

**Univerzita Palackého v Olomouci**

**Právnická fakulta**

**Jan Hak**

**Právní regulace operací ponorek v mezinárodním právu veřejném**

**Diplomová práce**

**Olomouc 2017**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma *Právní regulace operací ponorek v mezinárodním právu veřejném* vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.

.....

V Novém Městě nad Metují dne 8. 9. 2017

Jan Hak

Zde bych chtěl poděkovat vedoucímu mé diplomové práce JUDr. Martinu Faixovi, Ph.D., MJI, za to, že se ujal tohoto tématu, tématu nepříliš typického pro vnitrozemský stát, a poskytl mi přístup k několika publikacím, s jejichž obsahem bych se jinak jen těžko seznamoval. Dále mu děkuji za jeho profesionální odborné vedení a cenné koncepční připomínky, které mi umožnily tuto diplomovou práci napsat. Chci poděkovat i svým příbuzným a blízkým přátelům, kteří mě při tvorbě této práce rovněž podporovali.

# Obsah

Seznam použitých zkratk	6
Úvod	9
<b>1 Pojem a využití ponorek</b>	<b>11</b>
1.1 Pojem „ponorka“	11
1.2 Využití ponorek	11
<b>2 Právní regulace operací ponorek v době míru</b>	<b>14</b>
2.1 Hlavní prameny práva	14
2.2 Plavba ponorek v národních vodách	15
2.2.1 Pokojné proplutí ponorek v pobřežním moři	15
2.2.2 „Nepokojné“ proplutí ponorek v pobřežním moři	22
2.2.3 Tranzitní proplutí ponorek v průlivech	26
2.2.4 Proplutí ponorek vodami souostrovnických států	29
2.2.5 Plavba ponorek ve vnitřních vodách	30
2.3 Plavba ponorek v mezinárodních vodách	30
2.4 Další otázky	34
2.4.1 Odpovědnost za újmu	34
2.4.2 Jiná podmořská pravidla	34
<b>3 Právní regulace operací ponorek v ozbrojených konfliktech</b>	<b>36</b>
3.1 Vývoj právní regulace ponorkové války v minulosti	36
3.1.1 Pravidla pro křižníky	36
3.1.2 Snaha o pravidla pro ponorky	37
3.2 Základní pilíře právní regulace ponorkové války dnes	38
3.2.1 Úmluva o válečné neutralitě	38
3.2.2 Londýnská námořní dohoda a Londýnský protokol	39
3.3 Další pravidla moderní ponorkové války	44
3.3.1 Kde je najdeme?	44

3.3.2	Obecná pravidla pro vedení námořní války.....	45
3.3.3	Geografické aspekty ponorkové války .....	47
3.3.4	Specifika útoků na jednotlivé typy lodí v ozbrojených konfliktech .....	48
	<b>Závěr .....</b>	<b>54</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>57</b>
1	Knihy .....	57
1.1	Komentáře, encyklopedie a manuály.....	57
1.2	Ostatní knihy.....	58
1.3	Materiály k Norimberskému a Tokijskému procesu .....	59
2	Články a materiály z odborných časopisů.....	59
3	Internetové zdroje.....	61
4	Mezinárodní dokumenty.....	62
5	Soudní rozhodnutí a poradní stanoviska .....	64
	<b>Shrnutí.....</b>	<b>65</b>
	<b>Klíčová slova .....</b>	<b>65</b>
	<b>Summary .....</b>	<b>65</b>
	<b>Key words.....</b>	<b>65</b>

## Seznam použitých zkratk

**(číslo)** – při uvedení za názvem mezinárodního dokumentu značí rok jeho platnosti

**AP I** – Protocol I, Additional to the Geneva Conventions, Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů (Protokol I; sdělení č. 168/1991 Sb.)

**AP II** – Protocol II, Additional to the Geneva Conventions, Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí ozbrojených konfliktů nemajících mezinárodní charakter (Protokol II; sdělení č. 168/1991 Sb.)

**AUV** – autonomous underwater vehicle, podvodní plavidlo bez posádky operující nezávisle na člověku

**COLREG** – Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři (sdělení č. 263/1995 Sb.)

**ČR** – Česká republika, Česko, Česká a Slovenská Federativní Republika, Československá socialistická republika, Československo

**Dohoda z Jackson Hole** – Společné prohlášení USA a SSSR s připojenou jednotnou interpretací pravidel mezinárodního práva, jimiž se řídí pokojné proplutí

**EEZ** – výlučná ekonomická zóna, exkluzivní ekonomická zóna

**EU** – Evropská unie

**GC II** – Second Geneva Convention, Ženevská úmluva o zlepšení osudu raněných, nemocných a trosčníků ozbrojených sil na moři (vyhláška č. 65/1954 Sb.)

**Haagská úmluva č. XIII** – Úmluva o právech a povinnostech neutrálních států v námořní válce

**HMS** – His Majesty's Ship, označení pro válečné lodě britského Královského námořnictva

**ICJ** – International Court of Justice, Mezinárodní soudní dvůr

**ICRC** – International Committee of the Red Cross, Mezinárodní výbor Červeného kříže

**ICTY** – International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia, Mezinárodní trestní tribunál pro bývalou Jugoslávii

**ILC** – International Law Commission, Komise pro mezinárodní právo

**IMO** – International Maritime Organization, Mezinárodní námořní organizace

**IMTFE** – International Military Tribunal for the Far East, Mezinárodní vojenský tribunál pro Dálný východ

**IMTN** – International Military Tribunal at Nuremberg, Mezinárodní vojenský tribunál v Norimberku

**Londýnská deklarace** – Deklarace o pravidlech námořní války

**Londýnská námořní dohoda** – Dohoda o omezení a snížení námořní výzbroje (1930)

**londýnské dokumenty** – Londýnská námořní dohoda (1930) a Londýnský protokol (1936)

**Londýnský protokol** – Protokol vztahující se k pravidlům ponorkové války vyhlášeným v části IV. Londýnské námořní dohody z 22. dubna 1930, Protokol o činnosti ponorek vůči obchodním lodím (1936; protokol č. 219/1937 Sb.)

**Manuál** – Sanremský manuál mezinárodního práva aplikovatelného na ozbrojené konflikty na moři

**MARPOL** – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (sdělení č. 71/1995 Sb.)

**mezinárodní právo** – mezinárodní právo veřejné

**MHP** – mezinárodní humanitární právo, právo ozbrojeného konfliktu

**OSN** – Organizace spojených národů

**Pařížská deklarace** – Deklarace týkající se námořního práva

**pomocná loď** – státní loď používaná pro neobchodní službu

**Principy** – Helsinské principy práva námořní neutrality

**PTBT** – Partial Test Ban Treaty, Treaty Banning Nuclear Weapon Tests in the Atmosphere, in Outer Space and Under Water, Smlouva o zákazu pokusů s jadernými zbraněmi v ovzduší, v kosmickém prostoru a pod vodou (vyhláška č. 90/1963 Sb.)

**Q-loď** – ozbrojená válečná loď, která svoji výzbroj skrývá, působí navenek jako obchodní loď a má nalákat ponorku do blízkosti, kde ji pak má překvapivým útokem vyřadit z boje

**ROV** – remotely operated underwater vehicle, podvodní plavidlo bez posádky řízené na dálku lidským operátorem

**SACT** – Seabed Arms Control Treaty, Treaty on the Prohibition of the Emplacement of Nuclear Weapons and Other Weapons of Mass Destruction on the Sea-Bed and the Ocean Floor and in the Subsoil thereof, Smlouva o zákazu umístování jaderných zbraní a jiných zbraní hromadného ničení na dně moří a oceánů a v jeho podzemí (vyhláška č. 62/1974 Sb.)

**Smlouva z Bangkoku** – Smlouva o pásmu bez jaderných zbraní v jihovýchodní Asii

**Smlouva z Pelindaby** – Smlouva o pásmu bez jaderných zbraní v Africe

**Smlouva z Rarotongy** – Smlouva o bezjaderném pásmu v jižním Pacifiku

**Smlouva z Tlatelolca** – Smlouva o zákazu jaderných zbraní v Latinské Americe a v Karibiku

**Smlouva ze Semipalatinsku** – Smlouva o pásmu bez jaderných zbraní ve střední Asii

**SSSR** – Svaz sovětských socialistických republik, Sovětský svaz

**Úmluva o pobřežním moři** – Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Úmluva o pobřežních vodách a pásnu přilehlém (vyhláška č. 101/1965 Sb.)

**Úmluva z Montreux** – Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits, Úmluva z Montreux týkající se režimu průlivů

**UNCLOS** – United Nations Convention on the Law of the Sea, Úmluva OSN o mořském právu (sdělení č. 240/1996 Sb.)

**USA** – United States of America, Spojené státy americké

**UUV** – unmanned underwater vehicle, podvodní plavidlo bez posádky, podvodní dron

**VCLT** – Vienna Convention on the Law of Treaties, Vídeňská úmluva o smluvním právu (vyhláška č. 15/1988 Sb.)

**Velká Británie** – Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Spojené království



## Úvod

Téma operací ponorek je v mezinárodním právu mimořádně aktuální vzhledem k tomu, jak často jsou používány. Ačkoli slouží stále spíše v ozbrojených silách, mají v budoucnu potenciál být běžně užívány i jako soukromá plavidla. Cílem této práce je poskytnout komplexní přehled o tom, jaká pravidla mezinárodního práva jejich pohyby ovlivňují, do jaké míry jsou akceptována napříč mezinárodním společenstvím a zodpovědět některé související sporné otázky.

Problematika operací ponorek není dosud v ČR vůbec zpracována, přestože je ČR smluvní stranou některých významných dokumentů, které se k nim vztahují (př. UNCLOS, Londýnský protokol). I většina zahraničních autorů se zabývá moderními pravidly pro činnost ponorek (tedy po přijetí UNCLOS) spíše okrajově, resp. se zaměřují na specifické problémy, ale ucelených pojednání je jen málo.

Ve své práci čerpám až na výjimky téměř výhradně z cizojazyčných pramenů, využil jsem jak originální výsledné texty přijatých smluv a dalších dokumentů, tak jejich návrhy, zkoumal jsem přípravné práce na nich a dostupné komentáře k nim, neváhám jít hluboko do minulosti, abych ukázal genezi jednotlivých klíčových pravidel. Prostudoval jsem stěžejní judikaturu, zvláště významný je v tomto ohledu rozsudek IMTN. Velkým pomocníkem mi byla *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, která mi v řadě případů poskytla základní přehled o dílčích otázkách. Ale nebyla to zdaleka jediná kniha. Práce vychází i ze spousty odborných článků, jako zdroj mnoha z nich mi posloužila právní databáze *HeinOnline*.

Hlavní výzkumná otázka zní: „Do jaké míry jsou operace ponorek regulovány mezinárodním právem?“ Za účelem jejího zodpovězení je třeba zjistit, která pravidla mezinárodního práva se na jejich operace vztahují, jaké aspekty jejich činnosti konkrétně regulují, popř. jak důsledně, jestli zde nevznikají problémy, a pokud ano, zda je lze nějak překlenout. Práce by měla ověřit mj. tyto hypotézy: 1) současná právní úprava mořského práva umožňuje ponorkám efektivně využívat světové oceány a zároveň je ohleduplná k právům ostatních států, 2) v době ozbrojeného konfliktu jsou nastaveny dostatečné limity využití ponorek tak, aby už nemohlo dojít k neomezené ponorkové válce, ale zároveň není právní postavení obchodních lodí neodůvodněně favorizováno.

Práce je členěna na 3 kapitoly. První z nich je popisná a má poskytnout nejnutenější přehled o ponorkách jako plavidlu. Stručně uvádím, jaké druhy ponorek existují a jak jsou v posledním půlstoletí využívány. Jako druhou jsem zařadil kapitolu o úpravě činnosti

ponorek v době míru, jelikož tato pravidla se uplatní primárně. V této kapitole se zabývám specifiky pohybů ponorek v návaznosti na současnou úpravu mořského práva, přitom odlišuji, kde je to odůvodněné a nutné, zvláště soukromé a vojenské ponorky. Největší prostor je věnován široce diskutované a stále kontroverzní otázce proplouvání pobřežním mořem. Závěrečná třetí kapitola je věnována pravidlům pro činnost ponorek v ozbrojeném konfliktu, jelikož jde o situaci zvláštní ve vztahu k době míru. Po krátkém historickém úvodu, cíleném na vystopování původu těchto pravidel, se zabývám zejména londýnskými dokumenty, jejich výkladem a uplatněním v současnosti. V závěru zasazuji stará pravidla do širšího kontextu základních principů námořního konfliktu a hlavně do právního rámce, jak ho vymezují jiné stěžejní mezinárodněprávní dokumenty. Kapitoly 2 a 3 jsou analytické, snaží se o komparaci různých postojů a o zobecňující závěry. Kazuistika je omezena na minimum.

K dalšímu zpracování se nabízí zejména právní postavení UUV v závislosti na způsobu jejich využití, otázky odpovědnosti státu v námořních konfliktech, přesnější vymezení pravidel vnitrostátních ozbrojených konfliktů na moři či relevance zohledňování odlišností mezi totální a lokální námořní válkou.

# 1 Pojem a využití ponorek

## 1.1 Pojem „ponorka“

Ponorkou v širším slova smyslu lze označit jakékoli plavidlo, které je schopné samostatně (zejm. relativně nezávisle na hladinové lodi) operovat po určitou dobu převážně pod vodou, a to s posádkou, nebo i bez ní. Tuto definici podle mého názoru naplní jak největší ponorky na světě, ruské atomové kolosy typu *Akula* s výtlakem pod vodou až 48 000 tun<sup>1</sup>, tak i malá ponorná robotická plavidla, známá jako UUV, užívaná převážně k průzkumným účelům. Objevují se názory<sup>2</sup>, že o skutečné ponorce (v užším slova smyslu) lze mluvit až s příchodem jaderného paliva. Takovou optikou by bylo nutné i např. ponorky z obou světových válek, které musely pravidelně dobíjet baterie elektromotorů na hladině, považovat pouze za ponorné čluny. V rámci této práce se budu přidržovat pojmu ponorek v širším pojetí. Dodnes se ponorky vyskytují především jako součást ozbrojených sil (vojenské ponorky), ale lze si představit i jejich soukromé využití (ponorky obchodní<sup>3</sup>, výzkumné či výletní).

Žádná univerzálně přijímaná definice ponorek v mezinárodním právu neexistuje. Úmluva z Montreux (1936), která reguluje průjezd lodí skrze průlivy Bospor a Dardanely a také v Marmarském moři, jako jedna z mála definuje, co chápe pod pojmem ponorka. Podle přílohy 2 k této úmluvě se ponorkou rozumí veškerá plavidla navržená k operacím pod mořskou hladinou. Evolutivním výkladem této úmluvy lze dovodit, že sem budou spadat i ponorná plavidla bez posádky. Naproti tomu UNCLOS zvláště rozlišuje ponorky a jiná podmořská plavidla (viz kapitolu 2.2.2).

## 1.2 Využití ponorek

Až do obou světových válek se jednalo o podceňovanou zbraň, nicméně během nich se ponorky ukázaly jako mimořádně efektivní prostředek, a to zejména v boji proti obchodním lodím, kterých jen německé ponorky dokázaly potopit téměř 9 000<sup>4</sup>. Během let se ponorky podstatně zdokonalily po technické stránce, skutečnou revoluci znamenalo zavedení jaderného pohonu, nicméně většina námořnictev stále využívá vylepšené dieselelektrické

---

<sup>1</sup> MILLER, David, JORDAN, John. *Moderní válečné ponorky*. 1. vydání. Praha: Naše vojsko, 2005, s. 168.

<sup>2</sup> Např. CHANT, Chris. *Ponorky*. 1. vydání. Dobřejovice: Rebo Productions CZ, spol. s r. o., 2009, s. 13. HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři. 5. díl. Rok 1918*. 1. vydání. Praha: Libri, 2002, s. 160.

<sup>3</sup> Jediným příkladem jsou zatím velké německé obchodní ponorky *Deutschland* a *Bremen* z roku 1916, které ale sloužily striktně vzato jako lamače blokády. Srov. HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři. 3. díl. Rok 1916*. 1. vydání. Praha: Libri, 2001, s. 196.

<sup>4</sup> Srov. HRBEK. *Velká válka (...) 1918. (...)*, s. 162 – 164. ROSKILL, Stephen W. *The War at Sea. The Offensive. část II*. 1. vydání. Londýn: Her Majesty's Stationery Office, sv. 3, 1961, s. 479.

ponorky, protože je to levnější. Jak podotýká Jacobson<sup>5</sup>, dnešní ponorky se v mnoha ohledech od těch z 1. světové války liší tolik, jako se tyto odlišovaly od tehdejších hladinových lodí.

Úkoly, které moderní ponorky plní, se odvíjí od druhu zbraňového systému i od způsobu pohonu. Potenciálně nejnebezpečnější jsou jaderné ponorky s balistickými střelami, schopné zničit celá města na vzdálenost tisíců kilometrů. Jejich hlavní úlohou je odstrašit jakéhokoli potenciálního protivníka od prvního úderu, po němž by mohl následovat devastující protiúder<sup>6</sup>. Druhým základním typem jsou jaderné či konvenční útočné ponorky, které jsou přímými nástupci ponorek z obou světových válek a jsou fakticky předurčeny k plnění stejných úkolů, tedy zejména k útokům na vojenské objekty v podobě hladinových lodí, resp. ke kontrolám obchodních lodí a k průzkumu. Nově díky podstatně většímu dosahu svých zbraní mohou v širší míře útočit na pevninské cíle, nebo se naopak efektivně podílet na obraně pobřeží.

Napětí za studené války přerostlo na některých místech planety v ozbrojené konflikty lokálního charakteru, mezistátní či vnitrostátní. Jen v několika z nich ale hrály podstatnější roli ponorky. Obě strany nasadily do boje ponorky během indicko-pákistánské války roku 1971 a znovu se ponorky aktivně zapojily do války o Falklandy v roce 1982. Během války v Perském zálivu roku 1991 byly poprvé z ponorek vypáleny rakety Tomahawk proti iráckým cílům hluboko ve vnitrozemí. Takové operace se od té doby opakovaly mnohokrát proti cílům v Iráku, Afghánistánu, Súdánu, v bývalé Jugoslávii či v Libyi<sup>7</sup>.

Od konce 2. světové války došlo ke třem úspěšným útokům ponorek proti lodím, přičemž ve všech případech byla cílem nepřátelská válečná loď<sup>8</sup>, k žádnému útoku ponorky proti obchodnímu plavidlu nedošlo. Ponorka se ukázala také jako efektivní prostředek k průzkumu a k útokům na pozemní cíle. Je možné říct, že vojenské ponorky patří dnes k nejpropracovanějším a potenciálně nejnebezpečnějším zbraňovým systémům, zejména kvůli možnosti realizace překvapivých úderů zpod hladiny daleko ve vnitrozemí.

Lze očekávat, že v budoucnu budou hrát čím dál větší roli, a to nejen během konfliktů, pod hladinou operující UUUV či miniponorky. V posledních dekadách jsou tato malá ponorná

---

<sup>5</sup> JACOBSON, Jon L. The Law of Submarine Warfare Today. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1991, roč. 91, sv. 64 (The Law of Naval Operations), s. 207.

<sup>6</sup> Těmito ponorkami disponují tradičně USA, Rusko, Velká Británie, Francie a Čína, od roku 2016 ale i Indie a nejméně jednu takovou ponorku vlastní výroby již má ve službě Severní Korea. Srov. *Sinpo / GORAE-Class Ballistic Missile Sub.* [online]. [globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org) [cit. 9. dubna 2017]. Dostupné na <<http://www.globalsecurity.org/military/world/dprk/s-gorae.htm>>.

<sup>7</sup> V podrobnostech viz *BGM-109 Tomahawk – Operational Use.* [online]. [globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org) [cit. 10. dubna 2017]. Dostupné na <<http://www.globalsecurity.org/military/systems/munitions/bgm-109-operation.htm>>.

<sup>8</sup> Pákistánská ponorka *Hangor* roku 1971 potopila indickou fregatu *Khukri* a poškodila fregatu *Kirpan*, roku 1982 ponorka *HMS Conqueror* zničila argentinský křižník *General Belgrano* a v roce 2010 se malé severokorejské ponorce povedlo potopit jihokorejskou korvetu *Čchonan*.

plavidla dostupnější většímu okruhu uživatelů včetně soukromých subjektů a ponorky v širším slova smyslu jsou díky tomu využívány i k mírovým účelům (typicky např. průzkum ložisek nerostů, hledání trosk, ale i turistika či pašování drog).

## 2 Právní regulace operací ponorek v době míru

### 2.1 Hlavní prameny práva

Základním východiskem pro operace všech typů plavidel, včetně veškerých ponorek, na moři v mírových dobách jsou pravidla mořského práva, která se utvářela do dnešní podoby po dlouhou řadu let. Zásadní úlohu zde, stejně jako i v jiných oblastech mezinárodního práva, hrál proces formování obyčejů, kdy se státy dlouhodobě chovaly nějakým způsobem, až vznikla určitá obecná praxe, vnímaná jako závazná. Důležité je si uvědomit, že tato uznávaná praxe zásadně zavazuje všechny státy, ledaže se některý od počátku jejího formování od ní zřetelně distancuje.

V oblasti mořského práva je dnes uceleně kodifikovaná v podobě UNCLOS, úmluvy podepsané v Montego Bay na Jamajce dne 10. 12. 1982, jež vstoupila v platnost dne 16. 11. 1994<sup>9</sup>. Fakt, že je UNCLOS v řadě oblastí kodifikací obyčejového mezinárodního práva, má význam zejména ve vztahu k těm státům, které nejsou doposud smluvní stranou (např. USA uznávají plavební režimy upravené UNCLOS). Důležitou úlohu těchto pravidel reflektuje i fakt, že smluvní stranou je 167 států a EU<sup>10</sup>. Z významnějších států stojí doposud stranou kromě USA třeba Írán, Severní Korea, Spojené arabské emiráty, Izrael či Turecko.

Kdykoli ponorka vypluje v době míru na moře, aplikují se na ni různá pravidla, přičemž hraje roli, v jaké části světového vodstva se nachází, zda pluje pod hladinou či na ní. Největší rozdíl nastává při přechodu mezi národními vodami, kam UNCLOS řadí vnitřní vody, u ostrovních států souostrovňové vody a pobřežní moře, a mezi mezinárodními vodami, kam spadá dnes EEZ (v jejím rámci i přilehlá zóna) a konečně volné moře. Je potřeba si uvědomit, že tato pravidla se plně uplatní i během ozbrojeného konfliktu, který bude probíhat jen v geograficky omezené oblasti (typicky střet dvou států), a to v zásadě kdekoli mimo oblast bojů (např. při přesunu ponorky do cílové oblasti). Lze očekávat, že o lokální konflikty půjde dnes v naprosté většině případů<sup>11</sup>.

Krátkou zmínku si zaslouží i některé mezinárodní smlouvy přijaté na půdě IMO. Ponorky budou vázány zejména při pohybu na hladině (ale zdá se, že i v těsné blízkosti hladiny, kdy hrozí kolize s podvodní částí jiného plavidla) úmluvou COLREG (1977).

<sup>9</sup> FAIX, Martin, BUREŠ, Pavel, SVAČEK, Ondřej. *Rukověť ke studiu mezinárodního práva 1: Dokumenty*. 1. vydání. Praha: Leges, 2015, s. 252.

<sup>10</sup> OSN. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. [online]. un.org [cit. 31. července 2017]. Dostupné na <[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en)>.

<sup>11</sup> V případě globální války se uplatní zvláštní pravidla MHP chránící neutralitu zemí stojících mimo konflikt, budou-li takové země.

Soukromé ponorky jsou v plném rozsahu vázány i úmluvou MARPOL a Protokolem k ní (1983). Státní (vojenské) ponorky, kterých bude naprostá většina, jsou mimo působnost této smlouvy, ale každá smluvní strana má povinnost zajistit, že její válečné lodě budou jednat způsobem souladným s touto smlouvou, jak jen je to odůvodněné a proveditelné<sup>12</sup>.

## 2.2 Plavba ponorek v národních vodách

### 2.2.1 Pokojné proplutí ponorek v pobřežním moři

Začnu nejčastěji zpracovávanou a jednoznačně nejkontroverznější otázkou, kterou jsou pravidla pro plavbu ponorek v pobřežním moři. V UNCLOS se nachází jen jedno jediné ustanovení, které výslovně na tento typ plavidel odkazuje. Jde o čl. 20 s nadpisem „*Ponorky a jiná podmořská plavidla*“ v oddílu věnovaném plavebnímu režimu pokojného proplutí pobřežním mořem. Samotný článek říká, že „*[v] pobřežním moři jsou ponorky a jiná podmořská plavidla povinna plout na povrchu a vztyčit svou vlajku*“. Velmi podobné ustanovení lze nalézt i v čl. 14 odst. 6 Úmluvy o pobřežním moři, kde lze nalézt formulaci, že „*[p]odmořská plavidla jsou povinna proplout na povrchu a ukázat svou vlajku*“. Není třeba zdůrazňovat, že plavbu ponorek ovlivní i řada dalších ustanovení.

Pokud jde o aplikační rámec obou ustanovení zmiňujících ponorky, přikláním se k závěru, že není úplně stejný, ačkoli by se tak na základě českého textu mohlo zdát. Zákodárce použil v roce 1965 při překladu Úmluvy o pobřežním moři do češtiny termín „*podmořská plavidla*“, který by se dal chápat širěji tak, že se ustanovení vztahuje ještě i na jiná podmořská plavidla než pouze na ponorky. Naproti tomu v originálním textu Úmluvy o pobřežním moři lze nalézt pojem „*submarines*“, což pro finální závěr ještě nepostačuje, ale lze předpokládat, že kdyby byla myšlena i UUV (tehdy ještě v plenkách), bylo by použito nějakého širšího pojmu, např. „*submersibles*“ či prostě „*underwater vehicles*“. Je pravděpodobné, že Úmluva o pobřežním moři měla na mysli pouze ponorky s lidskou posádkou, i když ne nutně vojenské. O tom svědčí komentář k návrhům článků úmluvy vypracovaný ILC v roce 1956. Původně bylo toto ustanovení zahrnuto v části týkající se válečných lodí, ale po vyjádření Turecka a Jihoafrické unie bylo přesunuto mezi pravidla vztahující se na všechny lodě tohoto typu, aby ho bylo možné vztáhnout i na soukromé ponorky. Turecko ve svém vyjádření konkrétně zmiňuje výzkumné ponorky, zvláštní rapporteur François poznamenal, že se nezdá, že by šlo o nutnost, ale nemá námitek,

---

<sup>12</sup> Srov. čl. 3 odst. 3 smlouvy MARPOL 73/78.

komentář ILC zmiňuje použití pro obchodní ponorky, pokud budou znovu zavedeny<sup>13</sup>. Definitivním potvrzením výše uvedeného je formulace podobného ustanovení UNCLOS, které se liší jen v tom, že rozlišuje více druhů podmořských plavidel – ponorky a jiná podmořská plavidla než ta, která jsou zjevně považována za ponorky v rámci dokumentů OSN. Nově se tak UNCLOS vztahuje nejen na vojenské a soukromé ponorky s lidskou posádkou, ale i na podmořská plavidla bez posádky (viz kapitolu 2.4.2). Žádnou legální definici pojmu ponorka v textech obou smluv nenajdeme a tento pojem není nijak jednotně vykládán ani v mezinárodním právu obecně (srov. kapitolu 1.1).

Co není nijak zpochybňováno, je fakt, že vojenské ponorky řadíme mezi válečné lodě. Válečné lodě mají svoji definici přímo v čl. 29 UNCLOS, která se od té v Úmluvě o volném moři z roku 1958 liší jen málo. Musí splňovat současně 4 kritéria: 1) příslušet k ozbrojeným silám státu, 2) nést vnější znaky označující jejich státní příslušnost, 3) podléhat velení vládou státu řádně pověřeného důstojníka, jehož jméno je uvedeno v příslušném služebním seznamu nebo rovnocenném dokumentu, a 4) mít posádku podléhající disciplíně pravidelných ozbrojených sil, přičemž stačí, pokud toto poslední kritérium naplňuje alespoň část posádky<sup>14</sup>. Tato kritéria jsou uznávána i obecně v obyčejovém mezinárodním právu<sup>15</sup>. Z toho plyne, že pokud se v občanské válce zmocní vládní ponorky rebelové, nebude se jednat v jejich rukou zpravidla o válečnou loď. Na soukromé ponorky se zásadně aplikují pravidla UNCLOS, kterými se řídí obchodní lodě a státní lodě používané k obchodním účelům.

Povinnost adresovaná ponorkám v čl. 20 UNCLOS se váže k režimu pokojného proplutí. Tento režim můžeme dnes označit za základní plavební režim v pobřežním moři. Vyvinul se v praxi států již mnohem dříve – jako obyčejové právo byl uznáván už na konci 19. století<sup>16</sup>. Měl usnadnit plavbu v pobřežních vodách lodím jiných států za předpokladu, že splní určité podmínky. Pokud by loď některou z těchto podmínek nedodržela, její proplutí již nadále (či od počátku) pokojné nebude a vystavuje se riziku, že vůči ní pobřežní stát zasáhne. Nicméně výkon práva jako takového nemohl stát blokovat. Lze souhlasit s Kraskou, že tzv. „nepokojné“ proplutí samo o sobě UNCLOS nezakazuje a tento výklad je mezi státy poměrně

---

<sup>13</sup> ILC. Regime of the High Seas and Regime of the Territorial Sea. Summary of replies from Governments and conclusions of the Special Rapporteur; Comments by Governments. *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, roč. 8, č. 2, s. 29, 74, 75 a 77. ILC. Law of the Sea. Commentary to the articles concerning the law of the sea. *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, roč. 8, č. 2, s. 273.

<sup>14</sup> HEINEGG, Wolff Heintschel von. Warships. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 10, 2012, s. 792.

<sup>15</sup> Tamtéž, s. 791.

<sup>16</sup> KRASKA, James. Putting Your Head in the Tiger's Mouth: Submarine Espionage in Territorial Waters. *Columbia Journal of Transnational Law*, 2015 – 2016, roč. 54, č. 1, s. 214.



široce akceptován<sup>17</sup>. Pokojné proplutí spočívá v tom, že loď jakéhokoli státu vpluje do pobřežního moře, nepřerušovaně a rychle některou jeho částí propluje a buď odpluje pryč, nebo vepluje do vnitřních vod. Povolené výjimky, které by u ponorek mohly připadat v úvahu, jsou případy zastavení a kotvení z důvodu vyšší moci či nouze anebo za účelem poskytnutí pomoci jiným<sup>18</sup>.

Není pochyb o tom, že tento režim dopadá na soukromé ponorky. V případě válečných lodí je vývoj podstatně složitější. Původně byla tato myšlenka odmítána jako přílišný zásah do svrchovanosti pobřežního státu. Poprvé se přesvědčivý závěr, že režim pokojného proplutí dopadá i na válečné lodě objevuje kolem roku 1930, kdy Přípravný výbor Společnosti národů pro připravovanou kodifikační konferenci v Haagu na základě vyjádření 21 států dospěl k závěru, že válečné lodě mají právo pokojného proplutí pobřežním mořem, a to včetně ponorek, pokud budou plout na hladině. Co stojí za zmínku je, že ve výchozích bodech pro diskuzi se počítá s tím, že válečná loď se bude řídit pravidly pobřežního státu, ten může tedy regulovat průběh výkonu tohoto práva, ale samotný výkon práva nelze podmínit předchozím povolením<sup>19</sup>. Druhý výbor pro pobřežní moře zpracoval 13 článků týkajících se právního statutu pobřežního moře. Ve čl. 12 uznal právo válečných lodí (včetně ponorek) cizích států proplouvat pobřežním mořem jako obecné pravidlo, o čemž rapporteur François poznamenal, že jde jen o uznání existující praxe. Pobřežní stát měl právo stanovit podmínky takového proplutí (François mířil zejména na možnost regulovat počet válečných lodí nacházejících se současně v pobřežním moři) a ve výjimečných případech ho mohl i zakázat, ale nepochybně měl tento zákaz mít jen časově omezenou platnost. Pobřežní stát nemohl vázat obecně využití plavebního režimu pokojného proplutí na předchozí povolení. Oproti výchozím bodům pro diskuzi se v navrhovaném článku výslovně uvádělo, že nelze po válečných lodích požadovat ani předchozí oznámení. Za samozřejmost bylo považováno, že pobřežní stát nemohl rušit pokojné proplouvání válečných lodí v průlivech používaných pro mezinárodní plavbu<sup>20</sup> (tehdy ještě nebyl rozlišován zvláštní režim tranzitního proplutí). Bohužel tyto články nikdy nebyly přijaty. Posledně uvedený závěr znovu potvrdil ICJ v případě týkajícím se průlivu Korfu, jde podle něj již v případě mezinárodních průlivů o mezinárodní obyčej<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> V podrobnostech tamtéž, s. 226 – 228.

<sup>18</sup> Srov. čl. 18 UNCLOS.

<sup>19</sup> Official Documents: Preliminary Documents of the Conference for the Codification of International Law. Bases of Discussion Drawn up by the Preparatory Committee. Territorial Waters. Bod X. *American Journal of International Law Supplement*, 1930, roč. 24, č. 1, s. 39 a 40.

<sup>20</sup> Official Documents: Conference for the Codification of International Law. Report of the Second Committee (Territorial Sea). Příloha 1. *American Journal of International Law Supplement*, 1930, roč. 24, č. 3, s. 246 a 247.

<sup>21</sup> ICJ: Rozsudek ze dne 9. dubna 1949 (Merits), *Corfu Channel Case* (Velká Británie vs. Albánie), s. 28.

Poměrně obsáhle se touto otázkou zabývá komentář k návrhu čl. 24 Úmluvy o pobřežním moři<sup>22</sup>. V textu ustanovení se totiž umožňuje pobřežnímu státu podmínit proplutí válečné lodi pobřežním mořem, resp. jeho částí předchozím povolením nebo oznámením. Státu se tak poskytuje fakticky možnost dopředu zvážit, jestli proplutí určité válečné lodi bude pokojné, nebo ne (např. lze očekávat, že povolení nebude uděleno v době zvýšeného napětí mezi zúčastněnými státy). Jeho úvaha je přitom ale omezena kritérii, kdy proplutí není pokojné, jak je uvádí text úmluvy. ILC poukazuje na to, že v rámci mezinárodního společenství se objevuje obojí praxe, tedy jak podmíněné, tak nepodmíněné pokojné proplouvání válečných lodí, i když to nepodmíněné převažuje. Tradičním odpůrcem volného průjezdu válečných lodí byl např. SSSR<sup>23</sup> a jeho satelity nebo Čína, chladný postoj k tomuto konceptu si udržel i významný internacionalista Jessup<sup>24</sup>. Podle ILC není požadavek předchozího povolení či oznámení nutně v rozporu s režimem jako takovým, pokud je řádně dopředu zveřejněn. Pobřežní stát s tímto požadavkem nesměl vyrukovat u průlivů používaných pro mezinárodní plavbu, kde tehdy platil rovněž režim pokojného proplutí.

V Úmluvě o pobřežním moři se však nakonec žádná možnost umožňující vázat proplouvání válečných lodí pobřežním mořem předchozí podmínkou oznámení či udělení povolení neobjevila, z čehož lze usuzovat, že původní znění navrhované ILC bylo neprůchozí. Naproti tomu Úmluva o pobřežním moři reflektuje výše uvedené závěry z roku 1930. Nestanoví sice výslovně, že válečné lodě požívají bezpodmínečně právo pokojného proplutí, ale o pokojném proplutí se hovoří v rámci „*pravidel vztahujících se na všechny lodě*“, přičemž výraz „*všechny lodě*“ byl zjevně míněn jako „*lodě všech kategorií*“, což přímo vyplývá i z komentáře ILC<sup>25</sup>. Fakticky stejné implicitní řešení zvolila pro ty oblasti, ve kterých se stále uplatňuje plavební režim pokojného proplutí, i UNCLOS. Navíc není pochyb o tom, že řada situací v čl. 19 odst. 2 UNCLOS, popisujících nepokojné proplutí, míří zejména na válečné lodě (př. písm. a) – hrozba silou, použití síly; písm. b) výcvik se zbraněmi; písm. c) letecké operace; písm. d) – určitá manipulace s vojenskými zařízeními).

Takřka po celou dobu přijímání UNCLOS se objevovaly hlasy, že by mělo dojít k omezení pokojného proplouvání pobřežním mořem. Nejsilnější příznivec předchozího povolování průjezdu pro všechny válečné lodě, SSSR, ale „odpadl“ v roce 1989, kdy se s USA dohodl na jednotné interpretaci pravidel mezinárodního práva týkajících se pokojného

---

<sup>22</sup> ILC. Commentary (...), s. 276 a 277.

<sup>23</sup> KRASKA. Submarine Espionage (...), s. 217 a 218, 223 – 225.

<sup>24</sup> JESSUP, Philip C. *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*. 1. vydání. New York: G. A. Jennings Co., 1927, s. 120 a 121. Citováno dle KRASKA. Submarine Espionage (...), s. 215. Dále JESSUP, Philip C. Jurisdiction. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1980, roč. 80, sv. 61, s. 316.

<sup>25</sup> ILC. Commentary (...), s. 272 a 277.

proplutí (tzv. Dohoda z Jackson Hole). Podle tohoto dokumentu obě námořní supervelmoci uznaly, že „[v]šechny lodě, včetně válečných lodí, bez ohledu na přepravovaný náklad, výzbroj či typ pohonu, mají právo pokojného proplutí pobřežním mořem v souladu s mezinárodním právem, pro který nemůže být požadováno ani předchozí oznámení, ani povolení“<sup>26</sup>. Lze souhlasit s Heineggem, že jde o autoritativní vyjádření obyčejových pravidel a principů, kterými se pokojné proplutí řídí<sup>27</sup>.

Omezit pokojné proplouvání jakýchkoli lodí (tedy včetně vojenských ponorek) v pobřežním moři může pobřežní stát bezpochyby v případě, kdy je to nezbytné pro jeho bezpečnost<sup>28</sup>. UNCLOS výslovně stanoví, že sem spadá i provádění vojenských cvičení. Vždy musí být splněny ještě 4 další podmínky. Asi nejdůležitější je, že takové omezení může platit jen v určitých vymezených oblastech, nikdy tedy ne v pobřežním moři jako celku, a vždy jde o opatření dočasné, nikdy ne trvalé. Kromě toho nesmí být diskriminační a musí být dopředu zveřejněno.

Pokud jde o další omezení, cizí lodě se musí podřídit právním předpisům v oblastech uvedených v čl. 21 UNCLOS. V řadě případů půjde o národní legislativu pobřežního státu, ale nelze zapomínat na to, že pobřežní stát ani v těchto oblastech nesmí přijmout takovou legislativu, která by reálně bez ohledu na některý chráněný zájem bránila pokojnému proplouvání pobřežním mořem, zvláště UNCLOS zdůrazňuje, že pobřežní stát nesmí klást cizím lodím všech typů takové požadavky, které povedou k odeprání nebo omezení práva pokojného proplutí<sup>29</sup>. Faktem však bez ohledu na výše uvedené závěry zůstává, že řada států dosud požaduje, aby válečná loď získala pro plavbu pobřežním mořem povolení nebo ji dopředu oznámila. Vesměs se jedná o rozvojové státy, jejichž námořnictva nejsou schopná větších operací mimo domácí vody<sup>30</sup>. Významnějším hráčem v této skupině je Čína, která však podmiňuje toto omezení reciprocitou<sup>31</sup>. Jde o důsledek faktu, že při vyjednávání textu UNCLOS nebylo dosaženo skutečného konsenzu mezi těmito zeměmi a vyspělými státy, schopnými námořních operací daleko od vlastního pobřeží.

---

<sup>26</sup> TANAKA, Jošifumi. *The International Law of the Sea*. 1. vydání. New York: Cambridge University Press, 2012, s. 90 a 91.

<sup>27</sup> HEINEGG. *Warships*. (...), s. 798.

<sup>28</sup> Čl. 25 odst. 3 UNCLOS.

<sup>29</sup> Čl. 24 odst. 1 písm. a) UNCLOS.

<sup>30</sup> Jejich počet se pohybuje kolem třicítky. AGYEBENG, William K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. *Cornell International Law Journal*, 2006, roč. 39, č. 2, s. 396 a 397. Postoje těchto států na příkladu Číny podrobně popisuje BALLESTER, Gamaliel R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*. *Revista de Derecho Puertorriqueño*, 2014, roč. 54, č. 1, s. 98 – 103.

<sup>31</sup> HEINEGG. *Warships*. (...), s. 797.

Podíváme-li se na výčet oblastí uvedených v čl. 21 UNCLOS, mohly by tyto státy zdůvodňovat svá opatření nejspíše snahou o zajištění bezpečnosti plavby<sup>32</sup>. I čl. 22 UNCLOS umožňuje pobřežnímu státu směřovat lodní dopravu do námořních koridorů či do systémů odděleného provozu. Lze se domnívat, že je v souladu s UNCLOS praxe, kdy stát omezí počet válečných lodí proplouvajících pobřežním mořem současně, anebo po nich vyžaduje předchozí oznámení, pokud sleduje jen zájem na bezpečnosti plavby v pobřežním moři. Takové opatření nedává pobřežnímu státu možnost reálně válečné lodi přístup do pobřežního moře odepřít. Praxe většiny států neklade zvláštní požadavky na včasnost takového oznámení, tudíž může válečná loď komunikovat s pobřežním státem až těsně před vstupem do jeho pobřežních vod a její pohyb nebude podstatněji omezen.

Jiným případem je však situace, kdy národní legislativa vyžaduje předchozí povolení k pohybu válečné lodi cizího státu v pobřežním moři. V takovém případě je totiž režim pokojného proplutí vázán na rozhodnutí orgánů pobřežního státu v každém jednotlivém případě, což fakticky vede k negaci takového práva. Zaměříme-li se na státy, které povolení vyžadují a jsou smluvními stranami UNCLOS (z významnějších např. Pákistán), je jejich legislativa v rozporu s UNCLOS. Smluvní strany musí respektovat, že k UNCLOS nelze činit žádné výhrady a výjimky, pokud to výslovně nepřipouštějí jiné články UNCLOS<sup>33</sup> – a zde taková situace nenastává. Kromě toho účastnické státy mohou sice učinit deklarace nebo prohlášení jakéhokoli obsahu, avšak takové deklarace nebo prohlášení nesmějí směřovat k vyloučení nebo pozměnění právního účinku ustanovení UNCLOS při jejich použití vůči tomuto státu<sup>34</sup>. Z obyčejového mezinárodního práva (kodifikovaného čl. 27 VCLT) jasně vyplývá, že stát se nemůže dovolávat ustanovení svého vnitrostátního práva jako důvodu pro neplnění UNCLOS. Cizí válečné lodě tak předpisy těchto států nemusí respektovat. Ve vztahu ke státům, které nejsou smluvní stranou UNCLOS (z významnějších např. Írán, Spojené arabské emiráty) bude mít relevanci fakt, že režim pokojného proplutí válečných lodí se během desítek let přetavil v obyčej. Požadavek předchozího povolení by tak mohl být ospravedlnitelný pouze v případě, kdy bychom dovodili, že některý ze států se stal tzv. trvalým odpůrcem (*persistent objector doctrine*).

Lze tedy uzavřít, že vojenské i soukromé ponorky všech typů mají právo pokojného proplutí pobřežním mořem, které je vázáno dvěma podmínkami: a) budou plout na hladině, b) vztyčí svoji vlajku. Jak jsou akceptovány tyto dvě podmínky? Zmínka profesora Reevese o

---

<sup>32</sup> Čl. 21 odst. 1 písm. a) UNCLOS.

<sup>33</sup> Čl. 309 UNCLOS.

<sup>34</sup> Srov. čl. 310 UNCLOS.

tom, že pobřežní stát může požadovat po ponorkách, aby v době míru pluly v této oblasti na hladině, je stará přesně 100 let<sup>35</sup>. Hlavní důvod jím zmiňovaný bude mít nepochybně význam i dnes v době moderních navigačních systémů – tento požadavek pomáhá pobřežnímu státu zajistit bezpečnou plavbu v pobřežním moři. V rámci dotazníků před kodifikační konferencí v Haagu roku 1930 se 19 států vyjádřilo tak, že ponorky v jejich pobřežních vodách musí plout na hladině<sup>36</sup>. Odrazilo se to ve dvou ustanoveních týkajících se právního statutu pobřežního moře – čl. 4 přikazoval pokojné proplutí na hladině soukromým ponorkám, čl. 12 identického znění činil totéž ve vztahu k vojenským ponorkám<sup>37</sup>. Tato ustanovení sice nebyla přijata, ale stejné ustanovení nalezneme i v Úmluvě o pobřežním moři z roku 1958 v obecné části vztahující se na lodě všech typů<sup>38</sup> (k jeho genezi viz výše). Během příprav textu úmluvy a jejího projednávání se o tomto pravidlu téměř nediskutovalo, žádný stát proti němu nevystupoval<sup>39</sup>. Už v roce 1958 tak byl požadavek pokojného proplutí ponorek pobřežním mořem na hladině obyčejovým mezinárodním právem. UNCLOS na tom nic nezměnila. Neexistuje důkaz o tom, že by nějaký stát tuto praxi systematicky odmítal<sup>40</sup>. Zbývá dodat, že pravidlo se přirozeně vztahuje toliko na ponorky cizích států, ne na vlastní ponorky pobřežního státu.

Pokud jde o druhý požadavek, aby ponorka vztyčila svoji vlajku, zpočátku se v mezinárodním měřítku neobjevoval. Historicky to požadovala po ponorkách pouze Francie<sup>41</sup>, později jen několik málo dalších států. V návrhu článků ILC z roku 1956 se s tím proto nepočítalo. Teprve při projednávání na Konferenci o mořském právu v roce 1958 v Ženevě navrhla Francie, aby bylo původní ustanovení doplněno tak, že ponorky při plavbě na hladině v pobřežním moři vztyčí svoji vlajku. Dodatek byl přijat 65 hlasy, žádný stát nebyl proti, dva se zdržely hlasování<sup>42</sup>. Pokud se podíváme do čl. 20 UNCLOS, najdeme zde požadavek vlajky v nezměněné podobě, což svědčí o tom, že i tato druhá podmínka je dnes v rámci mezinárodního společenství obecně uznávána.

Kromě toho platí zpřísněná pravidla pro jaderné ponorky, resp. konvenční ponorky s jadernými zbraněmi na palubě, což vyplývá z čl. 23 UNCLOS. Tyto ponorky musí při

---

<sup>35</sup> REEVES, Jesse S. Submarines and Innocent Passage. *American Journal of International Law*, 1917, roč. 11, č. 1, s. 150.

<sup>36</sup> WHITE, David I. The Right of Innocent Passage of Submarines in the Territorial Seas. *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*, 1974, roč. 7, č. 1, s. 131.

<sup>37</sup> Report of the Second Committee (...), s. 241 a 246.

<sup>38</sup> Finální čl. 14 odst. 6 Úmluvy o pobřežním moři.

<sup>39</sup> Srov. WHITE. The Right of Innocent Passage (...), s. 132 – 134.

<sup>40</sup> Tamtéž, s. 135.

<sup>41</sup> Už v roce 1927, tamtéž, s. 131.

<sup>42</sup> Tamtéž, s. 134.

uplatňování práva pokojného proplutí pobřežním mořem vézt s sebou doklady a dodržovat zvláštní preventivní opatření, pokud tak stanoví mezinárodní dohody.

### 2.2.2 „Nepokojné“ proplutí ponorek v pobřežním moři

Jaké proplutí je pokojným, to vymezuje UNCLOS negativně v čl. 19. O pokojné proplutí nepůjde, pokud bude ohrožovat mír, veřejný pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu. Tyto neurčité právní pojmy doplňuje výčet konkrétních činností, které jsou považovány za ohrožující v odst. 2. U ponorek připadá v úvahu typicky např. hrozba či použití síly vůči pobřežnímu státu, účast na vojenském cvičení, shromažďování informací k újmě obrany nebo bezpečnosti pobřežního státu<sup>43</sup>, určitá manipulace s vojenskými zařízeními, ale i jiná činnost, která nemá přímý vztah k proplutí – v posledně jmenovaném případě půjde např. o točení se v kruzích, ničím neodůvodněnou plavbu klikatým kurzem či se zastávkami. V případě ponorek zvlášť přistupují vždy ještě 2 podmínky, které u jiných typů plavidel pokojnost proplutí nepodmiňují – plavba na hladině a vztyčení vlajky (čl. 20 UNCLOS), u jaderných ponorek je navíc možno požadovat zvláštní preventivní opatření (čl. 23 UNCLOS)<sup>44</sup>. Pokud ponorka všechny uvedené podmínky splní, bude se presumovat, že její proplutí pobřežním mořem je pokojné. Některou z podmínek by měla loď skutečně porušit, pro odepření režimu pokojného proplutí nejspíše nestačí přesvědčení pobřežního státu, že k takovému porušení dojde<sup>45</sup>.

Při plavbě pobřežním mořem se musí soukromé i vojenské ponorky podřídit právním předpisům pobřežního státu týkajícím se pokojného proplutí a přijatým v oblastech uvedených v čl. 21 odst. 1 UNCLOS. Je otázkou, jestli může být „pouhé“ porušení legislativy pobřežního státu v těchto oblastech důvodem k odepření práva pokojného proplutí, poněvadž se čl. 19 a 21 UNCLOS nepřekrývají. Nepochybně může, ale mělo by v takovém případě mít určitou intenzitu, aby skutečně ohrožovalo některý z trojice chráněných zájmů (mír, veřejný pořádek, bezpečnost). Podle Agyebenga může jít například o zjevnou provokaci<sup>46</sup>. Pobřežní stát by měl být v těchto případech ale opatrný a spíše zdrženlivý. Výjimku z běžného režimu pokojného proplutí nepochybně představuje stav nouze, zásah vyšší moci či účast na záchranné akci, kdy je výslovně umožněno zastavení a kotvení ponorky v pobřežním moři<sup>47</sup>,

---

<sup>43</sup> Nebude se jednat o informace, které budou proplouvající loď vždy shromažďovat, aby oblast bezpečně propluly, i když hranice mezi nimi nemusí být vždy zřejmá.

<sup>44</sup> Přítomnost dokladů, pokud by ji některá mezinárodní dohoda vyžadovala, by mohl pobřežní stát u vojenské ponorky jen těžko ověřit, když nemůže zásadně vstoupit na její palubu bez souhlasu velícího důstojníka.

<sup>45</sup> Pro porovnání s rozdílným postojem, zejména v souvislosti s bojem proti terorismu, srov. AGYEBENG. *Theory in Search of Practice (...)*, s. 382.

<sup>46</sup> Tamtéž, s. 383.

<sup>47</sup> Čl. 18 odst. 2 UNCLOS.

logicky by neměl být problém v takových případech ani s různými změnami kurzu. V případech, kdy to není na první pohled zřejmé (př. stav nouze má původ v podpalubí ponorky) je na ní, je-li to alespoň trochu možné, aby komunikovala svoji situaci co nejdříve s pobřežním státem a zachovala si bez pochybností svůj statut pokojně proplouvajícího plavidla.

Zvláštní pozornost si zaslouží případy cizích ponorek operujících pod hladinou, neboť k těmto situacím docházelo a stále dochází s poměrně vysokou frekvencí, zejména v souvislosti se shromažďováním informací<sup>48</sup>. Samotná plavba jakékoli ponorky jiného než pobřežního státu pod hladinou jeho pobřežního moře bez jeho vědomí zbavuje takovou ponorku domněnky, že její proplouvání je pokojné, ačkoli se v minulosti někteří autoři snažili dovodit opak<sup>49</sup>. Díky tomu není třeba se nijak zvlášť zabývat jakýmkoli dalšími aktivitami prováděnými pod hladinou nad rámec běžné plavby, jako je např. vyčkávání ponorky na mořském dně, tiché plížení atp. Ponorka plující pod hladinou může provádět navíc některou z aktivit zapovězených v čl. 19 UNCLOS, ale dostačuje samotný fakt, že se nachází v pobřežním moři bez vědomí pobřežního státu pod hladinou. V případech nouze bude platit opět to, co je uvedeno na konci předchozího odstavce.

Na druhou stranu nelze říct, že by provádění některé z aktivit uvedených v čl. 19 odst. 2 a v čl. 20 UNCLOS bylo nutně v rozporu s UNCLOS jako takovou, byť bude narušovat svrchovanost pobřežního státu a zpravidla bude v rozporu s jeho národními předpisy. Pouze se v tomto případě ponorka (či jiná loď) zříká favorizovaného právního statutu pokojně proplouvajícího plavidla a právo pokojného proplutí už nemá<sup>50</sup>. Vystavuje se v takovém případě „*nezbytným opatřením*“ pobřežního státu.

Pokud proplutí některé lodi není pokojné, může pobřežní stát „*učinit ve svém pobřežním moři nezbytná opatření, aby zabránil proplutí*“<sup>51</sup>. Toto ustanovení se vztahuje na lodě všech typů. Konkretizací tohoto ustanovení je ve vztahu k válečným lodím čl. 30 UNCLOS. Toto ustanovení chápu tak, že poskytuje pobřežnímu státu návod, jaké kroky má učinit jako první. Konkrétně se z něj dají vyvodit dva – nejprve pobřežní stát požádá válečnou loď, aby se podrobila jeho právním předpisům (identický postup by měl být však uplatněn u

---

<sup>48</sup> Známé jsou zejména dva případy, které se posádkám ponorek vymkly z rukou. Dne 27. 10. 1981 narazila sovětská ponorka S-363 na pobřeží v blízkosti švédské námořní základny Karlskrona v době, kdy v oblasti prováděli Švédové námořní cvičení. Dne 17. 9. 1996 potom najela na pobřežní skály u města Gangneung severokorejská pobřežní ponorka třídy Sang-O, když se vracela pro špionážní komando, které vysadila na pobřeží o 2 dny dříve. Krvavé přestřelky s jednotlivými členy posádky na pobřeží trvaly ještě téměř půl měsíce.

<sup>49</sup> Např. FROMAN, David F. Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea. *San Diego Law Review*, 1984, roč. 21, č. 3, s. 663.

<sup>50</sup> K obdobnému závěru dospívá i Kraska. KRASKA. Submarine Espionage (...), s. 246.

<sup>51</sup> Čl. 25 odst. 1 UNCLOS.

všech lodí), v případě, že tak neučiní, potom ji může požádat, aby okamžitě opustila pobřežní moře. Pokud válečná loď výzvě nevyhoví a pobřežní moře neopustí, pak teprve může přistoupit k oněm se vši pravděpodobností už razantnějším nezbytným opatřením, aby nepokojnému proplutí zabránil. Obě ustanovení jsou poměrně vágní. V případě ponorek skrývajících se pod hladinou bude situace ještě složitější než u hladinových lodí. Může docházet k mnoha různým situacím, tudíž i žádosti mohou vypadat odlišně.

V některých situacích bude pro pobřežní stát poměrně obtížné zjistit, že k porušování práva pokojného proplutí vůbec dochází, např. tehdy, když bude ponorka plující na hladině skrytě shromažďovat zpravodajské informace, nebo pod hladinou vypustí vojenské zařízení. U ponorek bude nejčastěji docházet k situacím, kdy se budou pohybovat pod hladinou. Pak je cílem pobřežního státu, který je snadno vizuálně ověřitelný, přinutit ponorku, aby se přinejmenším vynořila na hladinu a vztyčila svou vlajku. V praxi vypadá žádost tak, že se v bezpečné vzdálenosti od ponorky shodí do vody hlubinné nálože, anebo se tzv. „vypírá“ aktivním sonarem<sup>52</sup>.

Buď ponorka první žádosti vyhoví, anebo – což je s ohledem na stávající praxi pravděpodobnější – bude se snažit pokračovat v plavbě, většinou pryč z pobřežního moře, ale nelze na to spoléhat. Soukromou ponorku bude možné zadržet, pokud se ocitne na hladině, u vojenské ponorky je situace složitější. Druhá žádost adresovaná vojenské ponorce bude směřovat k tomu, aby ponorka opustila pobřežní moře, ačkoli její forma může být identická. Otázkou je, co přijde potom, pokud vojenská ponorka nevyhoví ani druhé žádosti?

Válečné lodě mají plnou imunitu a podléhají toliko jurisdikci státu, jehož vlajku nesou<sup>53</sup>. Pobřežní stát je podstatně omezen v možnostech, jak přinutit vojenskou ponorku, aby s ním spolupracovala, zásadně<sup>54</sup> nemůže vyslat své úředníky na její palubu, prohledat ji, natož zadržet. V každém případě ale musí pobřežní stát pamatovat na obecný zákaz hrozby silou, resp. použití síly jakýmkoli způsobem neslučitelným se zásadami mezinárodního práva zakotvenými v Chartě OSN. Jde o kogentní normu mezinárodního práva té nejvyšší důležitosti, kterou obsahuje čl. 2 odst. 4 Charty OSN a znovu na ni poukazuje i čl. 301 UNCLOS! Jak poukazuje Heinegg, útok na vojenskou ponorku a její případné zničení by nebyl jen porušením zákazu použití síly, ale také by byl zahájením ozbrojeného útoku, který by mohl vyvolat sebeobrannou reakci státu vlajky v souladu s čl. 51 Charty OSN<sup>55</sup>. Pobřežní

---

<sup>52</sup> KRASKA. *Submarine Espionage (...)*, s. 233.

<sup>53</sup> Čl. 32 a 95 UNCLOS.

<sup>54</sup> Heinegg takový postup u válečné lodi výjimečně připouští, pokud bude porušení práva pokojného proplutí dostatečně zřejmé a závažné. HEINEGG. *Warships (...)*, s. 798.

<sup>55</sup> Tamtéž, s. 793.



stát se však může na ponorku pověsit, defenzivně ji sledovat a snažit se o ní shromáždit co možná nejvíce informací, dokud neopustí pobřežní moře. Na tuto taktiku vsadilo v roce 2005 např. Japonsko, které klade v národní legislativě důraz na spolupráci jednotlivých orgánů při takto vyvolaných námořních bezpečnostních operacích a na širokou medializaci<sup>56</sup>. Takový přístup lze jen doporučit a měl by se stát vzorem i pro další státy.

Nelze ale říct, že pobřežní stát nikdy nemůže použít sílu. Jen si takový krok vyžaduje extrémní zvážení a vždy by měl být považován až za poslední možnost podléhající velmi přísným podmínkám. Vynecháme-li Radu bezpečnosti OSN, je jedinou další nezpochybnitelnou výjimkou ze zákazu použití síly případ sebeobranu. V zásadě nebude opravňovat k použití síly v sebeobraně žádná z variant nepokojného chování, jak je uvádí čl. 19 odst. 2 UNCLOS, s výjimkou písm. a). Stejně jako by s ohledem na Chartu OSN měl být maximálně zdrženlivý pobřežní stát, platí to samé i pro vojenskou ponorku. Kdyby však přesto použila některý ze svých zbraňových systémů proti pobřežnímu státu (např. vypálila torpédo proti jeho hlídkové lodi<sup>57</sup>), mohlo by to být považováno za ozbrojený útok regulérních vojenských sil, na který by mohl pobřežní stát odpovědět silou. Zde by se jednalo o otevřenou agresi.

Lze však někdy dospět k závěru o legalitě použití síly v sebeobraně bez toho, aby už došlo ke škodám a ztrátám na životech na straně pobřežního státu, resp. k odpalu? Určité indicie je možné nalézt v národní legislativě Švédska, která vznikla ještě v dobách studené války a která mj. umožňuje útok na ponorku „za okolností naznačujících, že má nepřátelský záměr“<sup>58</sup>. Tato formulace je však značně neurčitá a mohla by být snadno zneužita, navíc v takové chvíli nedochází ještě k ozbrojenému útoku. Asi nejtěžší je posoudit, kdy přesně začíná ozbrojený útok, který čl. 51 Charty OSN vyžaduje, dovedíme-li vůbec, že bylo v konkrétním případě splněno kritérium závažnosti a intenzity, jak ho nastavil ICJ v případě týkajícím se vojenských a paravojenských aktivit na území Nikaragui<sup>59</sup>. Musí dojít k odpalu projektilu z hlavně, nebo stačí už skutečnost, že ponorka zjevně manévruje do pozice výhodné

---

<sup>56</sup> Srov. MASAHIRO, Mijoši. The Submerged Passage of a Submarine through the Territorial Sea: The Incident of a Chinese Atomic-Powered Submarine. *Singapore Year Book of International Law*, 2006, roč. 10, č. 1, s. 244 a 245.

<sup>57</sup> Řada států považuje za ozbrojený útok opravňující k sebeobraně i napadení obchodní lodi plující pod vlajkou daného státu. Srov. GREENWOOD, Christopher. Historical Development and Legal Basis. In FLECK, Dieter (ed.). *The Handbook of International Humanitarian Law*. 2. vydání. New York: Oxford University Press, dotisk 2010, s. 6.

<sup>58</sup> KRASKA. *Submarine Espionage* (...), s. 239.

<sup>59</sup> ICJ: Rozsudek ze dne 27. června 1986 (Merits), *Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* (Nicaragua vs. USA), bod 195, s. 93 a 94. Daný případ se sice týká útoku na území státu, nicméně obdobné aspekty musí být zvažovány i zde.

k odpalu svých zbraní, že používá radar pro řízení palby, který musí být normálně deaktivovaný, aby na poslední chvíli přesně zaměřila pozici cíle?

Domnívám se, že ponorka už fakticky zahajuje ozbrojený útok ve chvíli, kdy uvede v pobřežním moři pobřežního státu do provozu mechanismy směřující k odpalu projektilu proti tomuto státu, přičemž k tomu má dojít bezprostředně poté, v řádu minut a není objektivně nic, co by jí od tohoto záměru odradilo. Mohlo by se zdát, že jde o využití konceptu anticipatorní sebeobrany, který není všeobecně přijímán<sup>60</sup>, ale zde o ni už nepůjde (ozbrojený útok ponorky již začal). V této situaci se již obecný nepřátelský záměr (který sám o sobě nestačí) spojuje s konkrétním a bezprostředním jednáním posádky, které musí být v každém jednotlivém případě pro pobřežní stát dostatečně evidentní a způsobitelné ohrozit jeho zájmy. V praxi k požadavku ozbrojeného útoku musí na místě přikročit ještě další 3 kritéria – přiměřenost (pokud stačí ponorku odradit od útoku např. agresivním manévrem, nelze ji poškodit, natož zničit), nutnost (jiné řešení už nepřichází v úvahu) a včasnost. Bezprostředně po konfrontaci musí být informována Rada bezpečnosti OSN.

### **2.2.3 Tranzitní proplutí ponorek v průlivech**

Plavební režim tranzitního proplutí se v mezinárodním právu dlouho vůbec neobjevoval. Tradičně se však rozlišovaly dvě hlavní skupiny průlivů podle toho, jestli byly používány pro mezinárodní plavbu mezi dvěma částmi volného moře, resp. mezi volným mořem a pobřežním mořem jiného státu, nebo ne. První skupinu průlivů můžeme označit za tzv. průlivy používané pro mezinárodní plavbu a historicky se v nich uplatňoval pro lodě všech typů režim pokojného proplutí (viz kapitolu 2.2.2), posílený příkazem pobřežnímu státu, že nesmí zastavit pokojný průjezd průlivem<sup>61</sup>. Ponorky musely, stejně jako kdekoli jinde v pobřežním moři, při výkonu tohoto režimu plout na hladině i v těchto průlivech. Ostatní průlivy spadaly podle geografických dispozic buď do standardního režimu pobřežního moře, anebo do vnitřních vod.

Podstatnou změnu přinesla Třetí konference OSN o mořském právu, jež vedla k přijetí UNCLOS. V rámci projednávání UNCLOS došlo v mezinárodním společenství k dohodě ohledně maximální šíře pobřežního moře na 12 námořních mil, což byl ve srovnání s minulostí čtyřnásobek. V důsledku toho došlo k situaci, kdy byla nově řada průlivů, mnohé strategicky významné, kompletně překryta pobřežním mořem, zatímco dřív v nich byl koridor

---

<sup>60</sup> Koncept je uznáván řadou států a přinejmenším jednou se k němu uchýlila i samotná OSN. Viz GREENWOOD. Historical Development (...), s. 7. ICJ a odborná veřejnost je o poznání zdrženlivější.

<sup>61</sup> Čl. 16 odst. 4 Úmluvy o pobřežním moři.

volného moře. Zvláště některé vyspělé státy<sup>62</sup> považovaly režim pokojného proplutí za nedostatečný k zajištění nerušeného globálního přesouvání lodí, proto se spojily do vlivného vyjednávacího bloku, který se snažil, aby byl přijat ještě jeden specifický režim – režim tranzitního proplutí<sup>63</sup>. To se jim podařilo.

I tranzitní proplutí lodí všech typů má své podmínky – musí se jednat v základu o nepřerušovaný a rychlý tranzit průlivem mezi jednou částí volného moře nebo EEZ a jinou částí volného moře nebo EEZ (výjimkou bude opět vyšší moc, nouze, anebo záchranná operace; za splnění podmínek může loď samozřejmě vplout i do vnitřních vod), který pobřežní státy nesmí zastavit<sup>64</sup>. Veškeré lodě, tedy včetně soukromých i vojenských ponorek, musí při svém tranzitu dodržovat povinnosti stanovené v čl. 39 – 42 UNCLOS (př. zákaz hrozby či použití síly, respektování pravidel v oblasti bezpečnosti plavby, plavba v námořním koridoru, je-li určen atp.).

Na ponorky bude mít největší dopad čl. 39 odst. 1 písm. c) UNCLOS, jenž stanoví, že se při výkonu práva tranzitního proplutí loď musí zdržet „*jakékoli jiné činnosti než činnosti související s normálními způsoby nepřerušovaného a urychleného proplutí*“. Za normální způsob proplutí bývá považován operační mód, který je pro konkrétní loď běžný – a pro ponorku je to, je-li to pro ni bezpečné, plavba pod hladinou, byť to UNCLOS výslovně nestanovuje. Jedná se o základní rozdíl oproti režimu pokojného proplouvání ponorek. Při přípravě textu UNCLOS se objevovaly jak názory podporující, tak i zpochybňující tento závěr, které podrobně analyzuje např. Burke<sup>65</sup>, ale dnes je právo tranzitního proplouvání ponorek pod hladinou obecně uznáváno<sup>66</sup>. Lze konstatovat, že režim tranzitního proplutí je ve vztahu k proplouvajícím lodím o něco méně přísný (kromě plavby pod vodou mohou plout ponorky v takovém místě ve formaci, používat elektronické detekční systémy atd.).

Bylo by ale zjednodušující a nesprávné uzavřít, že režim tranzitního proplutí se uplatní ve všech průlivech používaných pro mezinárodní plavbu. Výše uvedeným podmínkám bez problému vyhoví např. Gibraltarský průliv či průliv Bab al-Mandab, ale u mezinárodních průlivů se rozlišuje ještě 5 dalších situací s odlišnými právními důsledky.

---

<sup>62</sup> Francie, Japonsko, SSSR, USA a Velká Británie.

<sup>63</sup> KRASKA, Submarine Espionage (...), s. 220 a 221.

<sup>64</sup> Čl. 37, 38 odst. 2 a 44 UNCLOS.

<sup>65</sup> BURKE, William T. Submerged Passage through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text. *Washington Law Review*, 1977, roč. 52, č. 2, s. 200 – 215.

<sup>66</sup> ROACH, Ashley J. Legal Aspects of Modern Submarine Warfare. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, 2002, roč. 6, č. 1, s. 372. CHURCHILL, Robin R. 10 Years of the UN Convention on the Law of the Sea – Towards a Global Ocean Regime? A General Appraisal. *German Yearbook of International Law*, 2005, roč. 48, č. 1, s. 102. NAKATANI, Kazuhiro. Submarines. In WOLFRUM. (...), sv. 9, (...), s. 650.

Prvním případem je situace, kdy průlivem používaným pro mezinárodní plavbu vede trasa přes volné moře či EEZ, která má stejně vhodnou plavební a hydrografickou povahu<sup>67</sup>, tedy průliv je dostatečně široký a zároveň hluboký. V takovém případě nemůže ponorka uplatňovat režim tranzitního proplutí pobřežním mořem, ale bude uplatňovat svobodu plavby mimo něj. Jako příklad lze uvést Dánský průliv. Jiná situace by ale nastala v případě, kdy by byl průliv sice dostatečně široký, ale nebyla by v něm jiná vhodná plavební trasa, než je ta procházející pobřežním mořem – pak se právo tranzitního proplutí uplatní i v pobřežním moři<sup>68</sup>.

Další skupina průlivů vůbec neumožňuje využít režimu tranzitního proplutí, ale uplatní se v nich režim pokojného proplutí<sup>69</sup>, což pro každou ponorku představuje podstatný rozdíl – musí mj. plout na hladině a vztyčit svoji vlajku. Pro pobřežní stát je změna oproti klasickému pokojnému proplutí v tom, že ho nemůže pozastavit. Jedním případem je průliv mezi ostrovem pobřežního státu a jeho pevninskou částí (př. Messinský průliv), kdy se nepoužije tranzitního proplutí, jestliže je zde stejně vhodná trasa po volném moři nebo ve EEZ. Druhým případem je průliv rozkládající se mezi oblastí volného moře nebo EEZ a pobřežním mořem cizího státu (př. úžina Head Harbour mezi Kanadou a státem Maine).

Poslední svébytnou skupinu představují průlivy, v nichž je proplutí zcela nebo zčásti upraveno dřívějšími mezinárodními úmluvami, které se takových průlivů zvláště týkají a jsou stále platné<sup>70</sup>. Jako příklad může posloužit Úmluva z Montreux (1936), která specifickým způsobem reguluje průjezd lodí v době míru i v době ozbrojeného konfliktu skrze průlivy Bospor a Dardanely a také v Marmarském moři a fakticky umožňuje Turecku efektivní kontrolu námořní dopravy v celé oblasti Černého moře. Soukromé ponorky by musely před průjezdem projít jako každá obchodní loď hygienickou prohlídkou, pak by jejich cesta měla být volná<sup>71</sup>. Podstatně přísnějšímu režimu podléhají válečné lodě. Úmluva rozlišuje mezi loděmi černomořských států, které jsou do jisté míry privilegovány, a ostatních států, u kterých je omezena např. i jejich celková přípustná tonáž, stejně jako maximální doba pobytu na Černém moři (21 dní)<sup>72</sup>. Pokud se jedná o vojenské ponorky, je jejich regulace ještě přísnější. Vojenská ponorka patřící státu, jenž neleží na pobřeží Černého moře, nemůže tureckými úžinami za stávající úpravy vůbec proplout, což vyplývá z čl. 10 odst. 2 úmluvy. Ponorkám černomořských států se věnuje specificky čl. 12. Tyto státy mají právo doplnit

---

<sup>67</sup> Čl. 36 UNCLOS.

<sup>68</sup> Srov. ROACH. Legal Aspects (...), s. 373.

<sup>69</sup> Čl. 45 UNCLOS.

<sup>70</sup> Čl. 35 písm. c) UNCLOS.

<sup>71</sup> Čl. 2, 3 a 7 Úmluvy z Montreux.

<sup>72</sup> Čl. 18 Úmluvy z Montreux.

svoji ponorkovou flotilu ponorkami konstruovanými či zakoupenými mimo Černé moře, pokud bude o jejich stavbě či koupi Turecko řádně informováno. Po podrobném informování tureckých úřadů mohou ponorky těchto států také zamířit mimo Černé moře za účelem opravy. V každém případě ale ponorky musí proplouvat tureckými průlivy jednotlivě, na hladině a ve dne. V Černém moři tak fakticky dnes mohou kromě tureckých operovat jen ruské ponorky, neboť jediná rumunská ponorka čeká už od roku 1995 na opravu<sup>73</sup> a jiné černomořské státy ponorkami nedisponují. Jinou otázkou by byla ale např. doprava menších ponorek jiného státu přes pevninu, což tato úmluva nemůže vyloučit.

#### **2.2.4 Proplutí ponorek vodami souostrovních států**

Současné plavební režimy skrze souostrovní státy rovněž vznikly spolu s přijetím UNCLOS. Úmluva o pobřežním moři pouze uznávala, že každý ostrov má své pobřežní moře, ale ILC zdůrazňovala už v roce 1956 nutnost zvláštního řešení pro větší skupiny ostrovů<sup>74</sup>. Konkrétněji lze dnes vymezit, vyjma vnitřních vod, 3 oblasti – souostrovní vody, souostrovní námořní koridory a pobřežní moře. Při plavbě pobřežním mořem a souostrovními vodami se zásadně uplatní režim pokojného proplutí, jak byl popsán výše. Stejná je i možnost souostrovního státu pozastavit výkon tohoto práva u všech lodí v určitých oblastech<sup>75</sup>.

Větší pozornost si zaslouží právo proplutí souostrovními námořními koridory, které je velmi podobné právu tranzitního proplutí. Čl. 53 UNCLOS popisuje detailně, jak může souostrovní stát takový koridor určit, ale státy se tomu spíše vyhýbají<sup>76</sup>, proto se používá odst. 12 a právo bývá uplatňováno na trasách obvykle užívaných pro mezinárodní plavbu, jež procházejí souostrovními vodami a přilehlými částmi pobřežního moře. Plavba po takové trase musí být obecně nepřerušovaná a rychlá, bez hrozby či použití síly. Veškeré lodě, ponorky nevyjímaje, musí dodržovat stejná pravidla jako při tranzitním proplouvání (čl. 39, 40 a 42 UNCLOS se užijí obdobně). Přidržíme-li se konstantního výkladu čl. 39 odst. 1 písm. c) UNCLOS, plyne z toho pro ponorky důležitý závěr, že i při právu plavby souostrovními námořními koridory mohou zůstat ponořené pod hladinou. Plavbu po těchto trasách nesmí souostrovní stát zastavit.

---

<sup>73</sup> Srov. *Romanian submarine Delfinul*. [online]. wikipedia.org [cit. 4. srpna 2017]. Dostupné na <[https://en.wikipedia.org/wiki/Romanian\\_submarine\\_Delfinul](https://en.wikipedia.org/wiki/Romanian_submarine_Delfinul)>.

<sup>74</sup> ILC. Commentary (...), s. 270.

<sup>75</sup> Čl. 52 odst. 2 UNCLOS, obdoba čl. 25 odst. 3 UNCLOS.

<sup>76</sup> ROACH. Legal Aspects (...), s. 372.

### 2.2.5 Plavba ponorek ve vnitřních vodách

V oblasti bezprostředně navazující na pobřeží státu mezinárodní právo neuznává žádný zvláštní privilegovaný plavební režim. Jen drobnou výjimku představuje právo pokojného proplutí místy, které byly nově začleněny do vnitřních vod přímou základní linií<sup>77</sup> a kde již dříve existovalo. Svrchovanost pobřežního státu se zde uplatňuje nejsilněji. Soukromou ponorku bude opravňovat ke vstupu do vnitřních vod zpravidla povolení dané pobřežním státem. Rovněž vojenská ponorka musí mít ke vstupu do vnitřních vod souhlas pobřežního státu, byť může být implicitní<sup>78</sup>, ale bez něj není oprávněna do nich vplout. V obou případech je nutno jako výjimky připustit stav nouze, vyšší moc či účast na záchranné akci.

Pokud se válečná loď nachází ve vnitřních vodách, zachovává si sice svoji imunitu, ale musí se plně řídit národními předpisy pobřežního státu a pokyny jeho úřadů. Pokud válečná loď toto nerespektuje, má pobřežní stát právo ji donutit, aby jeho vnitřní vody opustila. Hodně bude záležet na okolnostech konkrétního případu, i když i zde lze doporučit spíše zdrženlivost. Jako vodítko by mohl posloužit postup proti válečné lodi v pobřežním moři, jak ho popisuje čl. 30 UNCLOS. I v rámci svých vnitřních vod je pobřežní stát vázán Chartou OSN, zejména musí mít na mysli čl. 2 odst. 4 a čl. 51 (viz kapitolu 2.2.3). Záměrné vniknutí cizí ponorky do vnitřních vod pod hladinou je bezesporu závažné a např. Dinstein ho již samo o sobě označuje za „*počínající ozbrojený útok*“, proti kterému může pobřežní stát použít sílu<sup>79</sup>. Takový závěr je ale bez dalších kvalifikujících okolností nutné zamítnout jako nepřiměřeně agresivní.

### 2.3 Plavba ponorek v mezinárodních vodách

Veškeré ponorky v těchto oblastech disponují obecně svobodou plavby, mohou tak plout na hladině i pod ní, mohou či nemusí vztyčovat svoji vlajku, stejně tak je jen na nich, jestli poplují rovně, klikatým kurzem či v kruzích, jestli poplují rychle, pomalu nebo se úplně zastaví. Vzhledem k tomu, že mají nízkou siluetu a mohou operovat i pod vodou, lze po nich oprávněně požadovat zvýšenou opatrnost při plavbě v blízkosti frekventovaných lodních tras a musí respektovat bezpečnostní pásma kolem různých staveb<sup>80</sup>.

Jen stručně zmíním, jakým pravidlům budou podléhat soukromé ponorky, kterých v těchto oblastech stále samostatně operuje minimum (žádný stát dnes nevyužívá ponorky

<sup>77</sup> Čl. 8 odst. 2 UNCLOS.

<sup>78</sup> HEINEGG, Warships. (...), s. 799.

<sup>79</sup> DINSTEIN, Yoram. *War, Aggression and Self-defence*. 5. vydání. New York: Cambridge University Press, 2011, s. 213.

<sup>80</sup> Srov. čl. 60 odst. 6, 80 a 260 UNCLOS.

jako alternativu k nákladním či osobním lodím). Tyto lodě budou mít obdobné právní postavení jako obchodní lodě a státní lodě využívané pouze pro obchodní službu. V naprosté většině případů budou podléhat výlučné jurisdikci státu vlajky. V určitých výjimečných případech, zejména pro porušování norem mezinárodního práva či při ochraně vlastních zájmů, vůči nim může vykonat jurisdikci i jiný stát (případá v úvahu např. trestní jurisdikce v případě nehody vykonaná státem podle státní příslušnosti člena posádky, jurisdikce při potlačování pirátství a neoprávněného vysílání z volného moře, právo na prohlídku a na pronásledování či opatření pobřežního státu na ochranu před znečištěním<sup>81</sup>).

Vojenské ponorky mají na volném moři i ve EEZ<sup>82</sup> výlučnou imunitu, podléhají tedy ryze jurisdikci státu vlajky. Ustanovení UNCLOS ohledně ochrany a uchovávání mořského prostředí se na válečné lodě nevztahují, ale každý stát má povinnost přijmout příslušná opatření, aby při zachování plné akceschopnosti těchto lodí zajistil, že budou postupovat způsobem souladným s UNCLOS, je-li to rozumné a možné<sup>83</sup>. Dle UNCLOS jsou tyto oblasti určeny pro mírové účely<sup>84</sup>, což vyvolává stále některé otázky, na které se zaměřím blíže.

Pokud jde o volné moře, je dnes obecně uznáváno, že svoboda plavby zde zahrnuje i vojenské využívání oceánů. Dá se to vyvodit i z čl. 87 odst. 1 UNCLOS – tam uvedený výčet svobod volného moře určitě není úplný, kromě toho se mohou uplatňovat i za podmínek stanovených jinými pravidly obyčejového a smluvního mezinárodního práva (např. MHP), tedy nejsou nutně vázány jen na UNCLOS. Dalším argumentem pro tento závěr je fakt, že případné spory týkající se vojenské činnosti mohou být vyňaty z procedur pro obligatorní řešení sporů dle části XV. UNCLOS. Pokud by vojenská činnost byla považována za ilegální, nemělo by její vyloučení opodstatnění<sup>85</sup>. Vojenské využívání volného moře však může mít spoustu různých podob, které se zásadně odlišují, pokud jde o jejich dopady. Je nezpochybnitelné (a jiný výklad by byl neudržitelný<sup>86</sup>), že plavba vojenských lodí, jejich manévry, vojenský výzkum, testy a cvičení s konvenčními zbraňovými systémy na volném moři jsou již dlouhodobě v praxi států součástí obyčejového mezinárodního práva a UNCLOS na tom nic zásadně nezměnila. Tyto činnosti mají své limity, vedené jednak snahou o ochranu ostatních států, ale i planety jako takové.

---

<sup>81</sup> V podrobnostech ONDŘEJ, Jan. *Právní režimy mořských oblastí. Srovnání s kosmem a Antarktidou*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 230 – 251.

<sup>82</sup> Čl. 58 odst. 2 a 95 UNCLOS.

<sup>83</sup> Čl. 236 UNCLOS.

<sup>84</sup> Čl. 58 odst. 2, 88 a 301 UNCLOS.

<sup>85</sup> GUILFOYLE, Douglas. The High Seas. In ROTHWELL, Donald R. a kol. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. 1. vydání. Oxford: Oxford University Press, 2015, s. 211.

<sup>86</sup> Jak poukazuje Heinegg, kdyby měla být tato ustanovení interpretována jako omezující vojenské využívání moří jako takové, nebylo by žádné z nich přijato. HEINEGG. *Warships*. (...), s. 796.

Ve vztahu k jiným státům musí při svých vojenských operacích ponorky dbát na to, aby i tyto země mohly užívat svobody volného moře (je nutné zejména respektovat existenci lodních a leteckých dopravních tras), dalším mantinelem je výslovný zákaz hrozby silou, resp. použití síly v rozporu s Chartou OSN. Část omezení má původ ve zvláštních mezinárodních smlouvách a v obyčejovém právu. Typickým příkladem je regulace používání a držení jaderných zbraní, k jejichž testům v minulosti hojně docházelo a které závažně ovlivňují životní prostředí Země. Dnes zakazuje jaderné testy na moři, nad i pod hladinou, smlouva PTBT (1963), část nauky ji považuje za reflexi obyčejových pravidel<sup>87</sup>. V některých oblastech planety je zakázána pro smluvní strany už pouhá přítomnost jaderných zbraní na palubách lodí (samotný jaderný pohon nevadí). Tzv. bezjaderná pásma pokrývají mořské oblasti kolem Jižní a Střední Ameriky, Jižní Pacifik, oblast jihovýchodní Asie a moře kolem Afriky<sup>88</sup>, lze zmínit ještě bezjaderné pásmo ve střední Asii, pokud by někdy chtěly operovat lodě s jadernými zbraněmi v kazašských či turkmenských vodách v Kaspickém moři<sup>89</sup>.

Přísná je právní regulace ve Smlouvě o Antarktidě (1961). Dle čl. 1 odst. 1 této smlouvy je možné využívat tuto oblast výhradně pro mírové účely. Jsou zakázána jakákoli opatření vojenského charakteru, přičemž výslovně je uvedeno mj. konání vojenských manévřů a pokusy s jakýmikoli druhy zbraní. Tato smlouva se vztahuje i na rozsáhlé části oceánu jižně od 60° jižní šířky, včetně plovoucích ledovců, ale dle čl. 6 nic v této smlouvě „nepoškozuje a nikterak se nedotýká práv kteréhokoli státu nebo výkonu těchto práv uznávaných mezinárodním právem o volném moři v této oblasti“. Jinými slovy je vojenská činnost na volném moři v Jižním oceánu povolena, ale pouze tehdy, bude-li omezena na volné moře a nebude-li mít dopad na pobřeží. S ohledem na specifickou povahu Antarktidy lze v zásadě veškeré vody v Jižním oceánu považovat za volné moře<sup>90</sup>. V Arktidě podobná závazná omezení chybí.

Podíváme-li se na EEZ, otázka jejich vojenského využívání cizími státy již tak jednoznačná není. Lodě mohou požívat svobody plavby, jakož i jiných uznávaných způsobů využívání moře, kam lze podřadit určitě vojenskou činnost<sup>91</sup>. Kromě omezení uvedených v předchozím odstavci musí navíc v EEZ vojenské ponorky (i jiné válečné lodě) „náležitě přihlížet k právům a povinnostem pobřežního státu a jsou povinny podříditi se zákonům a předpisům, které pobřežní stát přijal v souladu s ustanoveními této Úmluvy a s jinými

<sup>87</sup> ONDŘEJ. *Právní režimy (...)*, s. 51.

<sup>88</sup> Smlouvy z Tlatelolca, z Rarotongy, z Bangkoku a z Pelindaby.

<sup>89</sup> Smlouva ze Semipalatinsku.

<sup>90</sup> Situace se komplikuje s tím, jak si některé státy nárokují v oblasti EEZ. V podrobnostech srov. ONDŘEJ. *Právní režimy (...)*, s. 157 a 158.

<sup>91</sup> Čl. 58 odst. 1 UNCLOS.



*pravidly mezinárodního práva potud, pokud nejsou neslučitelné s touto Částí*<sup>92</sup>. Ustanovení je poměrně obecné, ale v závislosti na zesílených právech pobřežního státu (zejm. hospodářské využití EEZ) ukládá vojenským ponorkám respektovat nejen rozšířená práva pobřežního státu, ale v řadě případů i jeho národní právní řád. Specifické jsou vojenské manévry s použitím zbraní, které na volném moři nepředstavují problém, ale ve EEZ je některé státy podmiňují svým předchozím souhlasem. Je jejich požadavek excesivní, nebo je slučitelný s částí V. UNCLOS?

Názory na to se různí. Heinegg nemá s vojenskými operacemi problém, dle něj jde ze strany daných států o nepřipustná prohlášení<sup>93</sup> (srov. čl. 310 UNCLOS), Ondřej či Guilfoyle<sup>94</sup> zauímají střízlivější postoj a vyjadřují pochybnosti, jestli jde o přiznaná práva. Podle nich jde spíše o nepřiznaná práva a podléhají rozhodnutí dle čl. 59 UNCLOS. Podle tohoto ustanovení, dojde-li ke konfliktu mezi zájmy pobřežního státu a kteréhokoli jiného státu, měl by být tento spor vyřešen na základě spravedlnosti a ve světle všech příslušných okolností a s ohledem na poměrnou důležitost dotčených zájmů stran, jakož i mezinárodního společenství jako celku. Dle mého názoru z UNCLOS nepochybně vyplývá, že vojenská cvičení není možné provádět kdekoli ve EEZ, to samé ale platí i pro volné moře (všude je třeba respektovat např. námořní trasy). Ve EEZ musí stát provádějící vojenské cvičení navíc respektovat výsadní postavení pobřežního státu a nesmí zasahovat do jeho práv z něho vyplývajících. Pobřežní stát může přijímat národní legislativu omezující i tyto aktivity, ale v oblastech, kde realizuje svoje výlučná práva (tehdy jeho národní legislativa fakticky provádí čl. 58 UNCLOS), ale požadavek předchozího povolení pro vojenské cvičení kdekoli ve EEZ jde proti smyslu ustanovení, kterým je ochránit zájmy pobřežního státu, ale současně zajistit v co nejširším rozsahu využívání této vodní plochy jinými státy (ledaže by využíval pobřežní stát kompletně celou svoji EEZ, což není v současnosti příliš pravděpodobné). Ať se přikloníme kamkoli, obvyčejové pravidlo zaručující vojenské manévry ve EEZ spíše doposud nevzniklo.

Aktivity ponorek na moři by mohly mít dopad i na mořské dno, proto je nutné brát ohled i na tyto oblasti (zejména se rozlišuje režim kontinentálního šelfu a tzv. Oblasti – mořského dna za hranicemi národní jurisdikce států; neuvažujeme už o mořském dnu v pobřežním moři). Ponorky musí při své činnosti respektovat výkon svrchovaných práv pobřežního státu za účelem průzkumu a využívání přírodních zdrojů na kontinentálním šelfu. Přísnější režim pro Oblast se projevuje ve formulaci čl. 141 UNCLOS, který říká, že je

---

<sup>92</sup> Čl. 58 odst. 3 UNCLOS.

<sup>93</sup> HEINEGG. *Warships*. (...), s. 796.

<sup>94</sup> ONDŘEJ. *Právní režimy* (...), s. 36 a 37. GUILFOYLE. *The High Seas*. (...), s. 213 a 214.

„otevřena pro využívání výlučně pro mírové účely“. V současné době je zde zapovězeno (kromě jaderných zkoušek dle PTBT) i ukládání jakýchkoli jaderných a jiných zbraní hromadného ničení dle smlouvy SACT (1972). Interpretací obtíže při aplikaci SACT by mohl způsobit pohyb ponorek s jadernými zbraněmi na palubě, ale je ji třeba vykládat tak, že pouhé dočasné sestoupení takových ponorek na mořské dno nepředstavuje umístování jaderných zbraní ve smyslu SACT<sup>95</sup>. Každá vojenská činnost obecně musí respektovat oprávněnou činnost v Oblasti (zejm. výzkum, průzkum a těžbu)<sup>96</sup>.

## 2.4 Další otázky

### 2.4.1 Odpovědnost za újmu

Mezinárodní právo v současnosti uznává odpovědnost k náhradě majetkové újmy (škody) i nemajetkové újmy. Pokud jde o soukromé ponorky, půjde nejčastěji o soukromoprávní odpovědnost vlastníka či provozovatele na základě vnitrostátní legislativy (kterou formuje i mezinárodní právo). V případě vojenských ponorek jde o státní loď, tudíž odpovědnost za újmu spočívá na bedrech státu vlajky, typicky je přičitatelná státu vlajky i nedbalost jeho vojenských důstojníků<sup>97</sup>. Stejná východiska reflektuje i UNCLOS<sup>98</sup>. Podle jejího čl. 304 její ustanovení týkající se odpovědnosti za škodu nejsou na újmu použití stávajících pravidel ani rozvoji dalších pravidel týkajících se odpovědnosti podle mezinárodního práva.

### 2.4.2 Jiná podmořská plavidla

S rozvojem techniky může pod vodou operovat stále více plavidel se specifickými parametry. Já osobně řadím tato plavidla mezi ponorky v širším slova smyslu, ale např. UNCLOS je od klasických ponorek odlišuje (srov. čl. 20 UNCLOS). Jde o podvodní plavidla bez posádky (UUVs), která se dělí na 2 hlavní skupiny – ROVs ovládaná na dálku operátorem a AUVs bez přímého vlivu člověka. Tato plavidla se mohou ve svých rozměrech značně lišit. Je zřejmé, že se dají využít jak pro civilní, tak pro vojenské účely, ale jejich právní postavení není zcela jasné.

V závislosti na tom, jak jsou využívána, by se dala někdy považovat za samostatná plavidla, zřejmě se samostatnými plavebními právy, na což cílí čl. 20 UNCLOS. Mohla by tedy v případě plavby na hladině se vztyčenou vlajkou nárokovat plavební režim pokojného

<sup>95</sup> ONDŘEJ, *Právní režimy* (...), s. 54.

<sup>96</sup> Srov. čl. 87 odst. 2 UNCLOS.

<sup>97</sup> Srov. SCHÖNBAUM, Thomas. *The Ehime Maru Incident and the Law*. [online]. asil.org, 5. března 2001 [cit. 8. srpna 2017]. Dostupné na <<https://www.asil.org/insights/volume/6/issue/5/ehime-maru-incident-and-law>>.

<sup>98</sup> Př. čl. 31, 42 odst. 5 a 235 UNCLOS.

proplutí a kde je to možné i tranzitního proplutí pod vodou. V jiných případech půjde spíše o součást lodi, která je používá – a díky tomu budou podléhat režimu mateřské lodi (ale i ona samotná by mohla být UUV nesoucím další UUV). Jejich využití třeba při pokojném proplouvání by snadno mohlo loď zbavit domněnky pokojnosti a vystavit ji reakci pobřežního státu, jelikož půjde v řadě případů o vypouštění či braní na palubu vojenského zařízení ve smyslu čl. 19 odst. 2 písm. f) UNCLOS. Samy o sobě budou těžko válečnou lodí díky absenci posádky a velícího důstojníka. Pokud budou operovat z jiné lodi, dal by se tento právní statut odvodit od této lodi. V případě UUV operujícího samostatně ze vzdálené základny by měla být situace nejspíš posouzena jinak. K využití těchto prostředků bude docházet v budoucnu s vyšší intenzitou a bylo by vhodné přesněji nastavit dnes poměrně mlhavé mantinely pro jejich operace<sup>99</sup>.

---

<sup>99</sup> K problematice srov. např. HENDERSON, Andrew H. Murky Waters: The Legal Status of Unmanned Undersea Vehicles. *Naval Law Review*, 2006, roč. 53, č. 1, s. 55 – 72. GROSS, Oren. The New Way of War: Is There a Duty to Use Drones? *Florida Law Review*, 2015, roč. 67, č. 1, s. 1 – 72. HEINEGG. Warships. (...), s. 797 a 798.

## 3 Právní regulace operací ponorek v ozbrojených konfliktech

### 3.1 Vývoj právní regulace ponorkové války v minulosti

#### 3.1.1 Pravidla pro křižníky

Až do konce 19. století do námořních válek ponorky nezasahovaly, proto s nimi přirozeně nepočítala ani žádná regulace vedení války na moři. Dávno před příchodem ponorek se však do útoků proti nepřátelské plavbě zapojovaly křižníky<sup>100</sup>, pro které byla přijata již roku 1512 v Anglii tzv. „pravidla pro křižníky“ (*cruiser rules*). Tato pravidla byla postupně podpořena všemi národy<sup>101</sup> a stalo se z nich obyčejové mezinárodní právo. Určovala, jakým způsobem se má loď vedoucí křižníkovou válku chovat, pokud narazí na válečnou či obchodní loď protivníka. Jsou dodnes základem kořistního práva, jež uplatňují při svých operacích i ponorky, proto je popíšu blíže.

Válečné lodě bylo možné podle nich napadat kdykoli bez předchozího varování, nebylo nutné dbát o bezpečnost posádky napadené lodi. Složitější situace byla u obchodních lodí, které bylo třeba nejprve zastavit, aby na jejich palubu mohl být vyslán důstojník a několik námořníků k výkonu práva na návštěvu (*right to visit*). V praxi se tak činilo varovnými výstřely před příď, což byl pro posádku lodi signál toho, co po ní válečná loď požaduje. Námořníci z válečné lodi stojící obchodní plavidlo prohledali za účelem zjištění pravé identity a povahy nákladu (právo na prohlídku, *right to search*). Pokud šlo o nepřátelskou obchodní loď, bylo možné ji i s nákladem zajmout (*right to capture*) a z lodi se stala kořist (angl. *prize*, od toho i výraz pro kořistní právo – *prize law*). Teprve tehdy, pokud to z nějakého důvodu možné nebylo, mohla být zničena<sup>102</sup>. Vždy ale musel útočník dbát o bezpečnost posádky a cestujících. Na palubách neutrálních nákladních lodí bylo možné zabavit tzv. kontraband, tedy zboží, které může být (a s určitou mírou pravděpodobnosti bude) použito protivníkem k dalšímu vedení ozbrojeného konfliktu. Potom jim ale muselo být umožněno pokračovat v plavbě.

Pravidla křižníkové války počítala s tím, že obchodní lodě nebudou ozbrojeny a uposlechnou příkazů útočníka. Obchodní loď ale neměla sama o sobě povinnost příkazům válečné lodi vyhovět nebo je jakkoli usnadnit. Obecně se uznávalo, že pokud bude obchodní

---

<sup>100</sup> Dnes se jedná o speciální typ hladinové válečné lodi, původně název označoval spíše způsob využití určitých plavidel.

<sup>101</sup> HUGILL, Peter J. *World Trade since 1431: Geography, Technology, and Capitalism*. 1. vydání. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, edice 1995, s. 144.

<sup>102</sup> Srov. BUTLER, Daniel A. *The Age of Cunard: A Transatlantic History 1839-2003*. 1. vydání. Annapolis: Lighthouse Press, 2003, s. 214.

loď klást odpor, ať už odmítne zastavit, nebo dokonce zahájí palbu na útočnicka palubním dělem, bude si moci válečná loď svá práva vynutit silou. V písemné podobě byly poprvé určité dílčí otázky upraveny v Pařížské deklaraci roku 1856.

Jak do tohoto systému zapadá ponorková válka? Pokud ponorka vede bojové operace proti jakýmkoli plavidlům, musí se řídit v základu stejnými pravidly jako křižníky. Odraz starých pravidel křižnickové války najdeme dodnes např. v bodu 45 Manuálu (viz kapitolu 3.3.4), ačkoli mohou tato pravidla ponorku strategicky znevýhodňovat. Ponorka byla nepoměrně menší než křižník, takže bylo pro ni těžké brát na palubu posádky napadených lodí, každý člen posádky ponorky plní nějakou úlohu, tudíž nebylo možné zajaté lodě odesílat s kořistní posádkou do přístavu a musely být téměř vždy potopeny. V případě, že se obchodní loď začala bránit, mohla lehce způsobit ponorce vážné škody a přinutit ji k přerušení útoku, pokud ji rovnou nepotopila<sup>103</sup>.

### 3.1.2 Snaha o pravidla pro ponorky

Už na 1. haagské konferenci o odzbrojení roku 1899 se snažili Britové prosadit úplný zákaz ponorek, což se jim nepodařilo, částečně i díky nejsilnějšímu zastánci využívání ponorek, kterým byla Francie<sup>104</sup>. 2. haagská konference o odzbrojení roku 1907 a Londýnská námořní konference roku 1909 otázku ponorek úplně pominuly, byť jejich operace nepochybně ovlivnilo vypracování tzv. Londýnské deklarace, jež nově kodifikovala některé obvyčejové otázky týkající se kořistního práva<sup>105</sup>. Nikdy se nestala platnou, přesto byla v určitých případech podpůrně použita.

V průběhu 1. světové války neexistovala žádná zvláštní regulace operací ponorek. Jejich velitelé měli k dispozici jen pravidla pro vedení křižnickové války, jejichž dodržování po nich velení zpočátku vyžadovalo. Respektování těchto postupů v mnoha případech znemožnilo ponorkám útok, či je vystavilo zvýšenému nebezpečí. Je nutné říct, že ponorková válka vedená takovým způsobem nemohla britský dovoz vážněji ohrozit. Britské obchodní lodě navíc jen málokdy spolupracovaly. Jak uvádí Butler, již na podzim 1914 zakázala admirálita kapitánům obchodních lodí na výzvu ponorky zastavit pod trestní sankcí, ba jim navíc nařizovala, aby na ponorku přímo zaútočili, buď palubními děly, nebo se ji pokusili taranovat a všemožně jí ztížili identifikaci lodí<sup>106</sup>. Tím bylo právo ponorek na výkon návštěvy

---

<sup>103</sup> I neozbrojené obchodní lodě mohly využít techniky taranu, tedy na ponorku najet.

<sup>104</sup> HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři. 1. díl. Rok 1914*. 1. vydání. Praha: Libri, 2001, s. 52.

<sup>105</sup> Srov. FLECK, Dieter. London Naval Conference (1908 – 1909). In WOLFRUM. (...), sv. 6, (...), s. 943.

<sup>106</sup> BUTLER. *The Age of Cunard* (...), s. 213 a 214.

a prohlídky znemožněno. Není nijak překvapivé, že německé ponorky nakonec přešly k neomezené ponorkové válce v rozsáhlých válečných zónách.

Ponorky byly jedním z témat Washingtonské konference o limitaci zbrojení roku 1922. Tehdy byla přijata Smlouva týkající se použití ponorek a otravných plynů ve válce, vůbec první mezinárodní smlouva, která se jich přímo týkala. Členské státy dohody navrhovaly zákaz používání ponorek proti obchodním lodím, leč podmínkou platnosti byla i ratifikace Francií (čl. 6), která tak nikdy neučinila<sup>107</sup>. Díky tomu zůstal zákaz ponorek jen na papíře. Přestože se dohoda nikdy nestala platnou, už v ní (čl. 1) můžeme najít, jaké chování ponorek ostatních států bylo tehdy považované za respektující mezinárodní právo. Ponorky měly podléhat při útocích na obchodní lodě stejným pravidlům jako hladinové válečné lodě a pokud je nemohly při útoku dodržet, nesměly loď vůbec napadnout a musely ji nechat nerušeně proplout.

## **3.2 Základní pilíře právní regulace ponorkové války dnes**

### **3.2.1 Úmluva o válečné neutralitě**

Nejstarší kodifikované prameny pravidel dnešní ponorkové války, které jsou stále platné, pocházejí z doby před 2. světovou válkou. Prvním z nich je Úmluva o válečné neutralitě (1931). Tato smlouva do značné míry přejala pravidla obsažená v Haagské úmluvě č. XIII z roku 1907, obsahuje však některá doplnění v reakci na zkušenosti z 1. světové války, mimo jiné i reaguje na činnost ponorek.

Pro naše účely je stěžejní čl. 1 upravující právo návštěvy a prohlídky, jak jsou popsány v kapitole 3.1.1, a to ve vztahu k jakékoli obchodní lodi, tedy nepřátelské i neutrální. Uznává se, že tato práva mohou být vykonávána kdekoli mimo neutrální pobřežní moře. Obchodní loď může být napadena pouze v případě, že odmítne zastavit na předchozí výzvu či se odmítne řídit jinými pokyny válečné lodi. Kromě toho je kladen důraz na bezpečnost posádky a cestujících – dokud nejsou v bezpečí, nelze loď učinit neschopnou plavby. Ačkoli to v úmluvě není uvedeno výslovně, na tomto požadavku se zřejmě nebude trvat v případech, kdy může být obchodní loď napadena. V odst. 2 se výslovně uvádí, že ponorky válčících států jsou při útocích na obchodní lodě vázány těmito pravidly a pokud je v konkrétním případě nemohou dodržet, nesmí pokračovat v útoku nebo obchodní loď zničit.

Co si zaslouží zmínku, je čl. 12 odst. 3, podle kterého se omezení neutrálních států vůči válečným lodím mají aplikovat i na ozbrojené obchodní lodě. To jasně indikuje, že mezi

---

<sup>107</sup> K důvodům srov. HRBEK, Ivan, HRBEK, Jaroslav. *Salvy nad vlnami*. 1. vydání. Praha: Naše vojsko, 1993, s. 12 – 14.

právním postavením jednotlivých obchodních lodí by mohl být velký rozdíl, byť z něj nelze ještě vyvodit, že na ozbrojené obchodní lodě nedopadají povinnosti válečných států podle čl. 1. V čl. 12 také lze najít, že za určitých podmínek je možné s neutrální nákladní lodí nakládat stejně jako s nepřátelskou, tedy ji v krajním případě i zničit.

Stranou smlouvy je dnes 8 různých amerických států, z nichž větší význam mají jen USA<sup>108</sup>, dalších 13 amerických států smlouvu podepsalo, ale nikdy ji neratifikovalo. Přes malý počet smluvních stran tato smlouva napovídá, jakým směrem se začne ubírat právní regulace ponorkových operací v budoucnosti napříč celým mezinárodním společenstvím.

### 3.2.2 Londýnská námořní dohoda a Londýnský protokol

Pokud jsou některé dokumenty pro regulaci ponorkové války klíčové, pak jde o tyto dva. Londýnská námořní dohoda z roku 1930 se primárně soustředila na omezení námořního zbrojení, ale její část IV. se zabývá „uznávanými pravidly mezinárodního práva“ pro činnost ponorek. Jedná se o jediný článek (č. 22), který byl připraven Výborem právníků a přijat bez diskuze. Nešlo o nic nového, neboť vycházel z konceptu jednoho z článků připravovaných už před konferencí v roce 1922, který tehdy nebyl použit<sup>109</sup>. Zatímco platnost mezinárodní smlouvy vypršela dne 31. 12. 1936, tento článek byl ponechán v platnosti bez časového omezení (čl. 23 odst. 1).

Čl. 22 Londýnské námořní dohody sestává ze dvou odstavců a je dodnes základním stavebním kamenem právní úpravy operací ponorek. V odst. 1 se opět deklaruje, že ponorky se při svých akcích proti obchodním lodím „musí přizpůsobit těm pravidlům mezinárodního práva, kterým podléhají hladinové [válečné<sup>110</sup>] lodě“. Druhý odstavec uznává právo ponorek požadovat zastavení obchodní lodi, stejně jako obyčejové právo návštěvy a prohlídky, předcházející vždy případnému zajištění takové lodi. Před potopením nebo ochromením obchodní lodi musí být umístěni cestující, posádka a lodní dokumenty na bezpečné místo. Je otázkou, co je myšleno takovým místem? Ustanovení výslovně řeší otázku záchranných člunů, které mohou být považovány za takové místo jen za splnění určitých podmínek. Velitel ponorky musí přihlížet k řadě faktorů, jako jsou přízeň počasí (roli bude hrát velikost vln, přítomnost mořského proudu, směr větru atp.), blízkost pevniny či přítomnost jiného plavidla, které může trosečníky vzít na palubu. Lze říct, že podmínka bezpečného místa nebude splněna

<sup>108</sup> Učinily výhradu právě vůči čl. 12 odst. 3 Úmluvy o válečné neutralitě.

<sup>109</sup> LEVIE, Howard S. Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1993, roč. 93, sv. 65 (The Law of Naval Warfare: Targeting Enemy Merchant Shipping), s. 42, 43, 45 a 46.

<sup>110</sup> Fakt, že jde o válečnou loď, není zdůrazněn, nicméně je uznávaným obyčejovým pravidlem, že jiné lodě nejsou oprávněny k takovým útokům za žádných okolností.

v případě, že si velitel ponorky po zvážení výše uvedených faktorů, které může předvídat a o nichž bude mít v době útoku povědomí, nebude jistý, že bezpečnost trosečníků zajistil toliko jejich ponecháním v záchranných člunech. Za bezpečné místo nebyla historicky považována paluba útočící ponorky<sup>111</sup>, i když dnes to podle mě, poměřováno rizikem vzniku újmy trosečníka na životě či zdraví, už nemusí vždy platit.

Odst. 2 počítá také se dvěma výjimkami, kdy je možné loď znehybnit, resp. potopit, aniž by předtím byla zajištěna bezpečnost osob na palubě a lodních dokumentů. Pokud tedy loď splní kvalifikační předpoklady v některé z těchto výjimek, může to pro ni mít o poznání horší následky. Prvním případem je situace, kdy je loď řádně vyzvána k tomu, aby zastavila, ale obchodní loď to vytrvale odmítá. Vyzvání musí být řádné, tradičně k tomu slouží výstřely před příď, ale lze si představit i jiné způsoby, např. výzvu megafonem. Nebude stačit, když se např. ponorka pouze vynoří v blízkosti, bude se snažit loď předjet atp. Pozornost si zaslouží požadavek vytrvalosti, soustavnosti. Nebude tedy stačit jediná výzva, ale bude jich patrně potřeba více (popř. kombinace různých způsobů vyzvání). Obchodní loď navzdory těmto výzvám bude pokračovat v plavbě, začne kličkovat. Myslím si, že tato výjimka se vztahuje na případy, kdy se obchodní loď brání defenzivně, tedy snaží se dostat z místa pryč. Druhá výjimka spočívá v tom, že obchodní loď se aktivně brání návštěvě nebo prohlídce. Budou sem spadat případy, kdy jedná ofenzivním způsobem, tj. ohrožuje samotnou ponorku a její posádku. Troufám si tvrdit, že požadavek zastavení se zde nebude rozhodující. Mohlo by se jednat jednak o situaci, kdy se obchodní loď odmítne na výzvu zastavit a naopak se pokusí taranovat či ostřelovat ponorku, ale i o situaci, kdy se sice zastaví, ale zaútočí na námořníky vyslané k výkonu práv ponorky, buď už před vstupem na její palubu, nebo po něm. Loď nemusí být v těchto případech přímo varována, že může být zničena.

Mimořádně významná je poznámka, kterou učinil Výbor právníků po formulaci čl. 22 nad rámec jeho textu. Řekl, že „*pojmu obchodní lodě (...) se nemá rozumět tak, že zahrnuje obchodní loď, která se v okamžiku [akce ponorky] účastní nepřátelství takovým způsobem, že ztratila právo na imunitu poskytovanou obchodní lodi*“<sup>112</sup>. Tento závěr má zásadní důsledky, neboť jasně říká, že čl. 22 nemá chránit všechny obchodní lodě, ale pouze určitou privilegovanou skupinu těchto plavidel, kterým je odůvodněné ochranu poskytnout, řikejme jim mírumilovné obchodní lodě. Na druhé straně budou stát obchodní lodě, které se budou snažit znemožnit výkon práv ponorky, budou na ni útočit, jakmile se objeví, budou vysílat její

---

<sup>111</sup> WILSON, George G. The Submarine and Place of Safety. *American Journal of International Law*, 1941, roč. 35, č. 3, s. 497.

<sup>112</sup> LEVIE. *Submarine Warfare (...)*, s. 46.



pozici či poplují v konvoji ozbrojených lodí. Takové jejich jednání neporušuje sice žádnou větu v čl. 22, ale zbaví obchodní loď ochrany, kterou jí toto ustanovení poskytuje. Samotný fakt, že jde o obchodní loď, tedy nehraje roli, důležité je, jak se loď fakticky zachová.

Smluvními stranami původní Londýnské námořní dohody se stalo sice jen 9 států, ale byly mezi nimi i tehdejší nejvýznamnější námořní mocnosti – Velká Británie, USA a Japonsko. K podpisu byly pozvány všechny ostatní země. Stejný text, který obsahoval čl. 22 dohody, byl dne 6. 11. 1936 vtělen ještě do zvláštního protokolu (obvykle nazýván jako Londýnský protokol). Toho dne se k původní Londýnské námořní dohodě připojily Francie a Itálie a všech 11 států se stalo současně signatáři protokolu. Do začátku 2. světové války přistoupilo pak k samotnému protokolu dalších 38 států, z nichž mnohé byly či jsou významné (př. Německo, Írán, SSSR či Turecko)<sup>113</sup>.

Navzdory faktu, že všechny důležitější námořní mocnosti přijaly některý z těchto dokumentů, námořní boje za 2. světové války probíhaly velmi podobně jako v té 1. Opět ozbrojené obchodní lodě ostřelovaly ponorky, měly příkaz hlásit jejich pozice a najíždět na ně, pluly v konvojích a v rozsáhlých válečných zónách byly ponorkami potápěny všechny lodě bez výstrahy. Tento scénář se odehrával ve všech světových oceánech a chovaly se tak všechny strany konfliktu. Znamenalo to, že by byla praxe válčících států jiná? Přestaly tyto dva dokumenty během pár let platit?

Důležitým východiskem jsou závěry, ke kterým dospěl těsně po 2. světové válce, v níž došlo naposledy k rozsáhlé ponorkové ofenzivě proti obchodním lodím, IMTN v procesu s německými admirály Dönitzem a Raederem, kteří čelili mj. obvinění ze spáchání válečných zločinů, a to i kvůli ponorkové kampani. Obvinění proti nim v této oblasti by se dala shrnout do 4 bodů<sup>114</sup>. Prvním z nich bylo vedení neomezené ponorkové války proti britským (a obecně spojeneckým) obchodním lodím. Po pečlivém studiu dostupných důkazů dospěl IMTN k závěru, že na základě opatření učiněných Brity, jak jsou popsána v předchozím odstavci, nelze uznat Dönitze ani Raedera vinnými z vedení ponorkové války bez omezení proti takovým lodím. IMTN to sice nezdůraznil výslovně, leč z jeho závěru jasně vyplývá, že autoritativně potvrdil dřívější teoretické stanovisko rozlišující více skupin obchodních lodí. Z britského obchodního loďstva (a postupně i z jiných, na které tento závěr lze aplikovat shodně) se stal pomocník válečného námořnictva a jako takové ztratilo ochranu, kterou mu londýnské dokumenty poskytovaly. Jak podotýká trefně Robertson, „*tyto lodě a jejich*

---

<sup>113</sup> Smluvní stranou protokolu je i ČR.

<sup>114</sup> Srov. IMTN. *Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal*. 1. vydání. Norimberk: IMTN, sv. 1, 1947, s. 311 – 313 a 317.

osazenstvo překročily hranici, která odděluje civilistu [non-combatant] a bojovníka [combatant]“<sup>115</sup>.

Jinou otázkou bylo vyhlášení válečných zón (IMTN používá výraz operační se stejným významem), ve kterých ponorky útočily bez varování i na neutrální obchodní lodě. IMTN v této souvislosti poukazuje na to, že londýnské dokumenty byly přijaty s plnou znalostí praxe z 1. světové války a přesto nestanovily pro tyto zóny žádné výjimky. Praxe spočívající v potápění neutrálních lodí v těchto zónách bez výstrahy byla porušením těchto dokumentů. Je důležité zdůraznit, že IMTN výslovně poukazuje pouze na neutrální obchodní lodě, o spojeneckých mlčí. Spojenecké obchodní lodě byly obecně považovány za vojenské cíle z důvodů naznačených výše. Plyne z toho závěr, že obchodní lodě neutrálních států musí být chráněny i v těchto zónách, zřízením válečné zóny v části světového vodstva nelze jednostranně derogovat práva neutrálních států v ozbrojeném konfliktu. Tzv. zóny volné palby (*free-fire zones*) jsou tedy zakázány.

Zbývající dvě obvinění se týkala zacházení s trosečníky. Podle jednoho z nich Němci nedodržovali pravidlo o tom, že před zničením mírumilovné obchodní lodi v souladu s Londýnským protokolem musí být umístěni cestující, posádka a lodní dokumenty na bezpečné místo. Oba němečtí admirálové souhlasili s tím, aby bylo toto ustanovení obcházeno, přičemž obhajoba argumentovala, že bezpečnost ponorky má přednost před záchrannými akcemi a vývoj letadel učinil takovou záchranu nemožnou. V tomto bodu byli oba muži shledáni vinnými, neboť IMTN jasně potvrdil to, co bylo navrhováno ke kodifikaci jako uznávaná praxe výslovně už na Washingtonské konferenci roku 1922 a implicitně to plynulo z obou londýnských dokumentů. Pokud velitel ponorky není schopen zajistit bezpečí osob a dokumentů na palubě obchodní lodi, nemůže na ni vůbec zaútočit a měl by jich nechat odplout.

Poslední obvinění spočívalo v tom, že měli být trosečníci z potopených lodí úmyslně zabíjeni. Obžaloba se opírala o Dönitzovy rozkazy č. 154<sup>116</sup> a *Laconia*<sup>117</sup>. Bylo předloženo mnoho důkazů pro i proti, leč IMTN uzavřel, dle mého názoru správně, že na tuto strategii

---

<sup>115</sup> ROBERTSON, Horace B. Submarine Warfare. *JAG Journal*, 1956, roč. 10, č. 11, s. 7.

<sup>116</sup> DÖNITZ, Karl. Ständiger Kriegsbefehl Nr. 154. Taktische Richtlinien, 1939. In IMTN. *Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal*. 1. vydání. Norimberk: IMTN, sv. 35, 1949, s. 267 – 270.

<sup>117</sup> DÖNITZ, Karl. *Laconia-Befehl*, 1942. [online]. ubootarchiv.de [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na <<http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/Laconia-Befehl>>. Tento rozkaz byl pojmenován podle incidentu, ke kterému došlo krátce předtím ve středním Atlantiku. Německé ponorky zachraňující stovky trosečníků z potopené lodi *Laconia* (tehdy s bílou vlajkou s červeným křížem instalovanou na palubě) byly napadeny americkým bombardérem. Srov. HELGASON, Guðmundur. *The Laconia Incident*. [online]. uboat.net, 13. dubna 1997 [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na <<http://uboat.net/ops/laconia.htm>>.

nelze z rozkazů přímo usuzovat. Použité výrazy (č. 154: „(...) *Nikoho nezachraňovat a nebrat s sebou. Žádné starosti o čluny z [napadené] lodi. (...)*“; Laconia: „(...) *Jakékoli pokusy o záchranu (...) musí přestat.*“) jasně svědčí o tom, že Dönitz po celou válku rezignoval na požadavek bezpečnosti osob na palubách a jsou zavrženíhodné, ale nelze je vykládat jako požadavek zabíjet trosečníky, spíše jsou nejednoznačné<sup>118</sup>. Zřetelněji se to projeví v porovnání s rozkazem japonského admirála Kouty z roku 1943, citovaným IMTFE, v němž se mj. praví „*[n]ekončete potopením nepřátelských lodí a jejich nákladů; současně provedete úplnou likvidaci posádek takových lodí*“<sup>119</sup>.

Závěrem je třeba říct, že finální odsouzení žádného z mužů IMTN nebylo založeno na 2 bodech týkajících se ponorkové války, ve kterých byli uznáni vinnými, a to na základě důkazů o obdobné praxi Spojenců (zejména britská zakázaná zóna v průlivu Skagerrak, neomezená americká ponorková válka v Pacifiku). V dostupné literatuře lze najít, že se jednalo o jediný případ, kdy IMTN uznal jako platnou obranu princip *tu quoque* vzhledem k tomu, že neexistoval dostatek obecně přijímaných pravidel pro vedení ponorkové války<sup>120</sup>. Dnes je již tento princip jako platná obrana odmítán a stejně tomu bylo už po 2. světové válce<sup>121</sup>. S názorem Zabeckeho nemohu souhlasit, ustanovení týkající se vedení ponorkové války se objevovala přinejmenším už od roku 1922, a to zejm. o bezpečnosti posádek, už tehdy byla považována za uznávaná pravidla. Ačkoli Smlouva týkající se použití ponorek a otravných plynů ve válce nebyla přijata, důvodem rozhodně nebyl čl. 1. Navíc během 30. let s podobnými pravidly v rámci obou londýnských dokumentů vyjádřilo souhlas celkem 49 různých států světa a to v té době rozhodně nebylo málo. V naprosté většině případů nešlo o to, že by se státy už nadále necítily vázány londýnskými dokumenty, ale daleko spíše svoje kroky (jako příklad může posloužit Německo a Velká Británie) zdůvodňovaly jako legální represálie, byť si v tu chvíli uvědomovaly, že z jejich strany dochází k porušování mezinárodního práva (kupř. Britové se spoléhali na škrtící blokádu v rozporu s Pařížskou deklarací z roku 1856, Němci odpověděli neomezenou ponorkovou válkou v rozporu s Londýnským protokolem atd.).

Tento postoj lze spatřovat i v rozsudku IMTN, který na několika místech poukazuje na londýnské dokumenty. Jedná se o jednoznačný důkaz toho, že byl přesvědčen o jejich

---

<sup>118</sup> Záleželo na konkrétním veliteli, známý je případ kpt. por. Ecka, jenž v Atlantiku nechal postřílet posádku řecké obchodní lodi *Peleus* roku 1944 (přežili jen 3 muži), ale nelze říct, že by k tomu docházelo často. Srov. TRAUNMÜLLER, Karin. *The Peleus*. In WOLFRUM. (...), sv. 8, (...), s. 239 a 240.

<sup>119</sup> KOUTA, Takeró. *Order by the Commander of the First Submarine Group, 1943*. In IMTFE. *Judgment*. 1. vydání. Tokio: IMTFE, 1948, s. 1073.

<sup>120</sup> ZABECKI, David T. *Dönitz: A Defense*. 6. vydání. Bennington: Merriam Press, 2008, s. 51.

<sup>121</sup> Např. ICTY: Rozsudek ze dne 14. ledna 2000 (Trial Chamber, IT-95-16), *Prosecutor v. Kupreškić et al.*, body 511 a 516, s. 199 a 201.

pokračující platnosti. Stejný závěr o platnosti obou dokumentů můžeme učinit i dnes, jelikož neexistuje žádná státní praxe, která by dokazovala opak<sup>122</sup>, naopak v 70. letech 20. století k Londýnskému protokolu přistoupily další 2 státy<sup>123</sup>. Pravidla zakotvená v londýnských dokumentech se stala obyčejovým mezinárodním právem, základem, ze kterého se dnes odvíjí další pravidla pro vedení ponorkových operací během ozbrojeného konfliktu. Některá pravidla byla doplněna, leč současné vojenské manuály světových námořnictev na tyto dokumenty stále poukazují, což je dalším důkazem, že se s nimi počítá i nadále.

Opačné názory poukazují zejména na nepraktičnost těchto pravidel pro operace ponorek, poukazují na to, že pro ponorku bude většinou příliš riskantní je dodržovat<sup>124</sup>, nemají na palubě dostatek místa pro trosečníky, mohou jen obtížně určit charakter cíle. Můžeme říct, že jde o původní argumenty velitelů ponorek v novém kabátě. Primárně jsou to však nové a specifické zbraně, které by se měly přizpůsobovat pravidlům MHP, nelze připustit, aby se vytvářela zvláštní, méně přísná právní pravidla jen proto, aby ponorky mohly operovat efektivněji – tak právo fungovat nemůže. Některé z těchto tradičních argumentů proti pravidlům pro vedení ponorkové války dnes ztrácejí na váze. Jak poukazuje Nwogugu, vnitřní prostory ponorek jsou dnes mnohem prostornější a nebude pro ně problém vzít na palubu posádku běžné nákladní lodi. V případě pasažérských lodí se uplatní staré pravidlo, že pokud velitel ponorky není schopen zajistit bezpečnost osob na palubě, nemůže plavidlo ani napadnout. Stejně tak v otázce identifikace plavidel lze říct, že dnešní ponorky disponují mnohem dokonalejším vybavením a pravděpodobnost omylu při určování cíle klesla na minimum<sup>125</sup>. Pokud si přesto velitel ponorky není jistý tím, jaký cíl před jeho periskopem vlastně pluje, nemůže na něj prostě zaútočit.

### **3.3 Další pravidla moderní ponorkové války**

#### **3.3.1 Kde je najdeme?**

Přestože možná nebyl tak překotný jako v jiných oblastech práva, i v oblasti bojových operací ponorek došlo od 2. světové války k určitému vývoji. Ačkoli se již žádný novější

---

<sup>122</sup> Shodně LEVIE. *Submarine Warfare* (...), s. 58 a 59. HEINEGG, Wolf Heintschel von. *The Law of Armed Conflict at Sea*. In FLECK. (...), s. 537.

<sup>123</sup> Tonga roku 1971 a Fidži v roce 1973.

<sup>124</sup> Tento postoj zastával zejména O'CONNELL, Daniel P. *International Law and Contemporary Naval Operations*. *British Yearbook of International Law*, 1970, roč. 44, č. 1, s. 51 a 52. Později ho přebrala GILLILAND, Jane D. *Submarines and Targets: Suggestions for New Codified Rules of Submarine Warfare*. *Georgetown Law Journal*, 1984 – 1985, roč. 73, č. 3, s. 988 – 991.

<sup>125</sup> Srov. NWOGUGU, Edwin I. *Submarine Warfare*. Commentary. In RONZITTI, Natalino. *The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*. 1. vydání. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1988, s. 361 a 362.

dokument netýká výlučně jich, mnohé mají na jejich akce vliv (kromě toho se vyvíjí i obyčejové mezinárodní právo). Platí to pro čtyři Ženevské úmluvy z roku 1949 týkající se postavení znevýhodněných skupin osob v ozbrojených konfliktech, doplněné dvěma protokoly v roce 1977, které poukazují více než kdy dříve na odlišnosti mezinárodních (IAC) a vnitrostátních (NIAC) ozbrojených konfliktů, stejně jako pro UNCLOS (viz kapitolu 2.1). Další významným mezníkem bylo přijetí Charty OSN, obsahující obecný zákaz použití a hrozby silou, z něhož existuje jen málo výjimek.

Je otázkou, jestli by nemělo být uceleněji kodifikováno právo námořních ozbrojených konfliktů, včetně práva ponorkové války. V situaci, kdy převážná většina mezinárodních smluv v této oblasti pochází z roku 1907, Londýnský protokol z roku 1936 už patří k nejmladším. Tato otázka vyvstává zvláště po kodifikaci mořského práva, kdy UNCLOS řadu věcí změnil a žádné „staré“ smlouvy to nereflektují, což není ideální stav. Může nám pomoci, že na akademické úrovni k pokusu o takovou kodifikaci již došlo – roku 1994 byl sestaven Manuál a roku 1998 vznikly Principy. Tyto dokumenty sice nejsou právně závazné, ale jsou široce respektovány. Kromě vojenských manuálů jednotlivých námořnictev, do nichž se ale mohou více promítat geopolitické zájmy jednotlivých států, se jedná o jediné dokumenty, které zasazují stará pravidla do nového rámce poválečných mezinárodněprávních dokumentů, v němž spočívá jejich hlavní význam. Do značné míry respektují stávající praxi států. I když nejsou pochopitelně dokonalé<sup>126</sup>, byly by podle mě tím nejlepším základem pro právně závaznou ucelenou smluvní kodifikaci práva námořních ozbrojených konfliktů (včetně ponorkové války), kterou lze s ohledem na předvídatelnost a přehlednost práva jen doporučit. Mohly by napomoci dosáhnout konsenzu v klíčových otázkách, byť to nebude vůbec jednoduché<sup>127</sup>.

### 3.3.2 Obecná pravidla pro vedení námořní války

Víc než kdykoli předtím vystupují dnes do popředí základní principy pro vedení ozbrojených konfliktů, principy, které se neuplatní jen na pevnině, ale i ve vzduchu a stejně tak v námořní válce a jako takové je musí vojenské ponorky dodržovat. Jedná se o principy rozlišování, přiměřenosti a vojenské nezbytnosti, ovlivněné všeobjímajícím principem

---

<sup>126</sup> K některým nejasnostem srov. HEINEGG, Wolff Heintschel von. The Current State of the Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the San Remo Manual. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 2006, roč. 106, sv. 82 (The Law of War in the 21st Century – Weaponry and the Use of Force), s. 271 – 288.

<sup>127</sup> Srov. ROACH, Ashley J. The Law of Naval Warfare at the Turn of Two Centuries. *American Journal of International Law*, 2000, roč. 94, č. 1, s. 76 a 77.

lidskosti, specifickou povahu má princip neutrality<sup>128</sup>. Tyto principy jsou obyčejové povahy a musí je dodržovat všechny strany ozbrojeného konfliktu bez ohledu na to, jestli jsou smluvní stranou některého dokumentu, který by je kodifikoval (mám na mysli zejména AP I<sup>129</sup>, k němuž doposud nepřistoupily např. USA, Indie či Izrael<sup>130</sup>). Některá závažná porušení pravidel vycházejících z těchto principů budou univerzálně postihována jako válečné zločiny.

Pokud jde o princip rozlišování, vždy musí být striktně odlišováni civilisté a civilní objekty od bojovníků a vojenských objektů, přičemž pouze ty podruhé jmenované mohou být cíleně napadány. Už při plánování a přípravě jakéhokoli útoku je potřeba přijmout veškerá možná preventivní opatření k tomu, aby nedošlo k nepřiměřeným kolaterálním škodám. Při útoku může být použita pouze taková síla, která je nezbytně nutná k efektivnímu dosažení vojenského cíle. Metody vedení boje nejsou neomezené, stejně jako způsoby vedení bojových akcí. Není možné např. používat zbraně, které nejsou schopné rozlišovat vojenské cíle – typicky dnes už ponorky nemohou legálně použít jaderné zbraně, které nejsou doposud schopné rozlišit charakter cíle, legální není ani hrozba jejich použitím<sup>131</sup>. Stejně tak i používaná konvenční torpéda, rakety či miny musí vyhovět požadavkům, které na ně MHP klade<sup>132</sup>.

Jakékoli loď zjevně se vzdávající (signálem může být vztyčení bílé vlajky, zastavení, oznámení, u ponorek vynoření) nesmí být napadeny, ačkoli půjde třeba o válečnou loď. Nelze způsobovat nepřiměřené utrpení. Zejména po útoku tak musí být s trosečníky nakládáno humánně, ať jde o posádku válečné lodi, nebo civilisty, pokud se zdržují jakékoli nepřátelské činnosti<sup>133</sup>. Jako takoví nesmějí být cílem represálií<sup>134</sup>. Většinou budou tyto osoby současně vyřazeny z boje<sup>135</sup>. Existuje povinnost po každém střetnutí na moři podniknout všechna možná opatření k pátrání po a shromáždění přeživších trosečníků<sup>136</sup>. Pokud taková opatření v dané chvíli možná nejsou, uznává se, že musí ponorka informovat o pozici trosečníků,

---

<sup>128</sup> Jejich podstatu přehledně shrnuje např. Faix. Viz FAIX, Martin. *Law of armed conflict and use of force. Part Two*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého, 2013, s. 31 – 37.

<sup>129</sup> Částečnou bariéru pro plynulou aplikaci AP I v námořní válce představuje čl. 49 odst. 3 AP I (nutnost pozemních přesahů při ochraně civilistů), ale řada těchto pravidel se stejně aplikuje jako obyčej. Srov. HEINEGG. *The Law (...)*, s. 491 a 492.

<sup>130</sup> ICRC. *AP I. States Parties*. [online]. icrc.org [cit. 11. srpna 2017]. Dostupné na <[https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/States.xsp?xp\\_viewStates=XPages\\_NORMStatesParties&xp\\_treatySelected=470](https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/States.xsp?xp_viewStates=XPages_NORMStatesParties&xp_treatySelected=470)>.

<sup>131</sup> ICJ: Poradní stanovisko ze dne 8. července 1996, *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons*, bod 78, s. 35.

<sup>132</sup> Srov. body 78 – 92 Manuálu.

<sup>133</sup> K definici trosečníků srov. čl. 13 GC II a čl. 8 písm. b) AP I.

<sup>134</sup> Čl. 47 GC II a čl. 20 AP I.

<sup>135</sup> Srov. čl. 41 AP I.

<sup>136</sup> Čl. 18 odst. 1 GC II.

jakmile jí to strategická situace umožní<sup>137</sup>. Znovu opakuji, že u mírumilovných obchodních lodí by ke střetnutí vůbec nemělo dojít!

Stejně tak je nutné brát ohled na životní prostředí, typicky při útocích na velké ropné tankery, mnohem větší než ty z období světových válek, či na ropné plošiny. Součástí principu neutrality je i zákaz válčících stran způsobovat přeshraniční škody neutrálním státem<sup>138</sup> (př. ropná katastrofa). Určité konkrétní ekosystémy doposud chráněny převážně nejsou, ale ze Smlouvy o Antarktidě se dovozuje, že není dovolená námořní válka v Jižním oceánu<sup>139</sup>, což obě strany ve válce o Falklandy ctily.

Jak už vyplynulo z předchozího textu, klíčovým pojmem pro operace dnešních ponorek je pojem vojenského objektu. Rozlišování je dnes citlivější v tom, že jako každý zbraňový systém mohou i ponorky cíleně napadat pouze vojenské objekty. Definici vojenského objektu obsahuje čl. 52 odst. 2 AP I, přičemž tato je uznávána jako součást obyčejového mezinárodního práva<sup>140</sup>. Jde o objekty, „*které svou povahou, umístěním, účelem nebo použitím představují účinný příspěvek k vojenským akcím a jejichž celkové nebo částečné zničení, obsazení nebo neutralizace poskytuje za daných okolností zjevnou vojenskou výhodu*“. Vztaheno na lodě, nelze s jistotou říct, že by určitý typ lodi byl vždy cílem a jiný ne. U každé lodi, kterou je možné napadnout bez varování, je zároveň třeba posuzovat, jestli v konkrétním případě představuje vojenský objekt, nebo nikoli. Pokud zničení jakékoli lodi není zjevně vojensky výhodné, či přetrvávají pochybnosti o jejím charakteru, nelze ji napadnout, natož zničit<sup>141</sup>.

### 3.3.3 Geografické aspekty ponorkové války

K útokům na lodě válčících států může docházet zásadně kdekoli mimo národní vody neutrálních zemí (vyňaty jsou i trasy používané pro mezinárodní plavbu<sup>142</sup>), pokud nejsou tyto vody zneužívány některou válčící stranou<sup>143</sup>. I při operacích ve EEZ či nad kontinentálním šelfem je třeba respektovat výlučná práva pobřežních neutrálních států na zdroje tam obsažené<sup>144</sup> a výkon jejich svobod je třeba respektovat i na volném moři<sup>145</sup>. Některé oblasti na Zemi jsou zvláště neutralizovány na základě specifických mezinárodních smluv – kromě antarktických vod, o kterých byla řeč výše, jde o pobřežní moře Alandských

<sup>137</sup> HEINEGG. The Law (...), s. 539.

<sup>138</sup> ICJ: Poradní stanovisko (...), body 88 a 89, s. 38 a 39.

<sup>139</sup> ONDŘEJ. Právní režimy (...), s. 159.

<sup>140</sup> RONZITTI, Natalino. Naval Warfare. In WOLFRUM. (...), sv. 7, (...), s. 559.

<sup>141</sup> Obdobně HEINEGG. The Law (...), s. 539.

<sup>142</sup> Bod 15 Manuálu.

<sup>143</sup> Bod 2.1 Principů, bod 22 Manuálu.

<sup>144</sup> Bod 4 Principů, body 34 a 35 Manuálu.

<sup>145</sup> Bod 3.1 Principů, body 36 a 37 Manuálu.

ostrovů nebo o Magalhãesův průliv<sup>146</sup>. Neutrální státy mohou vázat na povolení či zakázat plavbu válečných lodí a pomocných lodí ve svých neutrálních vodách<sup>147</sup>, ale proplutí mezinárodními průlivy a souostrovními námořními koridory válčících i neutrálních států musí být umožněno všem lodím za stejných podmínek jako v míru<sup>148</sup>.

Trochu pozornosti si zaslouží problematika zón. V souladu s rozsudkem IMTN jsou obecně zakázány tzv. válečné zóny, kde jsou považovány lodě na základě svojí pouhé přítomnosti v zóně za vojenské objekty<sup>149</sup>. Jiným případem však může být zřizování zón, ve kterých se plně uplatní pravidla MHP a jejichž charakteristika je dopředu řádně oznámena. Takové zóny spíše slouží jako varování pro všechny lodě (a letadla), že jde o oblast bojů a tudíž se svojí přítomností vystavují zvýšenému riziku, naopak válčícímu státu by měly napomoci identifikovat nepřátelské cíle<sup>150</sup>. Přesto jsou na ně kladeny přísné podmínky – obecně se musí jednat o výjimečné, nezbytně nutné a přiměřené opatření<sup>151</sup>, stát by k nim měl sahat v sebeobraně. Taková zóna by měla trvat jen po nezbytnou dobu, tedy než bude dosaženo legitimního vojenského cíle, a to v oblasti, ve které je to nutné – spíše by měla být menší než větší. Zvažovat je třeba i hustotu lodního (a leteckého) provozu v místě. Jako legální příklad takové zóny se uvádí britská výlučná zóna zřízená roku 1982 kolem Falklandských ostrovů<sup>152</sup>. Naopak opačným příkladem, jak by taková zóna neměla vypadat, je rozsáhlá argentinská válečná zóna v celém Jižním Atlantiku, která nebyla řádně oznámena a v níž došlo k útoku asi 450 mil od Falkland<sup>153</sup>, jenž měl za následek ztrátu liberijského tankeru *Hercules*.

### 3.3.4 Specifika útoků na jednotlivé typy lodí v ozbrojených konfliktech

Manuál v bodu 45 obsahuje mezi základními pravidly pro vedení ozbrojeného konfliktu starou zásadu, že „[h]ladinové lodě, ponorky a letadla jsou vázány stejnými principy a pravidly“. Důležité je říct, že autoři Manuálu schválně nespécifikovali, že by se

<sup>146</sup> RONZITTI. *Naval Warfare*. (...), s. 559.

<sup>147</sup> Bod 19 Manuálu.

<sup>148</sup> Body 23 – 33 Manuálu.

<sup>149</sup> Ronzitti připouští určitou výjimku v případě, kdy si ji válčící stát zřídí ve svých národních vodách. Srov. RONZITTI. *Naval Warfare*. (...), s. 562. Nutno ale dodat, že by to nesmělo narušit nezbytnou plavbu neutrálních lodí skrze takovou zónu.

<sup>150</sup> FLECK, Dieter. Comments on Howard S. Levie's Paper: Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1993, roč. 93, sv. 65 (The Law of Naval Warfare: Targeting Enemy Merchant Shipping), s. 81 a 82.

<sup>151</sup> Srov. bod 3.3 Principů a bod 106 Manuálu.

<sup>152</sup> FENRICK, William J. The Exclusion Zone Device in the Law of Naval Warfare. *Canadian Yearbook of International Law*, 1986, roč. 24, č. 1, s. 116. Jak ale poukazuje Heinegg, i tato zóna byla zamýšlena jako zóna volné palby, jestli by ji Britové skutečně vždy zahájili, to je otázka jiná. Srov. HEINEGG, Wolff Heintschel von. War Zones. In WOLFRUM. (...), sv. 10, (...), s. 768.

<sup>153</sup> FENRICK. The Exclusion Zone (...), s. 112 a 116.



měl aplikovat jen v mezinárodních ozbrojených konfliktech, aby podpořili používání jeho ustanovení i v těch vnitrostátních<sup>154</sup>. Stejně tak Fleck uvádí, že Londýnský protokol (a lze mít za to, že i čl. 22 Londýnské námořní dohody identického znění) by se měly aplikovat ve všech typech ozbrojených konfliktů<sup>155</sup>. Když se podíváme do AP II, ten výslovně upravuje pouze humánní zacházení s trosečníky (čl. 7) a povinnost pátrání po a shromažďování přeživších trosečníků, kdykoli to okolnosti umožní, a zvláště po skončení boje (čl. 8). S jeho aplikací v námořních konfliktech se tedy počítá.

Je nutné ale zdůraznit, že pouze válečné lodě, které splňují předpoklady v čl. 29 UNCLOS (obyčej) jsou oprávněny k útokům proti jiným válečným lodím, proti obchodním lodím a proti jiným cílům na moři i ve vnitrozemí v souladu s pravidly MHP. Rebelské ponorky nebudou mít v naprosté většině případů (nebudou-li fakticky vystupovat jako prodloužená ruka některého státu) postavení válečných lodí a tudíž nebudou k těmto útokům vůbec oprávněny, stejně jako nebudou oprávněny ani provádět právo zastavení, návštěvy a prohlídky.

Pokud jde o nepřátelské válečné lodě a pomocné lodě, pravidla platná po staletí se téměř nezměnila. Zásadně budou vojenskými objekty a jako takové mohou být předmětem útoku. Mělo by ale být rozlišováno mezi možnostmi být předmětem útoku a zničením cíle, pokud v dané situaci stačí k efektivnímu dosažení vojenského cíle loď poškodit, není třeba ji dorážet a potápět. Mohou být napadeny bez varování, není třeba dbát o bezpečnost jejich posádek (samozřejmě s ohledem na principy uvedené v bodě 3.3.2, což platí vždy). K útoku na ně může dojít v zásadě kdekoli, nikoli jen v zóně bojů<sup>156</sup>. Válečné lodě musí mj. nést vnější znaky označující jejich státní příslušnost a i jinak jsou konstrukčně charakteristické, tudíž by neměl být pro velitele ponorky problém je rozlišit. V tomto ohledu je sporné používání tzv. Q-lodí, které není sice zakázáno<sup>157</sup>, na druhou stranu cíleně znemožňují ponorkářům svým maskováním odhalit jejich pravou identitu. Hranice mezi povolenou válečnou lodi a zakázanou proradností je zde velmi mlhavá. Např. dle čl. 37 odst. 1 písm. c) AP I je za proradné považováno právě předstírání statusu civilní osoby – klíčová přednost Q-lodí<sup>158</sup>.

V otázce nepřátelských obchodních lodí je nutno rozlišovat „mírumilovné“ obchodní lodě, které představují civilní objekty a podléhají výkonu práva zastavení, návštěvy, prohlídky

---

<sup>154</sup> DOSWALD-BECK, Louise. The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. *American Journal of International Law*, 1995, roč. 89, č. 1, s. 207.

<sup>155</sup> FLECK. Comments (...), s. 84.

<sup>156</sup> Typicky tak nemá relevanci argument, že argentinský křižník *General Belgrano* byl torpédován mimo britskou výlučnou zónu, protože jinak splňoval znaky vojenského objektu.

<sup>157</sup> FUCHS, Jiří. *Mezinárodní humanitární právo*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo obrany – Agentura vojenských informací a služeb, 2007, s. 96.

<sup>158</sup> Je obecně uznáváno, že toto ustanovení se v námořní válce aplikuje. Srov. HEINEGG. *The Law* (...), s. 491.

a zajetí. Na tyto lodě se vztahují stará obyčejová pravidla i oba londýnské dokumenty (viz kapitoly 3.1.1 a 3.2.2). Nad rámec již uvedeného mohou být napadeny i tehdy, pokud se na příkaz neodkloní z trasy. Kromě záchrany lodních dokumentů se klade důraz i na osobní věci osob na palubě. Manuál nepodmiňuje zajetí předchozí prohlídkou<sup>159</sup>. Existují však i obchodní lodě, které se svým chováním ochrany zbaví a jako takové mohou být předmětem útoku (jde-li současně o vojenské objekty). Zde se navazuje na rozsudek IMTN. V současnosti se rozlišuje několik situací, které indikují, že obchodní loď je vojenským objektem a může být bez varování napadena, a to i zpod hladiny.

Půjde o případy<sup>160</sup>, kdy a) se nepřátelská obchodní loď účastní přímo bojových akcí (př. klade miny, sama kontroluje jiné lodě, přesekává podmořské kabely), b) slouží jako pomocná loď v ozbrojených silách (př. přepravuje vojáky, doplňuje zásoby válečným loďm), c) účastní se či napomáhá sběru zpravodajských informací (př. provádí průzkum, hlásí pozici ponorky), d) pluje v konvoji válečných lodí či letadel (de facto se tak aktivně brání návštěvě a prohlídce), e) je ozbrojena tak, že může válečnou loď citelně poškodit, f) jinak účinně přispívá k vojenským akcím (př. přepravuje vojenský materiál). Příklad ad a) je potřeba zúžit na situace, kdy obchodní loď jedná ofenzivně, nespadne sem obrana vůči výkonu práv ponorky, jež však může zbavit loď ochrany stejně. Příklad ad c) je podmiňován předchozím politickým rozhodnutím<sup>161</sup>. V případě ad e) nepostačuje, že je loď pouze ozbrojena. Slovo „citelně“ jsem použil nad rámec Manuálu, jinak by zúžení výjimky nemělo smysl, poněvadž trup lodi je možno drobně poškodit takřka jakoukoli zbraní. Typicky jsou mimo lehké zbraně pro obranu členů posádky, např. proti pirátům. Překonané je už složité rozlišování defenzivního a ofenzivního účelu výzbroje. Obecněji formulovanou výjimku z ochrany ad f) je potřeba vykládat restriktivně (např. vojenský materiál musí být zřejmě určen pro využití ozbrojenými silami, nestačí, že by možná mohl být takto využit).

Výše uvedené výjimky a) – f) nejsou v zásadě zpochybňovány. To již nelze říct o specifické výjimce, kterou uznávají USA a která se stále objevuje v jejich vojenských manuálech<sup>162</sup>. Nepřátelské obchodní lodě je podle ní možné bez výstrahy napadat i tehdy, pokud „nepřítel začlenil své obchodní loďstvo do svého válečného úsilí / úsilí na udržení se ve válce a respektování Londýnského protokolu z [roku] 1936 by, v podmínkách konkrétního střetu, vystavilo ponorku bezprostřednímu nebezpečí nebo jí jinak znemožnilo splnění úkolu“.

---

<sup>159</sup> Bod 135 Manuálu.

<sup>160</sup> Srov. bod 60 Manuálu.

<sup>161</sup> HEINEGG. *The Law* (...), s. 504.

<sup>162</sup> USN, USMC, USCG. *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. Newport: U. S. Naval War College, 2007, bod 8.7.1.7, s. 8-13.

Jedná se o reakci na obě světové války, kdy celé národy bojovaly o přežití a kdy veškeré hospodářství bylo orientováno na válečné úsilí. V podmínkách lokálních konfliktů nemá tato výjimka opodstatnění, neboť je značně obecná a v bojových podmínkách lze předpokládat její nadužívání na úkor pravidel MHP, fakticky by mohla vést až k neomezené ponorkové válce.

Některé nepřátelské lodě, pokud jsou využity ke svému původnímu účelu (jinak by svoji ochranu ztratily), nemohou být vůbec předmětem útoku<sup>163</sup>. Typicky se bude jednat o nemocniční lodě, zdravotnické transporty, lodě, jejichž bezpečná plavba byla garantována dohodou stran (lodě vezoucí humanitární pomoc, válečné zajatce atd.), pasažérské lodě, výzkumné lodě za situace, kdy nelze výsledky výzkumu využít vojensky, malé pobřežní rybářské lodě, záchranné čluny atd. Tyto lodě ale mohou být podrobeny návštěvě, prohlídce a popř. zajetí. Není-li možné je zajmout, mohou být v krajním případě zničeny, s výjimkou pasažérských lodí<sup>164</sup>. Nejprísnejší pravidla platí pro nemocniční lodě, jejichž napadení je považováno za válečný zločin, nelze je ani zajmout, nanejvýš krátkodobě zadržet<sup>165</sup>. I tehdy pokud je nemocniční loď využívána zakázaným způsobem, je možné ji napadnout až po předchozí výzvě obsahující zásadně lhůtu k nápravě<sup>166</sup>.

Neutrální válečné a pomocné lodě si zachovávají v době ozbrojeného konfliktu výlučnou imunitu<sup>167</sup>. Na útok ponorky mohou odpovědět v sebeobraně silou. Válečné ani pomocné lodě neutrálního státu není možné podrobovat prohlídkám<sup>168</sup>, stejně jako konvoje neutrálních obchodních lodí, které eskortují neutrální válečné lodě (viz dále). Pokud ale eskortují nepřátelské obchodní lodě, dochází k porušování neutrality<sup>169</sup>.

Předposlední kategorií, kterou zmíním, jsou neutrální obchodní lodě. Rozsudek IMTN mezi nimi nijak nerozlišoval, přesto v praxi dochází k případům, kdy se lodě pod vlajkou neutrálních států otevřeně účastní bojů na straně válčícího státu. Opět je třeba odlišovat ty mírumilovné lodě od jiných. Jak trefně podotýká Roach, všechny lodě operující pod nepřátelskou vlajkou mají nepřátelský charakter, ale fakt, že loď pluje pod neutrální vlajkou, nutně neznamená, že má také neutrální charakter<sup>170</sup>. Nehledě na používání falešných vlajek, které je obecně v námořní válce přijímáno, ale nebude mít vliv na změnu statusu nepřátelské obchodní lodi, půjde často (ale nikoli vždy) o případy využívání levných vlajek, kdy loď pluje

---

<sup>163</sup> Pro podrobnosti srov. body 47 – 52 Manuálu.

<sup>164</sup> Bod 140 Manuálu.

<sup>165</sup> Čl. 22 a 31 GC II.

<sup>166</sup> Čl. 34 GC II.

<sup>167</sup> Srov. čl. 95 a 96 UNCLOS.

<sup>168</sup> Bod 5.2.7 Principů.

<sup>169</sup> ROACH, Ashley J. *Neutrality in Naval Warfare*. In WOLFRUM. (...), sv. 7, (...), s. 646.

<sup>170</sup> ROACH. *Legal Aspects* (...), s. 382.

pod vlajkou některého státu, ale fakticky je vlastněna, kontrolována, řízena, najata či jinak používána válčícím státem<sup>171</sup>.

Pokud jde o neutrální obchodní lodě, které mají ve skutečnosti nepřátelský charakter, o kterém v konkrétním případě nemá velitel ponorky na základě dostupných informací pochybnosti, potom je na místě s nimi nakládat podobně jako s nepřátelskými loděmi, ale indikátory nepřátelského charakteru jsou nastaveny částečně odlišně<sup>172</sup> a tyto lodě jsou favorizovány. V první řadě musí být nejprve varovány, aby mohly změnit trasu, vyložit náklad či podniknout jiná opatření, ledaže to okolnosti nedovolují. Předmětem útoku mohou být jen tehdy, když není možné nejprve zajistit bezpečnost cestujících a posádky. Body a) – d) a f) jsou stejné jako u nepřátelských obchodních lodí. Důležitým rozdílem je, že ani silná výzbroj neutrální obchodní lodi, způsobilá ponorku vážně poškodit, není sama o sobě důvodem k jejímu napadení<sup>173</sup>. Oproti londýnským dokumentům jsou zpřísněny podmínky útoku na neutrální obchodní loď z důvodu, že odmítá zastavit nebo se brání návštěvě, prohlídce či zajetí. V takovém případě je nutné mít důvodné podezření, že taková loď přepravuje kontraband či proráží blokádu. Kromě toho musí loď po předchozím varování odmítnout zastavit úmyslně a zjevně, resp. se bránit návštěvě, prohlídce či zajetí, popř. též odklonění taktéž úmyslně a zjevně. Nepřátelský charakter obchodní lodi ale může vyjít najevo až při prohlídce, pak může být loď zajata jako kořist, v krajním případě zničena (viz dále).

Mírumilovné neutrální obchodní lodě podléhají návštěvě a prohlídce, mohou k ní být i donuceny, ale nanejvýš opatrně<sup>174</sup>, popř. je možné je za tím účelem odklonit z trasy<sup>175</sup>. Ke zjednodušení prohlídky jim může být vydán navicert prokazující, že nevezou kontraband<sup>176</sup>. Jiný válčící stát než ten vydávající se ale navicertem nemusí řídit. Dle Manuálu si mohou alternativně k prohlídce zvolit, že se odkloní ze své původní trasy<sup>177</sup>, Principy ale takovou možnost neznají. Neutrální obchodní lodě eskortované v konvoji neutrálními válečnými loděmi (mohou patřit více neutrálním zemím) nelze podrobit výkonu práva návštěvy a prohlídky<sup>178</sup>. Na žádost velitel takového konvoje potvrdí ponorce, že nepřeváží kontraband, za toto tvrzení nese odpovědnost. Státy vlajky jednotlivých lodí se musí snažit zajistit, aby jeho tvrzení odpovídalo pravdě. Neutrální obchodní lodě mohou být zajaty nejen tehdy, vezou-li kontraband, ale také kupř. v případě, že nemají v pořádku dokumenty, pokoušejí se prorazit

<sup>171</sup> Srov. bod 117 Manuálu.

<sup>172</sup> Srov. bod 5.1.2 Principů a bod 67 Manuálu.

<sup>173</sup> Bod 69 Manuálu.

<sup>174</sup> Srov. BOTHE, Michael. The Law of Neutrality. In FLECK. (...), s. 596.

<sup>175</sup> Bod 5.2.1 Principů.

<sup>176</sup> Bod 5.2.6 Principů.

<sup>177</sup> Bod 119 Manuálu.

<sup>178</sup> Bod 5.2.8 Principů, bod 120 Manuálu.

blokádu či jsou pod nepřátelskou kontrolou<sup>179</sup>. Absolutně výjimečně je možné takové lodě zničit<sup>180</sup>. I u neutrálních států se budou rozlišovat lodě, na které nelze útočit<sup>181</sup>.

---

<sup>179</sup> Bod 146 Manuálu.

<sup>180</sup> Bod 150 Manuálu.

<sup>181</sup> Srov. bod 5.1.2 Principů a bod 152 Manuálu.

## Závěr

Tato práce splnila svůj cíl a poskytla ucelený přehled o tom, jakými pravidly se musí ponorky řídit během svých operací, a to jak v době míru, tak i během ozbrojených konfliktů. Kromě vojenských ponorek, které jsou válečnými loděmi a stále hrají primární roli, poskytla i základní představu o odlišnostech platných pro soukromé ponorky, jejichž úprava má blíže k režimu obchodních lodí. Práce odpověděla i na některé sporné otázky.

V kapitole druhé se čtenář dozvěděl, že ponorky všech typů mají právo pokojného proplutí v pobřežním moři, které lze jen dočasně omezit v určitých oblastech, jestliže splní podmínky předepsané UNCLOS (zejména poplují na hladině se vztyčenou vlajkou). Právo pokojného proplutí vojenských ponorek nelze vázat na předchozí povolení, neboť takový postup je v rozporu s UNCLOS, předchozí oznámení by naopak mohlo být akceptovatelné jako prostředek pro zajišťování bezpečnosti plavby, ale nesmí být jinak zneužíváno. UNCLOS ponorkám nijak nezakazuje vplout do pobřežních vod tehdy, když nedodrží podmínky pokojného proplutí, leč v takovém případě se vystavují riziku postihu ze strany pobřežního státu. Pobřežní stát má právo vynutit dodržování pravidel UNCLOS a své národní legislativy je provádějící, ale s ohledem na zákaz byť i jen hrozby použití síly by měl být při svém jednání nanejvýš zdrženlivý. Namísto použití síly lze spíše vsadit na sledování ponorky a širokou medializaci případu. Podobný opatrnější přístup by se měl uplatnit i ve vnitřních vodách. V průlivech používaných pro mezinárodní plavbu a v souostrovských námořních koridorech obecně platí specifické režimy tranzitního proplutí a proplutí souostrovskými námořními koridory. Tyto režimy jsou o něco volnější a zejména umožňují ponorkám plout pod hladinou, jelikož jde o jejich běžný operační mód.

V mezinárodních vodách se mohou ponorky zásadně pohybovat volně díky svobodě plavby, pouze musí brát zřetel na výkon obdobné a dalších svobod i jinými státy. Ačkoli jsou tyto oblasti určeny pro mírové účely, lze v nich (zdůrazňuji, že i ve EEZ) provádět vojenské manévry, testy a cvičení s konvenčními zbraněmi. Omezení platí pro jaderné zbraně, jejichž testy jsou na moři zakázány, pokud se navíc jedná o některé bezjaderné pásma, nelze do takové oblasti ani vplouvat s jadernými zbraněmi na palubě, samotný jaderný pohon nevádí.

Odpovědnost za újmu způsobenou soukromou ponorkou ponese vlastník či provozovatel, v případě vojenských ponorek půjde o odpovědnost státu. Pokud jde o UUV, v případě, že budou moci operovat samostatně, je na místě podrobit je stejnému režimu, kterému podléhají ponorky.

Kapitola třetí pojednala o operacích vojenských ponorek v době ozbrojeného konfliktu. Moderní ponorková válka podléhá obecně uznávaným pravidlům MHP pro vedení všech bojových konfliktů a základní zásady MHP se zde uplatní stejně jako kdekoli jinde. Základním pravidlem, ať útočí na zemi, na moři či ve vzduchu, je, že ponorky mohou cíleně napadat pouze vojenské objekty a nesmí použít sílu větší, než je nezbytně nutná k dosažení vojenského cíle. Z hlediska prostorového musí ponorky válčících států brát náležitý ohled na nedotknutelnost pobřežního moře neutrálních zemí, kromě toho ale musí víc než kdy dříve respektovat i výkon jejich práv v mezinárodních vodách.

Nepřátelské válečné lodě mohou být předmětem útoku zásadně kdykoli, a to bez předchozího varování. S trosečníky z nich vyřazenými z boje musí být vždy zacházeno humánně, jakmile okolnosti dovolí, je třeba po nich pátrat či o nich informovat. Napadení neutrální válečné lodě je třeba považovat za ozbrojený útok a neutrální stát na něj může v sebeobraně odpovědět silou.

Nepřátelské obchodní lodě se dělí na dvě skupiny. Při setkání s těmi mírumilovnými musí ponorka ctít pravidla kořistního práva, zásadně je třeba je zastavit, navštívit a prohlédat, pak mohou být zajaty, jen výjimečně zničeny. Vždy musí být zajištěna bezpečnost osob na palubě, resp. jejich věcí, pokud toho ponorka není schopná, nemůže zaútočit. Základní právní úpravou, kodifikující obyčejové právo, jsou stále londýnské dokumenty z 30. let 20. století. Již IMTN autoritativně potvrdil, že určité obchodní lodě se své ochrany mohou zbavit svým jednáním. I dnes mezinárodní právo rozlišuje několik případů, kdy mohou být nepřátelské obchodní lodě předmětem útoku bez varování. Tyto případy je ale třeba brát pouze jako indikátory toho, že obchodní loď pravděpodobně je vojenským objektem. V pochybnostech představuje vždy civilní objekt a není možné ji napadnout. Specifické pravidlo uznávané USA, že k útoku stačí, když jsou obchodní lodě zapojeny do nepřátelského válečného úsilí, nelze vnímat jako dostatečnou záruku před neomezenou ponorkovou válkou, na rozdíl od ostatních pravidel. Nad rámec uvedeného určité kategorie nepřátelských lodí vůbec nemohou být předmětem útoku.

Velmi podobně je možné dělit i neutrální obchodní lodě, jelikož i ty mohou mít nepřátelský charakter. U těch mírumilovných je namísto ještě větší opatrnost, alternativně mohou být odkláněny z trasy. K jejich zničení by nemělo téměř nikdy dojít. U ostatních se rozlišují určité indikátory toho, že mohou mít nepřátelský charakter, ale podmínky útoku jsou zpřísněny – zásadně musí být vždy varovány a je třeba dbát na bezpečnost osob na palubě. Na rozdíl od nepřátelských obchodních lodí nestačí pouhá přítomnost výzbroje.

Neřekl bych, že je přímo problémem, že dosavadní smluvní právní úprava ponorkové války je již letitá, do značné míry postačuje, ale nereflektuje změny, ke kterým došlo od 2. světové války (přijetí Charty OSN, vývoj v mořském právu). Samozřejmě, že se bez ohledu na smluvní právo vyvíjejí obyčejně, ale není ideální situace, kdy hlavním vodítkem pro poznání pravidel moderní ponorkové války (a námořní války obecně) jsou akademické kodexy (Manuál, Principy), které – byť mohou být široce respektovány – nejsou právně závazné. Vojenské manuály nejsou úplně objektivní, neboť se do nich mohou více promítat geopolitické zájmy jednotlivých států. Lze tedy jen doporučit ucelenější kodifikaci ponorkové války ve všech typech mezinárodních ozbrojených konfliktů.

První hlavní hypotéza této práce byla potvrzena – současná právní úprava mořského práva umožňuje ponorkám efektivně využívat světové oceány a zároveň je ohleduplná k právům ostatních států. Druhá hypotéza byla potvrzena částečně. Favorizované postavení obchodních lodí je v současnosti vyvažováno jejich členěním na ty „hodné“ a „zlé“, které mohou být za určitých okolností předmětem útoku bez varování. Na druhou stranu i přes nepochybnou snahu řady států nejsou nastaveny dostatečné limity pro předejití neomezené ponorkové válce, zvláště s ohledem na spornou výjimku z ochrany v případě zapojení obchodního loďstva do válečného úsilí.



## Seznam použitých zdrojů

### 1 Knihy

#### 1.1 Komentáře, encyklopedie a manuály

1. BOTHE, Michael. The Law of Neutrality. In FLECK, Dieter (ed.). *The Handbook of International Humanitarian Law*. 2. vydání. New York: Oxford University Press, dotisk 2010, s. 571 – 604.
2. FLECK, Dieter. London Naval Conference (1908 – 1909). In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 6, 2012, s. 943 – 946.
3. GREENWOOD, Christopher. Historical Development and Legal Basis. In FLECK, Dieter (ed.). *The Handbook of International Humanitarian Law*. 2. vydání. New York: Oxford University Press, dotisk 2010, s. 1 – 43.
4. GUILFOYLE, Douglas. The High Seas. In ROTHWELL, Donald R. a kol. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. 1. vydání. Oxford: Oxford University Press, 2015, s. 203 – 225.
5. HEINEGG, Wolf Heintschel von. The Law of Armed Conflict at Sea. In FLECK, Dieter (ed.). *The Handbook of International Humanitarian Law*. 2. vydání. New York: Oxford University Press, dotisk 2010, s. 475 – 569.
6. HEINEGG, Wolff Heintschel von. War Zones. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 10, 2012, s. 763 – 771.
7. HEINEGG, Wolff Heintschel von. Warships. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 10, 2012, s. 790 – 802.
8. NAKATANI, Kazuhiro. Submarines. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 9, 2012, s. 649 – 652.
9. NWOGUGU, Edwin I. Submarine Warfare. Commentary. In RONZITTI, Natalino. *The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*. 1. vydání. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1988, s. 353 – 365.

10. ROACH, Ashley J. Neutrality in Naval Warfare. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 7, 2012, s. 643 – 648.
11. RONZITTI, Natalino. Naval Warfare. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 7, 2012, s. 557 – 568.
12. TRAUNMÜLLER, Karin. The Peleus. In WOLFRUM, Rüdiger (ed.). *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 1. vydání. New York: Oxford University Press, sv. 8, 2012, s. 239 a 240.
13. USN, USMC, USCG. *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. Newport: U. S. Naval War College, 2007, 179 s.

## **1.2 Ostatní knihy**

1. BUTLER, Daniel A. *The Age of Cunard: A Transatlantic History 1839-2003*. 1. vydání. Annapolis: Lighthouse Press, 2003, 467 s.
2. DINSTEIN, Yoram. *War, Aggression and Self-defence*. 5. vydání. New York: Cambridge University Press, 2011, 375 s.
3. FAIX, Martin. *Law of armed conflict and use of force. Part Two*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého, 2013, 211 s.
4. FAIX, Martin, BUREŠ, Pavel, SVAČEK, Ondřej. *Rukověť ke studiu mezinárodního práva I: Dokumenty*. 1. vydání. Praha: Leges, 2015, 432 s.
5. FUCHS, Jiří. *Mezinárodní humanitární právo*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo obrany – Agentura vojenských informací a služeb, 2007, 230 s.
6. HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři. 1. díl. Rok 1914*. 1. vydání. Praha: Libri, 2001, 258 s.
7. HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři. 3. díl. Rok 1916*. 1. vydání. Praha: Libri, 2001, 322 s.
8. HRBEK, Jaroslav. *Velká válka na moři. 5. díl. Rok 1918*. 1. vydání. Praha: Libri, 2002, 342 s.
9. HRBEK, Ivan, HRBEK, Jaroslav. *Salvy nad vlnami*. 1. vydání. Praha: Naše vojsko, 1993, 331 s.
10. HUGILL, Peter J. *World Trade since 1431: Geography, Technology, and Capitalism*. 1. vydání. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, edice 1995, 376 s.

11. CHANT, Chris. *Ponorky*. 1. vydání. Dobřejovice: Rebo Productions CZ, spol. s r. o., 2009, 364 s.
12. MILLER, David, JORDAN, John. *Moderní válečné ponorky*. 1. vydání. Praha: Naše vojsko, 2005, 208 s.
13. ONDŘEJ, Jan. *Právní režimy mořských oblastí. Srovnání s kosmem a Antarktidou*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, 316 s.
14. ROSKILL, Stephen W. *The War at Sea. The Offensive. část II*. 1. vydání. Londýn: Her Majesty's Stationery Office, sv. 3, 1961, 502 s.
15. TANAKA, Jošifumi. *The International Law of the Sea*. 1. vydání. New York: Cambridge University Press, 2012, 435 s.
16. ZABECKI, David T. *Dönitz: A Defense*. 6. vydání. Bennington: Merriam Press, 2008, 118 s.

### **1.3 Materiály k Norimberskému a Tokijskému procesu**

1. IMTFE. *Judgment*. 1. vydání. Tokio: IMTFE, 1948, 1 218 s.
2. IMTN. *Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal*. 1. vydání. Norimberk: IMTN, sv. 1, 1947, 367 s.
3. IMTN. *Trial of the Major War Criminals before the International Military Tribunal*. 1. vydání. Norimberk: IMTN, sv. 35, 1949, 700 s.

## **2 Články a materiály z odborných časopisů**

1. AGYEBENG, William K. Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea. *Cornell International Law Journal*, 2006, roč. 39, č. 2, s. 371 – 399.
2. BALLESTER, Gamaliel R. The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue. *Revista de Derecho Puertorriqueño*, 2014, roč. 54, č. 1, s. 87 – 118.
3. BURKE, William T. Submerged Passage through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text. *Washington Law Review*, 1977, roč. 52, č. 2, s. 193 – 225.
4. DOSWALD-BECK, Louise. The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. *American Journal of International Law*, 1995, roč. 89, č. 1, s. 192 – 208.
5. FENRICK, William J. The Exclusion Zone Device in the Law of Naval Warfare. *Canadian Yearbook of International Law*, 1986, roč. 24, č. 1, s. 91 – 126.
6. FLECK, Dieter. Comments on Howard S. Levie's Paper: Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol. *International Law Studies Series. US Naval War*

*College*, 1993, roč. 93, sv. 65 (The Law of Naval Warfare: Targeting Enemy Merchant Shipping), s. 78 – 85.

7. FROMAN, David F. Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea. *San Diego Law Review*, 1984, roč. 21, č. 3, s. 625 – 689.

8. GILLILAND, Jane D. Submarines and Targets: Suggestions for New Codified Rules of Submarine Warfare. *Georgetown Law Journal*, 1984 – 1985, roč. 73, č. 3, s. 975 – 1005.

9. GROSS, Oren. The New Way of War: Is There a Duty to Use Drones? *Florida Law Review*, 2015, roč. 67, č. 1, s. 1 – 72.

10. HEINEGG, Wolff Heintschel von. The Current State of the Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the San Remo Manual. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 2006, roč. 106, sv. 82 (The Law of War in the 21st Century – Weaponry and the Use of Force), s. 269 – 296.

11. HENDERSON, Andrew H. Murky Waters: The Legal Status of Unmanned Undersea Vehicles. *Naval Law Review*, 2006, roč. 53, č. 1, s. 55 – 72.

12. CHURCHILL, Robin R. 10 Years of the UN Convention on the Law of the Sea – Towards a Global Ocean Regime? A General Appraisal. *German Yearbook of International Law*, 2005, roč. 48, č. 1, s. 81 – 116.

13. JACOBSON, Jon L. The Law of Submarine Warfare Today. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1991, roč. 91, sv. 64 (The Law of Naval Operations), s. 205 – 240.

14. JESSUP, Philip C. Jurisdiction. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1980, roč. 80, sv. 61, s. 303 – 318.

15. KRASKA, James. Putting Your Head in the Tiger's Mouth: Submarine Espionage in Territorial Waters. *Columbia Journal of Transnational Law*, 2015 – 2016, roč. 54, č. 1, s. 164 – 247.

16. LEVIE, Howard S. Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 1993, roč. 93, sv. 65 (The Law of Naval Warfare: Targeting Enemy Merchant Shipping), s. 28 – 71.

17. MASAHIRO, Mijoši. The Submerged Passage of a Submarine through the Territorial Sea: The Incident of a Chinese Atomic-Powered Submarine. *Singapore Year Book of International Law*, 2006, roč. 10, č. 1, s. 243 – 250.

18. O'CONNELL, Daniel P. International Law and Contemporary Naval Operations. *British Yearbook of International Law*, 1970, roč. 44, č. 1, s. 19 – 85.

19. REEVES, Jesse S. Submarines and Innocent Passage. *American Journal of International Law*, 1917, roč. 11, č. 1, s. 147 – 153.
20. ROACH, Ashley J. Legal Aspects of Modern Submarine Warfare. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, 2002, roč. 6, č. 1, s. 367 – 385.
21. ROACH, Ashley J. The Law of Naval Warfare at the Turn of Two Centuries. *American Journal of International Law*, 2000, roč. 94, č. 1, s. 64 – 77.
22. ROBERTSON, Horace B. Submarine Warfare. *JAG Journal*, 1956, roč. 10, č. 11, s. 3 – 9.
23. WHITE, David I. The Right of Innocent Passage of Submarines in the Territorial Seas. *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*, 1974, roč. 7, č. 1, s. 127 – 136.
24. WILSON, George G. The Submarine and Place of Safety. *American Journal of International Law*, 1941, roč. 35, č. 3, s. 496 a 497.
25. Official Documents: Preliminary Documents of the Conference for the Codification of International Law. Bases of Discussion Drawn up by the Preparatory Committee. Territorial Waters. *American Journal of International Law Supplement*, 1930, roč. 24, č. 1, s. 25 – 46.
26. Official Documents: Conference for the Codification of International Law. Report of the Second Committee (Territorial Sea). *American Journal of International Law Supplement*, 1930, roč. 24, č. 3, s. 234 – 258.
27. ILC. Regime of the High Seas and Regime of the Territorial Sea. Summary of replies from Governments and conclusions of the Special Rapporteur. *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, roč. 8, č. 2, s. 13 – 37.
28. ILC. Regime of the High Seas and Regime of the Territorial Sea. Comments by Governments. *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, roč. 8, č. 2, s. 37 – 101.
29. ILC. Law of the Sea. Commentary to the articles concerning the law of the sea. *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, roč. 8, č. 2, s. 265 – 301.

### **3 Internetové zdroje**

1. DÖNITZ, Karl. *Laconia-Befehl*, 1942. [online]. ubootarchiv.de [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na <<http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/Laconia-Befehl>>.
2. HELGASON, Guðmundur. *The Laconia Incident*. [online]. uboat.net, 13. dubna 1997 [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na <<http://uboat.net/ops/laconia.htm>>.
3. SCHÖNBAUM, Thomas. *The Ehime Maru Incident and the Law*. [online]. asil.org, 5. března 2001 [cit. 8. srpna 2017]. Dostupné na <<https://www.asil.org/insights/volume/6/issue/5/ehime-maru-incident-and-law>>.

4. ICRC. *AP I. States Parties*. [online]. icrc.org [cit. 11. srpna 2017]. Dostupné na <[https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/States.xsp?xp\\_viewStates=XPages\\_NORMStatesParties&xp\\_treatySelected=470](https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/States.xsp?xp_viewStates=XPages_NORMStatesParties&xp_treatySelected=470)>.
5. OSN. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. [online]. un.org [cit. 31. července 2017]. Dostupné na <[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en)>.
6. *BGM-109 Tomahawk – Operational Use*. [online]. globalsecurity.org [cit. 10. dubna 2017]. Dostupné na <<http://www.globalsecurity.org/military/systems/munitions/bgm-109-operation.htm>>.
7. *Romanian submarine Delfinul*. [online]. wikipedia.org [cit. 4. srpna 2017]. Dostupné na <[https://en.wikipedia.org/wiki/Romanian\\_submarine\\_Delfinul](https://en.wikipedia.org/wiki/Romanian_submarine_Delfinul)>.
8. *Sinpo / GORAE-Class Ballistic Missile Sub*. [online]. globalsecurity.org [cit. 9. dubna 2017]. Dostupné na <<http://www.globalsecurity.org/military/world/dprk/s-gorae.htm>>.

#### **4 Mezinárodní dokumenty a akademické kodexy**

1. Deklarace o pravidlech námořní války (Londýnská deklarace), Londýn, 26. února 1909.
2. Deklarace týkající se námořního práva (Pařížská deklarace), Paříž, 16. dubna 1856.
3. Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů (Protokol I, AP I), Ženeva, 8. června 1977, v ČR publikován jako sdělení č. 168/1991 Sb.
4. Dodatkový protokol k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí ozbrojených konfliktů nemajících mezinárodní charakter (Protokol II, AP II), Ženeva, 8. června 1977, v ČR publikován jako sdělení č. 168/1991 Sb.
5. Dohoda o omezení a snížení námořní výzbroje (Londýnská námořní dohoda), Londýn, 22. dubna 1930.
6. Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL), Londýn, 2. listopadu 1973, v ČR publikována jako sdělení č. 71/1995 Sb.
7. Smlouva o Antarktadě, Washington, 1. prosince 1959, v ČR publikována jako vyhláška č. 76/1962 Sb.
8. Smlouva o pásmu bez jaderných zbraní v Africe (Smlouva z Pelindaby), Káhira, 11. dubna 1996.
9. Smlouva o pásmu bez jaderných zbraní v jihovýchodní Asii (Smlouva z Bangkoku), Bangkok, 15. prosince 1995.

10. Smlouva o pásmu bez jaderných zbraní ve střední Asii (Smlouva ze Semipalatinsku), Semipalatinsk, 8. září 2006.
11. Smlouva o bezjaderném pásmu v jižním Pacifiku (Smlouva z Rarotongy), Avarua, 6. srpna 1985.
12. Smlouva o zákazu jaderných zbraní v Latinské Americe a v Karibiku (Smlouva z Tlatelolca), Ciudad de México, 14. února 1967.
13. Smlouva o zákazu pokusů s jadernými zbraněmi v ovzduší, v kosmickém prostoru a pod vodou (PTBT), Moskva, 5. srpna 1963, v ČR publikována jako vyhláška č. 90/1963 Sb.
14. Smlouva o zákazu umístování jaderných zbraní a jiných zbraní hromadného ničení na dně moří a oceánů a v jeho podzemí (SACT), Londýn, Moskva, Washington, 11. února 1971, v ČR publikována jako vyhláška č. 62/1974 Sb.
15. Smlouva týkající se použití ponorek a otravných plynů ve válce, Washington, 6. února 1922.
16. Společné prohlášení USA a SSSR s připojenou jednotnou interpretací pravidel mezinárodního práva, jimiž se řídí pokojné proplutí (Dohoda z Jackson Hole), Jackson, 23. září 1989.
17. Protokol vztahující se k pravidlům ponorkové války vyhlášeným v části IV. Londýnské námořní dohody z 22. dubna 1930 (Londýnský protokol), Londýn, 6. listopadu 1936, v ČR publikován jako protokol č. 219/1937 Sb.
18. Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG), Londýn, 20. října 1972, v ČR publikována jako sdělení č. 263/1995 Sb.
19. Úmluva o pobřežních vodách a pásmu přilehlém (Úmluva o pobřežním moři), Ženeva, 29. dubna 1958, v ČR publikována jako vyhláška č. 101/1965 Sb.
20. Úmluva o právech a povinnostech neutrálních států v námořní válce (Haagská úmluva č. XIII), Haag, 18. října 1907.
21. Úmluva o válečné neutralitě, Havana, 20. února 1928.
22. Úmluva o volném moři, Ženeva, 29. dubna 1958, v ČR publikována jako vyhláška č. 92/1964 Sb.
23. Úmluva OSN o mořském právu (UNCLOS), Montego Bay, 10. prosince 1982, v ČR publikována jako sdělení č. 240/1996 Sb.
24. Úmluva z Montreux týkající se režimu průlivů (Úmluva z Montreux), Montreux, 20. července 1936.
25. Vídeňská úmluva o smluvním právu (VCLT), Vídeň, 23. května 1969, v ČR publikována jako vyhláška č. 15/1988 Sb.

26. Ženevská úmluva o zlepšení osudu raněných, nemocných a trosečníků ozbrojených sil na moři (GC II), Ženeva, 12. srpna 1949, v ČR publikována jako vyhláška č. 65/1954 Sb.
27. Helsinské principy práva námořní neutrality (Principy), Tchaj-pej, 30. května 1998.
28. Sanremský manuál mezinárodního práva aplikovatelného na ozbrojené konflikty na moři (Manuál), Livorno, 12. června 1994.

## **5 Soudní rozhodnutí a poradní stanoviska**

1. ICJ: Rozsudek ze dne 9. dubna 1949 (Merits), *Corfu Channel Case* (Velká Británie vs. Albánie).
2. ICJ: Rozsudek ze dne 27. června 1986 (Merits), *Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* (Nikaragua vs. USA).
3. ICJ: Poradní stanovisko ze dne 8. července 1996, *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons*.
4. ICTY: Rozsudek ze dne 14. ledna 2000 (Trial Chamber, IT-95-16), *Prosecutor v. Kupreškić et al.*
5. IMTFE: Rozsudek ze dne 12. listopadu 1948, *The United States of America et al. v. Araki et al.*
6. IMTN: Rozsudek ze dne 1. října 1946, *The United States of America et al. v. Göring et al.*



## **Shrnutí**

Tato práce poskytuje čtenáři přehled o tom, jaká pravidla mezinárodního práva ovlivňují pohyby a operace soukromých a vojenských ponorek a do jaké míry jsou akceptována napříč mezinárodním společenstvím. Čerpá z textů samotných dokumentů mezinárodního práva, z řady odborných knih a článků, ale i z nepočtené judikatury. Práce respektuje tradiční rozdíly mezi pravidly aplikovatelnými v době míru a během ozbrojených konfliktů. Neomezuje se jen na potvrzení již známých faktů, ale snaží se odpovědět i na některé sporné otázky. Autor této práce analyzuje jak postoje států, tak i rozdílné teoretické přístupy a následně zdůvodňuje svůj názor.

## **Klíčová slova**

ponorka – mořské právo – pokojné proplutí – tranzitní proplutí – právo proplutí souostrovními námořními koridory – UUV – ozbrojený konflikt – ponorková válka – válečná loď – obchodní loď

## **Summary**

This thesis provides the reader with an overview of how rules of international law influence movements and operations of private and military submarines and to what extent they are accepted throughout the international community. It derives from texts of international law documents themselves, from numerous professional books and articles but also from a handful of judicature. The thesis respects traditional differences between rules applicable in time of peace and in the course of armed conflicts. It does not restrict itself only to reaffirming of already known facts but it tries to answer some unsettled issues as well. The author of this thesis analyses both attitudes of States and different theoretical approaches and subsequently accounts his own point of view.

## **Key words**

submarine – law of the sea – innocent passage – transit passage – archipelagic sea lanes passage – UUV – armed conflict – submarine warfare – warship – merchant ship