

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Piráťství

**Možnosti mezinárodního společenství a regionálních
organizací v boji proti piráťství**

Anna Vyšínová

Plzeň 2022

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta Filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Mezinárodní vztahy – teritoriální studia

Bakalářská práce

Piráctví

**Možnosti mezinárodního společenství a regionálních organizací v boji
proti piráctví**

Anna Vyšínová

Vedoucí práce:

Doc. PhDr. Šárka Cabadová Waisová, Ph.D

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

V Plzni dne:

.....

Anna Vyšínová

Poděkování

Mé poděkování patří Doc. PhDr. Šárce Cabadové Waisové, Ph.D za odborné vedení, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnovala. Další dík patří mé rodině, která mě v průběhu mých studií plně podporovala.

Obsah	
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	6
ÚVOD	9
1 VÝVOJ POHLEDU NA PIRÁTSTVÍ JAKO TRESTNÝ ČIN	13
2 POTÍRÁNÍ PIRÁTSTVÍ NA ÚROVNI MEZINÁRODNÍCH ORGANIZACÍ	16
2.1 Mezinárodní námořní organizace	16
2.2. Organizace spojených národů.....	17
2.2.1 Úřad OSN proti drogám a zločinu	18
2.2.2 Globální program námořní kriminality.....	18
2.3 Mezinárodní námořní úřad.....	19
2.4 Severoatlantická aliance.....	20
2.4.1 Operace Allied Provider	20
2.4.2 Operace Allied Protector	20
2.4.3 Operace Ocean Shield.....	21
2.5 Interpol	21
2.6 Evropská unie.....	22
2.6.1 Europol	23
2.6.3 Námořní síly členských států EU.....	23
3 REGIONÁLNÍ OPATŘENÍ V BOJI PROTI PIRÁTSTVÍ	25
3.1 Oblast Jihovýchodní Asie.....	25
3.1.1 ReCAAP.....	26
3.1.2 Projekt MAST	27
3.2 Oblast Adenského zálivu.....	27
3.2.1 EUTM a EUCAP Somalia	29
3.2.2 Regionální programy INTERPOLU	30
4 PŘÍPADOVÁ STUDIE GUINEJSKÉHO ZÁLIVU	31
4.1 Příčiny pirátství v Guinejském zálivu.....	31
4.2 Historie protipirátských opatření v oblasti Guinejského zálivu	32
4.3 Regionální projekt Interpolu AGWE	35
4.4 Shrnutí kapitoly.....	36
SEZNAM LITERATURY	40
Resumé	47

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AFRICOM - United States Africa Command

AIM 2050 – Africa’s intergrated maritime strategy

AMISON - African Union Mission to Somalia

ASEAN - The Association of Southeast Asian Nations

CREMAO - West Africa Regional Maritime Security Centre

CTF – 150 - Combined Task Force 150

CTF – 151 - Combined Task Force 151

DCoC - Djibouti Code of Conduct

EA-SI-IO - Eastern Africa-Southern Africa-Indian Ocean

ECCAS - Economic Community of Central African States

ECOWAS - Economic Community of West African States

ECTC - European Counter Terrorism Centre

EiS - Eyes-in-the-Sky

EU – European Union

EUCAP Somalia - The European Union Capacity Building Mission in Somalia

EUTM Somalia - The European Union Training Mission Somalia

GCC - Gulf Cooperation Council

GMCP - Global Maritime Crime Programme

GoG – Gulf of Guinea

HoA – Horn of Africa

HRA - High Risk Area

ICC - International Chamber of Commerce

IMB - International Maritime Bureau

IMO - International Maritime Organization

ISC - Information Sharing Centre

ISPS CODE - International Ship and Port Facility Security

MASE - Maritime Security Programme

MOWCA - Maritime Organisation for West and Central Africa

MSCHOA - Maritime Security Centre- Horn of Africa

NATO - The North Atlantic Treaty Organization

NIMASA - Nigerian Maritime Administration and Safety Agency

NRF - NATO Response Force

OSN - United Nations Organization

PEV - Personal Escort Vessel

ReCAAP - The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

SLOC - Source lines of code

SNGM 1 - Standing NATO Maritime Group One

SNGM 2 - Standing NATO Maritime Group Two

SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea

SPOMO - Suppression of Piracy and other Maritime Offences

SRP - Souther Route Partnership

SUA - Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation

UNCIS – Unified Countepiracy Seals

UNCLOS - United Nations Convention on the Law of the Sea

UNODC - United Nations Office on Drugs and Crime

VHF - Very High Frequency

WCO - World Customs Organization

WFP - World Food Programme

ÚVOD

Piráctví je stále aktuálním globálním problémem ohrožující mezinárodní politické i ekonomické vztahy. Tato nelegální aktivita zanechává dopady na mezinárodním obchodu, námořní bezpečnosti, ale i mořských ekosystémech, a to zejména kvůli nelegálnímu rybolovu. Mezi nejčastější místa výskytu pirátství se řadí oblast Indonésie, Singapurského průlivu a pobřeží Afriky, kde se to týká převážně Adenského a Guinejského zálivu (ICC 2021). Pirátství na moři můžou některé organizace využívat i jako nástroj terorismu, příkladem jsou *stand-off* útoky využívané v oblasti Adenského zálivu (Dryad Global n.d.). *Hotspoty* (nejvíce zasažené oblasti) pirátství se v průběhu let přesouvají, v Somálsku přineslo oslabení pirátství v roce 2012 zvýšenou aktivitu pirátů v jiných částech světa (Piknerová 2016: 2). Námořní pirátství jako takové zahrnuje podle mezinárodního práva útoky na lodní dopravu na volném moři, což odpovídá více než 12 námořním mílím od pobřeží, nespádajících pod jurisdikci žádného státu (Dryad Global n.d.). Kvůli dlouhé historii se pirátství stalo mezinárodním zločinem založeným na mezinárodním zvykovém právu. Komplexní definice pirátství vzešla ze čtveřice konferencí Spojených národů o mořském právu (UNCLOS - United Nations Convention on Law of Sea). Díky první z nich byly roku 1958 přijaty 4 úmluvy, z nichž je pro tuto práci důležitá zejména druhá z nich: *Úmluva o volném moři*.

Definice moderního pirátství byla zakotvena v Úmluvě OSN o mořském právu III. (UNCLOS III) z roku 1982 takto:

„a) jakékoli nezákonné násilné činy nebo zadržování nebo jakýkoli akt drancování spáchaný pro soukromé účely posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla a řízený:

i) na volném moři, proti jiné lodi nebo letadlu nebo proti osobám nebo majetku na palubě takové lodi nebo letadla;

(ii) proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku v místě mimo jurisdikci kteréhokoli státu;

b) jakýkoli akt dobrovolné účasti na provozu lodi nebo letadla se znalostí skutečností, které z nich dělají pirátskou loď nebo letadlo;

c) jakýkoli akt podněcování nebo úmyslného napomáhání jednání popsanému v písmenu a) nebo b).“ (Zákony pro lidi n.d.).

Kromě UNCLOS III. definuje moderní pirátství i IMB (*International Maritime Bureau*), definice je velmi široká a nešťastná pro statistické účely. IMB definuje pirátství jako: „akt nalodění nebo pokus o nalodění na jakoukoli loď se zjevným úmyslem spáchat krádež

nebo jakýkoli jiný trestný čin a se zjevným úmyslem nebo schopností použít sílu k podpoře tohoto činu“ (Eklöf 2005: 2). Definice nepokrývá pouze skutečné pokusy o útok, ale zahrnuje všechny typy útoků bez ohledu na to, zda loď kotví nebo je na moři. Definice zastírá jakýkoliv pokus o komplexnější pochopení problému pirátství ve všech částech světa. Mnohé z ozbrojených loupežích, tedy jinak pojmenovaného pirátství v teritoriálních vodách, lze ve skutečnosti popsat jako „krádež v přístavu“ (Eklöf 2005: 2). Pro zahraniční námořní síly je těžké zasahovat do těchto nelegálních aktů, a proto jsou nadále vody chudých národů bez vlastních námořních sil obkloповány ilegálními aktéry (Dryad Global n.d.).

Kořeny pirátství lze hledat v zemích s nestabilním politickým systémem, jež jsou protkány občanskými válkami. Z těchto důvodů v zemích existuje značná korupce, hladomor a chudoba. Tyto skutečnosti vedou k drancování lodí s náklady, a nebo unášení lidí s cílem získat výkupné.

Ve své práci se budu věnovat možnostem mezinárodního společenství a regionálních organizací v boji proti pirátství. Cíl mé práce je definovaný prostřednictvím následujících výzkumných otázek:

1. *„Jaké nástroje využívají mezinárodní regionální organizace pro boj s pirátstvím?“*
2. *„Jak potírají pirátství jednotlivé regionální organizace?“*
3. *„Jaká konkrétní opatření byla přijata v Guinejském zálivu ve snaze eliminovat pirátství?“*

Formulací odpovědí na definované výzkumné otázky bude naplněn zároveň cíl mé práce.

Bakalářskou práci jsem rozdělila do 4 samostatných kapitol. První kapitola uvádí, jak se v průběhu let měnil pohled na pirátství jako trestný čin v příslušných statích mezinárodního práva. V kapitole se věnuji historii pohledu od starověku do současnosti. Dle jednoho ze soudců Mezinárodního tribunálu pro mořské právo je zde pirátství už od chvíle, kdy bylo známo, že něco cenného vyplulo na volné moře.

V druhé kapitole budu analyzovat opatření na potírání pirátství na mezinárodní úrovni. Zde se věnuji mezinárodním organizacím a jejich protipirátským opatřením. Zaměřila jsem se na to, jaká opatření organizace podnikají a jejich typologii. Mezi organizace, které se v posledním desetiletí zapojily do boje s pirátstvím, řadíme: Mezinárodní námořní organizaci (IMO), Severoatlantickou alianci (NATO), Organizaci spojených národů (OSN) a Evropskou unii (EU). Na globální úrovni se pirátství

a protipirátským opatřením věnuje IMO. Této organizaci se budu v této analýze věnovat nejprve. Budu se zabývat tím, jaká opatření a jaké nástroje IMO využívala a využívá v rámci protipirátských opatření. Vedle opatření s globálním dosahem existují i regionální pokusy omezit pirátství. Evropská unie se pirátství snaží potlačovat svými misemi a finanční podporou regionálních projektů. Na úrovni OSN se pirátství věnují dvě komise: Komise pro prevenci kriminality a spravedlnosti a také Komise OSN pro narkotika. Nejdůležitějším projektem OSN je Globální program námořní kriminality, který se přímo zaměřuje na situace týkající se pirátství a ozbrojených loupeží. Další mezinárodní organizací, jež se věnuje, je NATO. Tato organizace v průběhu let vytvořila několik misí, zaměřujících se na potlačení pirátství a školení pobřežní stráže v oblasti Somálska.

Navazuje třetí kapitola týkající se regionálních organizací. Kapitola bude rozdělena do dvou podkapitol odpovídajících oblastem Adenského zálivu a Jihovýchodní Asii, z nichž některé oblasti byly v průběhu let označovány za *hotspoty*. Nejúčinnějším regionálním projektem v Jihovýchodní Asii je dohoda ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) iniciovaná ASEANEM (*Association of South East Asian Nations*). V Africe od roku 2010 stále probíhá mise EUCAP SOMALIA. Hlavním cílem je posílení námořní bezpečnosti a vymáhání námořního práva. Mimo mezinárodní organizace se snaží zasahovat i Africká unie. Ta se ve spolupráci s vládami zasažených států snaží aktivně podporovat již probíhající mise mezinárodních organizací a sama podniká různé workshopy k posílení bezpečnosti. Díky silným protiútokům ze strany Ruska, Číny a EU dokázalo mezinárodní společenství omezit pirátství v oblasti Adenského zálivu. Pro srovnání je pirátství v oblasti Guinejského zálivu novějším fenoménem a proto jsem si jej vybrala pro svou případovou studii.

Ve čtvrté kapitole tedy využívám případovou studii pobřeží Guinejského zálivu. Pomocí této studie mapuji jaká protioopatření zde v historii byla použita, jak a čím se podařilo pirátství potlačovat. Aktuálně je toto místo označováno jako jedno z nejnebezpečnějších námořních cest na světě, i přes občasné výkyvy v podobě klidu. V oblasti je pirátství využíváno k dosahování politických cílů, vlády zemí jsou zkorumpované a využívají piráty ke krádežím ropy. V roce 2020 v této oblasti zaznamenala IMB přibližně 135 námořních únosů (Safety4Sea 2021). Číslo mezi námořníky rozšiřuje strach z proplouvání touto oblastí. Námořní cesta zálivem

představuje spojení mezi jihem a západem Afriky, a tím se stává klíčovou pro námořní obchod. Díky EU proudí do této oblasti několik desítek milionů eur ročně, přesto se zde nedaří pirátství potlačit.

Jako primární zdroj informací pro vypracování mé práce slouží stránky mezinárodních organizací a odborné texty reagující na mnou zvolené téma, jenž využívám zejména při konceptualizaci vybraných termínů. Primární zdroje doplňují zprávy seriózních, jenž přináší aktuální vzhled do situace. Metodologickou pomůckou mi bude publikace Petra Druláka a Víta Beneše (2019) *Metodologie výzkumu politiky*.

V závěru své práce shrnuji zjištěné teze se zvláštním ohledem na zjištění, jenž mi poskytla analytická část mé práce obsahující případovou studii Guinejského zálivu. Učiněné závěry poskytují kompletní odpovědi na definované výzkumné otázky, jejichž zodpovězením naplním cíl mé bakalářské práce.

1 VÝVOJ POHLEDU NA PIRÁTSTVÍ JAKO TRESTNÝ ČIN

Historicky se s nástupem námořního obchodu pojí i výskyt námořního pirátství. Státy nebyly schopny pravidelně poskytovat obranu lodím v podobě doprovodu, a proto bylo potřeba vypracovat tvrdá a odstrašující pravidla. Prvním pokusem o kodifikaci mořského práva byly *Zákony o Rhodském moři* (600 – 800 př.n.l.). Zákony rozšiřovaly univerzální jurisdikci nad lupiči, ale také sloužily jako forma pojištění a rozdělení nákladů, v případě ztráty, na vlastníka lodi, nákladu a cestujícího. Většina starověkých mořských zákonů je ztracena v čase, ale při pozdějších snahách o regulaci mořského práva z nich byly použity univerzální jurisdikce nad piráty na moři (Kelly 2014: 28) jako „*animus furandi*“ („Úmysl ukrást“) (Hassan – Hasan 2017:2) a Cicerovo „*hostes humanis generis*“ („Nepřítel celého lidstva“). Cicerova jurisdikce poukazovala na piráty jako na porušovatele zákona ve válečném stavu s civilizací jako celku (Kelly 2014: 29).

Oblasti námořního práva se věnoval holandský právník Hugo Grotius (1583–1645), který se při ověřování svých teorií o mezinárodním právu spoléhal na interpretace staré klasické literatury k zákonu pirátství. Spolu s ním právníci tohoto období iniciovali mezinárodní přehodnocení pojmu „*pirata*“, Grotius začal používat pojem pirátství ve spojení se skupinami lupičů na moři či na souši (Hassan – Hasan 2017: 2). S jinými právníky argumentoval Grotius tím, že by termín měl být omezen pouze na skupiny, které spadají do kategorie „organizovaného zločinu“ (Kelly 2014: 30). Přehodnocení pojmu vedlo i ke změně interpretace v anglickém obecním právu. Piráti nebyli nadále bráni jako válečníci ve válce, ale bylo s nimi zacházeno jako s obyčejnými lupiči. Podobně i pirátství začalo být bráno jako „zločin proti celému lidstvu,“ převážně kvůli tomu, že se zločiny odehrávaly na mořích a nebyly zaměřeny proti konkrétním cílům (Hassan – Hasan 2017: 2).

Největší rozkvět pirátství započal mezi lety 1620 a 1720. Toto období je známé jako zlatý věk pirátství. Do 19. století bylo pro piráty používáno několik označení: bukanýři či korzáři. Bukanyři byli piráti útočící v západní Indii, korzáři působili v oblasti Středoziemního moře. Piráti pro své označení používali vlajky, které svými barvami signalizovaly jejich přístup „rudá barva znamenala, že nemají žádné slitování“. Trestem pro piráty bylo v minulosti veřejné pověšení (The National Museum n.d.).

Poprvé byla pravomoc trestněprávně relevantně definovat pojem „pirátství“ předpokládána ústavou USA. Ta stanovila, že je k tomu příslušný Kongres, a sice že „*může definovat pirátství a zločiny spáchané na volném moři.*“ Na základě toho byl

v USA roku 1790 přijat první hmotněprávní zákon proti pirátství *Crimes Act*. Skutkovou podstatu pirátství formuloval jako loupež či vraždu na volném moři. Za takto vymezené pirátství hrozil pachateli trest smrti (Hassan – Hasan 2017: 3).

V roce 1819 Kongres vytvořil nový protipirátský zákon. Důvodem k jeho vzniku byla kritika původního, co do jeho přílišné obecnosti. Nově se tak zákon vztahoval nejen na pirátství s vazbou na USA, ale i na pirátství obecně. Navíc nespecifikoval konkrétní činy či skutkové podstaty představující pirátství, ale odkazoval na „*zločin pirátství, jak je definován zákonem národů*.“ Tresty za takto vyjádřené pirátství se v průběhu času měnily. Od původního trestu smrti bylo upuštěno a v roce 1909 byl zmírněn na doživotí. Od té doby se protipirátský zákon nezměnil (Raia 2012). Chápání „pirátství“ jako trestné činnosti mělo důležité důsledky. Města v ochraně svých obchodních zájmů aplikovala městské trestní zákony na mořích k odůvodnění použití síly proti pirátům. Ke komplikacím došlo, když byl pojem pirátství zaměněn za soukromé podnikání. V důsledku toho nebylo jasné, zda byly zločiny spáchané na moři aktem pirátství či pouze loupeží. Piráti a lupiči se v této době lišili tím, že lupiči byli schváleni panovníkem a využívání jako doplnění námořních sil. Až díky Pařížské deklaraci v roce 1856 byla soukromá činnost ve spojení s lupiči definitivně zrušena většinou evropských námořních mocností (Hassan – Hasan 2017: 2).

I přes mnoho pokusů o vysvětlení pojmu pirátství neexistovala jednotná shoda v jeho obsahu, a tím pádem nedokázalo mezinárodní společenství přijmout jednotnou definici. Diskuze tendovala k označení pirátství za trestný čin. Nejednotnost názoru týkajícího se definice pirátství jak na úrovni mezinárodního, tak státního práva s sebou nesla a nese dopady na účinnost některých protipirátských opatření a nepřímo tak omezuje širší spolupráci. Ne všechny pobřežní státy mají protipirátské zákony a každý stát pirátství definuje jiným způsobem. Mimo Americký právní řád nalezneme definici pirátství ještě například v právním řádu Austrálie. Australský *Crimes Act* z roku 1914 definuje pirátství jako násilný čin, zadržování nebo drancování spáchaný pro soukromé účely posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo letadla. V právu je uznáváno „*pirátství podle zákona všech národů*“ jako zločin obecného práva (Hassan – Hasan 2017: 3). Mimo tato vymezení vznikla postupně nutnost reagovat na pirátství v celosvětovém měřítku. Ve stínu úspěšnosti konference v Ženevě v roce 1958, týkající se právního zakotvení trestného činu pirátství, se nadále zdůrazňovala potřeba o vytvoření nové Úmluvy o mořském právu.

Úmluva OSN o mořském právu se stala základním dokumentem upravujícím mořské právo, byly zde definovány mořské zóny dle jednotlivých vzdáleností – vnitřní, pobřežní a zónu přilehlou, přičemž v každé má stát jinou míru kompetenci. Nejdůležitější částí týkající se právních aspektů omezujících pirátství je Část VII. (Poláková 2017: 3). Článek se vztahuje na všechny části moře, jež nejsou součástí oblasti do výlučné ekonomické zóny. Definice UNCLOS byla kritizována pro svou nepružnost a neschopnost zachytit mnohé projevy zločinů, které byly popisovány jako moderní námořní pirátství. Mnoho pirátských zločinů odehrávajících se v teritoriálních vodách musí být označeny jako ozbrojená loupež, díky definici mořských zón dle Úmluvy. Dalším stěžejním dokumentem je *SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)* přijatá roku 1988 v Římě. V Úmluvě nejsou přímo zmíněny termíny spojené s pirátstvím, ale nařízení proti všem nezákonným činům narušující bezpečnost. Řada států zvažuje zda k této úmluvě přistoupit, a to hlavně z důvodu narušení svrchovanosti, jelikož by se musely podřítit jednotlivým bodům úmluvy (Piknerová 2016: 4).

V roce 2003 Evropská bezpečnostní strategie kvalifikovala pirátství jako novou dimenzi organizovaného zločinu a v roce 2008 vydala zprávu o provádění evropské bezpečnostní strategie jako jediný problém, pokud jde o stabilizaci sousedství EU (Kammel 2009: 1). Piráti jsou v aktuálních letech projevem rostoucího kapitalismu, nedostatku práce a negramotnosti. Znají lépe technologie a zbraně, spoléhají na radary a počítače, díky nimž získávají přístup k systémům na palubách lodí a získávají cenné informace. Pirátství bylo a bude, a proto je důležité přijímat opatření nejen na úrovni posádek, ale i celých zemí a protipirátských organizací (Marine Digital n.d.).

2 POTÍRÁNÍ PIRÁTSTVÍ NA ÚROVNI MEZINÁRODNÍCH ORGANIZACÍ

Piráctví jako tradiční hrozba nebylo nikdy odstraněno. Námořní bezpečnost je stále důležitým tématem politických programů mnoha pobřežních států, jejichž národní ekonomiky mohou být vážně postiženy nejistými námořními cestami ohroženými piráctvím (Hong – Ng 2010: 51). Špatné ekonomické podmínky navazující na chudobu se aktuálně staly, dle průzkumu UNODC, hlavním důvodem, proč se lidé zapojují do piráctví (UNODC 2015).

Na mezinárodní úrovni se potírání piráctví věnuje několik mezinárodních organizací, kterým se budu v této kapitole věnovat. Mezinárodní organizace a jejich programy mohou poskytnout komplexnější pokrytí oblastí zasažených piráctvím. Jedná se o OSN a její agentury – Úřad proti drogám a Globální program námořní kriminality, IMO, IMB, NATO, Interpol, EU a jí přidružený Europol.

2.1 Mezinárodní námořní organizace

Organizace vznikla na základě Ženevské úmluvy v roce 1948, kdy ji přijala mezinárodní konference. V platnost vstoupila v roce 1958. Účely Organizace, jak jsou shrnuty v článku 1(a) Úmluvy, jsou „*poskytnout mechanismy pro spolupráci mezi vládami v oblasti vládní regulace a praxe týkající se technických záležitostí všeho druhu, které ovlivňují lodní dopravu zapojenou do mezinárodního obchodu; podporovat a usnadňovat všeobecné přijetí nejvyšších proveditelných norem v záležitostech týkajících se námořní bezpečnosti, účinnosti plavby a prevence a kontroly znečištění moře z lodí*“ (IMO n.d. a). IMO je odpovědná za to, aby byly stávající mezinárodní úmluvy aktualizovány, stejně jako za to, aby byly vypracovávány nové, kdykoliv to bude potřeba. Součástí IMO je 174 členských zemí, které jsou odpovědné za provádění úmluv IMO pro lodě registrované v jejich zemi. Místní vlády ustanovují úmluvy IMO, pokud jde o jejich lodě, a stanovují sankce za porušení. V některých případech musí mít lodě na palubě osvědčení, která prokazují, že jsou zkontrolovány a splňují normy. Na základě země, kde se loď zaregistruje, poté získává státní příslušnost. U většiny lodí je národním registrem země, kde majitel žije a podniká (Kagan 2020).

Důležitým mezníkem pro lidskou bezpečnost v lodní dopravě bylo několik iniciativ, které napomohly k vytváření právních předpisů. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974, která zahrnovala ustanovení

k řešení otázek mezinárodní bezpečnosti, Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti z roku 1988 a Mezinárodní úmluva o standardech výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978. V červenci roku 2004 vstupuje v platnost Mezinárodní kodex bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (ISPS Code), který je následně uzákoněn jako povinný (IMO n.d. a). Kodex je rozdělen do dvou oddílů, části A a části B. V povinné části A jsou podrobné požadavky týkající se námořní bezpečnosti a bezpečnosti přístavů, které musí vlády, lodní společnosti a přístavní úřady v rámci úmluvy SOLAS dodržovat. Druhá část B poskytuje doporučující pokyny ke splnění požadavků stanovených v části A (IMO n.d. b).

IMO vyvíjí vhodné předpisy a pokyny prostřednictvím Výboru pro námořní bezpečnost. Cílem je zvládnutí a zmírnění veškerých hrozeb ohrožujících námořní bezpečnost. Bezpečnostní hrozba pirátství je programem IMO od 80. let 20. století, nejprve se pozornost soustředila na Jihočínské moře, Malacký a Singapurský průliv. Od roku 2005 se agenda kanceláře zaměřila na pirátství u pobřeží Somálska a v oblasti Indického oceánu. Zde se věnuje posílení bezpečnosti v západní a střední Africe v souladu s námořními oblastmi regionu. Během let bylo pod záštitou této organizace ve spolupráci s námořním průmyslem vyvinuto několik protipirátských opatření, která zapříčinila zmírnění dopadu pirátství na celý svět. Dále poskytuje pomoc v podobě vlastních vnitrostátních nebo regionálních opatření proti nezákonným námořním činnostem, pokud o to členské země požádají. (IMO n.d. a).

2.2. Organizace spojených národů

Jednou z nejdůležitějších organizací bojujících s pirátstvím je OSN, a její komise, tzv. Komise OSN pro drogy a kriminalitu (dále jen UNODC). Pod tuto komisi spadá Globální program námořní kriminality (dále jen GMPCP), který vznikl jako reakce na rezoluci Rady bezpečnosti OSN v roce 2010. Program vyzýval ke společnému nalezení řešení potírání pirátství v oblasti Afrického rohu (UNODC n.d. a). V lednu 2009 byla se zvláštním mandátem zřízena mnohonárodní pracovní skupina složená z válečných lodí koaličních zemí: *Combined task force 151* (dále jen CTF-151), jejím posláním je hlídkovat v oblasti rozprostírající se přes 2 miliony čtverečních mil. Oblast pokrývá Adenský a Ománský záliv, Rudé moře a severní Indický oceán. Velení se mezi zúčastněnými střídá po třech až šesti měsících, různé země přidělují do pracovní skupiny plavidla, letadla a personál (Combined Maritime Forces n.d.)

2.2.1 Úřad OSN proti drogám a zločinu

V rámci agendy úřadu pro drogy a kriminalitu OSN je důležitá oblast věnující se lidským právům. Agenda úřadu se zabývá několika kriminálními činy, kterých se piráti na moři dopouštějí. Námořní bezpečnost a obchod jsou ohroženy pirátskými činy. Trestné činy způsobené piráty mohou vést kromě již zmíněných problémů také k fyzické újmě nebo braní si rukojmí. UNODC vyzývá členské státy k právní reformě týkající se pirátství a námořní trestné činnosti. Z iniciativy Komise probíhá školení agentur donucovacích orgánů a státních zástupců, aby připravili stíhací proces ohledně námořních zločinů v souladu s právem jednotlivých států. Do své práce UNODC začlenila lidskoprávní přístup zajišťující zásahy policie a pobřežní stráže, včetně zatýkání, v souladu s mezinárodními standardy. Při soudních jednáních je využívána pomoc tlumočnicků, aby bylo dodržováno právo obviněných, zvláštní přístup je věnován ženám a mladistvým. Při zadržení pirátů u pobřeží jiné země je umožněna repatriace zpět do domovské země, aby mohli mít zločinci užší vazby se svými rodinami. Při své legislativě zahrnuje UNODC legislativní práci zohledňující aspekty lidských práv a vytváří příručku pro odborníky v trestním soudnictví v oblasti námořní kriminality obsahující kapitolu o uplatňování lidských práv na moři (UNODC n.d. b).

2.2.2 Globální program námořní kriminality

Globální program pro potírání pirátství (dále GMCP) vznikl v květnu 2009 pod názvem *Counter Piracy Program* a stal se modelem pro vytváření stíhání pirátství v zasažených regionech. Model poskytoval komplexní podporu soudnictví státům Indického oceánu. Program boje proti pirátství se nadále tematicky vyvíjel a geograficky rozšiřoval na globální úroveň pokrývající větší část námořní trestné činnosti v oblastech šesti oceánů na celém světě. V rámci GMCP spolupracují týmy z Adenského zálivu, Rudého moře a západního Indického oceánu, skupina sídlí v Regionálním úřadu pro východní Afriku v Nairobi. Program podporuje členské státy k rozvoji spolupráce na regionální i mezinárodní úrovni a budování kapacit pro vymáhání práva při potírání organizované trestné činnosti v námořní oblasti. Samotný program nabízí podporu zemím při řešení nadnárodní námořní kriminality v širokém řetězci trestní justice. Což zahrnuje technickou, materiální a infrastrukturní podporu vedoucí k vymáhání práva, stíhání a vazbu. (UNODC n.d. a)

Aktivita tohoto programu v potírání pirátství jsou:

Vymáhání práva usnadňuje schopnost vlád budovat vlastní kapacity prostřednictvím školicích kurzů a mentorství. Dále provozuje *Southern Route Partnership* (SRP), sloužící jako koordinační platforma pro národní protidrogové agentury, identifikace prioritních oblastí a koordinace podpory usilující o společné cíle. Také poskytuje podporu při sdílení informací a námořním podvědomí, včetně vývoje pozemské technologie a rozšíření obrazu.

Prokuratura poskytuje prostředí pro vyšší státní zástupce z regionu Indického oceánu, kde se mohou setkávat a diskutovat o strategiích při stíhání námořních zločinců. Tento typ fóra zajišťuje školení ohledně témat jako vzájemná právní pomoc, ale také pomáhá členům revidovat právní rámec s ohledem na ratifikaci a začlenění příslušných mezinárodních smluv do vnitrostátního práva a mentorských programů.

K zadržení byl zaveden Program prevence násilného terorismu (PEV) v Keni a Somálsku. Cíle programu jsou bezpečnostní zlepšení systémů, podpory odborného výcviku a vzdělávání. Dříve se program zaměřoval na monitoring vězeňského personálu zabývajících extrémistickými a násilnými vězni, včetně pirátů. (UNODC n.d. a)

2.3 Mezinárodní námořní úřad

Mezinárodní námořní úřad (IMB) je specializovanou divizí Mezinárodní obchodní komory (ICC). IMB vznikl jako nezisková organizace v roce 1981 v boji proti všem typům námořní kriminality, IMO ve své rezoluci A504 (XII) (5) a (9) přijaté dne 20. 11. 1981 vyzvala všechny vlády a organizace ke společné kooperaci a vyměňování si informací. IMB společně se světovou celní organizací (WCO) má status pozorovatele u Interpolu. Jednou z hlavních oblastí odbornosti IMB je potlačování pirátství. Kvůli alarmujícímu růstu tohoto fenoménu vznikl v roce 1992 k vytvoření IMB *Piracy Reporting Center*. Centrum se nachází v Kuala Lumpur, hlavním městě Malajsie. Úkolem členů centra je držení 24 hodinových hlídek každý den sloužících k hlídání světových lodních tras, dále hlásí pirátské útoky místním orgánům, činným v trestním řízení, a vydává varování před pirátskými *hotspots*. Díky jedinečné struktuře, dobře umístěným kontaktům a zkušeným personálem se stal IMB předním nezávislým hlídačem mezinárodního obchodu v boji proti námořnímu zločinu (ICC-CCS n.d.). Od svého založení zůstává IMB jediným kontaktním místem pro hlášení všech zločinů námořního pirátství. Zdarma poskytuje služby, které díky své rychlosti napomáhají reagovat na pirátství a zajistit bezpečnost námořníků po celém světě (ICC 2021).

2.4 Severoatlantická aliance

Kvůli vysoké míře výskytu pirátské činnosti v oblasti Adenského zálivu byla podkopána mezinárodní humanitární úsilí v Africe o zajištění bezpečnosti pro jednu z nejdůležitějších cest na světě. V reakci NATO začalo podporovat v letech 2008–2016 mezinárodní úsilí v boji proti pirátství za pomoci operací *Allied Provider* a *Allied Protector*. V roce 2009 navázalo operací *Ocean Shield*, která úspěšně napomohla snížit pirátské útoky, chránila plavidla a také pomohla zvýšit obecnou úroveň regionální námořní bezpečnosti. Díky neustálé přítomnosti námořní síly klesla aktivita pirátství v tomto regionu. K tomuto poklesu zároveň přispělo zavedení osvědčených postupů k řízení lodí a neustálá přítomnost bezpečnostních týmů na palubách. Po dokončení všech misí NATO nadále podporuje země v regionu, aby samy budovaly kapacity pro boj s pirátstvím (NATO 2016). Stále námořní skupiny NATO, neboli stálé námořní složky sil rychlé reakce NATO (NRF), jsou mnohonárodní složky námořní síly složené z plavidel spojeneckých zemí. Plavidla stálé námořní skupiny jsou trvale k dispozici k plnění různých úkolů. Například při účasti na cvičeních určených k testování připravenosti a posílení schopnosti spojeneckých ozbrojených sil, ve smyslu vzájemného poskytování služeb a efektivní spolupráce (NATO n.d. a).

2.4.1 Operace Allied Provider

Operace trvala od října do prosince 2008. Požádal o ni generální tajemník organizace OSN pan Ki-mun, operace byla naplánovaná jako dočasná. Sloužila jako námořní doprovod plavidel Světového potravinového programu (WFP), všeobecnou náplň operace tvořily hlídky ve vodách kolem Somálska. Lodě NATO poskytovaly těsnou ochranu plavidlům WFP náchylnějším ke kriminálním činům proti obchodním pravidlům. Lodě mohli použít sílu v souladu se schválenými pravidly angažovanosti a příslušnými mezinárodními zákony. V době operace tvořilo SNGM2 (Stálou námořní skupinu NATO 2) sedm lodí (NATO n.d. b)

2.4.2 Operace Allied Protector

V srpnu roku 2009 zahájilo NATO druhou protipirátskou operaci s cílem zlepšit bezpečnost obchodu námořních tras a mezinárodní plavby v oblasti Afrického rohu. Náplní operace byla kontrola a poskytnutí ochrany plavidel vedoucí k potlačení pirátství, které ohrožovalo námořní komunikační a ekonomické zájmy. SNGM2 NATO převzala pod velením Steva Chicka odpovědnost od SNGM1 v červnu roku 2009 (NATO n.d. a)

2.4.3 Operace Ocean Shield

V oblasti Adenského rohu, v Adenském zálivu a Indickém oceánu ohrožovalo pirátství a ozbrojené loupeže dlouhou dobu humanitární pomoc do Somálska a životně důležité námořní komunikační linky (SLOC - Sea Lines of Communication). Proto se NATO rozhodlo v návaznosti na dvě předchozí protipirátské mise navázat operací *Ocean Shield*, jež se zprvu soustředila na protipirátské aktivity na moři (NATO 2016). Operace byla zahájena v reakci na zvyšující se počty unesených lodí v srpnu roku 2009 (natoaktual.cz 2016). Zpočátku prováděla plavidla NATO se vzdušnými silami pozorovací mise s cílem vysledovat a identifikovat pirátské lodě v oblasti, následně se k hlídkám se připojily i sledovací majáky. Aktivita napomáhala k prevenci únosů a potlačování ozbrojených loupeží. Na základě žádosti OSN doprovázela plavidla NATO plavidla OSN pro AMISOM (Mise Africké unie v Somálsku) ke vstupu do přístavu v somálském Mogadišu. Během let se operace vyvíjela v reakci na nové pirátské taktiky, v roce 2012 byla zdůrazněna potřeba narušit logiku a podpůrnou základnu pirátů. Z provozu byla vyřazena pirátská plavidla nebo skify. Zároveň byl rozšířen přístup v boji proti pirátství v nabídce pomoci státům v oblasti regionu při budování vlastních kapacit k potírání pirátství (NATO 2016)

Operace byla ukončena v roce 2016, kdy v oblasti nebyl v posledních dvou letech zaznamenán žádný útok. Poslední jednotky pročešávající oblast byly pouze hlídkové letouny, které monitorovaly ze vzduchu pobřeží Somálska. Jednotky Aliance se přesunuly do Středozemního moře bojovat proti pašování uprchlíků do Evropy (natoaktual.cz 2016).

2.5 Interpol

Mezinárodní organizace kriminální police je mezivládní organizací, zahrnující 195 členských zemí, která se snaží spolupracovat na vytvoření bezpečnějšího světa. V každé zemi se nachází generální sekretariát tvořící kontaktní bod (Interpol n.d. a.). Interpol spolupracuje s místními, regionálními a mezinárodními aktéry na celosvětovém snížení námořní kriminality. Hlavní oblasti činnosti jsou: výměna informací, posílení schopnosti první reakce a vymáhání práva a budování mezinárodních koalic (Interpol n.d. b).

Usnadnění výměny dat dosahuje Interpol díky globální databázi námořní bezpečnosti, která probíhá mezi donucovacími, vojenskými a soudními orgány v členských státech. Informace o námořní kriminalitě jsou distribuovány národními

ústředními úřady. Analytici vyhodnocují regionální námořní kriminalitu a hrozby pirátství, na základě čeho vytváří zpravodajské zprávy. Dalšími klíčovými systémy jsou *Notices* (barevně odlišné mezinárodní výstrahy) a *Diffusions* (neformální výstražný mechanismus) (Interpol n.d. b). V roce 2012 dle zprávy Interpolu došlo k posílení mezinárodního úsilí k boji proti pirátství u pobřeží Somálska na základě dohody mezi Interpolem a NATO o sdílení informací týkající se pirátství s globální sítí pro vymáhání práva. V rámci této iniciativy se informace ohledně operace *Ocean Shield* sdílely s národními ústředními úřady Interpolu v maximální možné míře a s přihlédnutím k platícím národním omezením. Informace jsou uchovávány a plně využívány orgány činnými v trestním řízení a pomáhají určovat vazby v rámci důkazů a trestního stíhání, ve vztahu k podezřelým pirátům, a identifikaci souvisejících zločineckých sítí (Interpol 2012).

Pro posílení schopnosti první reakce a vymáhání práva poskytuje Interpol školení, vybavení a mentoring členských zemí po celém světě. Díky úzké spolupráci mezi donucovacími a soudními službami se zvyšuje pravděpodobnost k úspěšnému stíhání. Díky regionálním programům se zlepšují vazby mezi policií a státními zástupci napříč jurisdikcemi, kdy je Interpol podporuje ve všech fázích vyšetřování od shromáždění důkazů až k soudnímu řízení. Regionálními programy jsou: MASE – Program námořní bezpečnosti, PSP – Projekt zabezpečení přístavů, Projekt AGWE a Projekt MAST (Interpol n.d. b). Jednotlivým regionálním projektům se věnují v dalších kapitolách.

2.6 Evropská unie

Až 90 % zahraničního a 40 % vnitřního obchodu EU závisí na námořních trasách. Není tedy překvapením, že tato čísla vedou k bezpečnostním zájmům EU v oblastech jako je Malacký průliv nebo v oblasti Adenského zálivu. Většina činností na moři, jako je lodní doprava, má globální rozměr, a proto vyžaduje globální pravidla (Kammel 2009: 1).

Koncem roku 2008 přijala Rada EU na základě různých rezolucí OSN společnou akci 2008/851/SZBP s cílem zřídit výkonnou vojenskou námořní operaci EU pro Somálsko – operaci Atlanta a přispět k odstrašování, prevenci a potlačování pirátství a ozbrojené loupeže u somálského pobřeží. Mandát EU NAVFOR (Námořní síly členských států Evropské unie) byl postupně přizpůsoben, aby reflektoval vyvíjející se situaci na moři a zvýšenou přítomnost mezinárodního společenství v Somálsku, která mířila na podporu iniciativy a umožnění dlouhodobého řešení problému somálského pirátství.

Dalším orgánem v rámci EU působícím v oblasti prosazování práva je Europol. Hlavním cílem je pomoc při vytváření bezpečného prostředí ve prospěch všech občanů EU (Europol 2022 a). Europol hraje v potírání pirátství klíčovou organizační roli (Europol n.d.). V lednu v roce 2016 vytvořil Europol *European Counter Terrorism Centre* (ECTC - Evropské centrum pro boj proti terorismu). Operační středisko slouží jako centrum odborných znalostí ve snaze odrazit rostoucí potřebu EU posílit svou reakci na teror a zajistit účinnou reakci na tyto výzvy (Europol 2022 b).

2.6.1 Europol

Europol ve spolupráci se svým centrem ECTC provozuje projekt „Námořní pirátství“ a úzce spolupracuje s Eurojustem (Agentura Evropské unie pro spolupráci v oblasti trestní justice) a Interpolem. Europol a Interpol se následně spojily také s *US Naval Criminal Investigative Service* (USNCIS – Námořní kriminální vyšetřovací služba), společně vytvořili soubor pokynů, jak správně vyšetřovat případy námořního pirátství. Projekt „Námořního pirátství“ se zaměřuje na kriminální aktivity odehrávající se 8000 mil kolem Afrického rohu. Navzdory velké vzdálenosti mají zločiny v této oblasti dopad na Evropu a celý západní svět. Doposud byla reakce mezinárodního společenství pouze vojenského charakteru. Aby byl tento druh reakce účinný musí být zkombinovaný s trvalým přístupem vymáhání práva (Europol n.d.).

Spolupráce mezi Interpolem a Europolem při výměnách informací a analýze materiálů souvisejících s pirátstvím vedla k identifikaci vazeb mezi řadou případů a jednotlivci na základě DNA, otisků prstů a telefonické analýzy (Europol 2010). Europol podporuje i operaci EU NAVFOR při sledování všech relevantních informací v případech námořního pirátství. Sdílí také kriminální zpravodajství s cílem identifikovat a narušit zapojení zločineckých podniků. Roku 2010 jednomyslně schválila Rada bezpečnosti OSN rezoluci, která vyzvala všechny členské státy ke spolupráci s Europolem a Interpolem v boji proti námořnímu pirátství (Europol n.d.).

2.6.3 Námořní síly členských států EU

EU NAVFOR u pobřeží Somálska byla největší operací svého druhu proti pirátství. Od zahájení operace v roce 2008 bylo přímo od EU NAVFOR zachráněno přes 200 rukojmí zajatých piráty (Europol n.d.). Mise prováděla každodenní proces hodnocení rizik, které vedly k identifikaci zranitelnějších lodí a ke koordinaci vhodných ochranných opatření, buď díky vlastním silám či prostřednictvím jiných sil v regionu. S touto misí

spolupracovalo Středisko námořní bezpečnosti Afrického rohu (MSCHOA), nacházející se ve francouzském Brestu (EUNAVFOR n.d. a).

Na konci roku 2020 padlo rozhodnutí o prodloužení operace Atlanta do prosince 2022 s upraveným mandátem odrážející nové povinnosti. Členské státy EU rozhodly o zachování poslání operace ve formě předcházení, potlačování pirátství a ochrany plavidel WFP a další zranitelné lodní dopravě. Operace Atlanta podporovala i sesterskou misi EUCAP-Somalia a programy jako Program na podporu regionální námořní bezpečnosti (MASE) nebo projekt Rudého moře, zaměřený na posílení regionální architektury námořní bezpečnosti (EUNAVFOR n.d. b). Operace EU NAVFOR Somalia-Atlanta byla nejdéle probíhající a mimořádně úspěšnou námořní operací EU. Za posledních 13 let prokázala maximální efektivitu a dosáhla stanovených cílů v celé oblasti operací. Rada bezpečnosti OSN misi nadále dle rezoluce Rady bezpečnosti OSN (BR OSN) 2608 (2021) neprodloužila v teritoriálních vodách Somálska. V oblasti operací bude nadále plnit své poslání a zajišťovat námořní bezpečnost v západním Indickém oceánu, dodržovat UNCLOS a pokračovat v boji proti pirátství na volném moři (EUNAVFOR 2022).

2.7 Shrnutí kapitoly

Jak je z této kapitoly patrné mezinárodní spolupráce a dohody hrály v průběhu let důležitou roli při potírání pirátství. V mezinárodním kontextu je vymáhání práva omezené, třeba při jednání s hroucenými státy. Většina z organizací poskytuje typologicky podobné služby ve formě výměny dat, školení a mentoringu posádek a pomoci v oblasti vymáhání práva a prokuratury.

Na základě spolupráce organizací vzniklo několik misí, které pomohly výrazně potlačit pirátství u břehů Somálska. Mise se zaměřují na to, aby byly země soběstačné a dokázaly projít celým procesem od zatknutí až po odsouzení samy. Pro lodě a obchodní námořníky je důležitá hlavně prevence a dodržování nejnovějších varovných oznámení při cestách nebezpečnými oblastmi. I přes úspěšnost tradičních operací na vymáhání práva, je stíhání sužováno právními překážkami, které nemusí skončit uvězněním pachatelů. Pirátské útoky jsou nevyhnutelné, a proto je důležité nadále vyvíjet společné úsilí k potírání pirátství ve všech zasažených oblastech.

3 REGIONÁLNÍ OPATŘENÍ V BOJI PROTI PIRÁTSTVÍ

Mezi lety 1995 a 2017 tvořily pirátské skupiny z 5 zemí více než 60 % podíl celosvětového pirátství. Ekonomická deprivace poháněla piráty z oblastí Jihovýchodní Asie a Afrického pobřeží. Pirátství je všudypřítomné, ale zůstává graficky omezené (Prins–Gold 2021).

3.1 Oblast Jihovýchodní Asie

V rozmezí od roku 1995–2013 byla Jihovýchodní Asie místem 41 % světových pirátských útoků. Během těchto let bylo zabito více než 136 námořníků (McCauley 2014). Malacký průliv se jakožto strategická cesta pro převoz ropy vytěžené z Perského zálivu stává neustálým terčem, kdy piráti napadají jak lodě převážející ropu, tak samotné tankery. Země zasažené pirátstvím v oblasti Jihovýchodní Asie přijaly různé definice trestného činu pirátství podle svých protipirátských zákonů. Od druhé světové války se do ochrany vod Jihovýchodní Asie zapojilo USA se svou 7. flotilou, která sídlí na Havaji, Guamu a Japonsku.

V 60. letech 20. století se do spojenectví boje proti pirátství k USA přidalo i Japonsko. Země udržovaly hlavní hlídku nad oblastí až do zapojení Sdružení národů Jihovýchodní Asie (ASEAN). Tato regionální organizace se rozhodla řídit pirátství v regionu a vyvíjet společné úsilí k potlačení pirátství na minimum za pomoci hlídek (Lim 2018). V květnu 1995 IMO ustanovila „Doporučení vládám pro prevenci a potlačení aktů pirátství a ozbrojených loupeží proti lodím“ (MSC/Circ. 622, revidováno v květnu 1999). Doporučení stanovilo nutnost vytvoření akčních plánů přímořských a námořních zemí. V roce 1999 v Manile na summitu ASEAN poprvé nastolil bývalý japonský premiér Keizo Obuchi koncept regionální dohody o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím. Koncept byl nastolen v obavě z incidentů zejména v Malackém průlivu. Japonsko bylo znepokojeno mírou pirátství natolik, že zorganizovali *Asia Anti-Piracy Challenge 2000* konferenci konající se v Tokiu, cílem bylo prodiskutovat způsoby jak vyřešit a potlačit míru pirátství. Na konferenci byly vyhlášeny dva dokumenty, Tokijská výzva a Modelový akční plán. Tyto dokumenty vytvořily základ pro Dohodu o regionální spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím proti lodím v Asii (ReCAAP) (Ho 2009: 432).

Nejznámější hlídkou je *Malacca Straits Coordinated Patrol* (MALSINDO), jejíž působnost započala v roce 2004 v oblastech Jihovýchodní Asie, tuto hlídku doplňuje Eye

in the Sky (EiS), což je hlídka působící ze vzduchu (Lim 2018). Další hlídky, které jsou zapojeny na úrovni mezinárodní úrovně jsou například hlídka CTF-150.

V aktuální situaci v pozadí po pandemii Covid-19 a ekonomickým stavem zemí v Jihovýchodní Asii hrozí, že by v mořích mohla opět narůst kriminalita způsobená pirátským. Pirátství začalo opět narůstat v prvním čtvrtletí roku 2020 v již řečených *hotspotech*. Počet pirátských útoků narostl třikrát více než rok předtím, díky pandemii ASEAN nevyhnutelně předpokládalo, že vyroste ještě více. Většina pirátství není spojena s ozbrojenou skupinou a představuje o něco více než menší loupeže a únosy s cílem výkupného, tyto menší pirátské akty nepředstavují existenční hrozbu pro žádnou ze zemí. Skutečným nebezpečím se stávají povstalecké skupiny a organizace obracející se k pirátství jako hlavnímu zdroji příjmů (Long 2020). Za rok 2021 bylo hlášeno 90 případů pirátství, ve skutečnosti k těmto incidentům došlo v oblasti teritoriálních vod, takže by měly být označeny pouze za ozbrojenou loupež. Předpokládá se, že situace v roce 2022 zůstane na stejné úrovni, pokud nedojde ke konkrétní reakci pobřežních států v oblasti Singapurského průlivu (Morizura 2021).

3.1.1 ReCAAP

ReCAAP má jako první regionální úsilí mezi vládami mnoho silných stránek. První z nich je, že zajistila, aby každá ze smluvních stran určila kontaktní místo, které by bylo zároveň kontaktním místem pro ISC. Znamená to, že smluvní strana nedisponující mezi-agenturní koordinací, by musela hledat svou organizaci pro řešení ozbrojených loupeží a pirátství. Také by musela identifikovat související mezi-agenturní procesy. Je to z důvodu že určené ústřední místo, má několik specifických rolí, které se týkají: (1) řízení incidentů pirátství a ozbrojených loupeží v jejích teritoriálních vodách, (2) pro výměnu informací s ISC, (3) snazší vyšetřování a vynucování práv ve své zemi a (4) koordinace sledování vymáhání pirátství se sousedními kontaktními místy (Ho 2009: 433). Díky dohodě ReCAAP bylo zřízeno Centrum pro sdílení informací v Singapuru, s cílem usnadnit mezinárodní spolupráci při potlačování pirátství (Eklöf 2005: 2). Silnou stránkou dohody je program budování kapacit, námořní organizace v rámci zemí mají tendenci fungovat ve vlastních vodách a s minimální interakcí s ostatními. Díky této organizaci se vštěpuje větší propojenost mezi smluvními zeměmi díky cvičením, školicím workshopům a technické pomoci. V neposlední řadě se stala ReCAAP inkluzivní organizací, vstupuje do dohod o spolupráci s dalšími organizacemi (Ho 2009: 433).

Dohoda má však slabiny v podobě sdílení informací, ty zavazují vlády sdílet pouze informace, které považují za relevantní a bezprostředně pirátské útoky. Další slabinou je financování, které je dobrovolné. ReCAAP představoval významný pokrok k vymýcení pirátství. K úplnému útlumu by byla potřeba dalekosáhlejších opatření z řad mezinárodní spolupráce, včetně společných a koordinovaných hlídek a práva takzvaného „horkého pronásledování“ do teritoriálních vod sousedních zemí. Hlavní překážkou je velká citlivost v otázkách národní suverenity, oproti které se zdá pirátství menším problémem (Eklöf 2005: 2).

V roce 2017 novější statistiky naznačily, že míra pirátství a ozbrojených loupeží na moři opět vzrostla. Dle ReCAAPU mezi možné příčiny patří spokojenost mezi posádkami a úpadek dozoru ze strany přímořských zemí, i přes to se situace oproti 90. letům situace zlepšila. Piráti se ve svých operacích stávají stále sofistikovanějšími a dosahují lepších dovedností. Protipirátská opatření se stala jednou z oblastí politiky členských států ASEANU, všechny země těží ze zvýšené námořní bezpečnosti. Díky úspěchu v potlačení pirátství může region dosáhnout větší odpovědnosti za globální námořní bezpečnost. I když je ASEAN kolektivní organizace, každá z členských zemí postupuje se svými protipirátskými postupy podle svých národních potřeb a tempem, které jí vyhovuje (Lim 2018).

3.1.2 Projekt MAST

Projekt se zaměřuje na čtyři přijímací země: Indonésii, Malajsi, Filipíny a Vietnam. Jeho hlavním cílem je školení vnitrostátních donucovacích orgánů odpovědných za přístavní a námořní bezpečnost a snížení zranitelnosti lodí a přístavních zařízení vůči bezpečnostním hrozbám. Kurzy školitelů vybavují nástroji účastníky v jejich domovských administrativách. Díky praktickým cvičením dostávají účastníci možnost uplatnit poznatky v praxi. Příkladem byla operace ANCOR, ta byla polním cvičením Interpolu s cílem najít a zachytit jednotlivce či skupiny odpovědné za pirátství, loupeže na moři a dalších trestných činů (Interpol n.d. c). V rámci tří týdnů této operace bylo vycvičeno více než 200 frontových důstojníků (Interpol 2019).

3.2 Oblast Adenského zálivu

Od počátku 21. století přitahuje Africký roh (HoA) mezinárodní pozornost kvůli pirátství a ozbrojeným loupežím na moři. Tento fakt vedl generálního tajemníka IMO Efthimios Mitropoulos k upozornění Rady bezpečnosti OSN na zhoršující se situaci pirátství v

oblasti břehů Somálska a Adenského zálivu. Rada bezpečnosti tedy přijala rezoluce, které prodloužily vstup do Somálska za určitých podmínek a také použití „všech nezbytných opatření“ k boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím na moři (reliefweb 2009). Evropská unie reagovala na situaci v oblasti HoA a v západní části Indického oceánu zahájením, v prosinci roku 2008, mise ATLANTA (EU NAVFOR) v rámci Evropské společné bezpečnostní a obranné politiky (Gobierno De España n.d.). Kontaktním bodem EU NAVFOR Somalia s námořníky je Středisko námořní bezpečnosti – Africký roh (MSCHOA). Středisko se nachází v Brestu a je součástí operačního oddělení, spravuje systém dobrovolné registrace pro plavidla proplouvající oblastí a také interaktivní webovou stránku umožňující informovat námořní průmysl o nejnovějších pokynech pro boj proti pirátství a lodním společnostem registrovat svá pravidla. Na základě registrace pak dochází k lepší koordinaci budoucích aktivit k odvrácení pirátství a ozbrojených loupežích na moři (MSCHOA n.d.).

Významnou iniciativou bylo přijetí Džibutského kodexu chování (DCoC) z roku 2009 mezi zeměmi nacházejícími se v Indickém oceánu. Kodex bere v úvahu a podporuje aspekty a rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) a 1851 (2008) a rezoluce Valného shromáždění OSN 63/111, které spadají do kompetence IMO (DCOC n.d.). DCoC měl řešit pirátství u pobřeží Somálska. Projekt byl financován skrz svěřenecký fond. Díky němu a podporou rozvoje regionální spolupráce a koordinace bylo realizováno několik podprojektů s cílem zlepšení regionální kapacity v boji proti pirátství. Projekty jsou založeny na čtyřech pilířích: Školení, budování kapacit, právní předpisy a sdílení informací. (IMO n.d. b).

Vrcholu dosáhlo pirátství v oblasti HoA v roce 2011, od té doby zaznamenávají úřady pokles útoků, přičemž v roce 2013 počet klesl na minimum. Neúspěch útoků ukazuje, že je současná protipirátská taktika na palubě plavidel účinná. Úspěchem je dle zprávy z Centra pro vojenská studia z Kodaňské univerzity i to, že se daří vládě de facto republiky Puntland, v oblasti Somálska, pirátství u vlastních břehů potlačovat. Oblast byla známá jako centrum pirátské činnosti, po přijetí proaktivních účinných opatření, jako bylo zřízení námořní policie, dokázala republika společně s mezinárodním společenstvím zahnat pirátskou síť z této oblasti (Reva 2018).

V lednu 2014 přijala Africká unie Celoafričskou integrovanou námořní strategií (AIM 2050). Strategie se zabývá námořní bezpečností z vícerozměrného hlediska,

neomezuje se pouze na pirátství a ozbrojené loupeže na moři, ale zahrnuje další nezákonné činnosti na moři. Výzvou při provádění strategie AIM je dosáhnout soudržnosti s ohledem na hrozby pro námořní bezpečnost a uvést je do souladu s rozvojem zdrojů k dosažení rozvojových cílů modré ekonomiky. Koherence bude dosaženo pouze pokud bude dbáno na tři hlavní problémy – účinnou koordinaci, tok informací a nexusový přístup (Egede 2018).

V roce 2021 přijala OSN rezoluci o neustálé ostražitosti proti hrozbám námořního pirátství a ozbrojených loupeží u pobřeží Somálska. Frekvence útoků je nízká a oblast s vysokým rizikem (HRA) se zmenšuje. (The Maritime Executive 2021). Všeobecně se dá říct, že námořní pirátství v Indickém oceánu téměř vymizelo. Pouze jedna událost byla považována za akt námořního pirátství. Obnovení námořního pirátství v této oblasti zůstává nepravděpodobné. Situace na pobřeží Mosambiku je monitorována a bude záležet zda se vývoj islámského povstání na pevnině promítne i do námořní bezpečnosti (Morizura 2021).

3.2.1 EUTM a EUCAP Somalia

EUTM Somalia (výcviková mise EU v Somálsku) byla zahájena roku 2010, od toho roku byl její mandát prodloužen již po sedmé (EUTM-Somalia n.d.) Zpočátku byl výcvik kvůli bezpečnostní a politické situaci v Somálsku prováděn v Ugandě. Díky této misi probíhala užší koordinace s *African Union Mission in Somalia* (dále AMISON). Výcviky byly v průběhu let zaměřeny na podporu somálské prozatímní vlády při posilování národních institucí či změny v zaměření s přidáním strategických a mentorských činností. Výcvikový tým ve spojení s dalšími aktéry hraje hlavní roli v podpoře somálských vojenských orgánů při navrhování a vývoji somálského výcvikového systému (Gobierno De España n.d. a).

V červenci 2012 zahájila EUCAP NESTOR (Regionální námořní kapacity EU pro Africký roh) civilní misi, jež napomáhá hostitelským zemím rozvíjet soběstačnou kapacitu pro posílení námořní bezpečnosti. Při zahájení byl EUCAP NESTOR pověřen k práci v oblasti Afrického rohu a západního Indického oceánu (EUCAP n.d.). EUCAP NESTOR byla v 1. března roku 2017 přejmenována na EUCAP Somalia, vzhledem k situaci, že byla zřízena jako mise pro budování kapacit v Somálsku. EUCAP Somalia tedy podporuje federální a regionální orgány při vytváření právních předpisů a tím posiluje námořní kapacitu vymáhání práva. Dále poskytuje rady somálskému

ministerstvu vnitřní bezpečnosti, somálským ozbrojeným složkám a posiluje trestní soudnictví v námořní oblasti. Ozbrojené složky, jako jsou pobřežní stráž a námořní policie, podporuje v rámci školení (Council of the EU 2020).

3.2.2 Regionální programy INTERPOLU

Program na podporu regionální námořní bezpečnosti (MASE) byl vytvořen společně s dalšími projekty k poskytnutí zdrojů ke zvýšení námořní bezpečnosti ve východní a jižní Africe. Program je sponzorován EU a poskytuje investigativní podporu a školení šesti zemím – Džibuti, Etiopii, Keni, Mauriciu, Seychelám a Tanzanii. Cílem projektu je boj proti námořnímu pirátství a činy související s ním. Projekt pomáhá členským zemím sledovat finanční toky spojené s aktivitami námořní kriminality. Dlouhodobá podpora přispěla v regionu k hmatatelným výsledkům. Díky schopnostem naučených v rámci tohoto projektu byli policisté v několika zemích schopni uplatnit znalosti v praxi a stíhat osoby podezřelé nejen z pirátství (Interpol n.d. d)

Projekt kompas byl vytvořen s časovým rámcem tří let od roku 2020. Celkovým cílem projektu je zlepšit vyšetřování námořních zločinů v regionu EA-SA-IO (*Eastern Africa-Southern Africa-Indian Ocean*). Projekt poskytuje výcvik, který zahrnuje techniky zpravodajské analýzy, stíhání pachatelů a organizátorů na souši. Další je zmenšování míst činů a soudních procesů, také výměnné návštěvy a koordinační schůzky případů, což zahrnuje složku úředníků diskutujících o případech společného zájmu (Interpol n.d. e)

4 PŘÍPADOVÁ STUDIE GUINEJSKÉHO ZÁLIVU

Existuje několik definicí územní rozlohy Guinejského zálivu (dále jen GoG), oficiálně je to pobřežní oblast o délce téměř 4 000 mil táhnoucí se od Guineje k Angole (Adejuyigbe 2021). Chudá vláda a nedostatek ekonomických příležitostí v regionu brání účinnosti globálních proti pirátských praktik. Vše vede ke zvýšeným nákladům na námořní pojištění, dále k vyšším cenám ropy a růstu regionálních černých trhů (Fattah 2017: 6).

GoG je aktuálně považován za nejnebezpečnější a nejnásilnější část globálních námořních oblastí, přičemž Nigérie je jejím epicentrem. Námořní nejistota v této oblasti je téměř desetiletým problémem a vzdoruje všem snahám ji omezit (Adejuyigbe 2021). Nejvíce zasaženým státem je podle statistik oblast delty Niger v Nigérii. Pirátství v oblasti Nigérie se vyznačuje násilím, které překonává ostatní globální *hotspoty*, ve kterých se pirátství vyskytuje (Peters 2020: 1). Do roku 2022 byl zaznamenán trvalý nárůst únosů posádek a krádeží nákladů v této oblasti a jejím okolí. Aktuálně se však s útoky vyrovnávají i jiné země a *hotspot* se v regionu přesouvá.

V roce 2022 zatím mapa pirátství a ozbrojených loupeží dle IMB zaznamenala pouze tři útoky, dva v Libérii a jeden v Angole. Piráti zde ukradli vybavení a majetek posádky. Závažnější incident se stal v Abidjanu, kde byl unesen tanker a bylo drženo několik členů posádky jako rukojmí. Zajímavým poznatkem je, že ani jeden z incidentů nebyl zaznamenán v oblasti Nigérie, která byla tzv. *hotspotem*. Znamená to pokračující trend, kdy se od roku 2020 do 2021 snížil počet útoků ze 17 na pouhé 4 (Bassist 2022). V této případové studii mapují opatření, které GoG zavedlo, aby dosáhlo těchto čísel.

4.1 Příčiny pirátství v Guinejském zálivu

K pirátství v GoG přispívá několik faktorů. Dá se říci, že je námořní pirátství spojeno s rozvojem produkce ropy a výslednými ekonomickými a environmentálními podmínkami v deltě řeky Niger. Hlavním příjmem občanů tohoto regionu mají být finance z vytěžené ropy, bohužel se k nim dostává pouze malé procento díky silné korupci (Fattah 2017: 6). Tyto země v průběhu let přispěly malé částky z příjmu k rozvoji infrastruktury, větší částky se rozdělují mezi elity. Z tohoto důvodu mohou být některé ze zemí označovány za kleptokracie (forma autokratické vlády). Díky korupci tak dochází k prohlubujícím se socioekonomickým rozdílům v regionu (Bassist 2022). Díky nezaměstnanosti a nedostatku ekonomických příležitostí tíhnou lidé k pirátství jako prostředku obživy. Pirátské útoky jsou často spojovány s teroristickými skupinami, ty ze

spolupráce sice těžší, ale útoky pirátství jsou převážně motivovány finančním ziskem, nikoliv politickým (Fattah 2017: 6).

Mnoho zemí v regionu GoG sílící vlnu pirátství ignoruje. Země nevěnují byt' malou pozornost námořní bezpečnosti, ale řeší pouze mezistátní otázky. Pirátství je v západní Africe velmi podhodnoceno, ať už kvůli touze obětí o diskretnost či nedostatku přeživších. V kontextu těchto faktů můžeme upozorovat, že selhání států na pevnině může snadno vést k nejistotě v námořní bezpečnosti. Nedostatečná koordinace iniciativ zaměřených na řešení bezpečnostních problémů v GoG v současné době brání tomu, aby bylo mezinárodní úsilí ke stíhání pirátů aktivní. Vlády dávají přednost tomu, aby byli piráti předvedeni před místní vlády schopné trestního stíhání, piráti jsou v těchto případech často osvobozeni. Bez mezinárodní spolupráce jsou nestabilní vlády neschopny dosáhnout úspěšnému potlačení trestných činů na moři (Fattah 2017: 6)

4.2 Historie protipirátských opatření v oblasti Guinejského zálivu

Námořní oblast GoG představuje obrovskou příležitost v pokroku ve směru udržitelného rozvoje. Díky převládajícím výzvám, které představují ozbrojené loupeže nebo pirátství, vznikají spory o námořní hranice mezi jednotlivými státy. Tento fakt automaticky brání k udržení stability přímořských států v regionu. Problém týkající se hranic se pojí již s koloniální historií, kdy byly hranice vytyčeny s omezenými znalostmi před-koloniální historie. Koloniální hranice byly tedy ve většině případů pouze vyměřené zemské hranice, které jsou jen z části naznačeny či vůbec. Po nezávislosti zemí docházelo mezi státy ke sporům o námořní hranice. Díky námořní dohodě Guinea-Bissau – Senegal z roku 1960 byly vymezeny námořní oblasti teritoriálního moře a kontinentálního šelfu na západním pobřeží Afriky koloniálními mocnostmi, což napomohlo ke zlepšení napjaté situace (Okafor-Yarwood 2015: 285). Oblast Guinejského zálivu se s pirátstvím potýká již od 70. let 20. století, přičemž v této době ještě nelegální činy na moři nebyly monitorovány, a tedy nevznikaly statistiky. V tomto období také v regionu začala působit Námořní organizace pro západní Afriku (MOWCA), jejímž cílem bylo zajištění nově vzniklým státům po dekolonizaci přístupu k moři (Piknerová 2016: 15).

V roce 2001 země tohoto regionu podepsaly smlouvu o zřízení Komise pro Guinejský záliv (GCC). Komise měla tvořit rámec pro spolupráci zemí v oblasti povodí GoG, bránit jejich společné zájmy a podporovat mír. Komise začala fungovat až v březnu 2007, kdy byl zřízen její sekretariát v Luandě (hlavní město Angoly) (Fattah 2017: 7).

Následně se v roce 2009 některé ze zemí regionu - Kamerun, Rovnicková Guinea, Gabon, Svatý Tomáš a Princův ostrov spojily ve snaze potlačit pirátství u svých břehů (Adejuyigbe 2021). Na počátku roku 2010 několik ze zemí operujících v Indickém oceánu – Belgie, Francie, Itálie, Portugalsko, Španělsko, VB a USA vyrazilo se svými námořnictví vpřed do GoG, aby poskytly pomoc při snahách v regionu v potírání pirátství. Země do regionu vstoupily ať už v zájmu ochrany svých investic do ropy či rybářských společností nebo z politických důvodů (Teixera–Pinto 2022). V květnu roku 2012 se více než 20 států zúčastnilo Konference o námořní bezpečnosti a ochraně v Beninu. Zástupci států z Guinejského regionu se spolu s hosty z mezinárodních a regionálních organizací zabývali strategickou spoluprací a boji proti námořnímu pirátství. Následně bylo v roce 2013 zaměstnanci AFRICOMU uspořádáno dvoutýdenní cvičení, které sloužilo k přípravě mnohonárodních sil ECOWAS k nasazení v Mali na podporu misí OSN. Toto cvičení pod názvem Západní dohoda demonstrovalo schopnost amerických sil posílit regionální bezpečnostní síly v západní Africe (Fiorelli 2014: 11).

Důležitým dokumentem se stal Kodex chování z Yaoundé podepsaný v roce 2013 25 zeměmi západní a střední Afriky. Kodex poskytuje strukturu pro společné operace, sdílení zpravodajských informací a harmonizaci právních rámců. Díky kodexu bylo vytvořeno 5 zón, dvě regionální centra a jedno meziregionální koordinační centrum (DryadGlobal 2020). Meziregionální koordinační centrum je stanoveno v Memorandu o porozumění ECCAS, ECOWAS A GGC o bezpečnosti a zabezpečení v námořní oblasti západní a střední Afriky (Library of Congress 2013). Regionální centra hlídají více než 6 000 kilometrů pobřeží a 12 velkých přístavů. Nový kodex byl vyvinut s pomocí IMO a zahrnoval mnoho prvků Džibutského kodexu podepsaného v oblasti západního Indického oceánu (Library of Congress 2013). Myšlenka architektury pro námořní bezpečnost a zabezpečení z Yaoundé je jednoduchá: „*Sdílet informace, koordinovat akce, posilovat zákony a zavírat zranitelné oblasti*“ (DryadGlobal 2020).

V roce 2014 proběhla v nigerijské Abudži konference zaměřená na problematiku pirátství v GoG. Na základě tohoto setkání byly přijaty Sjednocené námořní strategie (ECOWAS) (Piknerová 2016: 15). ECOWAS se týkala nejen provádění strategie pro zónu námořní spolupráce, ale i vytvoření Regionálního koordinačního centra pro námořní bezpečnost v západní Africe (CRESMAO) (International Crisis Group 2014). Následně byl zahájen akční plán EU pro GoG na podporu provádění strategie. V rámci strategického akčního plánu spolupracuje EU se střední a západní Afrikou ve snaze

podporovat regionální úsilí o řešení problému námořní bezpečnosti a nadnárodního organizovaného zločinu. Myšlenka akčního plánu se snaží prohloubit regionální spolupráci a podporovat odolnější pobřežní ekonomiku a společenství (EEAS 2021).

EU zahájila v oblasti GoG v roce 2019 program Koordinovaných námořních činností. Pět členských států zde rozmístilo námořní síly, které zajišťují nepřetržitou přítomnost lodí v zóně (White 2021). Evropská rada se rozhodla, že tento program prodlouží až do roku 2024, protože ho považuje za účinný a užitečný v napomáhání posílení námořní bezpečnosti (Buitendijk 2022). V reakci na rostoucí obavy a zvyšující se počet útoků v regionu vypracovala pracovní skupina z celého lodního průmyslu návrh Deklarace Guinejského zálivu o potlačování pirátství. Deklaraci podepsaly vybrané organizace napříč celým námořním průmyslem (BIMCO 2022). Posílená spolupráce mezi zeměmi a příslušnými regionálními organizacemi by měla vést ke snížení hrozeb na moři. Za tímto účelem EU úzce spolupracuje s pobřežními státy a regionálními organizacemi, jako jsou ECOWAS a ECCAS (Hospodářské společenství států střední Afriky) (EEAS 2021).

V roce 2019 splnila Nigérie svůj závazek omezovat pirátství, když přijala zákon o potlačování pirátství a dalších námořních přestupků (SPOMO). Tento zákon uvedl v platnost UNCLOS a SUA. Cílem tohoto zákona je předcházet a potlačovat pirátství a ozbrojené loupeže (Adejuyigbe 2021). Dalším ze státních projektů je NIMASA (Nigerijská námořní správa a bezpečnostní agentura), která se zavázala k efektivní správě námořní bezpečnosti. V roce 2020 zahájila svůj projekt *Deep Blue Project* na zabezpečení GoG. Projekt poskytuje pozemní a sledovací schopnosti (White 2021). První etapa projektu začala v roce 2018. Oficiální zahájení proběhlo v roce 2021 (Bassist 2022). Nigérie na začátku listopadu roku 2021 souhlasila s implementací programu celého vládního přístupu k námořní bezpečnosti IMO s cílem zvýšit bezpečnost. Program se skládá z workshopů a podpory zaměřené na pomoc členským státům při tvorbě výborů pro námořní bezpečnost, registru rizik a strategií (White 2021).

I přes mnoho opatření k potírání pirátství nemohou mezinárodní ani regionální organizace zaručit bezpečnou plavbu. V několika případech ozbrojenci přemohli stráž u pobřeží Nigérie. IMO tedy doporučuje pasivní metody obrany, počínaje utajením veškerých dat o kurzu lodi a převáženém nákladu. Doporučuje lodím vyhýbat se použitím Velmi krátkých vln (VHF) z důvodu odposlouchávání. Namísto toho by námořníci měli

používat e-mail či satelitní telefon, který může být odpojen od automatického identifikačního systému (AIS) (John 2019).

V oblasti GoG spolu EU a UNODC podporují několik námořních cvičení využívající satelitní produkty programu *Copernicus*. Prostřednictvím technologie programu byla poskytnuta podpora řadě donucovacích orgánů v oblasti námořního práva. Spolupráce přispěla ke zvýšení operační kapacity a satelitní snímky byly využity při tréninkových cvičení se státy v oblasti (EEAS 2021). Nigérie nadále zvyšuje a modernizuje své vojenské síly, aby se vypořádala s pirátstvím, protože v roce 2017 byly veškeré incidenty spojené s pirátstvím v nigerijských vodách. O tři roky později však únosy postihly i řadu dalších zemí. Údaje ukazují, že budou piráti nadále operovat v oblastech s menší ochranou a ve vodách zemí, které nemají prostředky na to s nimi bojovat. I proto je regionální i mezinárodní spolupráce jednou z neúčinnějších řešení k vymýcení nejistot, které se pojí s překonáním mořských oblastí (Sanz 2022).

V únoru roku 2022 zasedlo fórum námořní spolupráce v GoG, fóra se účastnila většina námořnictva ze zemí z této oblasti a námořních sil neregionálních zúčastněných stran. Diskutovalo se hlavně o výměně informací mezi zpravodajskými středisky na pevnině, obchodními loděmi a námořními silami. Bylo vzneseno i několik obav z důvodu nesdílení některých informací o probíhajících operacích s cílem narušit pirátské skupiny. Ze strany BIMCA byl navržen plán komunikace mezi zúčastněnými stranami, na pevnině i moři. Spolupředseda inicioval přehodnocení plánu s cílem zrychlit jeho dokončení (Safety4Sea 2022).

4.3 Regionální projekt Interpolu AGWE

Projekt AGWE posiluje schopnosti vymáhání námořního práva v několika zemích Guinejského zálivu podporou záchranářů, vyšetřovatelů, žalobců a zvýšením přeshraniční spolupráce. Zabývá se školením aplikující zavedené mezinárodní metodiky vyšetřování a stíhání námořního pirátství. Zmenšováním míst činů, soudními procesy a výměnou kapacit, diskutujících o případech společných zájmů. Činnosti přispívají k budování regionální sítě odborníků, úspěšnému vyšetřování a stíhání námořní trestné činnosti a usnadňují výměnu informací souvisejících s námořní dopravou (Interpol n.d. f)

4.4 Shrnutí kapitoly

K vyřešení pirátství v tomto regionu je zapotřebí komplexnějšího přístupu zaměřeného na vojenské i civilní aktéry. Námořní operace jsou klíčovou součástí námořní bezpečnosti, ale jsou nedostatečné. Klíčem je po vzoru ostatních regionů účinně vyšetřovat a stíhat zločinecké sítě. Celo regionální Architektura z Yaoundé je správným krokem k potlačení pirátství, chybí ji však legislativní rámec. Díky politickému napětí a nedůvěrou mezi jednotlivými regiony je zbrzděna spolupráce, jelikož jsou dohody v GoG podepsány 25 státy s různými politickými a ekonomickými cíli. Většina ze států netoleruje vnější zásahy v teritoriálních vodách, což brzdí účinnost mnohonárodního rámce námořní bezpečnosti. Díky obavám států o svou vlastní suverenitu jsou všechny snahy k dosažení lepších výsledků v potírání pirátství bržděny.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo popsat mechanismy boje proti pirátství na mezinárodní a regionální úrovni. K dosažení cíle jsem si nadeřinovala tři výzkumné otázky, které mi pomohly stanovit směr práce. K aplikaci teoretického rámce a výsledků analýzy přijatých opatření byla použita případová opatření aplikovaných v Guinejského zálivu, který je v současné době tím nejfrekventovanějším místem všech pirátských útoků. Položme si tedy opět úvodní výzkumné otázky: Jaké nástroje využívají mezinárodní organizace pro boj s pirátstvím? Jak potírají pirátství jednotlivé regionální organizace? Jaká konkrétní opatření byla přijata v Guinejském zálivu ve snaze eliminovat pirátství?

Ve snaze vyřešit první výzkumnou otázku se mi podařilo zjistit, jak se jednotlivé organizace podílí na potlačování pirátství. Díky Ženevským úmluvám podepsaným v roce 1948 vzniká IMO, organizace napomohla k vytvoření několika iniciativ spojených s mezinárodní námořní bezpečností a zajistila tak kooperaci téměř všech zemí na celém světě. Poté co EU v 90. letech kvalifikovala pirátství jako novou dimenzi organizovaného zločinu, se pohled na pirátství značně změnil. Největší zapojení mezinárodního společenství zaznamenal vysoký nárůst pirátství u břehu Somálska. Většina z mezinárodních organizací podnikla kroky k potlačení tohoto fenoménu a po několika letech se podařilo pirátství vymýtit na minimum. Je však, dle mého názoru, patrné, že mezinárodní organizace v boji proti pirátství postupem času došly k jisté rutině. Po úspěchu s operacemi v Somálsku se místa výskytu pirátství přesouvají a mezinárodní společenství není, alespoň prozatím, schopno dosáhnout takových výsledků jako v oblasti Adenského zálivu.

Za účelem vyřešení druhé výzkumné otázky jsem popsala regionální snahy zmíněných organizací v oblasti Adenského zálivu a Jihovýchodní Asie v boji proti pirátství. Břehy Somálska zasáhlo pirátství již na počátku 21. století, regionální projekty a snaha mezinárodního společenství napomohla k potlačení pirátství v celé této oblasti. Neúspěchy v útocích odráží úspěšnou protipirátskou taktiku a snahy autonomního státu Somalilandu. To samé se bohužel nedá říci o oblasti Jihovýchodní Asie, která je druhá nejvíce zasažená po oblasti GoG. Díky dohodě ReCAAP došlo k větší spolupráci zemí tohoto regionu se zbytkem světa. I přes mírný pokles útoků od roku 2013 se nadále oblast potýká s vysokou mírou útoků, zejména v oblasti Malackého a Singapurského průlivu. Dohoda je velmi cílevědomá, ale vzhledem k neustálým sporům ohledně národních

suverenit a sdílení informacím, se její potenciál nenaplnuje. Oběma regionům byla poskytnuta pomoc ze strany Interpolu, který sem vyslal regionální projekty zaměřující se na školení vnitrostátních donucovacích orgánů, ty v oblastech během pár týdenních školení dokážou vyškolit i několik desítek frontových důstojníků, kteří pomáhají chránit přístavy a cenné náklady projíždějících lodí.

Třetí a poslední otázka týkající se protiopatření v Guinejském zálivu poskytla náhled na příčiny a historii opatření přijatých v tomto regionu. Neschopnost v boji proti pirátství má v regionu kořeny již od post-koloniálního období, kdy se vedly spory o hranice. Státy se značně zkorumpovanou vládou jsou dalším problémem. K vyřešení tohoto problému je potřeba dlouhodobých reforem, které se budou věnovat rozpadlým politickým institucím v pozadí s námořní kriminalitou.

Na základě výsledků analýzy lze poskytnout následné odpovědi k výzkumným otázkám:

K 1. výzkumné otázce: Analyzované mezinárodní organizace v rámci svých programů poskytují zemím, zasažených pirátstvím, školení v oblasti justice a pobřežních stráží. Také podnikají námořní mise s cílem proti pirátství zasáhnout i vojensky;

K 2. výzkumné otázce: Analyzované regiony, zasažené pirátstvím, zajišťují námořní bezpečnost pomocí smluv a spolupráce v rámci regionu s podporou mezinárodního společenství;

K 3. výzkumné otázce: V analyzované oblasti Guinejského zálivu státy potírají pirátství na podobné bázi jako v regionech předchozí otázky, nejvíce se zapojuje Nigérie, ve které bylo dlouhodobě zaznamenáno nejvíce útoků.

Po definování tématu jsem očekávala větší míru zapojení mezinárodních organizací a jejich misí. Mezinárodní organizace se zapojují ve chvíli, kdy je ohrožena jejich samotná existence a dlouhodobě podporují pouze aktivní oblasti. Což přispělo k vyvrácení mého předpokladu.

Na závěr je nutné říci, že námořní pirátství, i přes svou dlouhou existenci, stále nevymizelo. Je potřeba nadále vyvíjet společné úsilí jaké bylo vynaloženo v oblasti Somálska a chránit důležité obchodní cesty. Otázkou je, jakým směrem se pirátství bude ubírat v následujících letech a jaké nové lokality budou piráti obývat. Téma bude nadále možné zpracovávat a rozšířit o nové oblasti a dohody v rámci regionů. Určitě by bylo

zajímavé analyticky rozebrat jednotlivé regiony více do hloubky včetně příčin, díky kterým k pirátství dochází. Výsledky analýzy by mohly ukázat modely států, které jsou více náchylné k vzniku pirátských *hotspotů*.

SEZNAM LITERATURY

Adejuyigbe A. (2021). Piracy in the Gulf of Guinea: an unending menace. *International Bar Association*. 1. 12. 2021 (<https://www.ibanet.org/piracy-gulf-of-guinea>).

Bassist R. (2022). Piracy in the Gulf of Guinea: Those trying to curb it, and those standing in their way. *Dayan*. 1. 3. 2022 (<https://dayan.org/content/piracy-gulf-guinea-those-trying-curb-it-and-those-standing-their-way>, 21. 3. 2022).

BIMCO (2022). *The Gulf of Guinea Declaration on suppression of piracy*. 14. 3. 2022 (<https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/security/gulf-of-guinea-declaration-on-suppression-of-piracy>, 20. 3. 2022).

Buitendijk M. (2022). EU to extend anti-piracy missions in Gulf of Guinea and North-Western Indian Ocean. *SwzMaritime*. 25. 2. 2022 (<https://swzmaritime.nl/news/2022/02/25/eu-to-extend-anti-piracy-missions-in-gulf-of-guinea-and-north-western-indian-ocean/>, 22. 3. 2022).

Combined Maritime Forces (nedatováno). *CTF 151: counter-piracy*. (<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 16. 3. 2022).

Council of the EU (2020). *Operation ATALANTA, EUTM Somalia and EUCAP Somalia: mandates extended for two more years*. 23. 12. 2020 (<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/12/23/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-more-years/>, 12. 3. 2022).

DCOC (nedatováno). *About DCOC*. (<https://dcoc.org/about-us/>, 15. 3. 2022).

Dryad Global (nedatováno). *Piracy in Maritime Law*. (<https://dg.dryadglobal.com/piracy-in-maritime-law>, 20. 3. 2022).

Dryad Global (2020). *Yaounde Code of Conduct taking shape in the Gulf of Guinea*. 5. 8. 2020 (<https://channel16.dryadglobal.com/yaounde-code-of-conduct-taking-shape-in-the-gulf-of-guinea>, 21. 3. 2022).

EEAS (2021). *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*. 25. 1. 2021 (https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en, 29. 3. 2022).

Egede E. E. (2018). Maritime security: Implementing the AU's AIM strategy. *Africa Portal*. 8. 6. 2018 (<https://www.africaportal.org/features/maritime-security-implementing-aus-aim-strategy/>, 20. 3. 2022).

Eklöf Š. (2005). Piracy in Southeast Asia: Real Menace or Red Herring?. *The Asia-Pacific Journal*, vol. 3., str. 2.

EUNAVFOR (2022). *EU NAVFOR ATALANTA Statement on the UNSC resolution on fighting piracy off the coast of Somalia non-extension announcement*. 9. 3. 2022 (<https://eunavfor.eu/news/eu-navfor-atalanta-statement-uns-res-resolution-fighting-piracy-coast-somalia-non-extension-announcement>, 15. 3. 2022)

EUNAVFOR (nedatováno a). *Mission*. (<https://eunavfor.eu/news/eu-navfor-atalanta-statement-uns-res-resolution-fighting-piracy-coast-somalia-non-extension-announcement>, 13. 3. 2022).

EUNAVFOR (nedatováno b). *Forces of Operation ATALANTA*. (<https://eunavfor.eu/>, 15. 3. 2022).

EUCAP SOMALIA (nedatováno). *Mission Background*. (<https://www.eucap-som.eu/about-us/>, 15. 3. 2022).

Europol (2010). *UN Security Council supports Interpol and Europol role in combating maritime piracy*. 24. 11. 2010 (<https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/un-security-council-supports-interpol-and-europol-role-in-combating-maritime-piracy>, 15. 3. 2022).

Europol (2022 a). *About Europol*. 4. 2. 2022 (<https://www.europol.europa.eu/about-europol>, 12. 3. 2022).

Europol (2022 b). *European Counter Terrorism Centre – ECTC*. 25. 2. 2022 (<https://www.europol.europa.eu/about-europol/european-counter-terrorism-centre-ectc>, 13. 3. 2022).

Europol (nedatováno). *Maritime Piracy*. (<https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/crime-areas/maritime-piracy>, 13. 3. 2022).

EUTM-Somalia (nedatováno). *EUTM SOMALIA in figures*. (<https://www.eutm-somalia.eu/>, 17. 3. 2022).

- Fattah A. M. M. (2017). Piracy in Gulf of Guinea causes, efforts and solutions. *AASTMT*. (https://www.researchgate.net/publication/331036118_Piracy_in_Gulf_of_Guinea_causes_efforts_and_solutions), str. 6–7.
- Fiorelli M. (2014). Piracy in Africa: The Case Of The Gulf of Guinea. *KAIPTC Occasional Paper (37)*, str. 11.
- Gobierno De España (nedatováno a). *EU NAVAL force Somalia operation ATLANTA*. (https://emad.defensa.gob.es/en/operaciones/operaciones-en-el-exterior/42-ATLANTA/index.html?__locale=en, 12. 3. 2022).
- Gobierno De España (Nedatováno b). *EUTM SOMALIA*. (https://emad.defensa.gob.es/en/operaciones/operaciones-en-el-exterior/44-EUTM-Somalia/index.html?__locale=en, 17. 3. 2022).
- Hassan D.– Hassan S. M. (2017). Origion, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis. *International Journal of Law, Crime and Justice*, vol. 49, s. 1-3. (June 17)
- Ho J. (2009). Combating piracy and armed robbery in Asia: The ReCAAP Information Sharing Centre (ISC). *Marine Policy*, vol. 33(2), str. 432-433.
- ICC (2021). *Gulf of Guinea remains world's piracy hotspot in 2021, according to IMB's latest figures*. 14. 4. 2021 (<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/gulf-of-guinea-remains-worlds-piracy-hotspot-in-2021-according-to-imbs-latest-figures/>, 21. 3. 2022).
- ICC-CCS (Nedatováno). *International Maritime Bureau*. (<https://www.icc-ccs.org/icc/imb>, 10. 3. 2022).
- IMO (nedatováno a). *Maritime Security and Piracy*. (<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>, 5. 3. 2022).
- IMO (nedatováno b). *SOLAS XI-2 and the ISPS Code*. (<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>, 5. 3. 2022).
- International Crisis Group (2014). *Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?*. 4. 9. 2014 (<https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy>, 22. 3. 2022).

Interpol (2012). *Maritime piracy investigations boosted by INTERPOL and NATO framework on information sharing*. 9. 5. 2012 (<https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2012/Maritime-piracy-investigations-boosted-by-INTERPOL-and-NATO-framework-on-information-sharing>, 12. 3. 2022).

Interpol (2019). *Multi-agency exercise targets maritime crime in Southeast Asia*. 25. 11. 2019 (<https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2019/Multi-agency-exercise-targets-maritime-crime-in-Southeast-Asia>, 11. 3. 2022).

Interpol (nedatováno a). *What is INTERPOL?*. (<https://www.interpol.int/Who-we-are/What-is-INTERPOL>, 6. 3. 2022).

Interpol (nedatováno b). *Our response*. (<https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Our-response>, 8. 3. 2022).

Interpol (nedatováno c). *Project MAST, Southeast Asia*. (<https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/crime-areas/maritime-piracy>, 7. 3. 2022).

Interpol (nedatováno d). *The Maritime Security Programme*. (<https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/The-Maritime-Security-Programme>, 10. 3. 2022).

Interpol (nedatováno e). *Project Compass*. (<https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Project-Compass>, 15. 3. 2022).

Interpol (nedatováno f). *Project AGWE, West Africa*. (<https://www.interpol.int/en/Crimes/Maritime-crime/Project-AGWE-West-Africa>, 9. 4. 2022).

John R. (2019). V Guinejském zálivu přibývá pirátských útoků. *Armádní noviny*. 8. 2. 2019 (<https://www.armadninoviny.cz/v-guinejskem-zalivu-pribyva-piratskych-utoku.html#diskuze>, 23. 3. 2022).

Kagan J. (2020). *Maritime Law*. *Investopedia*. 29. 9. 2020 (<https://www.investopedia.com/terms/m/maritime-law.asp>, 9. 3. 2022).

Kammel A. (2009). *Maritime Security and Piracy - New Challenges for the EU*. *AIES*. 2009 (<https://www.aies.at/download/2009/AIES-Fokus-2009-08.pdf>, 16. 3. 2022), str. 1.

Kelly J. Michael (2014). The Pre-History of Piracy as a Crime & Its Definitional Odyssey. *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 46 (1), str. 28–30.

Law Insider (nedatováno). *Armed robbery against ships definition*. (<https://www.lawinsider.com/dictionary/armed-robbery-against-ships>, 25. 3. 2022).

Library of Congress (2013). *Africa: New Regional Anti-Piracy Agreement*. 9. 7. 2013 (<https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2013-07-09/africa-new-regional-anti-piracy-agreement/>, 20. 4. 2022).

Lim W. T. (2018). Fighting piracy on the ASEAN seas. *AsiaGlobal Online*. 15. 3. 2018 (<https://www.asiaglobalonline.hku.hk/fighting-piracy-asean-seas-southeast-asia>, 6. 3. 2022).

Long D. (2020). COVID-19 Could Spark a New Era of Piracy in Southeast Asia. *The Diplomat*. 13. 5. 2020 (<https://thediplomat.com/2020/05/covid-19-could-spark-a-new-era-of-piracy-in-southeast-asia/>, 20. 3. 2022).

Marine Digital (nedatováno). *Evolution of piracy at sea: pirates in maritime 2020*. (https://marine-digital.com/article_pirates, 6. 3. 2022).

Maritime Security Centre (nedatováno). *About MSCHOA*. (<https://at-sea.mschoa.org/about-mschoa/>, 15. 3. 2022).

McCauley A. (2014). Asia's seas offer rich pickings for marauding pirates who steal oil and supplies worth billions of dollars every year. *Time*. 9. 9. 2014 (<https://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/>, 14. 3. 2022).

Morizura F. (2021). 2021 Was a Historic Low Point for Piracy, But Many Threats Remain. *The Maritime Executive*. 29. 12. 2021 (<https://www.maritime-executive.com/editorials/the-year-in-piracy-a-historic-low-in-attacks-but-many-threats-remain>, 7. 4. 2022).

Natoaktual.cz (2016). *NATO končí protipirátskou misi u Somálska, pozornost věnuje Středomoří*. 25. 11. 2016 (https://www.natoaktual.cz/zpravy/nato-konci-misi-proti-piratum.A161126_065620_na_zpravy_m00/tisk, 15. 3. 2022).

NATO (2016). Counter-piracy operations (Archived). 19. 12. 2016 (https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm, 13. 3. 2022).

NATO (nedatováno b). *Operation Allied Protector*. (<https://shape.nato.int/page13974522>, 12. 3. 2022).

NATO (nedatováno c). *Operation Allied Provider*. (<https://shape.nato.int/page13984631>, 12. 3. 2022).

Hong N.–Ng K. Y. A. (2010). The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review. *Research in Transportation Economics*, vol. 27(1), str. 51.

Okafor-Yarwood I. (2015). The Guinea-Bissau–Senegal maritime boundary dispute. *Marine Policy*, vol. 61, str. 285.

Peters P. C. (2020). Nigerian piracy: Articulating business models using crime script analysis. *International Journal of Law, Crime and Justice*, vol. 62., str. 1.

Piknerová L. (2016). Fenomén afrického pirátství. *Obrana a strategie*. 15. 12. 2016 (<https://www.obranaastrategie.cz/cs/archiv/rocnik-2016/2-2016/clanky/fenomen-africkeho-piratstvi.html>, 15. 2. 2022), str. 2–15.

Poláková E. (2017). Námořní kriminalita a pirátství. *AMO.cz*. 24. 11. 2017 (https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2017/11/UNODC_namorni_kriminalita.pdf, 5. 3. 2022).

Prins B. – Gold A. P. A. (2021). Fights over marine boundaries are creating safe zones for pirates. *The Washington Post*. 5. 8. 2021 (<https://www.washingtonpost.com/politics/2021/08/05/fights-over-marine-boundaries-are-creating-safe-zones-pirates/>, 10. 4. 2022).

Raia M (2012). Maritime Piracy in US Courts. *Bullivant*. 7. 1. 2012 (<https://www.bullivant.com/maritime-piracy-in-us-courts/>, 7. 3. 2022).

Reliefweb (2009). *Briefing: Piracy off Somalia*. 1. 4. 2009 (<https://reliefweb.int/report/somalia/briefing-piracy-somalia>, 20. 3. 2022).

Reva Denis (2018). Ten years on, is Somali piracy still a threat?. *ISS*. 7. 11. 2018 (<https://issafrica.org/iss-today/ten-years-on-is-somali-piracy-still-a-threat>, 16. 3. 2022).

Safety4Sea (2022). *Efforts increase to strengthen anti-piracy collaboration in Gulf of Guinea*. (<https://safety4sea.com/efforts-increase-to-strengthen-anti-piracy-collaboration-in-gulf-of-guinea/>, 6. 4. 2022).

Safety4Sea (2021). *IMB: Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnappings in 2020*. 14. 1. 2021 (<https://safety4sea.com/imb-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnappings-in-2020/>, 6. 4. 2022).

Sanz A. (2022). *The Gulf of Guinea: the new hornet's nest for piracy*. *Atalayar*. 25. 2. 2022 (<https://atalayar.com/en/content/gulf-guinea-new-hornets-nest-piracy>, 20. 3. 2022).

Teixeira C. A., Pinto N. J. (2022). *Maritime piracy in the Gulf of Guinea*. *GIS*. 28. 3. 2022 (<https://www.gisreportsonline.com/r/piracy-gulf-guinea/>, 29. 3. 2022).

The Maritime Executive (2021). *UN: Despite Lull in Attacks, Somali Pirate Threat is Still Real*. 6. 12. 2021 (<https://www.maritime-executive.com/article/un-enhances-alerts-on-active-somali-pirate-activity>, 3. 4. 2022).

The National Museum (nedatováno). *Piracy*. (<https://www.nmrn.org.uk/research/piracy>, 10. 3. 2022).

UNODC (2015). *Survey of maritime pirates spotlights poverty motive, threat of world's navies*. 3. 9. 2015 (<https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2015/September/survey-of-maritime-pirates-spotlights-poverty-motive--threat-of-worlds-navies.html>, 8. 4. 2022).

UNODC (nedatováno a). *Global Maritime Crime Programme*. (<https://www.unodc.org/easternafrika/global-programmes/global-maritime-crime-prevention/index.html>, 10. 3. 2022).

UNODC (nedatováno b). *Making the world safer from drugs and crime*. (<https://www.unodc.org/unodc/en/Human-rights/making-the-world-safer.html>, 3. 3. 2022).

White M. (2021). *Fresh concerns over piracy in Gulf of Guinea*. *GTR*. 30. 11. 2021 (<https://www.gtreview.com/news/africa/fresh-concerns-over-piracy-in-gulf-of-guinea/>, 19. 3. 2022).

Zákony pro lidi (nedatováno). *Sdělení č. 240/1996 Sb.*. (<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1996-240>, 4. 2. 2022).

Resumé

This bachelor thesis deals with the Possibilities of the International and Regional Organizations in the Fight Against Piracy. The aim of the thesis was to describe the mechanisms of combating piracy at the international and regional level. A case study of the Gulf of Guinea was used to fully achieve the goal.

The first chapter describes the development of the view of piracy as a criminal offence. Historically, the advent of maritime trade is also associated with the occurrence of maritime piracy. Throughout history, several attempts have been made to codify the Law of the Sea. It all depended on the criminal law definition of the term piracy, which was first defined by the U.S. Constitution. UNCLOS III became the basic document governing the Law of the Sea, on which most anti-piracy measures are based.

The second chapter deals with international organizations and their efforts to suppress piracy. Most organizations provide typologically similar services in the form of data exchange, crew training and mentoring, and law enforcement and prosecutorial assistance. In missions that focus on the affected areas, the organizations focus on making countries self-sufficient and able to go through the entire process from arrest to conviction of pirates on their own.

The third chapter maps the regional measures taken in The Southeast Asia and Gulf of Aden. Southeast Asia is the second most affected area after the Gulf of Guinea. The most important and also the first regional effort against piracy is ReCAAP, after its creation, the area experienced a decrease in attacks. According to more recent statistics, it is clear that the level of piracy is increasing, probably caused due to loss of interest controlling the area by regional and international community. Piracy in The Gulf of Aden region has started all international efforts to stop piracy in this area. All that have led to a reduction in activity in the area to a minimum. An important initiative in this area was the adoption of the Djibouti Code of Conduct among the countries located in the Indian Ocean. The decline in piracy in this area has contributed to an increase in activity on the other side of Africa – in the Gulf of Guinea.

The last chapter is therefore a case study of this area. In the region, due to political tensions and lack of confidence between individual regions, cooperation is hampered, most of the states do not tolerate external interventions in territorial waters. Maritime operations are a key part of maritime security, but they are inadequate. Fear of losing

one's sovereignty, lack of cooperation and the absence of a legislative framework for the regional Architecture of Yaoundé are leading to an increasing number of attacks throughout the region.