plán použít.

Výše uvedená opatření nemají primárně za cíl pouze boj proti pirátství. Je však evidentní, že pokud konkrétní loď má plout oblastí se zvýšeným rizikem pirátských útoků, bude muset její bezpečnostní plán počítat s pirátskými útoky jako s jedním z potenciálních (a dosti závažných) zdrojů ohrožení takové lodi. Kodex bezpečnosti mezinárodní lodní dopravy a přístavních zařízení je tedy velmi užitečným právně závazným nástrojem zejména pro zajištění preventivních opatření, která jsou pro účinný boj s pirátstvím nezbytná.

3.5.1.2. Doporučení vládám k prevenci a potlačování pirátství a ozbrojených loupeží proti lodím

Dalším nástrojem, kterým Mezinárodní námořní organizace přispívá k boji proti pirátství, je vypracovávání doporučení pro vlády členským státům k prevenci a potlačování pirátství a podobných námořních útoků. Tato doporučení vypracovává výbor pro námořní bezpečnost a poslední z nich bylo vydáno v červnu roku 2009[151]. Z povahy tohoto dokumentu, který je doporučením mezinárodní organizace, je zřejmá jeho nezávazná povaha. Přesto však požívá značné autority u členských států, a to zejména pro odbornost Mezinárodní námořní organizace.

Doporučení obsahuje poměrně obsáhlý katalog opatření, která by vlády členských států měly podle názoru výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost přijmout v boji proti pirátství. Na prvním místě je zdůrazněna potřeba co nejpřesnějších informací týkajících se výskytu pirátů a námořních lupičů na území daného státu, případně útočících v mezinárodních vodách poblíž pobřeží. Doporučení rovněž stanoví, že by smluvní

[151] Doporučení výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost č. MSC.1/Circ.1333, Reccomendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, dostupné například na http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334.

státy měly stanovit svoji jurisdikci nad pirátstvím a ostatními námořními útoky, a to v souladu s tam uvedenými pravidly[152], uznanými i v mezinárodních smlouvách týkajících se pirátství a jiných námořních útoků

Doporučení dále rozebírá opatření, která mohou (a případně nemají) přijmout samotné lodě k sebeobraně – vhodné je vypracování bezpečnostních plánů a důsledná kontrola, naopak silně se nedoporučuje jakékoliv ozbrojování lodí[153]. Primární zodpovědnost za sebeobranná opatření leží na vlastnících lodí a jejich kapitánech. Doporučení, které ostatně míří na vlády jednotlivých států, zdůrazňuje nutnost toho, aby stát vlajky dbal na skutečné přijetí sebeobranných opatření lodí v daném státě registrovaných.

3.5.1.3. Zásady pro vyšetřování zločinů pirátství a námořních loupeží proti lodím

Další z dokumentů připravených Mezinárodní námořní organizací již nemá charakter nástroje preventivného, ale následného. Na svém 22. zasedání přijalo v roce 2001 Shromáždění Mezinárodní námořní organizace rezoluci doporučující členským státům Zásady pro vyšetřování zločinů pirátství a námořních loupeží proti lodím[154]. I tento dokument má jakožto rezoluce pouze doporučující a pro státy nezávazný charakter. I zde však platí, že pro vysokou odbornost této mezivládní organizace je cennou pomůckou při vyšetřování případů pirátství zejména pro orgány států s relativně menšími zkušenostmi s bojem proti pirátství.

Zásady pro vyšetřování obsahují v úvodní části obvyklou výzvu pro všechny státy, aby se staly stranami základních úmluv pro boji proti pirátství[155] a aby podle nich upravily své vnitrostátní zákony týkající se jurisdikce nad zločiny pirátství a námořních loupeží. Významnou částí zásad je pak stanovení žebříčku priorit při reakci na nastalý pirátský útok.

[152] Viz k tomu bod 26 zmiňovaného doporučení – jedná se zejména o stát, v němž je registrována loď podezřelá ze spáchání útoku, stát místa spáchání a stát, jehož zájmy byly dotčeny spácháním daného útoku.

[153] Ať již formou ozbrojení posádek, nebo formou najmutí profesionálních ozbrojených strážců. Blíže k tomuto tématu viz kapitolu 3.5.3.

[154] Rezoluce Shromáždění Mezinárodní námořní organizace č. A. 922 (22), Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships. Dostupná například na www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10914/A%20922(22).pdf.

[155] Úmluva o mořském právu, Úmluva o potlačování nezákonných činů proti bezpečnosti námořní plavby, jak byly představeny v kapitolách 3.4.1. a 3.4.2.

Přestože je zadržení pachatelů takového útoku oprávněně považováno za velmi důležitý zájem, je vždy zdůrazňována absolutní priorita ochrany života posádky a případných cestujících na palubě napadené lodi. Závěrečnou částí dokumentu je pak rozsáhlý technický návod pro samotné vyšetřování, obsahující doporučení týkající se kooperace boje proti pirátství s bojem proti pašeráctví na moři[156], koordinace vyšetřování mezi jednotlivými orgány státu i mezi státy navzájem. Zvláště je pak zdůrazněna potřeba veškerou veškeré důkazy řádně dokumentovat pro pozdější použití, a to případně i v jiném státě. Vyšetřování má být také pokud možno vedeno takovým způsobem, aby co nejméně zatěžovalo loď, jež se stala obětí útoku. Toto doporučení je vedeno snahou motivovat vlastníky a provozovatele lodí k hlášení útoků orgánům pobřežních států tím, že jejich lodě nebudou zbytečně zadržovány v přístavech za účelem vyšetřování.

Zásady pro vyšetřování zločinů pirátství a námořních loupeží proti lodím mají za cíl zejména změnu národního práva jednotlivých států bojujících proti pirátství. Pirátství je zločinem podle práva mezinárodního, avšak jeho stíhání mohou v současné praxi provádět pouze orgány jednotlivých národních států podle své národní úpravy stíhání pirátů a trestního řízení proti nim. Sjednocení či sblížení právního rámce pro postih pirátství cestou doporučení Mezinárodní námořní organizace je proto velmi užitečným nástrojem v boji proti tomuto nebezpečnému jevu.

3.5.1.4. Vydávání pravidelných zpráv o pirátství

Mezinárodní námořní organizace jako hlavní mezivládní organizace zabývající se bojem proti pirátství plní také úlohu jakéhosi sběrného centra pro všechny hlášené případy pirátských a jiných podobných útoků na lodě. Hlášení jednotlivých lodí jsou prováděna spíše Centru pro hlášení pirátských útoků[157] či Centru pro sdílení informací[158], jež také zpracovávají vlastní statistiky o pirátských a jiných podobných útocích. Mezinárodní námořní

[156] Bod 5 Zásad, různé druhy trestné činnosti na moři mohou mít stejné pachatele, a metody boje proti nim budou ve většině případů velmi obdobné.
[157] Piracy reporting centre v Kuala Lumpuru založené Mezinárodní námořní kanceláří, viz blíže 3.5.2.
[158] Information sharing centre v Singapuru, založené Dohodou o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii, viz blíže 3.4.2.

organizace pak slouží jako sběrné místo, kam dodávají informace o hlášených útocích obě tato centra a případně i vlády států, pokud kapitán nahlásil útok přímo úřadům některého státu.

Na základě těchto hlášení pak Mezinárodní námořní organizace zpracovává měsíční a čtvrtletní zprávy o pirátských útocích a námořních loupežích, vždy ve formě oběžníku Výboru pro mezinárodní bezpečnost[159]. Jako všechny ostatní statistické informace i pravidelné zprávy Mezinárodní námořní organizace slouží především k určení míst s vyšším nebezpečím pirátských útoků, kde je vhodná vyšší opatrnost námořních lodí.

3.5.2. Iniciativa Mezinárodní námořní kanceláře

Činnost mezinárodní námořní kanceláře v oblasti boje proti pirátství má především charakter sbírání potřebných informací. Mezinárodní námořní kancelář byla původně založena spíše za účelem boje proti námořním podvodům, v průběhu času se však boj proti pirátství a jiným námořním útokům stal jednou z jejích hlavních činností[160]. Nejvýznamnější iniciativou v tomto směru je Centrum pro hlášení pirátských útoků[161], jež bylo založeno v roce 1992 se sídlem v malajském Kuala Lumpuru. Toto centrum přijímá 24 hodin denně hlášení o uskutečněných pirátských útocích i o jiných případech útoků na námořní lodě. Ze získaných údajů jsou pak sestavovány čtvrtletní a roční zprávy o námořních útocích. Informace o uskutečněných námořních útocích shromážděné Mezinárodní námořní kanceláří jsou rovněž předávány dalším námořním organizacím, a tvoří například důležitý zdroj dat pro Mezinárodní námořní organizaci. Předností tohoto způsobu podávání zpráv o uskutečněných útocích je zejména jeho centralizovanost – podávání hlášení jednotlivým národním státům je pro námořní kapitány výrazně složitější než předat informace jedné centralizované (a všeobecně známé) instituci. Centrum pro hlášení pirátských útoků navíc nahlášení případy pouze zaeviduje, neprovádí však jejich vyšetřování. Významnou výhodou pro majitele

[159] Jednotlivé zprávy jsou dostupné na http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334.
[160] International Maritime Bureau [online]. 2009 [cit. 2009-11-19]. Dostupný z WWW: <http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=27:welcome-to-the-international-maritime-bureau&catid=25:home&Itemid=16>.
[161] Piracy Reporting Centre.

lodních společností a pro námořní kapitány je proto skutečnost, že v případě nahlášení pirátského útoku Centru pro hlášení pirátských útoků nehrozí nebezpečí, že by pomalu probíhající vyšetřování zdrželo postiženou loď v přístavu a přivodilo lodní společnosti další ztráty.

S výše zmíněnou skutečností je spojena i hlavní nevýhoda tohoto systému hlášení pirátských útoků. Jelikož se o nahlášených pirátských útocích nevede vyšetřování, statistiky mohou být zkresleny nepřesnými či přímo nepravdivými hlášeními kapitánů[162]. I tak je ale Centrum pro hlášení pirátských útoků jednoznačně nejdůležitějším zdrojem informací o pirátských útocích, a významně proto přispívá k boji proti tomuto jevu.

3.6. Problémy boje s pirátstvím

Existence vhodných právních i souvisejících nástrojů určených k boji proti pirátství, jak byly popsány výše v kapitolách 3.4. a 3.5., je pro potlačování tohoto nebezpečného jevu klíčová. Jejich samotná existence v teoretické rovině však není dostatečnou zárukou úspěšného potlačování pirátství – významným faktorem je prosazování těchto nástrojů v praktickém světě. Následující kapitola proto rozebere jednotlivé problémy v právní i faktické rovině, jež se vyskytují či mohou vyskytovat při potírání pirátství.

3.6.1. Meze vynutitelnosti právních nástrojů

Výše popsané nástroje boje proti pirátství nacházejí limity své účinnosti zejména v existenci dalších mezinárodněprávních předpisů upravujících suverenitu pobřežních států. Účinnost právních nástrojů je ale zeslabována také nejasnostmi týkajícími se definice pirátství, jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách. Při boji proti pirátství se pak pochopitelně vyskytují i potíže faktické povahy, na které bude upozorněno v závěru této kapitoly.

[162] Zejména není vyloučeno zaměnění z dálky pozorované rybářské lodi za pirátskou mateřskou loď. K tomu viz Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strany 12 a následující.

3.6.1.1. Otázky suverenity pobřežních států

Již podle klasického mezinárodního práva požívají všechny státy suverenity při respektu jejich svrchované rovnosti[163]. Tato suverenita států nad jejich územím nachází své uplatnění i na moři, kde si každý stát může vytyčit oblast až do 12 námořních mil od základní čáry, jež tvoří jeho pobřežní moře[164]. Toto pobřežní moře je součástí území pobřežního státu a až na právo pokojného proplutí je pod jeho výlučnou suverénní mocí[165]. Pirátství pojmově nemůže být v pobřežním moři pácháno. Je však představitelná a v praxi dosti běžná situace, kdy se piráti pronásledovaní na volném moři uchýlí do pobřežního moře některého státu. V tu chvíli se zájem na pronásledování pirátů jako porušitelů mezinárodního práva dostává do rozporu s normou mezinárodního práva chránícího územní suverenitu.

Problém nenastává v situaci, kdy se piráti uchýlí do pobřežního moře státu, pod jehož vlajkou pluje pronásledující loď. K takové situaci by však mohlo dojít pravděpodobně pouze omylem ze strany pirátů. Mnohem běžnější je pochopitelně případ, kdy se piráti uchýlí do třetího státu. Úmluva o mořském právu sice předvídá právo pronásledování bez přerušení[166], to však dopadá pouze na případy pronásledování lodi z pobřežního moře na volné moře. Pronásledování pirátů, kteří se uchýlili do pobřežního moře, je tak možno pouze se souhlasem toho státu, do jehož pobřežního moře se piráti uchýlili. Získání takového souhlasu (pokud nebyl dán předem, a to obvykle pro všechny případy pronásledování společně) je časově náročnou záležitostí, a piráti mezitím velmi pravděpodobně uniknou. Problematika uchýlení se do pobřežních vod třetího státu jako metoda útěku pirátů je zejména problematické v jihovýchodní Asii, kde je pro mnohost států a členitý terén pobřežní moře vhodné k útěku pirátů téměř vždy k dispozici[167]. Obdobný problém se ale dlouho vyskytoval i v Somálsku, kde bylo pobřežní moře bez faktické kontroly somálské vlády ideálním útočištěm pirátů[168].

[163] Blíže k pojmu suverenity a svrchované rovnosti např. Čepelka, Šturma
[164] Často nazývané též teritoriální vody.
[165] Viz články 3 až 32 Úmluvy o mořském právu (1982).
[166] Takzvaný *hot pursuit*, blíže k němu viz článek 111 Úmluvy o mořském právu.
[167] K tomu viz například Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 14.
[168] K této problematice podrobně viz část 4.2. této práce.

Neochota k vojenské spolupráci a zejména vstupu cizích válečných plavidel do pobřežního moře rovněž často blokuje možnost koordinaci aktivit různých pobřežních států při kontrole rizikových oblastí. Dozor nad volným mořem je velmi nákladná záležitost, vyžadující od států dostatek prostředků na pořízení a provoz lodí, vycvičení posádek i pobřežní koordinaci protipirátských aktivit. Je proto pochopitelně snazší, pokud se na organizaci takovýchto hlídkových služeb podílí více států, jež mohou vysoké náklady nést společně. Na druhé straně mnoho států právě s ohledem na ochranu své územní suverenity velmi obtížně akceptuje to, aby cizí válečné či asimilované státní lodě mohly vplouvat do jeho pobřežních vod.

Suverenita států nad jejich pobřežním mořem je bezpochyby hodnota hodná ochrany mezinárodním právem. Je však otázkou, zda narušení této suverenity v případě, že cizí válečná či asimilovaná loď pronikne jednorázově do pobřežního moře při pronásledování pirátů, je natolik závažným problémem, aby kvůli němu měli piráti uniknout potrestání. *De lege ferenda* je proto nutno uvažovat o tom, zda by právo pronásledování bez přerušení nemělo být rozšířeno i na pronásledování pirátů z volného moře do pobřežního státu.

3.6.1.2. Obtíže spojené s definicí pirátství

Jak již bylo podrobně rozvedeno v kapitole 3.4.1.2., definice pirátství podle Úmluvy o mořském právu není naprosto jednoznačná. Potíže při boji proti pirátství může působit nikoliv zcela jednoznačná definice zejména v ohledu na místo, kde může být pirátství spácháno. Zcela nesporné je, že tento zločin podle mezinárodního práva nemůže být spáchán v pobřežím moři, jež je součástí území jednotlivých států[169]. Nicméně nadpoloviční většina útoků[170] je spáchána právě v pobřežních vodách či v přístavech, a z definice pirátství je tak vyloučena. Tato skutečnost nepůsobí závažnější potíže, je-li útok spáchán v pobřežních vodách státu, jež má zájem a možnost pachatele potrestat. Pachatel takového útoku nebude sice souzen jako

[169] Viz článek 3 Úmluvy o mořském právu.

[170] Někteří autoři uvádí, že až 80% všech námořních útoků se odehrává v pobřežním moři. Toto číslo je v důsledku aktivit somálských pirátů v Indickém oceánu nižší, i tak ale bylo např. v srpnu 2009 spácháno 7 nahlášených útoků na volném moři a 13 v pobřežních vodách či v přístavech. K tomu blíže viz International Maritime Organization Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships, August 2009, dostupný na http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26632/142.pdf

pirát, nicméně i tak bude za svoji násilnou činnost v pobřežním moři potrestán. Potíže působí územní omezenost pirátství pouze v případě, že pobřežní stát je neochoten (či spíše není schopen) pachatele činu spáchaného v pobřežních vodách dostihnout a potrestat. S ohledem na územní suverenitu států je ale obtížně představitelné, že by tento druh případů vůbec mohl být mezinárodním právem kdy postihován.

Rozsáhlé akademické diskuse týkající se otázky, zda může být pirátský útok spáchán ve výlučné ekonomické zóně[171], jsou vyhrazeny spíše teorii. V praxi je přes možné námitky některých teoretiků mezinárodního práva proti útokům spáchaným mimo pobřežní moře (tedy dále než 12 námořních mil od pobřeží) postupováno bez výjimky jako proti pirátům[172].

3.6.1.3. Náročnost sledování volného moře

Pirátství je zločin pojmově páchaný pouze na volném moři. Kontrola volného moře je však velmi nesnadná - i pokud by byla kontrola omezena pouze na nejrizikovější oblasti, jedná se o obrovská území, na kterých se pohybuje velké množství lodí od rybářských po velké tankery a kontejnerové lodi. Je proto snadno pochopitelné, že fyzická kontrola rizikových oblastí[173] státní mocí je nesnadná a velmi nákladná. Dozorující lodě musí být dostatečně rychlé, aby byly schopny piráty – často vybavené malými loděmi s velmi výkonnými motory – vůbec dostihnout. Kromě toho musí být taková loď dostatečně ozbrojena v případě, že narazí na některé z těžce ozbrojených pirátů vybavených automatickými zbraněmi a raketově poháněnými granáty. Například u somálských břehů se protipirátských operací účastní plně vyzbrojené válečné lodi mnoha států světa, a ani tak není bezpečnost lodí proplouvajících touto oblastí dostatečně zajištěna. Je proto zjevné, že pro jednotlivý stát je potírání pirátství finančně téměř nedostupné. Úspěšné se proto ukazují být spíše koordinované akce více států, jako je jihoasijská Dohoda o regionální spolupráci při boji

[171] K tomu blíže viz kapitolu 3.4.1.2. a tam uvedené zdroje.
[172] K tomu viz například Sticky legal battles await for captred Somali pirates [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.csmonitor.com/2009/0415/p06s07-wogn.html>.
[173] Jen v případě somálských pirátů by se muselo jednat o oblast od Jemenu po Madagaskar, tedy oblast velikostně srovnatelnou s celou Evropou.

proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii[174] či operace NAVFOR Atalanta u somálských břehů[175].

Již zmíněným problémem je možnost pronásledovaných pirátů uchýlit se do pobřežních vod některého státu a tím se vyhnout pronásledování. Je proto výhodné, aby se případné protipirátské operace účastnily pokud možno všechny pobřežní státy, do kterých se v daném případě mohou piráti uchýlit. To může velmi usnadnit komunikace v případě, že vznikne potřeba pronásledování pirátské lodi do pobřežního moře. I tak je ale kontrola rozsáhlých oblastí volného moře velmi nesnadná.

3.6.1.4. Mocenský zásah na pobřeží

Jak bylo vysvětleno v předchozí kapitole, vyhledávání a potírání pirátů na volném moři je velmi komplikované a finančně nákladné. Výrazně jednodušší je proto dostihnout pachatele pirátských útoků již na pevnině či v její bezprostřední blízkosti. Pirátství je a vždy bylo aktivitou podnikanou z pobřeží[176], a to přes časté využívání tzv. mateřských lodí, jež slouží jako základna pro podnikání útoků dále od pobřeží. Piráti se dříve či později musí se svojí kořistí vrátit k pobřeží, kde je jejich dostižení výrazně snazší, neboť se jedná o území o nepoměrně menší rozloze.

Ani zásah proti pirátům na pobřeží ale není prost veškerých problémů. Daný pobřežní stát musí předně být ochoten a zejména schopen piráty vypátrat a potrestat. Toto je jeden z hlavních důvodů pro obrovský nárůst případů pirátských útoků v Somálsku, neboť somálská přechodná federativní vláda fakticky ovládá po většinu času pouze hlavní město a jeho bezprostřední okolí. Piráti, kteří se uchýlí do oblastí ovládaných některým kmenovým náčelníkem či separatistickou provincií, jsou v tomto směru téměř nepostižitelní.

Závažný problém při stíhání pirátů na pobřeží je otázka důkazní. Pokud jsou piráti dopadeni na volném moři v okamžiku, kdy útočí na některou obchodní loď, nepůsobí obvykle

[174] K tomu viz například NĚMEC, Petr. Novodobí Piráti. EKONOM [online]. 2008 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/c1-30844770-novodobi-pirati>.

[175] K tomu viz obecně MSC(HOA) [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.mschoa.org/Default.aspx>.

[176] K tomu viz například Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 14.

dokazování přílišné potíže. Dojde-li však k dopadení takových pachatelů na pobřeží či v pobřežních vodách, dokazování bude[177] zpravidla zahrnovat spíše nepřímé důkazy, jež jsou vždy obtížnější na získání i na provedení před soudem.

I přes naznačené potíže s potlačováním pirátství na pobřeží je tento způsob boje zdaleka nejefektivnější a nejúčinnější. Vyžaduje aktivní účast státu, v němž mají piráti své útočiště. Z druhé strany ale umožňuje s poměrně nízkými náklady pirátství výrazně omezit, jak ukázala například vláda Unie islámských soudů v Somálsku v roce 2006[178], a je proto velmi vhodným nástrojem boje proti pirátství.

3.6.2.Problematika postavení zadržených pirátů před soud

Pokud se podaří osobu podezřelou z páchání pirátství zadržet, je třeba o její vině a trestu rozhodnout v trestním řízení. A právě s trestním řízením bývají spojeny složité právní problémy. Stát, jež osoby podezřelé z pirátství zadržel, se musí rozhodnout, zda bude zadržené soudit sám, či je vydá některému jinému státu. Svoji roli při rozhodování konkrétního státu o tom, jak naloží se zadrženými osobami podezřelými z pirátství, hrají předpisy práv národních i práva mezinárodního, ale také faktické otázky.

3.6.2.1. Otázky jurisdikce nad cizími občany

V mezinárodním právu teoreticky jurisdikce nad zadrženými osobami podezřelými z pirátství nepůsobí potíže. Podle Úmluvy o mořském právu má každý stát právo zadržet na volném moři loď podezřelou z páchání pirátství, a není-li podezření na místě rozptýleno, mohou soudy tohoto státu zadržené osoby soudit a rozhodnout o trestních opatřeních proti nim[179].

Prvním zdrojem omezení jurisdikce nad zadrženými osobami může být národní právo. Ne každý vnitrostátní právní řád upravuje pirátství jako samostatný trestný čin[180]. Ne vždy

[177] Nejde-li o případ unesené lodi – jsou-li piráti přistiženi s unesenou lodí, dokazování nepůsobí potíže.
[178] K tomu viz FREEMAN, Colin, STARES, Justin. Pirates fear the lash of sharia law. Telegraph [online]. 2006 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/1531507/Pirates-fear-the-lash-of-sharia-law.html>. Podrobně pak kapitolu 4.1. a tam uvedené zdroje.
[179] K tomu viz články 105 a 110 Úmluvy o mořském právu.
[180] Z relevantních států například Indie, viz Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 13.

pak národní právo reflektuje výše zmíněné ustanovení Úmluvy o mořském právu zakládající univerzální jurisdikci nad zadrženými osobami podezřelými z pirátství. Pokud národní právo státu, jež pachatele zadržel, neumožňuje jeho trestní stíhání, nabízí se jurisdikce státu vlajky či jurisdikce na základě aktivní personality – tedy souzení pachatele činu státem, ve kterém je registrována loď, na které k činu došlo, nebo státem, jehož státním příslušníkem je osoba z pirátství podezřelá . Ani jeden z těchto základů pro jurisdikci však nemusí být dostatečný. V současnosti je většina lodí světa registrována v některém ze států, jež nabízí výhodné finanční i právní podmínky registrace lodí, aniž by byl dán skutečný vztah lodi k registrujícímu státu[181]. Z logiky věci pak vyplývá, že nelze očekávat přílišnou aktivitu trestních soudů některého z exotických států registrace, pokud se pirátský útok spáchaný proti lodi registrované v tomto státě odehrál často tisíce kilometrů od registrujícího státu. Stát, jehož příslušníkem je osoba podezřelá ze spáchání pirátství, pak nemusí být schopen či ochoten svého příslušníka potrestat[182]. Za výše popsaných podmínek by potrestání pirátů mohlo být problematické právě pro otázku jurisdikce. Státu zadrževšímu piráty by pak nezbylo, než vyhledat některý vhodný třetí stát ochotný piráty přijmout a soudit, či dokonce osoby z pirátství podezřelé propustit.

Základem pro jurisdikci nad zadrženými osobami podezřelými z pirátství může vedle uvedených principů být i princip pasivní personality či zásada univerzální jurisdikce. Podle principu pasivní personality je k trestnímu stíhání příslušný i stát, jehož občan byl daným trestným činem dotčen. V případě pirátství se tedy bude typicky jednat o státy, jejichž občané se stali obětí pirátského útoku[183]. Zájem států, jejichž občané byli pirátským útokem přímo dotčeni, na potrestání pachatelů může být relativně silný, a proto je princip pasivní personality poměrně výhodným základem pro stíhání pirátů.

[181] Jedná se o takzvané flag-of-convenience-fleets, typicky je to Panama, Libérie, Antigua a Barbuda či Vanuatu. Tyto státy pak suverénně vévodí statistikám lodí, jež jsou předmětem pirátského útoku.

[182] Typicky to bude opět příklad Somálska, ale i např. Nigérie a historicky i Indonésie. V posledním jmenovaném případě šlo spíše o neochotu úřadů angažovat se v potírání pirátství.

[183] Tento princip může být základem pro trestní stíhání i například v České republice, když je výslovně zakotven v § 7 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění zákona č. 306/2009 Sb.

Zásada universální jurisdikce je zakotvena již přímo v Úmluvě OSN o mořském právu[184]. Tato zásada bývá promítnuta i do vnitrostátních právních řádů[185], její uplatnění v praxi však může působit potíže. souzení pirátů je pochopitelně nákladná záležitost, a mnohé státy proto nemusí být ochotné využít možnosti dané jim univerzální jurisdikcí nad dopadenými piráty. Z teoretického hlediska je však základ pro univerzální jurisdikci nad osobami podezřelými z páchání pirátství založen dostatečným způsobem.

Další druh komplikací může nastat, pokud osoby podezřelé z páchání pirátství zadrží loď státu velmi vzdáleného od místa činu. Pro řádné objasnění a posouzení celé věci je nutné, aby byly k dispozici důkazy a aby byl trestní soud relativně snadno dostupný. Najdou se sice případy, kdy piráti zadržení například u somálských břehů byli souzeni v USA[186]. Takovýto postup ale působí zejména praktické potíže při transportu i souzení podezřelých, a je proto málo využíván. V poslední době častým způsobem je vydání podezřelých některému blízkému pobřežnímu státu, který je připraven a ochoten podezřelé soudit. Toto vydání pobřežnímu státu je však v mnoha případech omezeno ohledem na mezinárodní smlouvy o lidských právech, jak je rozebráno níže.

3.6.2.2. Zákaz vydávání podle mezinárodních úmluv

Naprostá většina států světa je v současnosti vázána celou řadou mezinárodních úmluv o lidských právech. V některých případech se tyto úmluvy vztahují i na zadržené osoby podezřelé z páchání pirátství a ve svém důsledku omezují možnost vydat zadržené k souzení do blízkého pobřežního státu[187]. Jedná se zejména o Úmluvu proti mučení a jinému krutému,

[184] K tomu viz článek 105 Úmluvy o mořském právu.

[185] V České republice nikoliv přímo. Trestný čin odpovídající pirátství, tedy získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou podle § 290 trestního zákoníku, není obsažen v taxativním výčtu trestných činů podléhajících univerzální jurisdikci podle § 7 odst. 1 trestního zákona. S ohledem na výslovné znění § 9 trestního zákona a s ohledem na článek 10 Ústavy České republiky se však použije ustanovení mezinárodní smlouvy (zde Úmluvy OSN o mořském právu), které má přednost před zákonem a zakládá pro případy pirátství univerzální jurisdikci.

[186] K tomu viz Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007, strana 29.

[187] K tomu podrobně viz Passman, Michael: Protections affroded to captured pirates under the law of war and international law. Tulane Maritime Law Journal, 2008, ročník 33, číslo 1, strany 2 a následující. V této práci nebude rozebírána ochrana zadržených osob podezřelých z pirátství, jež je poskytována válečným právem, jelikož konstrukce piráta jako válečného zajatce je velmi nepravděpodobná a teoretická.

nelidskému či ponižujícímu zacházení nebo trestání z roku 1984[188] a v evropském kontextu o Úmluvu o ochraně lidských práv a základních svobod z roku 1950[189].

Obe úmluvy především zakazují mučení, kruté a nelidské zacházení a trestání všech osob na území pod jurisdikcí daného státu[190]. Tento zákaz se bude bezpochyby vztahovat i na válečné a asimilované lodě daného státu, jež by zadržely osoby podezřelé z páchání pirátství. Mnohem významnější je ale zákaz vydávat jakékoli osoby do státu, kde existuje důvodná obava, že by jim mohlo hrozit mučení[191]. Toto ustanovení může dosti omezit rozsah států, do nichž mohou být vydány osoby podezřelé ze spáchání pirátství. Podle některých autorů existuje důvodné podezření, že například Keňa, Bangladéš a Nigérie jsou státy, kde hrozí mučení vydaných osob[192]. Úmluva proti mučení by pak v takovém případě zakazovala vydat osoby podezřelé z pirátství k souzení takovým státům. Jak je však vidět v praxi, zejména Keňa je přes existenci podezření na probíhající mučení velmi často využívána jako vhodná země pro souzení osob podezřelých z pirátství[193].

V evropském kontextu je navíc zcela zásadní zákaz vydávání osob do státu, kde takové osobě hrozí trest smrti[194]. Trest smrti hrozí v případě usvědčení pirátům za jistých podmínek v celé řadě států – z relevantních např. Bangladéš, Somálsko či Nigérie[195]. Pro smluvní strany Evropské úmluvy o ochraně lidských práv pak platí absolutní zákaz vydávání

[188] V českém jazyce vyhlášena jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 143/1988 Sb. (dále jen „Úmluva proti mučení“).

[189] V českém jazyce vyhlášena jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 209/1992 Sb. (dále jen „Evropská úmluva o ochraně lidských práv“).

[190] Viz článek 2 Úmluvy proti mučení a článek 3 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv.

[191] Viz článek 3 Úmluvy proti mučení.

[192] viz Passman, Michael: Protections affroded to captured pirates under the law of war and international law. Tulane Maritime Law Journal, 2008, ročník 33, číslo 1, strana 36 a poznámky pod čarou 248 až 253, a dále 2008 Human Rights Report: Kenya [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2008/af/119007.htm>.

[193] Sticky legal battles await for captred Somali pirates [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.csmonitor.com/2009/0415/p06s07-wogn.html>, a podrobně část 4. této práce.

[194] Tento zákaz byl poprvé formulován Evropským soudem pro lidská práva ve věci Soering v. Spojené království (1989, Application no. 14038/88). Toto rozhodnutí je založeno na zákazu mučení a krutého či nelidského trestání podle článku 3 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv, přičemž podle Evropského soudu pro lidská práva představuje čekání na trest smrti kruté a nelidské zacházejí. Dnes by bylo možno tento závěr dále odůvodnit i protokoly č. 6 a 13, jež trest smrti zcela zakazují.

[195] V Nigérii je trest smrti možno uložit, není však v praxi prováděn. K tomu detailně viz Death Penalty: Amnesty Interantional [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.amnesty.org/en/death-penalty>.

osob podezřelých z pirátství do těchto států. Některé evropské státy, jež se účastní mise Atalanta, proto raději v případě zadržení pirátů tyto raději propustí, než by museli řešit složité právní i faktické problémy s transportem podezřelých ke vhodnému soudu[196].

Vydání osob podezřelých z pirátství vhodnému pobřežnímu státu je bezpochyby velkým usnadněním trestního stíhání. Při tomto postupu je však potřeba dbát na ochranu, jež podezřelým poskytují mezinárodní smlouvy o ochraně lidských práv.

3.6.3. Potřeba informovanosti

Faktickou povahu má překážka v boji proti pirátům,jež spočívá v nedostatečné informovanosti lodí a lodních společností o výskytu pirátství. Hlavní oblasti výskytu pirátů jsou samozřejmě notoricky známé, a lodi plující v těchto oblastech podnikají všechny dostupné kroky ke své ochraně. Vedle toho však existují i další oblasti, kde může příležitostně k pirátským útokům docházet, a které nejsou všeobecně známé[197]. Může se proto snadněji stát, že loď plující takovouto oblastí nižšího výskytu pirátství neučiní potřebné kroky a stane se snadnější kořistí pirátů.

Informace o pirátských útocích jsou v současnosti díky rozvoji moderních komunikačních technologií snadno dostupné - jedná se zejména o informační centra mezinárodních organizací[198]. Problémem je proto v tomto případě spíše nedostatek opatrnosti lodí a lodních společností, zejména jedná-li se o plavbu oblastmi s nižším výskytem pirátských útoků.

3.6.4. Limity sebeobrany lodí

V souvislosti s bojem proti pirátství je často (zejména ze strany laické veřejnosti) navrhováno jako nejlepší řešení aktivní sebeobrana ohrožených lodí. Může se jednat například o instalaci vodních děl či pomazání lodního trupu kluzkou látkou znesnadňující šplhání po

[196] K tomu viz například Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/international/2009/03/07/01003-20090307ARTFIG00211-l-allemagne-embarrassee-par-ses-pirates-somaliens-.php>, nebo Sticky legal battles await for captred Somali pirates [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.csmonitor.com/2009/0415/p06s07-wogn.html>.

[197] Například Latinská Amerika, či v poslední době časté případy útoků u pobřeží západní Afriky (Nigérie, Benin, Togo).

[198] Jako například již představené Centrum pro hlášení pirátských útoků či informační server Mezinárodní námořní organizace.

lodním trupu[199]. Tato opatření mohou být relativně nákladná, kromě toho však nevzbuzují žádné právní ani faktické pochybnosti. Výrazně problematičtější je však možnost ozbrojit posádku tak, aby byla schopna případný pirátský útok sama odvrátit[200].

3.6.4.1. Limitace právem pobřežních států

Možnost ozbrojení posádek obchodních lodí je omezena zejména vnitrostátním právem jednotlivých států. Každá loď musí v průběhu své plavby vplout minimálně do přístavu vyplutí a do cílového přístavu, mnohem častěji však i do jiných přístavů během cesty. Přístavy jsou součástí území příslušného státu a plně se v nich uplatňují právní předpisy tohoto státu. Naprostá většina států světa velmi podrobně a často velmi přísně upravuje možnosti držení zbraní, nakládání s nimi a jejich používání. Je proto velmi pravděpodobné, že minimálně v některých případech by se ozbrojené posádky obchodních lodí mohly snadno dostat do závažných konfliktů s právem pobřežního státu. Porušení předpisů o nakládání se zbraněmi může mít často i trestněprávní důsledky, a proto je ozbrojování posádek obchodních lodí velmi málo vhodné.

3.6.4.2. Možnost eskalace násilí

Nejzávažnějším faktickým důvodem, pro který jsou všechny obchodní společnosti zrazovány od ozbrojování posádek a užívání síly vůči útočníkům vůbec, je velká pravděpodobnost eskalace násilí. Piráti ve většině případů bývají ozbrojeni[201], nezřídka automatickými zbraněmi a raketově poháněnými granáty. V současnosti obvykle piráti nemají zájem posádce a cestujícím výrazně ublížit, zejména jelikož posádka a cestující mohou posloužit v případě potřeby jako vhodní rukojmí.

---

[199] K tomu viz například NĚMEC, Petr. Novodobí Piráti. EKONOM [online]. 2008 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/c1-30844770-novodobi-pirati>.

[200] K tomuto problému detailně viz například NĚMEC, Petr. Novodobí Piráti. EKONOM [online]. 2008 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/c1-30844770-novodobi-pirati>, nebo Doporučení výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost č. MSC.1/Circ.1333, Reccomendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, dostupné například na http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334.

[201] Podle údajů Mezinárodní námořní kanceláře bylo v roce 2008 z 293 spáchaných námořních útoků 139 z nich spácháno pachateli ozbrojenými střelnými zbraněmi, 68 dalších bylo ozbrojeno noži. Tato statistika zahrnuje i jiné než pirátské útoky, lze však důvodně předpokládat, že i pirátské útoky samotné jsou páchány ozbrojenými útočníky ve stejné míře jako ostatní útoky. Viz International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report.

Pokud by se však běžným jevem stalo to, že by obchodní lodě kladly při přepadení odpor, lze s vysokou pravděpodobností očekávat, že piráti zvýší intenzitu násilí používaného v průběhu útoků. Zbraně jsou pro piráty často snadno dostupné, a za účelem dosažení očekávaného zisku jich bezpochyby piráti nebudou váhat použít. Ozbrojování obchodních lodí by tak ve výsledku mohlo vést jen k další eskalaci násilí a zvýšených ztrátách na životech na straně napadených lodí.

3.6.4.3. Nutnost školení posádky

Naprosto zásadní je v případě ozbrojení posádky rovněž potřeba posádku náležitě vyškolit v užívání střelných zbraní. Pokud by posádka nebyla v užívání střelných zbraní vycvičena a pravidelně trénována, účinnost tohoto způsobu sebeobrany bude zjevně výrazně snížena, a navíc hrozí závažné následky způsobené neodbornou manipulací se zbraněmi. Jelikož posádky obchodních lodí zpravidla nemívají rozsáhlé zkušenosti se střelnými zbraněmi, byl by potřebný výcvik časově i finančně náročný.

Možností je bezpochyby najmutí profesionálních strážců, kteří by pluli s posádkou a poskytovali jí fyzickou ochranu. Toto řešení je finančně velmi náročné, a navíc i tak neodstraní ostatní výše uvedené nevýhody používání střelných zbraní na palubách. Lodní společnosti proto najímají spíše profesionální strážce, jež nejsou ozbrojeni střelnými zbraněmi[202].

3.6.4.4. Přeprava nebezpečných materiálů

Posledním nebezpečím vyplývajícím z ozbrojování obchodních lodí je riziko související s přepravou nebezpečných materiálů. Jedná se zejména o přepravu látek zápalných, snadno hořlavých či výbušných – tedy zejména o ropu a její produkty a o zkapalnělý zemní plyn. Počet případů, kdy jsou přepadány lodě přepravující tento druh nákladu, není nijak vysoký. Následky, které by mohlo přinést vznícení tohoto druhu nákladu zejména pro životy osob na palubě a pro námořní životní prostředí, jsou však zásadního

[202] Takovýto doprovod lodí nabízí například britská společnost DRUM Resources, jejíž strážci bývají vybaveni tzv. zvukové kanóny – speciální nástroje vydávající zvuky způsobující intenzivní bolesti v oblasti sluchového ústrojí. K tomu viz NĚMEC, Petr. Novodobí Piráti. EKONOM [online]. 2008 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/c1-30844770-novodobi-pirati>.

významu. Minimálně někteří piráti bezpochyby disponují zbraněmi, jež by mohly přivodit vznícení či explozi lodního nákladu[203]. V případě, že by se posádka lodi přepravující takto nebezpečný náklad pirátskému útoku aktivně bránila za použití střelných zbraní, se riziko vznícení celé lodi neúměrně zvyšuje.

Ze všech výše uvedených důvodů je tedy zjevné, že ozbrojování obchodních lodí je záležitost velmi riziková a nelze ji v žádném případě doporučit. Ve stejném smyslu vyznívají i doporučení Mezinárodní námořní organizace týkající se sebeobrany lodí[204]. Je tedy v zájmu všech lodí a lodních společností, aby byla přijata všechna dostupná preventivní opatření. V případě, že k pirátskému útoku i přesto dojde, je v zájmu osobní bezpečnosti posádky i cestujících, aby posádka ani cestující nekladli ozbrojeným útočníkům odpor.

Přestože by se na první pohled mohlo ozbrojení posádek obchodních lodí zdát být ideálním způsobem, jak odrazit případný pirátský útok, jedná se o variantu velmi rizikovou. S ohledem na nebezpečí, které by při ozbrojeném střetu na palubě mohlo hrozit posádce lodi a v případě nebezpečného nákladu i životnímu prostředí či bezpečnosti námořní dopravy, není ozbrojování lodních posádek nikterak doporučeníhodné.

[203] Jedná se hlavně o tzv. RPG – raketově poháněné granáty, jež jsou vyráběny k prorážení tankových pancířů, a proto bezpochyby způsobilé i závažně poškodit lodní trup.

[204] Viz Doporučení výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost č. MSC.1/Circ.1333, Reccomendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, dostupné na http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334.

4. Případová studie – Somálsko

V současnosti je zcela nepochybně nejvýznamnější oblastí výskytu pirátství Somálsko a jemu přiléhající oblasti. Tato skutečnost je zjevná již při zběžném pohledu do kterýchkoli sdělovacích prostředků – piráti původem ze Somálska si získali světovou proslulost početností i charakterem svých útoků.

Vedle relativně častého přepadání menších rybářských a obchodních lodí patří mezi oběti pirátů původem ze Somálska již dva obří tankery[205]. Piráti původem ze Somálska navíc útočí na obrovském území sahajícím od vod Adenského zálivu a Rudého moře až k Madagaskaru a souostroví Seychely[206], s útoky odehrávajícími se stovky námořních mil od pobřeží Somálska. Somálští piráti bývají nezřídka silně ozbrojeni, s ohledem na snadnou dostupnost automatických zbraní jsou poměrně častou výzbrojí samopaly a raketově poháněné granáty[207]. Skutečnost, že je Somálsko nejvýznamnější oblastí výskytu pirátství dokládají i statistické údaje – za rok 2008 se v okolí Somálska a v Adenském zálivu odehrála téměř polovina všech nahlášených pirátských útoků a námořních loupeží na světě[208]. Na rozdíl od ostatních částí světa se většina útoků somálských pirátů v současnosti odehrává na volném moři[209], a jedná se tedy o pirátské útoky ve smyslu definice Úmluvy o mořském právu. Lze proto důvodně předpokládat, že podíl somálských pirátů na světovém pirátství jako takovém je ještě větší než ona zmiňovaná polovina všech případů. Z těchto důvodů je proto případu Somálska a v něm se ukrývajících pirátů věnována tato samostatná zvláštní část.

---

[205] Jedná se o známý tanker Sirius Star, viz k němu CBBC Newsroom [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/cbbcnews/hi/newsid_7820000/newsid_7821900/7821968.stm>. Novějším případem je pak únos tankeru Maran Centaurus, ke kterému došlo 29. listopadu 2009. Viz k tomu BBC News [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8385845.stm>.

[206] Viz k tomu například MSC(HOA) [online]. 2008 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.mschoa.org/display.aspx?articlename=255>.

[207] Tak zvané RPG.

[208] International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report, blíže k tomu viz 3.3.4. a Graf č. 2.

[209] Je tomu tak zejména proto, že téměř žádné lodi v současnosti neriskují plavbu v bezprostřední blízkosti somálských břehů.

4.1. Specifika případu – faktická stránka

Hlavním důvodem obrovského nárůstu případů pirátství spáchaných pachateli původem ze Somálska je politická situace v této východoafrické zemi. Již po dobu dvou desetiletí nemá Somálsko stálou a stabilní vládu, země je ovládána kmenovými náčelníky, o samostatnost se více či méně úspěšně snažily či snaží různé separatistické provincie, v zemi dosti pravidelně propukají ozbrojené boje a hladomor. Nelze se proto divit tomu, že pro dosti vysoký počet obyvatel Somálska je představa snadného zisku z lodí plujících poblíž pobřeží[210] velmi lákavá. S ohledem na slabost somálské vlády ani nelze očekávat, že by byli piráti centrální výkonnou mocí nějak postiženi. Somálsko se proto pro piráty stalo ideálním útočištěm. V této kapitole bude nastíněn historický vývoj a současná politická situace, jež vyústily v to, že ze Somálska se stal politicky slabý útvar poskytující ideální útočiště pirátům.

Somálská republika vznikla 1. července 1960 spojením bývalého Italského Somálska a Britského Somálska. Již od počátku provázely tento stát potíže zejména národnostního charakteru – etničtí Somálci žijí vedle Somálska ještě v Ethiopii, v Keni a Džibutsku. Snahy o vytvoření Velkého Somálska založeného na etnickém principu vedly po získání nezávislosti k pohraničním sporům přerůstajícím až v ozbrojené konflikty[211]. Kromě toho v samotném Somálsku existuje velké množství různých kmenů, přičemž kmenoví náčelníci požívají nezřídka vyšší autority než centrální vláda. Po vojenském převratu v roce 1969 se vlády v této nesourodé zemi ujal generál Muhammad Siad Barre[212]. Zemi vládl až do roku 1991, přičemž za státní ideologii prohlásil v roce 1970 vědecký socialismus. Země se postupně ekonomicky i politicky izolovala, nicméně díky autoritativním metodám prezidenta Siada Barreho[213]

[210] Zejména s ohledem na vysoký počet lodí proplouvajících kolem somálských břehů. Jedna z nejvyužívanějších dopravních cest vůbec – Suezský průplav spojující přístavy v Evropě s Perským zálivem a Asií – je přístupná pouze po proplutí Adenským zálivem, který je zhruba 200 kilometrů široký a jehož celé jižní pobřeží náleží Somálsku.

[211] 1963 došlo k pohraničním střetům s Keňou, 1964 s Ethiopií, 1977-78 probíhaly boje o převážně Somálci obydlený region Ogaden mezi Ethiopií a Somálskem.

[212] Přestože je somálština psána latinkou, existuje u přepisu somálských jmen a místních názvů často několik variant. V této práci budou používány nejčastěji užívané přepisy založené na angličtině.

[213] Nezřídka bývá označován za socialistického diktátora, viz například GREENFIELD, Richard. Obituary: Siad Barre. The Independent [online]. 1995 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.netnomad.com/barregrnfldobit.html>.

nedocházelo k výraznějším projevům meziklanového násilí navenek a Somálsko bylo politicky relativně stabilní.

V lednu 1991 došlo v Somálsku k dalšímu převratu. Kmenoví náčelníci donutili prezidenta Saida Barreho vzdát se moci a opustit zemi[214]. Prozatímním prezidentem se stal Ali Mahdi Muhamed, nicméně značná část kmenů s tímto rozhodnutím nesouhlasila. Vůdcem nejsilnější opoziční skupiny se stal generál Mohamed Farah Aidid, vedle této skupiny však v zemi existovalo i velké množství menších kmenových náčelníků[215] i obyčejných banditů. Ozbrojené střety probíhaly od podzimu roku 1991 po celé zemi i v samotném hlavním městě Mogadišu. Stovky tisíc lidí v obavách z probíhajících bojů uprchly do okolních zemí i do celého světa. Všeobecného rozvratu a chaosu využila i separatistická provincie Somaliland na severozápadě země, jež v květnu 1991 vyhlásila jednostranně nezávislost[216]. Separatistických provincií se v Somálsku v průběhu občanské války objevilo více – v roce 1998 vyhlásily samostatnost čtyři východní provincie pod názvem Puntaland[217], neúspěšně se snažily osamostatnit i oblasti Jubaland a Jihozápad. Snahy OSN o vyjednání příměří byly velmi málo úspěšné. Hlavní válčící strany souhlasily v roce 1992 s příměřím kontrolovaným misí UNOSOM I s mandátem Rady bezpečnosti OSN[218]. Boje v zemi však i přesto pokračovaly dále.

Všeobecný rozvrat a sucho vyústil v humanitární katastrofu obrovských rozměrů, když do konce listopadu 1991 zahynulo v důsledku bojů zhruba 300.000 lidí a téměř polovina somálské populace byla ve stejné době ohrožena podvýživou[219]. OSN se prostřednictvím svých odborných organizací snažila zajistit potřebnou humanitární pomoc, nicméně kvůli probíhajícím bojům bylo poskytování jakékoli pomoci v Somálsku velmi nesnadné. Nezřídka

[214] Siad Barre zemřel v roce 1995 v exilu v Nigérii.
[215] Takzvaných *warlords*.
[216] Ač nikým jako stát neuznaný, je Somaliland poměrně stabilním útvarem s relativně silnou vládou.
[217] Puntaland zaujímá území samotného Afrického rohu a je poměrně stabilním celkem. Území mezi Somalilandem a Puntalandem je však sporné a probíhají o něj boje.
[218] Operace United Nations Operation in Somalia (UNOSOM I) byla schválena rezolucí Rady bezpečnosti OSN č. 751 (1992).
[219] K tomu blíže viz UNITED NATIONS OPERATION IN SOMALIA I (UNOSOM I) - Background (full text) [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom1backgr2.html>.

byly jednotlivé dodávky pomoci přepadány, drancovány či loupeny ozbrojenými skupinami. Ve snaze alespoň zajistit alespoň minimální dodávky humanitární pomoci do země bylo Radou bezpečnosti OSN na konci roku 1992 schváleno použití všech nezbytných prostředků k zajištění základních podmínek pro poskytování humanitární pomoci. Do země byla proto vyslána početně výrazně silnější vojenská operace UNITAF[220], které se brzy podařilo zabezpečit většinu center pro distribuci humanitární pomoci. Na počátku roku 1993 byla uzavřena další dohoda válčících somálských klanových vůdců o příměří a v březnu téhož roku proběhla v ethiopské Addis Abbabě poměrně úspěšná jednání na konferenci národního smíření, nicméně ani to nevedlo k uklidnění situace. Nově vytvořená mise UNOSOM II[221] se dostala do těžkých bojů v hlavním městě Mogadišu zejména s hnutím generála Aidida poté, co bylo 25 pákistánských vojáků generálovými milicemi přepadeno a zabito. Když bylo na začátku října 1993 v bitvě v Mogadišu zabito 18 amerických a desítky pákistánských vojáků[222], veřejné mínění zejména v západním světě začalo být velmi kritické k vojenské účasti jednotek OSN v Somálsku. Na konci roku 1993 byl cíl jednotek OSN nově určena jako humanitární, spíše než úloha snažící se aktivně o odzbrojení a usmíření válčících stran. To bylo často chápáno jako vyjádření porážky jednotek OSN a jejich snahy docílit co největší stability Somálska. Mise UNOSOM II fungovala s mandátem omezeným zejména na zajišťování humanitární pomoci a snahy o politické usmíření nepřátelských frakcí až do března 1995. Mise OSN sice neuspěly ve snaze politicky zemi stabilizovat, nicméně dosažené úspěchy zejména na poli zajištění humanitární pomoci jsou nezanedbatelné.

Po smrti samozvaného prezidenta země generála Aidida[223], k níž došlo v srpnu roku 1996, byly podniknuty další pokusy o obnovení státních institucí na celosomálské úrovni. 26. srpna 2000 byla na konferenci v džibutském městě Arta, jíž se účastnili představitelé většiny znesvářených klanů země, byla ustavena přechodná národní vláda v čele s Abdiqassim Salad

[220] Unified Task Force, sestávající ze zhruba 37.000 vojáků. Této operace se účastnili vojáci 24 zemí světa, vedení převzaly USA.
[221] Vzniklá rozšířením mise UNOSOM I v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN č. 814 (1993) podle kapitoly VII Charty OSN.
[222] Tato bitva si získala světovou proslulost zejména svým filmovým zpracováním, když tyto události posloužily jako podklad příběhu Black Hawk Down.
[223] Za prezidenta jej fakticky uznávali pouze jeho bojovníci.

Hassanem jako prezidentem. Přechodné vládě bylo vyčleněno tříleté funkční období, během nějž mělo dojít se stabilizaci země a vytvoření trvalých státních orgánů. Přechodná vláda ale fakticky kontrolovala pouze část hlavního města a jeho bezprostředního okolí, zbytek země byl ovládán separatistickými provinciemi a válčícími kmenovými vládci.

Na národní konferenci v Keni v roce 2003 byl vytvořen Přechodný federální parlament, jehož hlavním cílem bylo sepsání přechodné federální ústavy a vytvoření přechodné federální vlády. K vytvoření přechodné federální vlády[224] pod vedením prezidenta Abdullahi Jusufa Ahmeda[225] v roce 2004, přičemž vláda se postupně přesunula z Keni do relativně klidného vnitrozemského města Baidoa, nacházejícího se zhruba 200 kilometrů severozápadně od hlavního města Mogadišu. Ani přechodná federální vláda však neuspěla při prosazování své faktické moci – v roce 2005 opět propukly intenzivní boje mezi znesvářenými kmeny, přičemž významným bojištěm se opět stalo hlavní město.

Je zcela pochopitelné, že popsaná více než chaotická situace velmi usnadnila existenci pirátství v zemi. Při absenci jakékoliv moci, jež by dohlížela na dodržování práva, bylo Somálsko ideálním útočištěm pro piráty útočící na lodě plující po strategických námořních trasách poblíž somálského pobřeží[226]. Nejaktivnější a rovněž nejznámější z pirátů byla skupina se základnou v středosomálském městě Haradheere. Velmi aktivní byli do roku 2006 rovněž piráti sdružení pod názvem Národní dobrovolnická pobřežní stráž, jenž přepadali zejména menší rybářské lodi poblíž jihosomálského přístavu Kismayo. Tato skupina svoji činnost ospravedlňovala tím, že cizí rybářské lodi zneužívají absence státního dohledu nad somálským pobřežním mořem a protiprávně zde loví ryby[227], a pirátské útoky proto vysvětlovali jako svým způsobem zdanění cizích rybářských lodí za protiprávní rybolov. Zejména po roce 2006 se stali nechvalně proslulí piráti se základnami v severozápadní

[224] Transitional Federal Government, známá pod zkratkou TNF.
[225] Jusuf Ahmed byl ironicky zároveň bývalým presidentem separatistické provincie Puntaland.
[226] Blíže k tomu viz United States National Security Council [online]. 2008 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/national/0812_nsc_counter-piracy-action-plan.pdf
[227] Vody v okolí somálského pobřeží jsou na ryby velmi bohaté – jedná se zejména o komerčně atraktivní druhy tuňáků.

separatistické provincii Puntaland. Pirátská základna Eyl[228] byla v letech 2007 a 2008 rovněž místem, kde bylo zadržováno největší množství unesených lodí včetně obřího tankeru Sirius Star. V poslední době se minimálně vláda separatistického státu Somaliland snaží proti pirátům bojovat. Například v prosinci 2009 pobřežní stráž Somalilandu oznámila zadržení jedenácti údajných pirátů, kteří se v okamžiku zadržení chystali k vyplutí na volné moře na plně vyzbrojeném rychlém člunu[229]. Ostatní separatistické regiony ani přechodná federální vláda však nemají v současnosti dostatek prostředků ani reálné moci k potlačení pirátů aktivních na somálském pobřeží.

Jedinou silou, jež byla schopna alespoň přechodně udržet relativní klid v zemi, se ukázal Svaz islámských soudů[230]. Jedná se o instituci sdružující soudy zejména jihu a středu Somálska aplikující tradiční islámské právo šarí'a, disponující rovněž svými vlastními milicemi. V roce 2006 získal Svaz islámských soudů, dosti otevřeně podporovaný převážně muslimskou Eritreou, kontrolu nad většinou země. Po silných bojích se v květnu roku 2006 milice Svazu islámských soudů zmocnily hlavního města Mogadišu a posléze i separatistické jižní provincie Jubaland. Pod kontrolou přechodné federální vlády zůstalo pouze okolí města Baidoa. Období vlády Svazu islámských soudů znamenalo dočasný prudký pokles případů pirátských útoků[231]. Islámské soudu při aplikaci práva šarí'a postupovaly poměrně nekompromisně proti veškeré kriminalitě včetně pirátů, a dokázaly autoritu islámského práva jednotlivým somálským kmenům (byť za ceny použití násilí) vnutit.

Mnoho států světa, na prvním místě pak USA, projevovalo obavu z možného napojení Unie islámských soudů na některé z radikálních forem výkladu islámu, a to včetně případného napojení na mezinárodní islámský terorismus. Není cílem této práce posuzovat oprávněnost těchto obav, faktem však zůstává, že světové společenství dosti uvítalo zapojení Ethiopie do

[228] Lze nalézt i variantní přepis Ely či Ayl.

[229] Blíže k tomuto incidentu viz Somalie : 11 pirates présumés arrêtés. Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2009/12/19/01011-20091219FILWWW00598-somalie-1-pirates-presumes-arretes.php>.

[230] Název původem z arabštiny - Ittihaat al-maqaahim al-islaamiiji – bývá do angličtiny překládán jako Union of Islamic Courts, nejznámější pod zkratkou UIC.

[231] Podle Mezinárodní námořní kanceláře byl počet všech pirátských útoků a námořních loupeží u pobřeží Somálska, v Adenském zálivu a v Rudám moři následující: v roce 2005 celkem 45 případů, v roce 2006 již jen 20 případů, a v roce 2007 opět 44 případů.

bojů na straně federální přechodné vlády. Jednotky Svazu islámských soudů byly ethiopskými vojsky velmi rychle poraženy. 28. prosince 2006 spojená ethiopsko-somálská armáda dobila hlavní město Mogadišu a islamistické milice přešly ke guerillové strategii vedení boje. Do země byly vyslány jednotky Africké unie v rámci mise AMISOM[232], přičemž tato mise získala i souhlas Rady bezpečnost OSN[233]. Ani přítomnost mezinárodních jednotek mise AMISOM, ani dohoda z Džibuti ze srpna 2008, kterou přechodná federální vláda uzavřela mír s jednou z islamistických válčících skupin, nevedly k plné stabilizaci země.

V Somálsku i dnes existuje mnoho válčících frakcí a kmenových vůdců, faktická moc přechodné federální vlády je mimo oblast hlavního města často dosti iluzorní. Jih země je relativně pevně ovládán islamistickými milicemi, přičemž i v hlavním městě Mogadišu probíhají časté střety mezi těmito milicemi a přechodnou federální vládou[234]. Sever a severozápad země ovládají mezinárodně neuznané, avšak fakticky prosazené státy Puntaland a Somaliland. Značná část somálského území je tedy v moci místních kmenových náčelníků či generálů, a prosazování práva je více než problematické. Není proto nikterak překvapivé, že Somálsko je stále ideálním útočištěm pro piráty, jež podnikají útoky na lodě plující po frekventovaných trasách v blízkosti somálského pobřeží.

4.2. Reakce mezinárodního společenství

Velká část mezinárodní námořní dopravy a obchodu se uskutečňuje po trasách, jež vedou poblíž pobřeží Somálska. Nejsnazší spojení mezi Asií a zejména ropnými poli v Perském zálivu na jedné straně a Evropou a východním pobřežím Severní Ameriky na straně druhé vede přes Suezský průplav. Pro vplutí do tohoto průplavu je zcela nezbytné proplout zhruba 200 kilometrů širokým Adenským zálivem, na jehož jižním pobřeží leží Somálsko[235]. Tuto cestu podniká ročně zhruba 16.000 lodí[236].

---

[232] Blíže viz African Union Mission in Somalia (AMISOM) [online]. 2008 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW:
<http://www.africa-union.org/root/AU/AUC/Departments/PSC/AMISOM/AMISOM_Mandat_Tasks.htm>.

[233] Například rezoluce 1814 (2008), dostupná na
http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/343/79/PDF/N0834379.pdf?OpenElement.

[234] K tomu viz například Somali rebels \'pour into Mogadishu\'. BBC News [online]. 2010 [cit. 2010-02-12]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8508176.stm>.

[235] Přesněji separatistické provincie Puntaland a Somaliland, viz výše kapitolu 4.1.

Ani alternativní cesta není dostatečně vzdálena od somálských břehů. I pokud se lodní společnost rozhodne vyslat svoji loď na o týden delší a výrazně nákladnější cestou kolem mysu Dobré naděje, musí loď na cestě z Asie proplout západní částí Indického oceánu. Původně se za nebezpečné vody považovaly oblasti vzdálené pouze několik desítek námořních mil od somálského pobřeží. Útoky somálských pirátů však v současnosti probíhají nejen poblíž břehů samotného Somálska, ale i u pobřeží Ománu, Keni[237] a dokonce stovky kilometrů od nejbližšího pobřeží v Indickém oceánu, případně v blízkosti Seychelských ostrovů[238]. V přílohách č. 3 a 4 je jasně vidět rozsah útoků somálských pirátů během let 2008 a 2009 – kromě nejběžnějších útoků v Adenském zálivu během roku 2009 výrazně přibylo útoků uprostřed západní části Indického oceánu. Mezi unesenými plavidly je možno najít rybářské lodě a běžné obchodní lodě, ale i luxusní výletní jachty, ukrajinskou nákladní loď vezoucí tanky, či dva obří ropné tankery. Přestože na Somálsko je od roku 1992 uvaleno rezolucí Rady bezpečnosti OSN zbrojní embargo, jsou zbraně včetně automatických a raketově poháněných granátů v zemi snadno dostupné. Nijak proto nepřekvapuje, že somálští piráti bývají při svých útocích silně ozbrojeni, což ještě zvyšuje nebezpečnost jejich útoků. Je proto evidentní, že somálští piráti představují skutečnou a velmi vážnou hrozbu pro celé mezinárodní společenství. Reakce mezinárodního společenství proto musí odpovídat této hrozbě. V následující kapitole budou přiblíženy především právní nástroje usnadňující boj proti somálským pirátům, ale i nástroje fyzické ochrany lodí proplouvajících nebezpečnými oblastmi.

Jak bylo popsáno v kapitole 4.1., hlavním problémem pirátství v Somálsku je skutečnost, že napadená loď se nemůže dovolat pomoci pobřežního státu. Přechodná federální vláda nemá dostatek prostředků ani faktické moci k tomu, aby zajistila účinnou ochranu somálských pobřežních vod. Rovněž prosazování práva proti pirátům, kteří se uchýlili po provedeném útoku na somálskou pevninu, je s ohledem na omezenou faktickou moc

[236] Viz NĚMEC, Petr. Novodobí Piráti. EKONOM [online]. 2008 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/c1-30844770-novodobi-pirati>.
[237] Zhruba 500 námořních mil od keňského pobřeží byl například unesen ropný tanker Sirius Star.
[238] Viz například Piráti u Seychel unesli luxusní jachtu [online]. 2009 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-36592240-pirati-u-seychel-unesli-luxusni-jachtu>.

přechodné federální vlády problematické. Jakmile se tedy útočníkům podaří uniknout do somálských pobřežních vod, kam je v souladu s obecným mezinárodním právem nemůžou pronásledovat válečná či asimilovaná plavidla jiných států, je stíhání pirátů téměř vyloučeno. Nástroje boje proti pirátům proto jednak míří k ochraně lodí na volném moři, a dále pak k umožnění zásahu lodí třetích států proti pirátům prchajícím do somálských pobřežních vod.

4.2.1. Reakce Rady bezpečnosti OSN

Somálsko je již po velmi dlouhou dobu jedním z hlavních témat jednání v Radě bezpečnosti OSN. Od roku 1992 je právě rezolucí Rady bezpečnosti OSN na celou zemi uvaleno zbrojní embargo, aby nebyl dále podporován ozbrojený konflikt probíhající v zemi. Problém pirátství páchaného osobami pocházejícími ze Somálska se však na pořad diskusí v Radě bezpečnosti OSN dostal nedávno a dosti náhle. Ještě v květnu roku 2008 byly v rámci somálské problematiky probírány zejména otázky týkající se probíhajícího konfliktu v zemi, například rezoluce č. 1814 (2008)[239] z 15. května 2008 se zabývá misí AMISOM a jejím možným nahrazením vojáky vyslanými přímo Organizací spojených národů.

Již v červnu roku 2008 však výrazně vzrostl počet pirátských útoků podnikaných somálskými piráty. Zejména útoky na lodě odborných organizací OSN, které dopravovaly humanitární pomoc do Somálska trvale trpícího nedostatkem potravin, k problému pirátství přitáhly světovou pozornost. Tato situace donutila Radu bezpečnosti hodnotit pirátské útoky a případy námořního lupičství podnikaného ze somálského pobřeží jako „incidenty…zhoršující situaci v Somálsku, která stále představuje hrozbu mezinárodnímu míru a bezpečnosti v regionu[240]“. Rada bezpečnosti OSN dospěla k tomu, že situace v Somálsku je natolik specifická a nebezpečná pro mezinárodní mír a námořní obchod, že je nutno provést dosti závažný zásah do státní suverenity Somálska. Tento krok byl Radou bezpečnosti podniknut v souladu s Kapitolou VII Charty OSN. V souladu s článkem 39 Charty Rada bezpečnosti

[239] Dostupná na http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/343/79/PDF/N0834379.pdf?OpenElement.
[240] Rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1816 (2008), dostupná na http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/77/PDF/N0836177.pdf?OpenElement. Překlad autora.

určila, že pokračující útoky pirátů v Somálsku představují hrozbu pro mír[241]. V souladu s tímto článkem také Rada bezpečnosti rozhodla o použití níže rozebraných prostředků nezbytných k zamezení činům, které představují hrozbu pro mír.

Jak bylo vyloženo výše v kapitole 3.4.1.2., obecné mezinárodní právo ani Úmluva OSN o mořském právu neumožňují, aby třetí stát pronásledoval bez výslovně daného souhlasu pobřežního státu loď[242] podezřelou z páchání pirátství z volného moře do pobřežního moře jiného státu, než je stát vlajky pronásledující lodi. Toto pravidlo vychází z všeobecně uznávané zásady suverenity jednotlivých států, a dále z toho, že pobřežní moře je jako součást území státu podrobeno jeho svrchovanosti[243]. Obecně toto pravidlo,které zakazuje pronásledování bez přerušení z volného moře do pobřežního moře, pronásledování pirátů dosti znesnadňuje. Jediné metody souladné s obecným mezinárodním právem, které by pronásledování lodi podezřelé z pirátství z volného moře do pobřežního moře, by bylo získání souhlasu pobřežního státu či převzetí pronásledování válečnou lodí pobřežního státu.

Získat souhlas pobřežního státu k pronásledování v pobřežním moři je nesnadné, jelikož většina států si svoji územní suverenitu střeží před zásahy válečných lodí cizích států. I pokud by však daný pobřežní stát byl ochoten dát souhlas konkrétní válečné lodi k pronásledování konkrétního plavidla podezřelého z pirátství, hlavním problémem je nutnost okamžité reakce v případě prchajících pirátů. Plavidlo podezřelé z pirátství rozhodně nebude vyčkávat, až jeho pronásledovatelé získají povolení od pobřežního státu k tomu, aby mohli loď podezřelou z pirátství dále pronásledovat. Příslušný souhlas pobřežního státu by tedy musel být vydán prakticky v reálném čase. To se i přes nesmírný pokrok komunikačních technologií v posledních letech jeví jako málo pravděpodobné, zejména pak v Somálsku, kde je přechodná federální vláda velmi slabá a postrádá faktickou kontrolu nad většinou země. Lze proto očekávat, že únikem do somálských pobřežních vod se velká většina lodí podezřelých z pirátství svých pronásledovatelů účinně zbaví.

[241] K tomu blíže viz kapitolu VII Charty OSN, dostupnou například na http://www.un.org/en/documents/charter/chapter7.shtml

[242] Nebo letadlo. Uvedené úvahy se na letadla *mutatio mutantis* vztahují, pro vzácnost pirátských letadel v praxi však bude dále pojednáváno pouze o pirátských lodích.

[243] K tomu viz zejména článek 2 a následující Úmluvy OSN o mořském právu (1982).

Obtížně proveditelné je i to, aby v pronásledování pokračovala loď pobřežního státu – prchající piráty je potřeba dopadnout velmi rychle, aby neměli dostatek času se ukrýt. V případě Somálska, kde je vojenská pomoc somálských úřadů ve zcela převažujícím počtu případů nedostupná, představuje zákaz pronásledování bez přerušení do pobřežního moře zcela zásadní problém.

Rezolucí Rady bezpečnosti OSN č. 1816 (2008) z 2. června 2008 byl tento problém částečně překonán. Tato rezoluce poprvé umožnila státům, aby jejich válečné a asimilované lodě za určitých podmínek pronásledovaly lodě podezřelé z páchání pirátství i v somálském pobřežním moři.

Jako základní podmínka je zejména vyžadováno, aby takový stát spolupracoval s přechodnou federální vládou Somálska v boji proti pirátství. Somálská vláda tedy nemusí mít přehled o všech jednotlivých případech akcí v jejím pobřežním moři – a tím méně k nim dát souhlas, jak by bylo nutno podle obecné mezinárodněprávní úpravy – ale minimálně musí být informována o všech státech, které jsou k takovým akcím oprávněny. Spolupráce se somálskou vládou na potírání pirátství je jednoznačné pro určení, které země se mohou na pronásledování lodí podezřelých z pirátství podílet. Zároveň je (na rozdíl od získání předchozího souhlasu pro každý zásah v somálském pobřežním moři) relativně snadné tohoto oprávnění dosáhnout.

Oprávnění lodí cizích států k pronásledování pirátských lodí bez přerušení do somálských pobřežních vod bylo rezolucemi dvakrát o dvanáct měsíců prodlouženo[244], zatím do prosince 2010. Vedle toho bylo oprávnění cizích států ke stíhání pirátů významně rozšířeno ještě rezolucí Rady bezpečnosti č. 1851 (2008)[245], podle které státy a regionální organizace, které spolupracují v boji proti pirátství se somálskou přechodnou federální vládou, mohou na žádost této vlády přijmout na území Somálska všechna nezbytná opatření k potlačení pirátství. Jediným omezením je pak respekt k normám mezinárodního

[244] Rezolucemi Rady bezpečnosti OSN č. 1846 (2008) a 1897 (2009), dostupné na http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/29/PDF/N0863029.pdf?OpenElement http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/624/65/PDF/N0962465.pdf?OpenElement

[245] Dostupná například na http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/655/04/PDF/N0865504.pdf?OpenElement.

humanitárního práva a mezinárodněprávní ochranou lidských práv. Státy bojující proti pirátství mohou tedy po splnění určitých podmínek podnikat akce proti pirátům jak na vodě, tak i na somálském pobřeží.

Z právního hlediska se jedná v obou výše popsaných případech o velmi silné právní nástroje, které sice zasahují do územní suverenity Somálska, avšak vždy minimálně s vědomím somálské přechodné federální vlády. Pokud prchají osoby podezřelé z pirátství po nezdařeném útoku do bezpečí somálských pobřežních vod, je jejich pronásledování válečnými loděmi třetích zemí myslitelné a relativně časté, přičemž osoby podezřelé z pirátství bývají nezřídka skutečně zadrženy[246].

Jak však ukazuje praxe z boje proti somálským pirátům, ani možnost zásahu třetích zemí v somálském pobřežním moři či přímo na somálském pobřeží není vždy dostačující – zejména pokud byl pirátský útok úspěšný a došlo k únosu napadené lodi i s posádkou. Přitom případy, kdy jsou somálští piráti ve svém útoku úspěšní a podaří se jim napadenou loď unést, jsou v poslední době relativně velmi hojné. Jen v prosinci 2009 bylo v mezinárodních vodách poblíž somálského pobřeží hlášeno 9 pirátských útoků, z čehož 5 skončilo únosem lodi i s posádkou, celkem 102 osob bylo piráty zajato[247]. Je přitom zcela evidentní, že osvobození unesené lodi, kde piráti drží posádku jako rukojmí, je přes právní dovolenost tohoto jednání vysoce rizikové zejména s ohledem na možné ohrožení životů rukojmích.

Přes rizikovost operací směřujících k osvobození rukojmí se někdy státy uchylují k pokusům osvobodit rukojmí držené piráty u somálského pobřeží či přímo na pevnině. Mediálně známý je případ amerického kapitána Richarda Phillipse, který byl zajat piráty při útoku na loď Maersk Alabama v dubnu roku 2009. Americká válečná loď kapitána Phillipse

[246] K případům zadržení pirátů při pokusu o útok na lodě viz například Somali pirates killed \"legally\". BBC NEWS [online]. 2008 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/devon/7791236.stm>., nebo La marine grecque intercepte des pirates. Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2009/11/26/01011-20091126FILWWW00471-la-marine-grecque-intercepte-des-pirates.php>.

[247] Viz International Maritime Organization: Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, December 2009, MSC.4/Circ.147, dostupný na http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27321/147.pdf

po pěti dnech v zajetí úspěšně osvobodila, přičemž tři z pirátů byli při této operaci zabiti[248]. Kupříkladu případ unesené francouzské jachty Tanit však ukazuje, že osvobozovací operace mohou být nebezpečné i pro zajatou posádku. Francouzská jachta Tanit s pěti lidmi na palubě byla piráty zajata v dubnu 2009 u pobřeží jižního Somálska. Při osvobozovací operaci provedené francouzskými námořními silami byli sice tři z pirátů zajati, ale kapitán zajaté jachty při operaci zahynul[249].

Dočasné omezení územní suverenity Somálska, jež bylo provedeno řadou rezolucí Rady bezpečnosti OSN, nabízí mezinárodnímu společenství silné právní nástroje pro vyhledávání a zadržování osob podezřelých z páchání pirátství u somálských břehů i v případě, že somálská přechodná federální vláda není schopna piráty účinně zadržet sama. Válečné lodi třetích států, které spolupracují s přechodnou federální vládou v boji proti pirátství, mohou pronásledovat lodi podezřelé z pirátství i do somálského pobřežního moře a v případě potřeby i na pobřeží. Pokud však dojde k úspěšnému únosu napadené lodi i s posádkou, mohou obavy o život rukojmích zabránit pokusům o osvobození zajaté lodi. Přesto však uvedená dočasná omezení somálské územní suverenity představují velmi přínosný nástroj v potlačování pirátství.

4.2.2. Dohoda z Džibuti

Značné naděje byly mezinárodním společenstvím, a zejména pak Mezinárodní námořní organizací, vkládány do konference 17 států zejména z východní Afriky a z arabského poloostrova[250], která se konala pod patronátem Mezinárodní námořní organizace od 26. do 29. ledna 2009 v Džibuti. Hlavním výstupem z této mezinárodní konference bylo přijetí Zásad pro potlačování pirátství a námořního lupičství v západním Indickém oceánu a

[248] K tomu viz například Navy rescues captain from pirates. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/cbbcnews/hi/newsid_7990000/newsid_7996500/7996520.stm>.

[249] K tomu viz například France charges captured pirates. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/8005061.stm>.

[250] Konference se účastnily Komorské ostrovy, Džibutsko, Egypt, Ethiopie, Francie, Jordánské království, Keňa, Madagaskar, Maledivy, Omán, Saudská Arábie, Jihoafrická republika, Seychely, Somálsko, Súdán, Jemen a Tanzanie.

v Adenském zálivu[251]. Cílem celé konference byla zejména koordinace postupu všech států nacházejících se na pobřeží východního Indického oceánu, který je somálským pirátstvím nejvíce ohrožen, v boji proti námořnímu pirátství. Nejednalo se o první schůzku vlád států, jež jsou somálským pirátstvím nejvíce ohroženy – již v roce 2005 se obdobná konference konala v jemenském San'á, následovaná konferencemi v ománském hlavním městě Mascat v lednu 2006 a tanzanském Daar-as-Salaam v roce 2008. Avšak až na konferenci v Džibuti byla zúčastněnými státy přijata mezinárodní smlouva, která by smluvní strany zavazovala ke spolupráci v boji proti pirátství v Indickém oceánu.

Zásady pro potlačování pirátství a námořního lupičství v západním Indickém oceánu a v Adenském zálivu obsahují zejména obecný závazek smluvních stran spolupracovat při potlačování všech případů pirátství a námořních loupeží, ke kterým by v uvedené oblasti mohlo dojít. Z konkrétnějších závazků se zejména jedná o vytvoření systému pro výměnu informací, předpokládající vytvoření národních a tří regionálních center pro výměnu informací o pirátských útocích. Zásady pak dále předvídají, že by jednotlivé smluvní státy měly jmenovat úřední osoby, které by se plavily na válečných či asimilovaných plavidlech ostatních smluvních států účastnících se akcí proti pirátům. Tyto úřední osoby by pak dohlížely na provádění protipirátských operací a případně by mohly snáze komunikovat s vlastní vládou s cílem umožnit danému cizímu plavidlu pronásledovat piráty i v příslušných pobřežních vodách.

Vedle Zásad pro potlačování pirátství a námořního lupičství se státy účastnící se konference v Džibuti dohodly i na společném programu tréninku odborníků pro boj s piráty. Džibutsko přitom zúčastněným státům nabídlo, že tréninkový program se může uskutečnit na jeho území. Do dnešního dne však k realizaci tohoto projektu nedošlo.

Přestože dohody z Džibuti byly zejména Mezinárodní námořní organizací ústy jejího generálního tajemníka Mitropoulose přivítána jako významný krok kupředu v boji proti

[251] Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, text dostupný například na http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/pdf9/piracy-djibouti-meeting

pirátství v regionu[252], lze o významných praktických dopadech této dohody na boj s pirátstvím pochybovat. Lze velmi uvítat, že státy v tomto pirátstvím dotčeném regionu byly schopné dospět k právně závaznému rámci pro spolupráci. Praktický význam této mezinárodní smlouvy však bohužel přeceňovat. Dohoda z Džibuti bývá někdy přirovnávána (a svým charakterem je skutečně dosti podobná) jako regionální dohoda z jihovýchodní Asie - Dohodě o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii[253]. Obě dohody mají za hlavní cíl vytvořit systém pro výměnu informací mezi státy a zároveň mají usnadnit pronásledování prchajících pirátů přes mezinárodní námořní hranice. Jak bylo objasněno v obecné části této práce, hlavním problémem boje proti pirátství v jihovýchodní Asii skutečně byl nedostatek spolupráce jednotlivých vlád, kdy piráti při pronásledování válečnou lodí jednoho státu mohli snadno uniknout do pobřežního moře jiného státu a tím se efektivně vyhnout dopadení.

Boj proti pirátství v okolí Somálska je však postaven před zcela jiné právní problémy. Mezinárodní námořní hranice v oblasti jsou velmi daleko od sebe[254], vedle toho nezanedbatelná část útoků probíhá na volném moři. Skutečné problémy boje proti pirátům původem ze Somálska je zejména obrovská rozloha území, na kterém piráti operují[255]. Druhým zásadním problémem je pak absence silné centrální vlády v Somálsku a z toho vyplývající relativní bezpečnost somálských pobřežních vod pro prchající piráty. Druhý z problémů byl účinně překonán rezolucemi Rady bezpečnosti OSN, jak bylo podrobně rozebráno v kapitole 4.2.1. Nejzásadnější problém boje proti pirátům v okolí Somálska zůstává proto potřeba fyzické kontroly území většího než je západní Evropa. Nelze popřít, že spolupráce států, které se dohod z Džibuti účastní, může částečně ke kontrole tohoto rozsáhlého území přispět. Zejména Jemen, jehož pobřeží tvoří podstatnou část Adenského zálivu, může být užitečnou pomocí v boji proti útokům pirátů v blízkosti jeho břehů. Přesto

[252] Viz k tomu http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=1773&doc_id=10933.
[253] Blíže k této dohodě viz kapitolu 3.4.3.
[254] Jen samotné pobřeží Somálska je 3.025 km dlouhé, viz https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html)
[255] Jak bylo uvedeno výše, útoky se vyskytují od Adenského zálivu až téměř ke břehům Madagaskaru.

ale bohužel – zejména s ohledem na menší námořní sílu zúčastněných států[256] - nelze význam dohod z Džibuti přeceňovat.

4.2.3. Iniciativa Mezinárodní námořní organizace

Další dva nástroje boje proti pirátství nepředstavují závazné mezinárodněprávní dokumenty, ale spíše dokumenty povahy tzv. *soft law* – tedy nezávazné materiály, které jsou významné zejména pro svoji argumentační sílu.

Mezinárodní námořní organizace se jako odborná organizace přidružená k OSN zabývá pirátstvím a souvisejícími jevy (zejména ozbrojenými loupežemi na moři) zabývá již delší dobu. Speciálně otázka Somálska se na pořad jednání valného shromáždění Mezinárodní námořní organizace dostalo v roce 2005, kdy byla na 24. zasedání schválena rezoluce A 979 (24) o pirátství a ozbrojeném lupičství proti lodím u pobřeží Somálska[257]. Tato rezoluce, tedy dokument nezávazné (byť přesvědčující) povahy, se obrací na všechny státy, jejichž lodě se vyskytují v okolí somálských břehů. Hlavním obsahem této rezoluce je zejména upozornění na prudce vzrůstající nebezpečí plynoucí z pirátských útoků, které v té době ještě nebylo mezi odbornou veřejností natolik známé. Státům je doporučeno, aby všechny lodě plující pod jejich vlajkou byly seznámeny s bezpečnostními zásadami, které je vhodné dodržovat pro předejití útoku a případné reakci na něj. V roce 2005 většina doporučení směřovala zejména na obeplutí Somálska z dostatečné vzdálenosti a na zvýšenou bělost v Adenském zálivu.Rezoluce 979 svojí povahou míří zejména na státy tzv. *flags-of-convenience*, které nabízí obchodním společnostem výhodné podmínky pro registraci lodí a následně nad loděmi plujícími pod jejich vlajkou vykonávají malou kontrolu. Tyto lodě se také často stávají terčem pirátských útoků[258].

Vedle toho přijalo již na konci roku 2007 valné shromáždění Mezinárodní námořní organizace rezoluci A 1002 (25)[259], která se mimo jiné obrací i na somálskou přechodnou

[256] S výjimkou Francie, která se boje proti pirátství účastní již v rámci operace EU – Atalanta.
[257] Dostupná z http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1178.
[258] Viz k tomu International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report a International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships report for the period 1 January – 30 June 2009.
[259] Dostupná na http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1178.

federální vládu. Tato výzva somálské federální vládě se doporučuje somálské vládě, aby požádala Radu bezpečnosti OSN o povolení pro válečné lodě třetích států ke vstupu do somálského pobřežního moře. Mezinárodní námořní organizace zde tedy somálské vládě předkládala návrh, o kterém o několik měsíců později rozhodla Rada bezpečnosti OSN[260].

Vedle zmíněných rezolucí se Mezinárodní námořní organizace účastní boje proti pirátství i organizováním úsilí jednotlivých států – zejména svoláním několika mezinárodních setkání, jak bylo uvedeno výše v kapitole 4.2.2. – a shromažďováním dat o uskutečněných pirátských útocích. Ačkoliv Mezinárodní námořní organizace nemá rozhodovací pravomoci ve věcech pirátství, její doporučení mohou mít pro svoji vysokou odbornost velký význam při potírání tohoto jevu.

4.2.4. Iniciativa Mezinárodního námořního fóra ropných společností

Mezinárodní námořní fórum ropných společností je nevládní organizace[261] sdružující přední společnosti zabývající se námořní dopravou surové ropy a ropných produktů. Přestože se to zdálo dříve téměř nemyslitelné, velké ropné tankery se již dvakrát staly obětí únosu somálskými piráty[262]. Zároveň somálští piráti ohrožují jednu z nejvýznamnějších ropných cest na světě – z Perského zálivu přes Suezský průplav do Evropy a dále do Severní Ameriky. Mezinárodní námořní fórum ropných společností se proto rozhodlo vypracovat pro vlastníky lodních společností a pro námořní kapitány příručku, jak postupovat s cílem předejít pirátskému útoku a jak se zachovat v případě skutečného přepadení piráty[263]. Tato příručka obsahuje velmi komplexní návod pro předcházení pirátským útokům, a může být proto významnou inspirací i pro jiné lodi než ropné tankery.

[260] K tomu blíže viz kapitolu 4.2.1. této práce.
[261] The Oil Companies International Marine Forum, blíže viz OCIMF - Oil Companies International Marine Forum [online]. 2008 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://www.ocimf.com/>.
[262] Nejprve slavný případ tankeru Sirius Star, plující pod liberijskou vlajkou, unesený v listopadu 2008. Druhým uneseným tankerem je Maran Centaurus, unesený v listopadu 2009 téměř 800 námořních mil od somálského pobřeží.
[263] Dostupný na http://www.ocimf.com/view_document.cfm?id=1218.

Hlavní důraz je kladen na prevenci pirátských útoků. Prvním krokem je důkladná analýza rizika – tedy prozkoumání, jaká je pravděpodobnost pirátského útoku v daném čase na danou loď, zda se jedná o snadno napadnutelnou loď (s nízko umístěnou palubou) a zda je možno trasu lodi změnit tak, aby bylo riziko pirátského útoku co nejmenší. Je vhodné rovněž využít hlídaných konvojů a bezpečnostních oblastí, které vytváření jednotlivé válečné lodi hlídkující v nebezpečných oblastech. Všechny lodě plující rizikovými oblastmi by měly rovněž mít zpracován bezpečnostní plán pro případ, že by k pirátskému útoku skutečně došlo. Ostatní preventivní kroky zahrnují zvýšenou ostrahu či případně kamerový systém, osvětlení paluby v noci a případně i ostnaté dráty na nejnižších (a proto nejsnáze přístupných) částech lodi.

Pro případ, že k útoku skutečně dojde, doporučuje Mezinárodní námořní fórum ropných společností zvýšení rychlosti plavby na maximum, použití vodních děl a okamžité nahlášení incidentu Mezinárodní námořní kanceláři a velitelství námořních operací EU v oblasti. V případě, že se piráti dostanou na palubu napadené lodi, je hlavním cílem zachování bezpečnosti posádky, a doporučuje se proto již neklást ozbrojeným útočníkům odpor.

Přestože příručka vypracovaná Mezinárodním námořním fórem ropných společností není právně závazným dokumentem, její dodržování může dosti snížit riziko pirátského útoku.

4.2.5. Problematika jurisdikce nad zajatými somálskými piráty

Jak bylo již rozebráno v obecné části této práce, podle mezinárodního práva není jurisdikce nad zadrženými osobami podezřelými z pirátství nikterak problematická. Pirátství je zločin podle mezinárodního obyčejového práva a v souladu s článkem 105 Úmluvy OSN o mořském právu může každý stát,který osoby podezřelé z páchání pirátství na volném moři, tyto osoby zadržet a soudit. Sporné otázky proto vznikají pouze při faktickém souzení zadržených osob podezřelých z pirátství.

Pokud válečná loď některého státu zadrží osoby podezřelé z pirátství, má možnost zadržené osoby předat soudu svého státu, předat je soudu jiného státu (typicky pobřežnímu státu, státu, jehož občanem je zadržený, či jinému vhodnému státu) či zadržené propustit na svobodu.

Pochopitelně nejjednodušší variantou je předání zadržených osob vlastním soudům na základě zásady universality ve spojení s článkem 105 Úmluvy o mořském právu. Toto řešení může vyvolávat pouze obtíže faktického charakteru, pokud je stát, který osoby podezřelé z pirátství zadržel, velmi vzdálený od místa činu. Typicky se jedná o případy, kdy jsou somálští piráti zadrženi válečnými loděmi USA či evropských zemí. V takovém případě je poměrně náročné, aby byly potřebné důkazy dopraveny před soud nacházející se často několik tisíc kilometrů od místa, kde k domnělému pirátskému útoku došlo. I přesto ale souzení zadržených pirátů v zemi, jejíž válečná loď zadržení provedla, není nikterak řídké[264].

Druhou alternativou, kterou válečná loď po zadržení osob podezřelých z pirátství může zvolit, je vydání zadržených do některého jiného státu. Může se jednat o stát pobřežní, o stát příslušný podle občanství pachatele, či o některý jiný stát. První dvě alternativy budou v případě somálských pirátů obvykle splývat v jednu, a to variantu málo uspokojivou. S ohledem na skutečnost, že somálská přechodná federální vláda v době sepsání této práce ovládá jen některé části hlavního města Mogadišu[265], nelze po somálských soudech snad ani žádat, aby zadržené osoby podezřelé z pirátství soudily. Zbývá proto vydání některému jinému státu, případně by šlo uvažovat i o soudech separatistických provincií Somaliland a Puntaland, které disponují relativně silnější státní správou než samotné Somálsko. Je ovšem potřeba, aby stát, do kterého mají být zadržení vydáni, s tímto postupem souhlasil. V úvahu přichází zejména Keňa a Puntaland, objevují se však i diskuse o předávání pirátů například na

[264] Viz například France charges captured pirates. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/8005061.stm>, nebo Somali 'pirate' to be tried in US. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/8003936.stm>.

[265] K nejnovějšímu vývoji viz Somali rebels 'pour into Mogadishu'. BBC NEWS [online]. 2010 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8508176.stm>.

Seychelské ostrovy[266]. Do separatistické provincie Puntaland jsou předáváni zejména ti zadržení, kteří z Puntalandu pochází. Ačkoliv se jedná o dosti značné množství osob[267], má toto řešení značné množství kritiků. Kritici tohoto postupu namítají, že osoby předané puntalandským soudům často ani nejsou reálně souzeny – z vězení se buď dostanou na základě úplatku, nebo prostě pro nedostatek hlídání odejdou[268]. Soudci, kteří se v Puntalandu účastní soudního stíhání pirátů, mohou navíc být terčem útoků ostatních pirátů, kteří nemají na stíhání jiných pirátů pochopitelně příliš velký zájem[269]. Předávání zadržených osob do Puntalandu proto není – zejména z faktických důvodů – příliš doporučeníhodné řešení. Naproti tomu předání zadržených osob do Keni se jeví pro mezinárodní společenství jako optimální varianta – země je stabilní s relativně důvěryhodným soudním systémem[270], zaručujícím minimálně na východoafrické poměry dostatečně spravedlivý proces. Přestože Keňa uzavřela s USA i evropskými zeměmi dohodu o vydávání zajatých osob podezřelých z pirátství, z pochopitelných důvodů odmítá, aby byli všichni zajatí piráti souzeni v Keni[271]. Ročně se jedná o několik desítek osob[272], což již představuje pro trestní řízení a soudní systém jako celek podstatnou zátěž. I tak ale vydání zadržených osob do Keni zůstává často využívaným řešením otázky, jak se zajatými piráty naložit.

Relativně často využívanou variantou, jak naložit se zajatými osobami podezřelými z pirátství, je jejich opětovné propuštění na svobodu[273]. K propuštění přistupují válečné lodi

---

[266] Viz US boosts Seychelles piracy fight. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8318181.stm>.

[267] Například jen Francie předala v průběhu let 2007 a 2008 puntalandským soudům 45 zadržených osob. Viz What to do with a captured pirate. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: < http://news.bbc.co.uk/2/hi/7932205.stm>.

[268] Roger Middleton, odborník na pirátství z Královského institutu mezinárodních vztahů, podle What to do with a captured pirate. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: < http://news.bbc.co.uk/2/hi/7932205.stm>.

[269] K útoku na soudce známého odsuzováním pirátů viz Gunmen kill Somalia pirate judge. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8356228.stm>.

[270] Přestože například mezinárodní organizace Amnesty International má vůči keňskému soudnímu systému nikoliv nevýznamné výhrady – blíže k tomu viz http://www.amnesty.org/en/region/kenya.

[271] K tomu viz What to do with a captured pirate. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: < http://news.bbc.co.uk/2/hi/7932205.stm>.

[272] Tamtéž.

[273] K tomu viz například L'Allemagne embarrassée par ses pirates somaliens. Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/international/2009/03/07/01003-20090307ARTFIG00211-l-allemagne-embarrassee-par-ses-pirates-somaliens-.php>.

zejména tehdy, pokud na první pohled není dostatek důkazů pro odsouzení zadržených osob. Při použití běžné logiky je na první pohled zřejmé, že vyskytuje-li se malý rychlý člun bez rybářského vybavení v blízkosti obchodní lodi desítky či stovky námořních mil od nejbližší pevniny, jedná se evidentně o člun připravený páchat pirátské útoky. Uvedená úvaha však minimálně v západním světě nemůže dostačovat k odsouzení osob nacházejících se na takovém člunu, dokonce ani k jejich obžalování. Proto nejsou-li piráti přistiženi válečnou lodí přímo při činu či alespoň zadrženi se zbraněmi[274], je jejich odsouzení nepravděpodobné. V takovém případě je výrazně ekonomičtější zadržené osoby propustit ihned, než čekat na jejich (často zcela jisté) propuštění na základě soudního rozhodnutí. Velké množství pachatelů pirátských útoků takto unikne bez trestu, s ohledem na presumpci neviny uznávanou minimálně ve všech západních právních řádech je to ale často řešení jediné možné.

Závěrem je vhodné upozornit na to, že v souvislosti s jurisdikcí nad osobami podezřelými z pirátství se v poslední době často objevují návrhy na vytvoření specializovaného tribunálu. Jelikož se jedná o poměrně vysoký počet osob, jejichž souzení vyžaduje specializované znalosti v oboru mezinárodního práva trestního, mohlo by vytvoření speciálního tribunálu pro souzení pirátství být přínosem v boji proti tomuto nebezpečnému jevu[275].

4.2.6. Fyzická ochrana lodí

Výše popsané nástroje zejména právní povahy bohužel nepomohly k dostatečnému snížení počtu pirátských útoků v okolí Somálska. Státy, které jsou pirátskými útoky nejvíce dotčeny, se proto rozhodly pro fyzickou ochranu obchodních lodí v nejvíce ohrožených oblastech. Jelikož zejména v průběhu roku 2008 se drtivá většina pirátských útoků odehrála v Adenském zálivu[276], soustředila se fyzická ochrana lodí nejprve na tuto relativně malou oblast. Primárním cílem bylo v souladu s rezolucemi Rady bezpečnosti OSN a žádostmi generálního tajemníka OSN zajistit bezpečnou dopravu humanitární pomoci do Somálska.

[274] Nezřídka se objevují případy, že piráti při spatření přibližující se válečné lodi své zbraně shodí do moře.
[275] Blíže k této problematice viz kapitolu 4.3. a tam uvedené zdroje.
[276] K tomu srovnej mapu v Příloze č. 3.

Postupně se pak začaly tvořit konvoje, jež pod ochranou válečných lodí proplouvaly v určených hodinách nejnebezpečnějšími místy Adenského zálivu. S tím, jak se pirátské aktivity rozšiřují dále do Indického oceánu[277], se námořní hlídky přesunuly i do oblastí mezi somálským pobřežím a Seychelskými ostrovy. Například vojenské lodě členských států EU, sdružené do mise Atalanta, jsou podle svých úkolů rozděleny do tří skupin, které zajišťují ochranu lodí dopravujících humanitární pomoc do Somálska, ochranu obchodních lodí proplouvajících Adenským zálivem, a ochranu před piráty u somálských břehů[278].

V reakcích na pirátské útoky jednotlivé státy mezinárodního společenství projevily nebývalou jednotu. Do operací proti pirátům se zapojily postupně námořní jednotky celé řady států od USA, Ruska, Indii po Saúdskou Arábii, Omán, Jemen a v poslední době i Číny[279]. Koordinaci vojenských operací pak zajišťují mezinárodní organizace – zejména NATO[280], EU v rámci její operace Atalanta a Africká unie. Byla rovněž vytvořena Kontaktní skupina pro pirátství u pobřeží Somálska[281], která slouží námořním jednotkám všech zúčastněných států k výměně informací a koordinaci postupu proti pirátům.

S ohledem na geograficky velmi rozsáhlé území, ve kterém somálští piráti působí, nemůže být fyzická ochrana lodí stoprocentně úspěšná. Somálští piráti jsou navíc velmi přizpůsobiví. Podle informací námořních sil působících v oblasti piráti při spatření válečné lodi často shodí veškeré své zbraně do moře[282], a válečná loď poté nemá k dispozici žádné důkazy, na jejichž základě by podezřelé osoby mohla zadržet. Přesto ale fyzická ochrana lodí spolu s výše uvedenými doporučeními pro bezpečnou plavbu výrazně přispívá k prevenci útoků na obchodní lodě. Podle předsedy Kontaktní skupiny OSN pro pirátství u somálského pobřeží Carla Salicatha „obchodní lodě, které sledují [výše uvedená – *pozn. autora*]

[277] Tento vývoj je jasně patrný porovnáním map v Příloze č. 3 a Příloze č. 4.
[278] K tomu viz MSC(HOA) - Force Information [online]. 2010 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://www.mschoa.org/ForceInfo.aspx>.
[279] Viz Chinese Navy to aid Somali anti-piracy force [online]. 2010 [cit. 2010-02-21]. Dostupný z WWW: <http://www.armybase.us/2010/01/chinese-navy-to-aid-somali-anti-piracy-force/>.
[280] Od roku 2008 do roku 2010 se postupně jednalo o operace Allied Provider, Allied Protector a Ocean Shield. Viz k tomu blíže NATO operations and missions [online]. 2010 [cit. 2010-02-21]. Dostupný z WWW: <http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_52060.htm?selectedLocale=en>.
[281] Contact group on piracy off the coast of Somalia.
[282] Viz k tomu Can Somali pirates be defeated?. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8371139.stm>.

bezpečností pravidla, nejsou s několika málo výjimkami unesena[283]". Přestože se tedy jedná o nástroje spíše neprávní povahy, je jejich místo v potírání pirátství neopominutelné.

4.2.7. Dárcovská konference

Posledním představeným nástrojem, který by mohl pomoci k eliminaci případů pirátských útoků u somálského pobřeží, je nástroj nepřímý. Panuje celkem obecná shoda na tom, že nejlepší prevencí pokračujících útoků pirátů je stabilizace situace v zemi a vytvoření dostatečně silných domácích autorit, které budou schopny právo skutečně vymáhat. To, že posílení domácích autorit (byť v tomto případě za cenu používání násilných metod) vede k potlačení pirátství, ostatně dokazuje i vláda Svazu islámských soudů v roce 2006, která dokázala pirátské útoky velmi výrazně omezit[284].

V dubnu 2009 byla v Bruselu uspořádána mezinárodní konference, jejímž hlavním cílem bylo vytvoření finančních zdrojů pro posílení somálské vlády[285]. Konkrétně byly zúčastněnými státy přislíbeny výrazné finanční příspěvky na provoz mise Africké unie AMISOM, která se podílí na stabilizaci bezpečnostní situace v zemi, a především pak na vyzbrojení a vycvičení somálské policie a národních ozbrojených sil. Je předčasné hodnotit, zda tyto prostředky budou skutečně využity k vytvoření silného státního aparátu, či zda budou zneužity k jiným účelům. Každopádně však existuje naděje, že by v Somálsku mohla vzniknout stabilnější centrální vláda, jež by řádění pirátů u břehů Somálska omezila.

4.3. Úvahy *de lege ferenda*

Omezení útoků páchaných piráty původem ze Somálska je záležitost velmi nesnadná. Pro úspěšný boj proti pirátům je nutné, aby existoval dostatečně pevný právní rámec pirátství zakazující a postihující přiměřenými tresty, a dále aby existoval dostatečně účinný systém orgánů výkonných a soudních, jež by mohly pachatele pirátství stíhat, zadržet a soudit. Vedle

[283] Carl Saicath. Anti-pirate attack guidelines being ignored. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8487837.stm>.
[284] Blíže k této problematice viz kapitolu 4.1.
[285] K tomu viz Svět se bude v Bruselu skládat na problematické Somálsko. IHned.cz [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-36832480-svet-se-bude-v-bruselu-skladat-na-problematicke-somalsko>, a Cause for optimism over Somalia?. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8015621.stm>.

tohoto právního systému je samozřejmě velmi žádoucím nástrojem prevence pirátských útoků.

Prvním předpokladem pro úspěšný boj proti pirátství je jeho kategorický zákaz doprovázený dostatečnými sankcemi. Jak bylo vyloženo v kapitole 3.4.1., pirátství je zakázáno jako zločin proti mezinárodnímu právu jak obyčejovému, tak na základě Úmluvy OSN o mořském právu. O něco problematičtější je otázka dostatečných sankcí za pirátství, jelikož mezinárodní právo ponechává trestání pachatelů na národním právu. Trestání pirátů podle národního práva může být považováno za řešení relativně postačující – část států pod vlivem Úmluvy o mořském právu a Úmluvy o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby zakotvila pirátství jako samostatný trestný čin, u ostatních je možno stíhat pirátství podle ustanovení o obecné kriminalitě[286]. Rozpětí trestů bude pochopitelně v takovém případě různé v závislosti na státě, jehož trestní právo se bude aplikovat – v některých případech může pachateli hrozit i trest smrti, zejména pokud při činu došlo k zabití jiné osoby.Lze však očekávat, že pachatel bude pravidelně potrestán dostatečně přísným trestem. Za předpokladu, že by se uvažovalo o vytvoření speciálního trestního tribunálu pro pirátství[287], bylo by v zájmu dosažení vyššího stupně předvídatelnosti trestní sankce žádoucí tresty unifikovat například v zakládajícím dokumentu takového tribunálu či formou mezinárodní smlouvy.

Další předpoklad, bez kterého nelze somálské piráty úspěšně stíhat, je existence dostatečné výkonné moci, jež by mohla pachatele útoků na civilní lodi zadržet a postavit před soud. Bez výrazného posílení somálské vlády nelze očekávat, že většinu činností v této oblasti budou vykonávat somálské námořní síly. V současnosti je v regionu přítomno relativně velké množství válečných lodí spojených do Kontaktní skupiny pro pirátství u pobřeží Somálska. Tato situace je pro stíhání pirátů poměrně dostatečná, byť by (spíše s ohledem na vyšší

[286] Například podle českého práva je možno pirátství stíhat jako trestný čin získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou podle § 290 nového trestního zákoníku č. 40/2009 Sb. Případně, pokud nejsou naplněny všechny znaky tohoto trestného činu, je možno pirátské útoky trestat jako loupež (§ 173), krádež (§205), omezování osobní svobody či braní rukojmí (§ 170, resp. 174) či některé z trestných činů proti životu a zdraví (§ 140 a následující).

[287] Například po vzoru Mezinárodního trestního tribunálu, či Mezinárodního trestního tribunálu pro Rwandu.

legitimitu takové akce) bylo možno uvažovat i postavení celé vojenské akce pod jednotné vedení OSN. Rozdíl ve faktickém potírání pirátství by však vytvořením jednotného velení s mandátem OSN nebyl nikterak významný, přičemž mezinárodní právo dává možnost stíhání pirátství všem státům světa bez rozdílu. V oblasti výkonné moci lze tedy situaci v boji proti pirátství považovat za dostatečnou.

Problematickou oblastí boje proti somálským pirátům je souzení zadržených osob. Jak bylo podrobně vysvětleno v kapitole 4.2.5., souzení zadržených osob v samotném Somálsku je v zásadě vyloučeno. Nikoliv bez problémů je i jejich předávání do separatistického Puntalandu či jejich vydávání okolním státům (typicky do Keni), které nejsou ochotny plnit funkci mezinárodního tribunálu pro všechny zadržené piráty. Souzení zadržených osob ve státě lodi, která zadržení provedla, s sebou vedle faktických komplikací s ohledem na velké geografické vzdálenosti zároveň přináší výrazné rozdíly v možných trestních postizích. Dosti často se proto objevují návrhy, že by mohly být zadržené osoby podezřelé z pirátství souzeny před speciálně zřízeným tribunálem[288]. Výhody takovéhoto řešení jsou zjevné. Souzení pirátství jakožto zločinu podle mezinárodního práva vždy vyžaduje určité znalosti mezinárodního práva veřejného[289], přičemž soustředění soudců se znalostí této problematiky do jednoho tribunálu by mohlo řešení situace dosti usnadnit. Vedle toho by trestní tribunál pro pirátství mohl udílet tresty na jednotném základě – podle mezinárodní smlouvy, případně podle svého zakládajícího dokumentu. Udílení trestů jednotným způsobem by mohlo výrazně posílit předvídatelnost trestních sankcí pro piráty, což je vždy považováno z hlediska trestního práva ze vítaný jev. Případný jednotný způsob financování by pak mohl odstranit stížnosti států, jejichž soudní systém je v současnosti pirátskými případy dosti zatěžován. Vytvoření takovéhoto tribunálu pro souzení osob podezřelých z pirátství by proto bylo možno uvítat.

[288] K návrhu prezidenta Ruské federace, Dmitrije Medvěděva, viz Medvěděv vyráží do boje proti pirátům. Chce pro ně mezinárodní soud. . IHned.cz [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-36967430-medvedev-vyrazi-do-boje-proti-piratum-chce-pro-ne-mezinarodni-soud>.

[289] Tento problém pochopitelně bude menší v případě, že bude pirát obviněn z některého obecného trestného činu.

Posledním, nikoliv však nevýznamným tématem k zamyšlení v boji proti pirátství, je otázka prevence tohoto jevu. Není náhodou, že se obrovské množství případů pirátství objevilo právě v zemi, která již po téměř dvacet let nedisponuje centrální vládou, a kde je autorita práva v podstatě nulová. Již britské zkušenosti s potíráním pirátství na tzv. Barbarském pobřeží v devatenáctém století[290] ukazují, že piráty nelze z dlouhodobého hlediska porazit na moři, ale pouze na pobřeží[291]. Pokud bude somálská vláda disponovat silným výkonným aparátem, který bude schopen důsledně prosazovat trestní právo v samotném Somálsku, lze očekávat výrazný pokles případů pirátských útoků v oblasti. Tento úkol je však ze všech výše zmíněných nejtěžší, vyžadující dlouhodobou spolupráci mezinárodního společenství se somálskou vládou i ostatními mocenskými skupinami na somálském území. Prvním předpokladem pro vytvoření silné vlády je politická stabilizace země – tedy zejména dohoda s jihosomálskými islamistickými povstalci, a případně také se separatistickými provinciemi Somaliland a Puntaland. Poté je možno přistoupit k formování somálských výkonných složek – ať již civilních, či ozbrojených. Například Evropská unie již somálské přechodné federální vládě učinila nabídku na pomoc při výcviku somálských policistů[292], pomoci by mohla i dárcovská konference rozebraná výše v kapitole 4.2.7. Stabilizace situace v Somálsku je nesnadný úkol pro celé mezinárodní společenství, nicméně bez ní nemůže být boj proti somálským pirátům završen úspěchem.

[290] K tomu blíže kapitolu 3.2. a tam uvedené zdroje.

[291] Srovnej také International Maritime Organisation [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1178>.

[292] K tomu viz Evropská unie bude zřejmě cvičit somálské vojáky pro boj s piráty. IHned.cz [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-39102150-evropska-unie-bude-zrejme-cvicit-somalske-vojaky-pro-boj-s-piraty>.

5. Závěr

Námořní pirátství je problém stejně starý jako mořeplavba sama. A přestože se v průběhu dvacátého století mohlo zdát, že je pirátství problémem z velké části překonaným, vývoj v posledních letech ukázal, že se jedná o otázku stále velmi živou a aktuální. Pirátství již dávno není oním romantickým povoláním z oblasti Karibského moře tzv. zlatého věku 17. a 18. století, jak jej prezentují populární filmy. Stala se z něj velmi výhodná činnost organizovaných zločineckých skupin, kde se zisky pohybují v řádech milionů dolarů. Zároveň pirátství výrazně narušuje světový obchod a představuje hrozbu pro celé mezinárodní společenství.

V této práci bylo pirátství zkoumáno z hlediska mezinárodního práva veřejného. Již po staletí je na pirátství nahlíženo jako na velmi závažné narušení mezinárodního práva. Tato skutečnost našla vyjádření v množství mezinárodních smluv, jež pirátství definují a upravují různí nástroje pro jeho potírání. V obecné části této práce byly proto důkladně prozkoumány tyto mezinárodní smlouvy jak z hlediska definic, tak z hlediska nástrojů boje proti pirátství, které upravují. Vedle toho se bojem proti pirátství zabývají mezinárodní organizace jak charakteru mezivládního – zejména Mezinárodní námořní organizace – tak charakteru nevládního, kde je nejvýznamnější Mezinárodní námořní kancelář. Dále byly představeny regionální mezinárodní smlouvy uzavřené speciálně pro koordinaci boje proti pirátství a souvisejícím jevům – jednak již relativně starší Dohoda o regionální spolupráci při boji proti pirátství a ozbrojenému lupičství proti lodím v Asii, a rovněž zcela nově sjednané Zásady pro potlačování pirátství a námořního lupičství v západním Indickém oceánu a v Adenském zálivu, které by mohly přispět k potlačení pirátství v Somálsku a přilehlých oblastech.

Právě situace v Somálsku byla předmětem zvláštní pozornosti, jelikož piráti původem z této nestabilní oblasti představují v současnosti největší hrozbu pro námořní obchod. Somálsku je věnována zvláštní část této práce, ve které jsou probírány příčiny nebývalého vzrůstu počtu pirátských útoků v oblasti, a také reakce mezinárodního společenství na tuto významnou hrozbu. Pirátství v Somálsku má s nejvyšší pravděpodobností své kořeny

v politicky nestabilní situaci v zemi – v Somálsku již po dobu dvaceti let probíhá občanská válka, v zemi chybí centrální vláda disponující dostatečnou mocí či uznáním alespoň podstatné části obyvatelstva.

Řešení problematiky pirátství obecně, a případu Somálska zvláště, není jednoduché. Pro úspěšné potlačení pirátství je zapotřebí existence dostatečného právního rámce pro definování, stíhání, souzení a trestání případů pirátství. Dále musí existovat účinné mechanismy pro vymáhání práva zakazujícího pirátství, a dostatečný podklad pro rychlé, ale spravedlivé a nestranné souzení osob podezřelých z páchání pirátství.

Samotné mezinárodní právo poskytuje dostatečný právní základ pro stíhání a trestání pachatelů tohoto zločinu. Jak bylo vyloženo v obecné části této práce, obecně přijímaná definice pirátství je některými odborníky kritizována. Jedná se však spíše o teoretické diskuse nepůsobící v praxi závažné potíže. Jisté rozpory může vyvolávat otázka vyměření trestu pro piráty – budou-li piráti souzeni podle vnitrostátního práva některého státu, uložený trest se může v závislosti na použitém národním právu lišit. S ohledem na všeobecné chápání pirátství jako závažného porušení mezinárodního práva však lze v naprosté většině případů očekávat, že uložený trest bude odpovídat povaze tohoto deliktu. Samotný právní základ lze tedy považovat za dostatečný.

Problematické je spíše vymáhání mezinárodního práva vůči samotným pachatelům, tedy zejména stíhání a dopadení pachatelů pirátství. Jak ukázal příklad jihovýchodní Asie, velmi významnou pomocí může být regionální dohoda o spolupráci při potírání pirátství. Pokud je pobřežní stát zasažený pirátstvím příliš slabý na to, aby zajistil zadržená pirátů sám[293], je však zapotřebí pomoci mezinárodního společenství při zadržení a stíhání pachatelů. Příklad Somálska navíc jednoznačně ukázal, že zejména u pobřežních států se slabou vládou obsahuje obecné mezinárodní právo dosti zásadní překážku v potlačování pirátství. Jedná se o zákaz tzv. pronásledování bez přerušení z volného moře do pobřežního moře. Toto ustanovení fakticky poskytuje pirátům velmi snadnou možnost úniku, podaří-li se jim uchýlit se do

[293] Jako je tomu v případě Somálska.

pobřežního moře státu odlišného od pronásledující lodi. Je proto nutno uvažovat o tom, zda by povolení pronásledování bez přerušení, jak bylo časově omezeným způsobem umožněno v případě Somálska, nemělo být rozšířeno i na jiné případy.

Ani souzení již dopadených osob podezřelých z pirátství není zcela prosto problémů. Závažnou otázkou je zejména to, jakému soudu má být souzení podezřelých osob svěřeno. Mezinárodní právo poskytuje pro jednotlivé vnitrostátní právní řády dostatečný podklad pro založení jurisdikce nad dopadenými piráty. Sporné je spíše to, nakolik jsou dostupné soudy zejména afrických států připravené a vhodné pro souzení pachatelů pirátství. Souzení relativně velkého množství podezřelých představuje velkou finanční i personální zátěž pro soudní systém, na kterou zejména menší státy nemusí být připraveny. Některé ze států, které pro souzení pirátů přichází v úvahu, jsou dokonce podezřelé z porušování základních lidských práv trestně stíhaných osob. Řešením proto může být souzení dopadených osob v některé z rozvinutých zemí, což však bývá komplikované zejména pro velké geografické vzdálenosti. Další variantou je vytvoření specializovaného mezinárodního soudu, který by se zabýval speciálně problematikou pirátství. Zřízení takovéto instituce by bylo bezpochyby finančně náročné, mohlo by však koncentrovat odborné soudce se znalostmi potřebných právních předpisů, a mohlo by přispět k celkové unifikaci postihu pachatelů pirátství.

Pravděpodobně vůbec nejsnazším a zároveň nejefektivnějším způsobem potlačení pirátství je účinná prevence takovýchto útoků. Vyhledávání a pronásledování pirátských lodí v rozlehlých oblastech moří a oceánů je nejen nákladné, ale často málo účinné. Základem pro boj s tímto nebezpečným jevem tedy musí být stabilizace situace v zemi postižené pirátstvím. To povede k vytvoření silné domácí moci, která zajistí kvalitní vymahatelnost práva a trestání pachatelů na pevnině, a tedy relativně méně nákladný a zároveň velmi efektivní pokles případů pirátství.

Samostatnou otázkou je pak soukromá iniciativa lodí či lodních společností k obraně proti pirátům. Na volném moři může být státní pomoc často nedostupná, či dostupná až po relativně dlouhé době. Není proto překvapením, že zejména společnosti zabývající se lodní

dopravou uvažují o možné sebeobraně napadených lodí. Jak bylo vyloženo výše, ozbrojování posádek je z mnoha důvodů nepraktické a nelze jej proto doporučit. Variantou je však bezpochyby přijetí všech možných preventivních opatření, která snižují riziko napadení dané lodi piráty a v případě útoku usnadňují obranu plavidla. Jako úspěšné se ukázalo i najímání neozbrojených profesionálních strážců, kteří jsou pro boj s piráty speciálně vycvičeni a vybaveni a kteří mohou v případě útoku pomoci s obranou lodi. Praktické zkušenosti ukazují, že piráti své útoky raději soustředí na lodě nepoužívající takováto bezpečnostní opatření, jež jsou snazším cílem než lodě uplatňující alespoň některá bezpečností opatření.

Jak ukazují historické příklady, pirátství je bezpochyby možno výrazně omezit či téměř eliminovat. Zejména s ohledem na současné rozšíření tohoto nebezpečného jevu to však nebude nikterak snadný úkol. Mezinárodní právo však může být významným pomocníkem v tomto boji – již v současnosti je rozsah právních nástrojů v boji proti pirátství značný. Jak ukazuje příklad Somálska, mezinárodní společenství je schopno pružně reagovat na potřebu vytvoření nových právních norem pro potírání pirátství. Přestože cesta k úplnému potlačení pirátství nebude jednouchá ani krátká, existuje stále jistá možnost, že by i ve dvacátém prvním století mohly vznikat práce považující pirátství za jev téměř překonaný.

6. Použitá literatura a zdroje

Knižní publikace:

Čepelka, Čestmír, Šturma, Pavel: Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2008.

Grewe, Wilhelm Georg: The epochs of international law, Berlín 2000.

Murphy, Martin: Contemporary Piracy and Maritime Terrorism; Routledge 2007.

Ondřej, Jan: Právní režimy mezinárodních prostorů. 2.vydání; Plzeň, A.Čeněk 2004.

Oppenheim, Lassa: International Law, a treatise – 3. vydání; přetištěno The Lawbook Exchange Ltd., New Jersey 2005.

Suetonius, Gaius Tranquillus: Životy dvanácti císařů; Svoboda Praha 1974.

Kolektiv autorů: International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 annual report.

Kolektiv autorů: Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost, Academia Praha 2003

Články:

Alexander, Dean: Maritime terrorism and legal responses. Transportation Law Journal 1991. ročník 19, číslo 2, strany 453-493 .

Balkin, Rosalie: The International maritime organization and maritime security. Tulane Maritime Law Journal, 2006, ročník 30, číslo 1-2, strany 1-34.

Barrios, Erik: Casting a wider net: Adressing the maritime piracy problem in Southeast Asia. Boston College International and Comparative Law Review, 2005, ročník 28, číslo 1, strany 149-163.

Dickinson, Edwin: Is the Crime of Piracy Obsolete? Harward Law Review 1925, ročník 38, číslo 1, strany 334-360.

Ellen, Eric: Contemporary Piracy. California Western Law Journal 1990, ročník 21, číslo 1, strany 123-128.

Fokas, Terence: The Barbary Coast Revisited: The resurrection of International Maritime Piracy. University of San Francisco School of Law, 1997, ročník 9, číslo 2, strany 427-460.

Gabel, George: Smoother Seas ahead: The draft guidelines as an international solution to modern-day piracy. Tulane Law Review, 2007, ročník 81, číslo 5-6, strany 1433-1466.

Garmon, Tina: International law of the Sea: Reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th. Tulane Maritime Law Journal, 2002, ročník 27, číslo 1, strany 257-275.

Hirsch, Moshe: The Responsibility of International organizations Toward Third Parties: Some Basic Priciples, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1995, 1966 (II) International Law Commitee Yearbook.

Kahn, Lawrence: Pirates, rovers and thieves: New problem with an old enemy. Tulane Maritime Law Journal, 1996, ročník 20, strany 293-329.

Kropáček, Luboš: Islám v Africe: Šarí'a na postupu. Mezinárodní politika 12/2006.

Lee, Yam Wo: A Study on Piracy and Armed Robbery against Ships, The Hong Kong Polytechnic University 2003.

Li, Kevin; Cheng, Jin: Maritime law and policy for energy security in Asia: A Chinese perspective. Journal of Maritime Law and Commerce 2006, ročník 37, číslo 4, strany 567-587.

Menefee, Samuel Pyeatt: The new „Jamaica discipline": Problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea. Connecticut Journal of International Law, 1990, ročník 6, číslo 1, strany 127-150.

Menefee, Samuel Pyeatt: Anti-piracy Law in the Year of the Ocean: Problems and opportunity. ILSA Journal of International and Comparative Law Spring, 1999, ročník 5, strany 309-318.

Menefee, Samuel Pyeatt: The case of Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International law. California West Law Journal, 1993, ročník 24, číslo 1, str. 1-16.

Mikeš, Pavel: Somaliland na cestě k nezávislosti? Mezinárodní politika 05/2007.

Passman, Michael: Protections affroded to captured pirates under the law of war and international law. Tulane Maritime Law Journal, 2008, ročník 33, číslo 1, strany 1-40.

Raděj, Tomáš: Somálsko: občanská válka a kolaps státu. Mezinárodní politika 5/2004.

Šturma Pavel: Černá vlajka pirátů znovu nahání strach? Opatření proti pirátství a ozbrojenému lupičství na moři na začátku 21. století. Trestněprávní revue, 7/2009.

Vagg, Jon: Rough Seas? Contemporary piracy in South East Asia. British Journal of Criminology 1995, ročník 1995, číslo 1, strany 1-18.

Internetové články:

2008 Human Rights Report: Kenya [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2008/af/119007.htm>.

African Union Mission in Somalia (AMISOM) [online]. 2008 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <http://www.africa-union.org/root/AU/AUC/Departments/PSC/AMISOM/AMISOM_Mandat_Tasks.htm>.

L'Allemagne embarrassée par ses pirates somaliens. Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/international/2009/03/07/01003-20090307ARTFIG00211-l-allemagne-embarrassee-par-ses-pirates-somaliens-.php>.

America and maritime piracy in Somalia [online]. 2008 [cit. 2009-10-31]. Dostupný z WWW: <http://www.qatarliving.com/node/385896>.

Anti-pirate attack guidelines being ignored. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8487837.stm>.

BAREA, Phillip. Old Piracy Laws Created Universal Jurisdiction [online]. 2008 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://war-crimes.suite101.com/article.cfm/piracy_forced_creation_of_universal_jurisdiction>.

BBC News [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8385845.stm>.

BBC News - Africa [online]. 2009 [cit. 2009-10-31]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8103585.stm>.

BBC News - Africa [online]. 2009 [cit. 2009-10-31]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8103585.stm>.

Can Somali pirates be defeated?. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8371139.stm>.

Cause for optimism over Somalia?. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8015621.stm>.

CBBC Newsroom [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/cbbcnews/hi/newsid_7820000/newsid_7821900/7821968.stm>

CMI [online]. 2001 [cit. 2009-11-24]. Dostupný z WWW: <http://www.comitemaritime.org/topics/consti/cons1.html>.

CRIDDLE, Evan, FOX-DECENT, Evan. Deriving peremptory norms from sovereignity. American Society of International Law Proceedings [online]. 2009, no. 103 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://ecgi.ssrn.com/delivery.php

Death Penalty: Amnesty Interantional [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.amnesty.org/en/death-penalty>.

Doporučení výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost č. MSC.1/Circ.1333, Reccomendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, dostupné například na http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334.

Draft Guidelines for National Legislation – Maritime Criminal Acts, dostupný na

http://www.comitemaritime.org/cmidocs/pdf/Crim_acts.pdf.

Evropská unie bude zřejmě cvičit somálské vojáky pro boj s piráty. IHned.cz [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-39102150-evropska-unie-bude-zrejme-cvicit-somalske-vojaky-pro-boj-s-piraty>.History - Somalia [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.nationsencyclopedia.com/Africa/Somalia-HISTORY.html>.

Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/international/2009/03/07/01003-20090307ARTFIG00211-l-allemagne-embarrassee-par-ses-pirates-somaliens-.php>,

France charges captured pirates. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/8005061.stm>.

FREEMAN, Colin, STARES, Justin. Pirates fear the lash of sharia law. Telegraph [online]. 2006 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/1531507/Pirates-fear-the-lash-of-sharia-law.html>.

GREENFIELD, Richard. Obituary: Siad Barre. The Independent [online]. 1995 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.netnomad.com/barregrnfldobit.html>.

Gunmen kill Somalia pirate judge. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8356228.stm>.

Chinese Navy to aid Somali anti-piracy force [online]. 2010 [cit. 2010-02-21]. Dostupný z WWW: <http://www.armybase.us/2010/01/chinese-navy-to-aid-somali-anti-piracy-force/>.

The International Ship and Port Facility Security Code, dostupný například na http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/isps/isps_seccode.aspx

International Maritime Organization [online]. 2002 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334>.

International Maritime Organization [online]. 2002 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW: <http://www.imo.org/home.asp?topic_id=334>.

International Maritime Organisation [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1178>.

International Maritime Bureau [online]. 2009 [cit. 2009-11-19]. Dostupný z WWW: <http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=27:welcome-to-the-international-maritime-bureau&catid=25:home&Itemid=16>.

International Maritime Organization Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships, August 2009, dostupný na http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26632/142.pdf

La marine grecque intercepte des pirates. Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2009/11/26/01011-20091126FILWWW00471-la-marine-grecque-intercepte-des-pirates.php>.

Medvěděv vyráží do boje proti pirátům. Chce pro ně mezinárodní soud. . IHned.cz [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-36967430-medvedev-vyrazi-do-boje-proti-piratum-chce-pro-ne-mezinarodni-soud>.

Middle East Online [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.middle-east-online.com/english/?id=27114>.

MSC(HOA) [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.mschoa.org/Default.aspx>.

NATO operations and missions [online]. 2010 [cit. 2010-02-21]. Dostupný z WWW: <http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_52060.htm?selectedLocale=en>.

Navy rescues captain from pirates. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW:<http://news.bbc.co.uk/cbbcnews/hi/newsid_7990000/newsid_7996500/7996520.stm>.

NĚMEC, Petr. Novodobí Piráti. EKONOM [online]. 2008 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://ekonom.ihned.cz/c1-30844770-novodobi-pirati>.

The Oil Companies International Marine Forum, blíže viz OCIMF - Oil Companies International Marine Forum [online]. 2008 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://www.ocimf.com/>.

Piráti u Seychel unesli luxusní jachtu [online]. 2009 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-36592240-pirati-u-seychel-unesli-luxusni-jachtu>.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, která je dostupná například na ReCAAP [online]. 2006 [cit. 2009-11-10]. Dostupný z WWW: <http://www.recaap.org/about/pdf/ReCAAP%20Agreement.pdf>.

The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Centre Quarterly report, January – September 2009

Rezoluce Shromáždění Mezinárodní námořní organizace č. A. 922 (22), Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships. Dostupná například na www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=10914/A%20922(22).pdf.

Somali pirates killed \"legally\". BBC NEWS [online]. 2008 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/devon/7791236.stm>.,

Somali 'pirate' to be tried in US. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/8003936.stm>.

Somali rebels \'pour into Mogadishu\'. BBC News [online]. 2010 [cit. 2010-02-12]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8508176.stm>.

Somalie : 11 pirates présumés arrêtés. Le Figaro [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2009/12/19/01011-20091219FILWWW00598-somalie-1-pirates-presumes-arretes.php>.

Sticky legal battles await for captred Somali pirates [online]. 2009 [cit. 2009-11-29]. Dostupný z WWW: <http://www.csmonitor.com/2009/0415/p06s07-wogn.html>.

Svět se bude v Bruselu skládat na problematické Somálsko. IHned.cz [online]. 2009 [cit. 2010-02-22]. Dostupný z WWW: <http://zahranicni.ihned.cz/c1-36832480-svet-se-bude-v-bruselu-skladat-na-problematicke-somalsko>.

UNITED NATIONS OPERATION IN SOMALIA II (UNOSOM II) - Background (full text) [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom2backgr2.html>.

UNITED NATIONS OPERATION IN SOMALIA I (UNOSOM I) - Background (full text) [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom1backgr2.html>.

UNITED NATIONS OPERATION IN SOMALIA I (UNOSOM I) - Background (full text) [online]. 2009 [cit. 2009-12-09]. Dostupný z WWW: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom1backgr2.html>.

United States National Security Council [online]. 2008 [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/national/0812_nsc_counter-piracy-action-plan.pdf

US boosts Seychelles piracy fight. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8318181.stm>.

What to do with a captured pirate. BBC NEWS [online]. 2009 [cit. 2010-02-20]. Dostupný z WWW: < http://news.bbc.co.uk/2/hi/7932205.stm>.

Who do pirates call to get their cash?. BBC News Magazine [online]. 2009 [cit. 2009-10-31].

Použité internetové stránky

http://www.amnesty.org/en/region/kenya.

https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html

http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/pdf9/piracy-djibouti-meeting

http://www.globalsecurity.org/military/agency/navy/privateer.htm

http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/335?OpenDocument.

http://www.imo.org/home.asp

http://www.independent.co.uk/news/world/africa/history-of-piracy-on-the-high-seas-1023701.html

http://www.ocimf.com/view_document.cfm?id=1218.

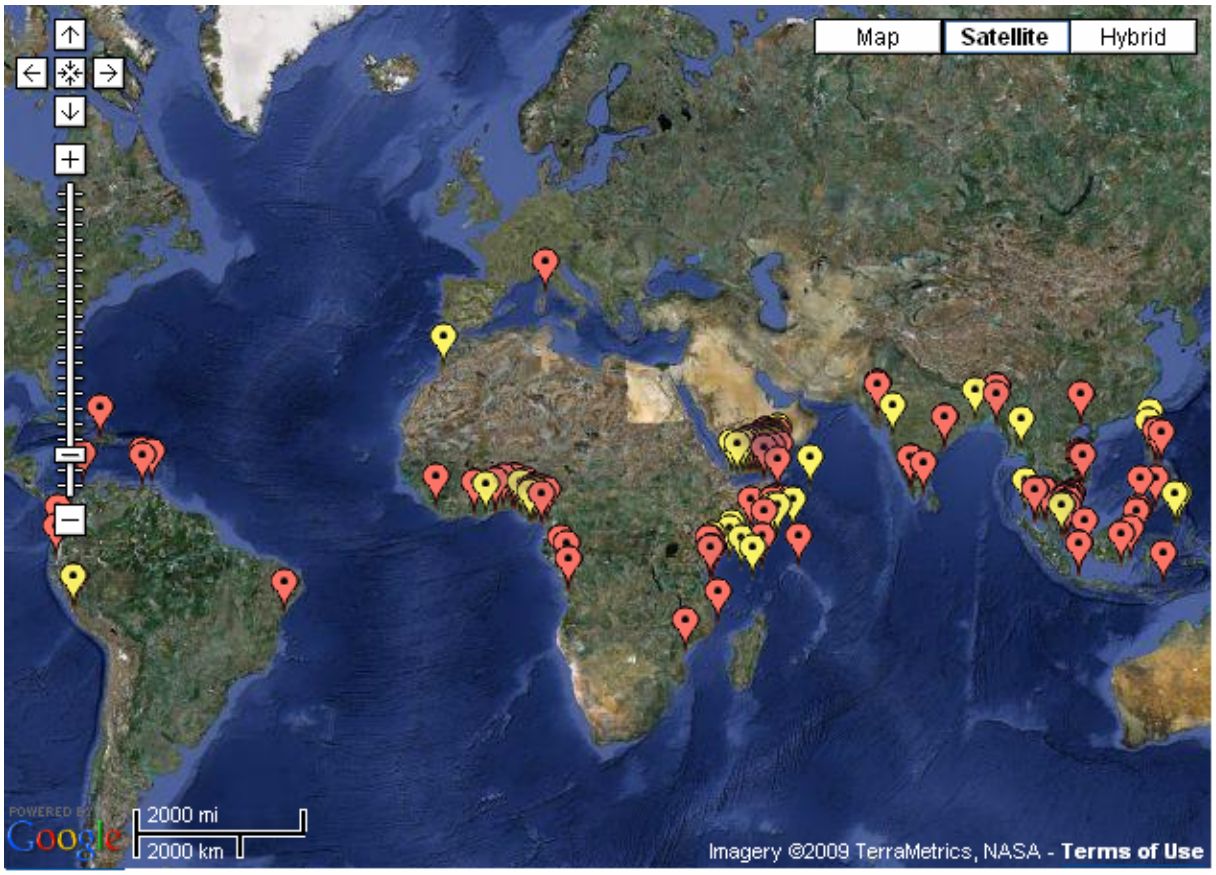
http://www.royalnavalmuseum.org/info_sheets_piracy.htm

http://supreme.justia.com/us/23/66/case.html

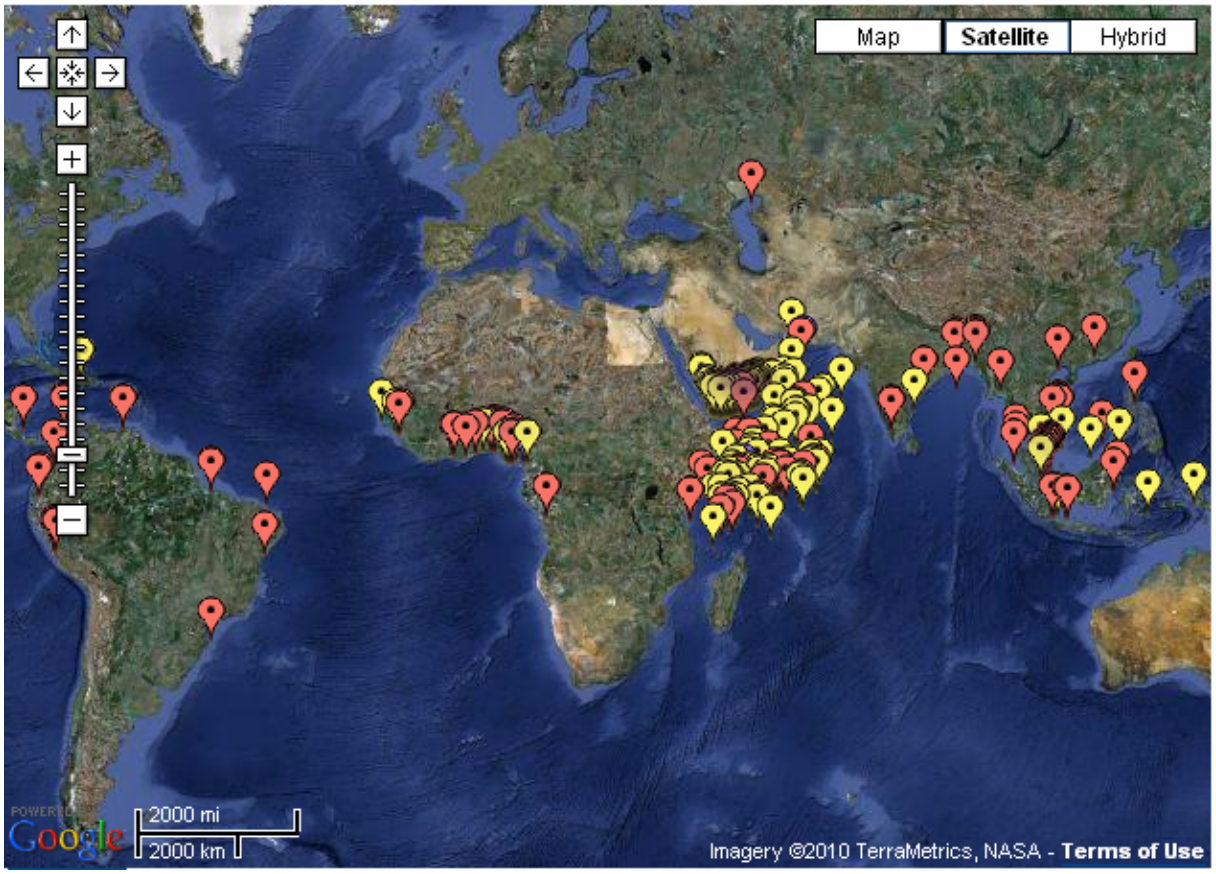
http://www.tqnyc.org/2005/NYC051310/historyofpiracy.htm

http://www.un.org/

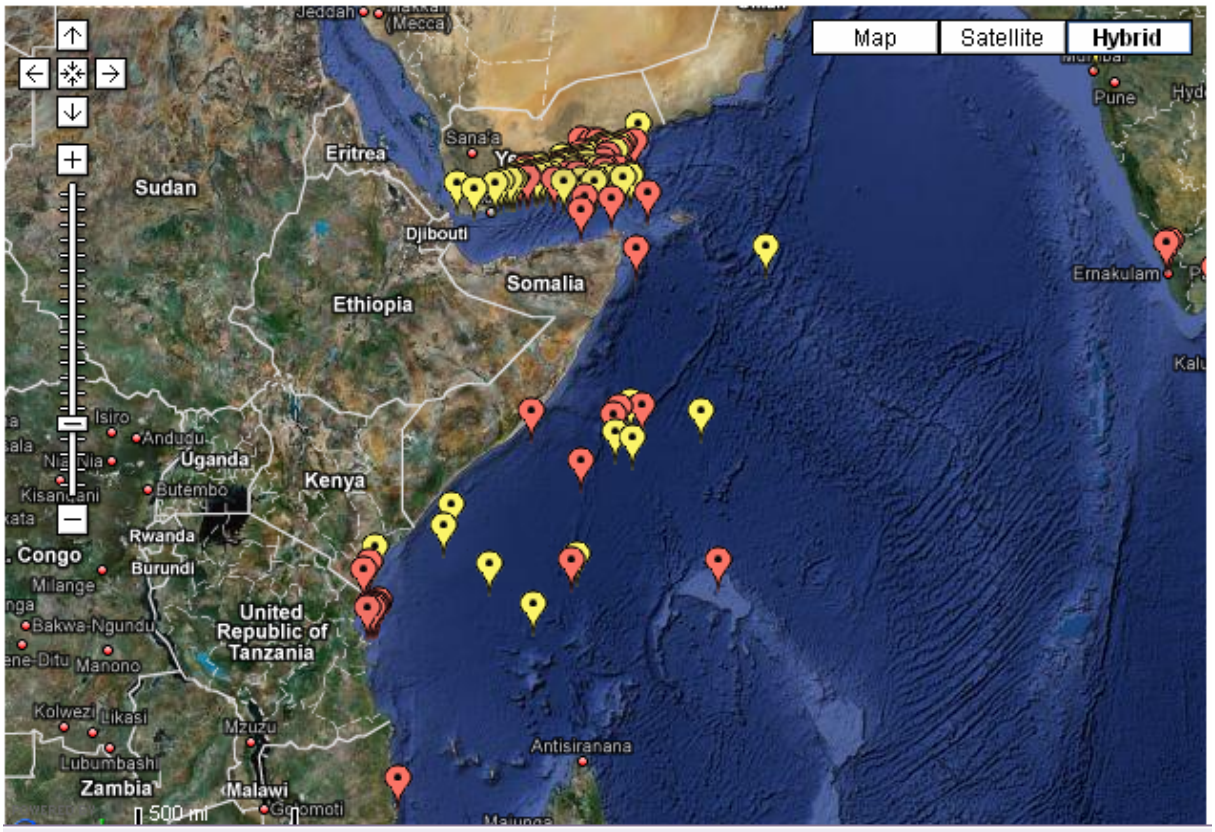
7. Přílohy



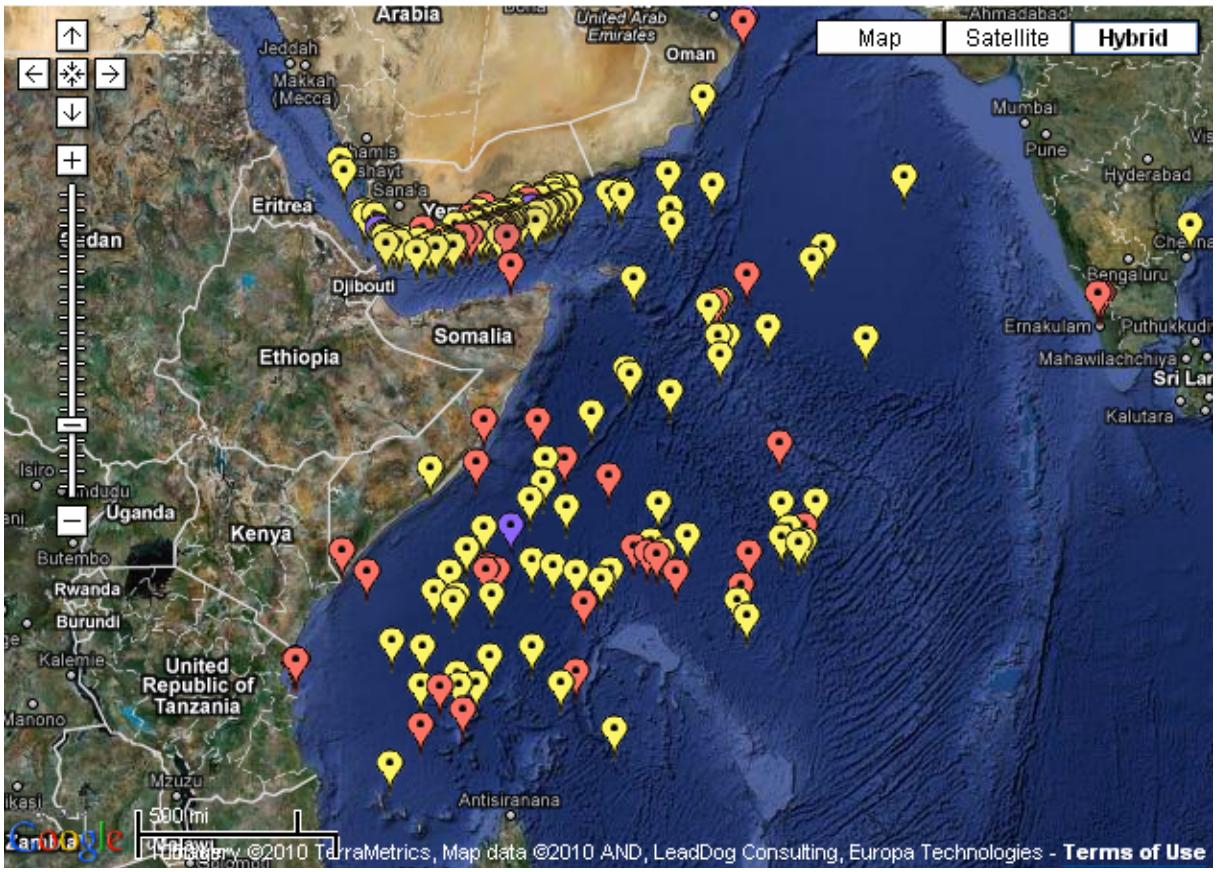
Příloha č. 1 - mapa výskytu pirátských útoků a námořních loupeží v roce 2008



Příloha č. 2 - mapa výskytu pirátských útoků a námořních loupeží v roce 2009



Příloha č. 3 - mapa výskytu pirátských útoků a námořních loupeží v roce 2008 u pobřeží Somálska a v přilehlých oblastech



Příloha č. 4 - mapa výskytu pirátských útoků a námořních loupeží v roce 2009 u pobřeží Somálska a v přilehlých oblastech

8. Résumé

Piracy and its Relation to the International Law

Piracy is a threat to maritime navigation – and to maritime trade in particular – that is as ancient as maritime navigation itself. Even the Roman ruler Julius Caesar was – according to historians – captured by the pirates and released only after paying a royal ransom. At the beginning of the twentieth century, some authors considered the crime of piracy to be 'obsolete'. However, as the latest development proves, piracy is unfortunately very far from being eradicated. The forms of piracy developed dramatically throughout history; nevertheless, it poses an equal threat to shipment nowadays as it did in the time of Ancient Rome.

This work presents piracy as a severe breach of the international law. The topic of piracy in general is discussed in the first part, while the other part offers a study of the most serious and also the most up-to-date piracy case – the piracy off the coast of Somalia.

The general part presents various definitions of the word "piracy" itself on the first place. Even though the concept of piracy has been known for centuries, its perception and legal defining vary to a very high degree. To provide for a background to the problem, history and current situation concerning piracy are briefly explained as well. This part also provides an in-depth analysis of all the possibilities that international law offers for combating piracy.

Overall, international law provides for a sufficient definition and legal framework for the fight against piracy. The real problem lies in the enforcement of the applicable law. The pirates must be caught on the first place, which by itself can be a serious problem, given the vast area of the high seas where piracy occurs. A significant impediment to the pursuit of pirate ships lays in the fact that the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea allows hot pursuit of pirates from the territorial waters to the high seas, but not the other way round. As the example of Somalia showed recently, to allow hot pursuit of pirate ships form

the high seas to the territorial waters could simplify the combating of piracy to a very high degree.

Another serious problem connected with piracy is the question of jurisdiction over captured pirates. Even if the suspected pirates are caught and the evidence against them is sufficient, it is difficult to find a suitable court to judge them. The courts of developed countries might often be very remote. On the other hand, there are serious doubts whether the local (especially African) courts have enough means and experience to judge the pirates, not to mention the possibility of torture that the suspects might face in at least some of such states. A solution – already proposed by the president of the Russian Federation – might be to create a special international tribunal that would judge all the piracy cases. Even though such a solution would probably be very costly, it might offer a highly skilled independent jurisdiction to judge the suspected pirates.

Special attention is given to the case of Somalia. Piracy in this part of the world developed very recently – at the end of twentieth century, there were only a few cases of pirate attacks per year. On the other hand, the current situation is a very serious threat to international trade as well as to international security as a whole. The pirates from Somalia endanger and kidnap ships on very important and irreplaceable trade routes – they are active on the maritime ways leading to the Suez Canal and to the Cape of Good Hope. Even the Security Council of the United Nations decided in 2008 that the pirate attacks constitute a threat to the international peace.

Combat against piracy in Somalia is especially difficult, because the country has not had a stable government for nearly twenty years. It is therefore impossible for the ship attacked by the pirates to even ask for help from Somali authorities. The international community has therefore to provide warships to guard the endangered area as well as create international treaties for international cooperation in the fight against Somali pirates. The Security Council of UN created powerful tools for the combat against Somali pirates, enabling foreign warships to enter (under strict conditions) even into the Somali territorial

waters and to pursue the pirates into Somali mainland. In spite of that, there are still many cases of piracy happening off the coast of Somalia. The international community has therefore a great task to complete. The political situation in Somalia must be stabilized enough to create a strong government, which would be able to find, arrest and punish the pirates on the mainland.

Piracy in the modern world and the fight against it is a very complex problem and the international community will face a lot of difficulties in the effort to eradicate it. Nevertheless, international law offers various ways of fighting against piracy. With the help of international law, the crime of piracy might once again come to the point of being obsolete.

9. Klíčová slova

Mezinárodní právo veřejné

Mořské právo

Pirátství

Somálsko

International Public Law

Law of the Sea

Piracy

Somalia