

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Veronika Nováková

Právo životního prostředí v rámci námořní dopravy

Diplomová práce

Olomouc 2018

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Právo životního prostředí v rámci námořní dopravy vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.“

V Olomouci dne 20. března 2018

.....
Veronika Nováková

Na tomto místě bych ráda poděkovala váženému pánu JUDr. Ondřeji Víchovi, Ph.D., za jeho odborné vedení a cenné rady, jakožto i za jeho ochotu a především trpělivost při výběru tématu a psaní této práce. Dále děkuji své rodině, jíž vděčím za veškerou podporu.

Obsah

Seznam použitých zkratek.....	6
Úvod.....	8
1. Účast mezinárodních organizací na ochraně mořského prostředí.....	11
1.1. Mezinárodní námořní organizace	11
1.2. Nevládní organizace (NGOs).....	13
1.3. Další organizace, agentury a programy	13
2. Prevence před ropným znečištěním a kompenzace škod.....	16
2.1. Právní předpisy IMO zabývající se ropným znečištěním	17
2.1.1. MARPOL	18
2.1.2. OPRC	20
2.2. Úmluva OSN o mořském právu (UNCLOS).....	21
2.2.1. Vztah UNCLOS a právních instrumentů IMO	22
2.3. Odpovědnost za škodu způsobenou ropným znečištěním z plavidel	23
2.3.1. CLC.....	25
2.3.2. IOPC	27
2.3.3. BUNKER	30
2.4. Oblastně specifikované úmluvy	31
2.4.1. Antarktický smluvní systém.....	32
3. Právní úprava na mezinárodní úrovni v kontextu s vnitrostátním právem ČR.....	34
3.1. Současný právní rámec vnějšího vlivu EU na IMO	34
3.1.1. Zásadní legislativa EU	37
3.2. Implementace právních předpisů IMO do vnitrostátního práva.....	38
4. Mezinárodní soudní orgány ve věcech znečištění mořských vod tankery	41
4.1. Mezinárodní tribunál pro mořské právo	42
4.2. Mezinárodní soudní dvůr.....	44

Závěr	47
Seznam použitých zdrojů	51
Abstrakt	57
Abstract	57
Klíčová slova	57
Key words.....	57

Seznam použitých zkratk

ATS	Antarktický smluvní systém	Antarctic Treaty System
BUNKER	Úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou naftou ze zásobníků	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage
CJEU	Soudní dvůr Evropské Unie	Court of Justice of the European Union
CLC	Úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
ECJ	Soudní dvůr	European Court of Justice
EEA	Evropská agentura pro životní prostředí	European Environment Agency
EU	Evropská Unie	European Union
EMSA	Evropská agentura pro námořní bezpečnost	European Maritime Safety Agency
ETC/MCE	Evropské centrum pro námořní a pobřežní životní prostředí	European Topic Centre on the Marine and Coastal Environment
GESAMP	Sdružení odborníků na vědecké aspekty ochrany životního prostředí v moři	The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection
HELCOM	Helsinská komise	Baltic Marine Environment Protection Commission – Helsinki Commission
ICJ	Mezinárodní soudní dvůr	International Court of Justice
IMO	Mezinárodní námořní organizace	International Maritime Organization
IOPC	Úmluva o zřízení Mezinárodního fondu pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
ITLOS	Mezinárodní tribunál pro mořské právo	The International Tribunal for the Law of the Sea

MARPOL	Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění z lodí	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Výbor pro ochranu mořského prostředí	Marine Environment Protection Committee
OPA	Zákon o znečištění ropou	Oil Pollution Act
OPRC	Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation
REMPEC	Reg. centrum pro reakci na mimořádné události v oblasti mořského znečištění pro Středozemní moře	Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea
UNCLOS	Úmluva OSN o mořském právu	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP/MAP/ RSP	Program OSN pro životní prostředí / Středomořský akční plán / Program pro regionální moře	UN Environment Programme / Mediterranean Action Plan / The Regional Seas Programme

Úvod

V úvodu mé diplomové práce považuji za potřebné uvést, že přibližně 360 km², tedy 71 % povrchu Země, je pokryto oceány a moři¹, a více než 90 % zboží mezinárodního obchodu je transportováno prostřednictvím námořní dopravy². Dle analytiků trhu lodní dopravy světový námořní obchod vzrostl o přibližně 135 % mezi léty 1985 až 2006.³ Numerický přehled z pohledu Evropské Unie (dále jen „EU“) čítá „28 členských států⁴, zahrnuje 1200 obchodních přístavů, jimiž prochází téměř 90 % globálního zahraničního obchodu a přibližně 40 % obchodu mezi členskými státy EU a více než 400 miliónů pasažérů“.⁵ A přestože statistiky prokazují, že námořní doprava představuje pro životní prostředí nejméně poškozující způsob transportu⁶, je potřeba vzít v úvahu rostoucí počet tankerů a nákladních lodí⁷, jež jsou poháněny či převážejí vysoký objem nebezpečných olejových substancí, a které jsou středem mé diplomové práce.

Ačkoliv většina mořského znečištění z plavidel je výsledkem standardních námořních operací, jakožto čištění nákladního tanku a vypouštění tzv. balastových vod⁸ (viz Příloha, obrázek č. 1), vzhledem k rozsahu diplomové práce se zaměřuji výhradně na ropné znečištění zejména v souvislosti s ekologickými haváriemi globálního charakteru a únikem paliva, a to přesto, že pod termín „znečištění způsobené plavidly“ Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění z lodí (dále jen „MARPOL“) subsumuje také vypouštění přepravovaných škodlivých látek, odpadních vod, odstraňování odpadu a znečištění ovzduší z lodí.⁹ Důvodů, proč znečištění ropou představuje veřejně nejvíce diskutovaného činitele poškození stavu moří, lze uvést několik, a to kupříkladu fakt, že ropa náleží k nejvíce přepravovaným

¹ LUTGENS, Frederik K., TARBUCK, Edward J. *Essentials of Geology*. New York: MacMillan, 1992, s. 269.

² *Quality shipping, safer seas, cleaner oceans*. Lisbon: European Maritime Safety Agency, 2009, s. 2.

³ *IMO and the Environment*. London: International Maritime Organization, 2011, s. 4.

⁴ Pozn.: včetně Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku.

⁵ *Quality shipping, safer seas, cleaner oceans*. Lisbon: European Maritime Safety Agency, 2009, s. 2.

⁶ *Marine Environment* [online]. www.imo.org, [cit. 3. března 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>>.

⁷ Tankery přepravují tekutý náklad, jakožto ropu, ropné produkty a chemikálie. Odlišují se od běžných nákladních lodí přepravujících zboží v kontejnerech či materiálu ve velkém objemu, tím, že paluba je proplachovaná, pokrytá potrubím a větracími otvory.

⁸ RICHARDSON, Elliot L. *Prevention of Vessel-source Pollution: An Attainable Goal* [online]. www.oceanlaw.org, [cit. 3. října 2017]. Dostupné na <<http://www.oceanlaw.org/downloads/vessel.pdf>>.

⁹ *IMO and the Environment*. London: International Maritime Organization, 2011, s. 2-3.

nákladům od sedmdesátých let minulého století¹⁰ a dále skutečnost, že ve srovnání s jinými nebezpečnými látkami je ropa zřetelně viditelná a zpravidla způsobuje geograficky rozsáhlá poškození.

Ve své práci blíže neupravuji problematiku zvláště citlivých mořských oblastí dle Mezinárodní námořní organizace a podrobně nevymezuji přepravu ropy potrubími, která spolu s tankery poskytuje dodávku ropy po světě, nicméně vzhledem k přírodním bariérám nepokryje všechny poptávající státy. Text nepojednává o využívání zdrojů z mořského dna a podloží, a zároveň se v něm zevrubně nezaměřuji na opatření související se zajištěním bezpečnosti námořní dopravy, včetně monitoringu a přístavní kontroly.

Ve vlastním textu pracuji s pojmem "znečištění mořského prostředí" ve znění čl. 1 odst. 4 Úmluvy OSN o mořském právu (dále jen „UNCLOS“), která znečištěním chápe „přímé nebo nepřímé zanesení takových látek nebo energie člověkem do mořského prostředí [...], které mají či mohou mít zhoubné účinky, jako jsou poškození živých zdrojů a mořského života, ohrožení lidského zdraví, zabránění mořské činnosti včetně rybolovu či jinému oprávněnému využívání moře, zhoršení užité jakosti mořské vody a omezení podmínek pro rekreaci“.

Cílem této diplomové práce je souhrnná identifikace dosavadní právní úpravy vztahující se na ropná znečištění způsobená v důsledku námořní dopravy. Prostudování právní regulace a činnosti jednotlivých mezinárodních organizací považuji za základ získání povědomí o vývoji a možnostech ochrany životního prostředí, nicméně právní předpisy nezodpovídají otázky týkající se aplikace právních předpisů a vzájemné vztahy jednotlivých subjektů ochrany mořského prostředí. Z tohoto důvodu si stanovuji výzkumné otázky ve znění: *Jaký vliv Evropská Unie vykonává v Mezinárodní námořní organizaci pro efektivní prevenci před ropným znečištěním z plavidel? Považuje se implementace právních instrumentů Mezinárodní námořní organizace (v České republice) za důslednou? Podílejí se mezinárodní soudní orgány na ochraně mořského prostředí bohatou judikatorní činností?*

Jelikož vycházím především ze zahraniční literatury, mohou se v textu objevit cizojazyčné termíny (např. pollymetallic nodules), jejichž překladem jsem nechtěla chybně formulovat daný význam. Současně zkratky užitá pro označení jednotlivých organizací

¹⁰ V sedmdesátých letech minulého století bylo na moři každoročně přepravováno 100 milionů tun a 2/3 množství nákladu byly ropné náklady. V roce 1998 celkové obsah ropných produktů přepravovaných po moři činil více než 2000 milionů tun, což představuje 40 % celkových transportovaných nákladů.

či úmluv uvádím v oficiálním anglickém znění z důvodu lepší orientace v daných dokumentech (viz ECJ, UNCLOS, ITLOS a další).

Diplomová práce je členěna do čtyř kapitol. V první kapitole se zabývám vymezením jednotlivých mezinárodních organizací podílejících se na ochraně mořského prostředí před znečišťováním plavidly, především na činnost Mezinárodní námořní organizace. Druhá kapitola představuje rozsáhlé pojednání o právních předpisech zabývajících se mořským znečištěním a vztazích mezi nimi, jakož o dokumentech stanovujících civilní odpovědnost plynoucí z poškození moří. O vztahu mezi mezinárodním a vnitrostátním právem upravujícím zmíněnou environmentální problematiku je psáno ve třetí kapitole, jejíž podkapitoly se zaměřují na právní rámec vnějšího vlivu EU na IMO a implementaci právních předpisů IMO do vnitrostátních právních řádů. Závěrečná čtvrtá kapitola stručně nastiňuje kompetence mezinárodních soudních orgánů ve věcech znečištění mořského prostředí loděmi.

Přestože je text práce charakteru deskriptivního, věřím v její přínos zejména z pohledu nastínění rozsáhlé mezinárodněprávní problematiky znečištění mořských vod, která doposud není v české literatuře široce zastoupena.

1. Účast mezinárodních organizací na ochraně mořského prostředí

Mořské prostředí je definováno jako životní prostředí moře, jehož ochranu proti znečišťování všeho druhu předvídá Úmluva OSN o mořském právu.¹¹ Na tvorbě a sjednocování právních předpisů upravujících předcházení a kompenzaci následků životního prostředí v mořských vodách se podílí celá řada mezinárodních organizací (resp. orgánů organizací), a to jak v užším smyslu, tedy mezivládních organizací, tak v širším pojetí, jímž rozumíme nevládní organizace (dále jen „NGOs“). Nejsilnější hlasy hledající východiska pocházejí od organizací tvořených z vlastníků plavidel a operátorů, jejichž záměrem je hledání kompromisu mezi zájmy lodní dopravy a ochranou životního prostředí. Mimo tyto se v této sféře pohybují také nájemníci lodí (obzvláště ropné společnosti), pojišťovatelé, organizace zabývající se ekologií.

1.1. Mezinárodní námořní organizace

Mezinárodní námořní organizaci (dále jen „IMO“) lze označit za jeden z klíčových subjektů zajišťujících ochranu životního prostředí moří a oceánů. Prostřednictvím množství mezinárodních smluv a regulačního rámce se tato specializovaná agentura OSN, založena v roce 1948¹² a sídlící v Londýně, „snaží vytvářet rovné podmínky pro provozovatele lodí tak, aby nemuseli své finanční potíže řešit obcházením pravidel v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí“¹³. Organizace je odpovědná za přípravu právních nástrojů a za usnadnění technické spolupráce při ochraně mořského prostředí. V souhrnu lze říci, že IMO speciálně přistupuje k zabezpečení a zajištění environmentálně vyhovujícího stavu moří v konkurenci s globálním námořním průmyslem.¹⁴

IMO sestává ze 173 členských států, mezi nimiž je od roku 1993 i Česká republika, a tří přidružených členů.¹⁵ K aktuálnímu datu je členy také 64 mezivládních organizací jakožto pozorovatelů, které uzavřely s IMO dohodu o spolupráci, a 79 nevládních organizací, jež

¹¹ HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009.

¹² Založena přijetím Úmluvy o mezinárodní námořní organizaci na konferenci OSN v Ženevě v r. 1948, která však vešla v platnost o deset let později, především kvůli obavě signatářů, že Úmluva razantně zasáhne do národních námořních průmyslů a práv a výhody budou směřovat pouze státům v dané době dominujícím námořní dopravě.

¹³ *Introduction to IMO* [online]. www.imo.org, [cit. 10. srpna 2016]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>.

¹⁴ *Quality shipping, safer seas, cleaner oceans*. Lisbon: European Maritime Safety Agency, 2009, s. 1.

¹⁵ Faroese, Hong Kong (Čína), Macao (Čína).

představují subjekty poradní.¹⁶ K mezivládním organizacím, které uzavřely dohodu o spolupráci s IMO, náleží také Evropská komise, která se tak může účastnit konzultací o záležitostech společného zájmu a požadovat informace o plánovaných projektech a programech, není však oprávněna jednat jménem členských států EU. Struktura organizace zahrnuje Shromáždění, Radu a 5 hlavních Výborů, z nichž Výbor pro ochranu mořského prostředí (dále jen MEPC)¹⁷ se skládá ze všech členských států a je oprávněn zabývat se prevencí a kontrolou znečištění z lodí a může přijímat rezoluce zavádějící technické standardy neupravené v úmluvách publikovaných IMO. V aktivitě MEPC napomáhá i řada podvýborů, především Podvýbor pro prevenci a reakci na znečištění (PPR).

V souvislosti s námořní dopravou se IMO zaměřuje převážně na změnu úmluv, případně dalších předpisů a opatření k zajištění jejich prosazování.¹⁸ Z 51 úmluv pro regulaci mezinárodní lodní dopravy, které IMO dosud přijala, 21 z nich přímo souvisí s životním prostředím. Jedná se tak o jednu z nejaktivnějších mezinárodních zákonodárných organizací s velice dynamickým vývojem činnosti, ačkoliv smyslem vlastního založení bylo vytvoření poradního fóra, nikoliv sboru se zákonodárnými kompetencemi.¹⁹ Shromáždění IMO dále schvaluje strategický plán IMO pokrývající období šesti let a také akční plán IMO vztahující se na dvouleté období. Ve strategickém plánu 2016–2021²⁰ je zdůrazněno, že „zvýšené znepokojení nad dopady celosvětových námořních činností na životní prostředí dalo impuls k úsilí organizace o zvýšení společenské odpovědnosti právnických osob v odvětví lodní dopravy [...], k zajištění zachování ekosystémů a biologické rozmanitosti a zabránění zavádění znečišťujících látek z lodí do mořského prostředí.“

Pod záštitou IMO vznikl Mezinárodní námořní právní institut, zaměřující se na školení právníků věnujících se námořně-právní problematice, značná pozornost je přikládána především výkladu předpisů Mezinárodní námořní organizace.²¹ IMO ve spolupráci s UNEP/MAP spravuje Regionální centrum pro reakci na mimořádné události v oblasti mořského znečištění pro Středozemní moře (dále jen „REMPEC“).

¹⁶ *Member States, IGOs and NGOs* [online]. www.imo.org, [cit. 18. února 2018]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>>.

¹⁷ The Marine Environment Protection Committee

¹⁸ *Structure of IMO* [online]. www.imo.org, [cit. 11. června 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>>.

¹⁹ Do r. 1982 se IMO nazývala IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation), název byl změněn rezolucemi Shromáždění IMCO A.358 (IX) a A.371 (X).

²⁰ Rezoluce A.1097(29), ze dne 25. listopadu 2015

²¹ *IMO International Maritime Law Institute* [online]. www.imli.org, [cit. 11. června 2017]. Dostupné na <<http://www.imli.org/about-us/imo-international-maritime-law-institute>>.

1.2. Nevládní organizace (NGOs)

IMO spolupracuje s dalšími odborně zaměřenými agenturami, jakož i vládními a nevládními organizacemi ve věcech společného zájmu. Mezi nevládní organizace specializující se na ropné znečištění řadíme například OCIMF neboli Mezinárodní námořní fórum ropných společností, aktuálně sestávající ze 112 společností po celém světě. Svým vznikem v roce 1970 OCIMF sjednotilo předchozí nekoordinované iniciativy proti ropnému znečištění na regionální, národní či mezinárodní úrovni. O rok později získalo poradní status IMO a nadále prezentuje názory ropného průmyslu na půdě IMO.²²

Stejně jako výše zmíněná, i nezisková organizace volně přeložená jako Mezinárodní federace vlastníků (znečišťujících) tankerů (ITOPF), byla založena jako reakce na havárii tankeru Torrey Canyon. ITOPF spolupracuje s IMO a jeho centry, kupříkladu s REMPEC, a na regionální úrovni také s mezivládními agenturami, např. EMSA a dalšími neformálními partnery. Kvalifikovaný tým ITOPF byl doposud nápomocen při téměř osmi stech haváriích způsobujících ropné škody.²³

Ochranou životního prostředí moří se dále zabývá Intertanko - Mezinárodní asociace nezávislých vlastníků tankerů, která zajišťuje, aby ropné látky byly bezpečně, environmentálně šetrně a konkurenceschopně dodávány a přepravovány po moři.²⁴

1.3. Další organizace, agentury a programy

Velice důležitou organizací na poli životního prostředí z hlediska námořní dopravy je Evropská agentura pro námořní bezpečnost²⁵ (dále jen „EMSA“), jež byla založena v roce 2003, a jejímiž hlavními úkoly je prevence, vynucení a reakce na právní regulaci ochrany mořského prostředí. EMSA funguje na úrovni EU, poskytuje technickou podporu a rady Evropské komisi, členským státům a monitoruje implementaci legislativy EU týkající se námořní dopravy. EMSA není konkurentem IMO, nedisponuje regulačními či legislativními funkcemi, nicméně monitoruje provádění evropských opatření. V boji proti lodnímu znečištění je EMSA pověřena úkolem reagovat na ropné úniky a sledování plavidel. V případě úmyslného znečištění má EMSA prostřednictvím satelitních snímků možnost

²² *Introduction* [online]. www.ocimf.org, [cit. 18. října 2017]. Dostupné na <<https://www.ocimf.org/organisation/introduction/>>.

²³ *About Us* [online]. www.itopf.com, [cit. 18. října 2017]. Dostupné na <<http://www.itopf.com/about-us/>>.

²⁴ *Observers* [online]. www.helcom.fi, [cit. 9. října 2017]. Dostupné na <<http://www.helcom.fi/about-us/observers/international-non-governmental-organisations>>.

²⁵ Zřízena Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1406/2002, ze dne 27. června 2002.

identifikovat znečišťovatele a informovat dotyčný členský stát, aby podnikl příslušná opatření proti určenému vlastníkovi plavidla, zamezit olejovým skvrnám zasáhnout pevninu a zabránit většímu environmentálnímu poškození. Na základě Akčního plánu pro reakci a připravenost na ropná znečištění EMSA uzavírá s obchodními loděmi kontrakty, na jejichž základě se tato plavidla, obvykle v době do 24 hodin po úniku ropy, spolu s nejmodernějším technologickým vybavením připojí k pracím na očištění poškozené oblasti.²⁶ K poskytnutí odborných informací a poradenství v mimořádných situacích znečištění plavidly vznikla pod záštitou EMSA síť specialistů zabývajících se chemickými substancemi MAR-ICE. Zároveň EMSA založila CleanSeaNet k detekci ropných skvrn a identifikování znečišťovatele.²⁷

V návaznosti na EU je záhodno upozornit na existenci Evropského centra pro mořské a pobřežní životní prostředí²⁸ založeného v roce 1994, jehož cílem je pomoc Evropské Agentuře pro životní prostředí v programu určenému k zachování stavu vod a je také pověřeno vypracováním vhodných postupů a nástrojů pro zabezpečení a monitorování kvality životního prostředí.²⁹

Na tomto místě je dále vhodné poukázat na sdružení GESAMP, jež představuje poradní orgán OSN zřízený v roce 1969 sestávající z šestnácti vědců zabývajících se prevencí mořského znečištění jmenovanými osmi³⁰ mezinárodními organizacemi včetně IMO.

Existuje však i řada regionálních organizací, z nichž je možno zmínit např. HELCOM, sdružující severské státy Evropy a EU, zaměřující se na ochranu baltského mořského prostředí před znečištěním.³¹

Na ochranu mořského ekosystému dbá také Program OSN pro životní prostředí (dále jen „UNEP“), k jehož hlavním cílům se řadí „sledování stavu životního prostředí, navrhování globálních a regionálních řešení nejvýznamnějších environmentálních problémů“.³² V rámci systému UNEP stojí tzv. Globální informační brána pro znečišťování ropnými látkami, tedy středisko pro poskytování informací o problémech souvisejících s ropným znečištěním

²⁶ *Quality shipping, safer seas, cleaner oceans*. Lisbon: European Maritime Safety Agency, 2009, s. 10.

²⁷ Tamtéž, s. 13.

²⁸ The European Topic Centre on Marine and Coastal Environment, ETC/MCE

²⁹ *Marine and Coastal Environment: Annual Topic Update 2002*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001.

³⁰ IMO, FAO, UNESCO-IOC, WMO, WHO, IAEA, UN, UNEP.

KARIM, Md Saiful. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*. Switzerland: Springer, 2015, s. 3.

³¹ *Baltic marine environment protection commission* [online]. www.helcom.fi, [cit. 9. října 2017]. Dostupné na <<http://www.helcom.fi/about-us>>.

³² *Program OSN pro životní prostředí (UNEP)* [online]. www.mzp.cz, [cit. 19. října 2017]. Dostupné na <https://www.mzp.cz/cz/program_osn_pro_zivotni_prostredi_unep>.

a hledání způsobů pro přijetí preventivních opatření.³³ Na oblastní úrovni byl při UNEP před více než čtyřiceti lety zřízen Program pro regionální moře, jenž se specializuje na přijetí úmluv a soft-law dokumentů v konkrétních (pří)mořských oblastech. Tento program aktuálně čítá 18 regionů, jež podporuje v plnění povinností vůči prioritám vyplývajícím z Environmentálního shromáždění OSN.³⁴

³³ *About us* [online]. www.oils.gpa.unep.org [cit. 19. října 2017]. Dostupné na <<http://oils.gpa.unep.org/about/about.htm>>.

³⁴ *Regional seas programmes* [online]. www.unenvironment.org, [cit. 20. října 2017]. Dostupné na <<http://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes>>.

2. Prevence před ropným znečištěním a kompenzace škod

Od druhé světové války, kdy se ropa stala hlavním zdrojem energie na Zemi, vzrostl počet námořních plaveb vysoce tonážních tankerů po moři k uspokojení rostoucí spotřeby ropy.³⁵ Na ochranu před znečištěním moří a oceánu plavidly³⁶ bylo prvotně zaostřeno v roce 1967 po ztroskotání ropného tankeru Torrey Canyon při severozápadním břehu Spojeného království. Závažnost následků ropných skvrn a potřeba přijetí efektivní právní regulace pro jejich prevenci potvrdila nehoda ropného tankeru Exxon Valdez v roce 1989 u pobřeží Aljašky³⁷, kdy v návaznosti na únik 41 miliónů litrů ropy byl ve Spojených státech amerických v roce 1990 přijat Oil Pollution Act, tzv. OPA. Na úrovni Evropské Unie došlo po potopení tankeru Erika³⁸, které zasáhlo bretaňské pobřeží ve Francii v roce 1999, k přijetí opatření souvisejících s posílením námořní bezpečnosti, jež vstoupila v letech 2001–2002 ve známost jakožto „Erika I a II“³⁹. Nezbytnost právní úpravy navazující na znečištění mořského prostředí v důsledku námořní dopravy stvrdila dále havárie tankeru Prestige v roce 2002, jehož ropná skvrna zasáhla tisíce kilometrů galicijského pobřeží na severu Španělska a částečně také Francie a Portugalska, a tím se řadí k největší ekologické havárii v dotčených státech. Tyto incidenty odhalily řadu významných nedostatků v mezinárodním systému námořní bezpečnosti a řešení znečištění a přiměly Komisi, aby předložila návrhy na řadu opatření ke zlepšení i vzhledem k tomu, že následné čistící operace jsou nákladné, např. v obou případech havárie Eriky a Prestige byla na řešení důsledků vynaložena více než miliarda eur⁴⁰.

Ve většině případů je poškození mořského ekosystému způsobené chemickým složením ropy dočasné, kdy zatímností se zde rozumí časový úsek jednotek let, neb mořské prostředí obvykle odstraňuje olejové látky trvajícím procesem biologické degradace. Existují však

³⁵ HUI, Wang. *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage*. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 2011, s. 1.

³⁶ Podotýkám, že námořním plavidlem se kromě lodí jakéhokoli typu provozovaných v mořském prostředí rozumí též křídlové čluny, vznášedla, ponorky a jiná plovoucí zařízení (viz čl. 2 bod 4 směrnice EP a Rady EU ze dne 7. 9. 2005 č. 2005/35/ES, ve znění směrnice EP a Rady EU ze dne 21. 10. 2009 č. 2009/123/ES).

³⁷ JANKUV, Juraj. Aktuálny vývoj ochrany práva na životné prostredie v medzinárodnom práve. *Právník*, 2005, roč. 144, č. 7, s. 740.

³⁸ *Maritime Policy: European Union Legislation and Objectives for Sea Transport*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002, s. 7.

³⁹ Mj. tato opatření navrhovala zlepšení mechanismu pro vyplácení odškodnění obětí ropných skvrn, konkrétně zvýšení horní hranice částek splatných v případě rozsáhlých úniků ropy v evropských vodách a zajištění uložení přiměřených sankcí osobám, jež způsobily znečištění i nedbalostně.

⁴⁰ *Quality shipping, safer seas, cleaner oceans*. Lisbon: European Maritime Safety Agency, 2009, s. 10.

i případy nemožnosti zotavení úseků vodních ploch, vzhledem k zásahu do „stability mořských ekosystémů a narušení složitých vazeb v oceánské biosféře“⁴¹. Chemické a fyzikální procesy uniklé ropy, obecně nazývané zvětrávání, vedou v případě netrvajících olejů k jejich disperzi, nicméně přetrvávající oleje, jež vytvářejí poměrně stálou emulzi oleje a vody, vyžadují aktivní čištění zasažených ploch.⁴²

2.1. Právní předpisy IMO zabývající se ropným znečištěním

V úvodu této podkapitoly zmíním, že vzhledem k zpřísnění podmínek mezinárodních úmluv bylo v průběhu 80. let sníženo ropné znečištění z plavidel o 60 % a ropných skvrn v posledních dvou dekadách výrazně ubylo, ačkoliv došlo k značnému vzestupu užívání námořní dopravy.⁴³ IMO přijala velké množství mezinárodních úmluv jednak v oblasti znečištění způsobeného běžným provozem lodí, tak týkajících se znečištění v důsledku havárií plavidel, a dále také předpisy upravující občanskoprávní odpovědnost za vzniklé škody.⁴⁴ Zároveň je vhodné podotknout, že všechny státy, bez ohledu na to, zda jsou členy IMO či OSN, jsou zváni k účasti na konferencích IMO odpovědných za přijetí nových Úmluv IMO. Při akceptaci nových opatření, se IMO snaží jednat na základě konsensu, aby byla zajištěna podpora, ratifikace a implementace takových opatření. Všechny úmluvy IMO byly dosud přijaty konsenzem.⁴⁵ Přijatá úmluva musí být ratifikována členskými státy, neboť ratifikace požadovaným počtem členů IMO je podmínkou platnosti dané úmluvy. Z tohoto důvodu bývá proces závazného potvrzení zdlouhavý, a to zejména ve státech vyžadujících hlasování v parlamentu. Vzhledem k absenci vynucovací pravomoci IMO, dodržování úmluv zajišťují členské státy, proto vlajkové státy kontrolují svá plavidla, vydávají osvědčení, uplatňují sankce a přístavní státy mají dané kompetence vůči lodím jiných států, jež kotví v daném přístavu.⁴⁶

Pro kompletní přehled právních instrumentů IMO regulujících ropné znečištění, mimo níže uvedené, nesmí být opomenuta také Úmluva týkající se zásahu na volném moři

⁴¹ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 31.

⁴² *Fate of Oil Spills* [online]. www.itopf.com, [cit. 18. Října 2017]. Dostupné na <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/documents-guides/fate-of-oil-spills/>>.

⁴³ *Fakta a čísla OSN*. New York – Praha: Informační centrum OSN v Praze, 2005, s. 179.

⁴⁴ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 41.

⁴⁵ *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*. Secretariat of the IMO, LEG/MISC.8, 2014, s. 8.

⁴⁶ *The IMO – for 'safe, secure and efficient shipping on clean oceans'*. European Union, 2016, s. 4.

v případech ropných znečištění způsobených haváriemi, tzv. Intervention Convention z roku 1969. Tato úmluva stanovuje právo pobřežního státu na zásah na volném moři, tedy za hranicemi své jurisdikce, v důsledku ochrany mořského prostředí při ropných haváriích. Pokud nouzová situace nevyžaduje okamžité opatření, musí pobřežní stát konzultovat další zainteresované státy a oznámit plánovaná opatření.⁴⁷

S ohledem na prevenci před haváriemi plavidel, jejichž následkem bývá mj. způsobení ropného znečištění, poukazují na existenci Úmluvy o mezinárodních pravidlech pro předcházení kolizím na moři, tzv. COLREG.

2.1.1. MARPOL

Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí⁴⁸ je nejvýznamnějším právním instrumentem IMO zabývajícím se prevencí znečištění moří z plavidel. Z hlediska vývoje ochrany mořských vod před ropným znečištěním je v tomto odstavci nutno upozornit na existenci historicky průkopnické Úmluvy na ochranu moře před znečišťováním ropnými látkami (dále jen „OILPOL“) přijaté na konferenci v Londýně v roce 1954, platné od července 1958. Vzhledem k tomu, že OILPOL vstoupila v platnost o několik měsíců po platnosti Úmluvy o založení IMO, organizace tak účinně aplikovala ustanovení OILPOL od počátku. Jelikož se v padesátých letech 20. století lodní nádrže vyplachovaly mořskou vodou do moří, OILPOL poukázal na škodlivost těchto rutinních operací a zároveň zakázal odstraňování olejových odpadů v určitých oblastech.⁴⁹ Úmluvou je zakázáno úmyslné vypouštění ropy či ropných látek do daných pobřežních oblastí v určité vzdálenosti od pobřeží, mimo vymezené oblasti však vypouštění zůstalo neomezeno.⁵⁰ OILPOL byla pozměněna v letech 1962, 1969 a 1971.

Nicméně výše zmíněná havárie tankeru Torrey Canyon v roce 1967 odhalila nedostatky stávajícího mechanismu zabraňujícího znečištění ropou z lodí a procesu poskytujícího náhradu škody způsobených následků. Na základě této události se shromáždění IMO rozhodlo svolat mezinárodní konferenci k přijetí efektivní mezinárodní úmluvy

⁴⁷ Tamtéž.

⁴⁸ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL) a k Protokolu z roku 1978 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí, č. 52/2015 Sb. MS

⁴⁹ *Background* [online]. www.imo.org, [cit. 9. října 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx>>.

⁵⁰ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 42.

o předcházení znečištění z lodí na rok 1973. V mezidobí však probíhalo sjednávání několika smluv spjatých s ropným znečištěním, kupříkladu Mezinárodní úmluvy o odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním z roku 1969 a Mezinárodní úmluvy o zřízení Mezinárodního fondu pro náhradu škody způsobené znečištěním ropou z roku 1971.⁵¹ Na základě čl. 9 MARPOL bylo stanoveno, že úmluva MARPOL nahrazuje OILPOL, nicméně ta zůstala v platnosti pro státy, jež neratifikovaly MARPOL.

MARPOL byla přijata v roce 1973, avšak nevstoupila v platnost vzhledem k nedostatečnému počtu ratifikujících států. Nicméně vzhledem k narůstajícím obavám z ropného znečištění z plavidel v sedmdesátých letech byla uspořádána konference IMO o bezpečnosti a znečištění způsobeného tankery, na níž byl v roce 1978 přijat protokol k do té doby neplatné MARPOL. S ohledem na tento vývoj je „MARPOL 73/78“ kombinací Úmluvy z roku 1973 pozměněné doplňujícím Protokolem z roku 1978. MARPOL byla dále pozměněna Protokolem přijatým v roce 1997.

MARPOL pokrývá různé zdroje znečištění způsobené lodní dopravou v šesti přílohách, jež jsou pravidelně aktualizovány. V rámci tématu diplomové práce je rozhodující Příloha I stanovující pravidla pro prevenci znečištění ropnými látkami, která je spolu s Přílohou II týkající se chemických látek povinná v tom smyslu, že pakliže daný stát chce být stranou MARPOL, musí dané přílohy přijmout, zatímco zbylé přílohy jsou volitelné.⁵² Příloha I vstoupila v platnost v říjnu 1983 a rozšiřuje kritéria stanovená změnami OILPOL v roce 1964. Uvádí omezení a průběžné sledování pro vypouštění ropy a ropných látek, přičemž tyto ve výkladových ustanoveních definuje, a dále ukládá požadavky na prevenci znečištění škodlivými látkami z provozních opatření i náhodných úniků. Podrobně vymezuje náležitosti pro konstrukci nádrží, inspekci stavu lodí, vystavení mezinárodního osvědčení, a stanovuje zvláštní oblasti⁵³, v nichž platí přísnější úprava pro vypouštění. MARPOL však neukládá pouze povinnosti a omezení, ale uděluje také práva, a to včetně „práva znečistit“ mořské vody i vypouštěním ropy, avšak pouze v krizových situacích za splnění stanovených podmínek

⁵¹ KARIM, Md Saiful. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*. Switzerland: Springer, 2015, s. 6.

⁵² Tamtéž, s. 7.

⁵³ Do Středozemního, Baltického, Černého a Severního moře je vypouštění ropy zakázáno.

dle Pravidla 11 Přílohy I.⁵⁴ Ustanovení této přílohy se vztahují na všechny typy lodí, není-li výslovně uvedeno jinak.⁵⁵

V závěru pojednání o této úmluvě uvedu, že se obecně jedná o velmi podstatný, účinný nástroj usilující o snížení znečištění mořského prostředí z lodí, současně však report podaný Národní akademii věd Spojených států amerických věd mj. poznamenává, že nedostatek celosvětového prosazování, monitorování, přístavní inspekce a vzhledem k obtížím s identifikací zdrojů úniků ropy je efektivita úmluvy značně omezena (viz. Kapitola 3.2.).⁵⁶

2.1.2. OPRC

Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění (dále jen „OPRC“) z roku 1990, vstoupivší v platnost v roce 1995, poskytuje globální rámec pro mezinárodní spolupráci v úsilí proti mimořádným událostem a hrozbám znečištění moře. Tato úmluva reagovala na ztroskotání tankeru Exxon Valdez, kdy vyvstala potřeba existence právního dokumentu upravujícího mezinárodní rámec připravenosti ve smyslu plánů pro řešení náhlého znečištění, zahrnujícího reakci v podobě mezinárodní pomoci a vymezujícího spolupráci, čímž je míněn výzkum a vývoj technologií.

OPRC rozvinula hlavní principy mezinárodní kooperace, poskytla základnu pro pomoc při znečištění v globálním měřítku, neboť smluvní strany úmluvy jsou povinny poskytnout pomoc jiným osobám v případě nouze i v případě znečištění a stanovit náhradu poskytnuté pomoci. Článek 12 o institucionálních ujednáních dává IMO důležitou koordinační roli v oblasti poskytování informací, školení a v technické podpoře. Z OPCR dále vyplývá povinnost smluvních států přijmout opatření pro rychlou a účinnou reakci na nehody spojené s ropným znečištěním, a to na vnitrostátní úrovni či ve formě ujednání s jinými státy. Uvedením v preambuli tato úmluva jako první poukázala na zásadní význam principu „znečišťovatel platí“.⁵⁷

OPRC podotýká, že úspěšná připravenost a reakce závisí na dobré spolupráci mezi vládami a loďním průmyslem. Úmluva společně s Protokolem k OPRC z roku 2000 týkajícím

⁵⁴ PETRLÍK, David. Pozdní provádění norem mořského práva aneb pohnutý osud Úmluvy o zabránění znečišťování z lodí v ČR. *Právní rozhledy*, 2009, č. 5, s. 169-175.

⁵⁵ Pravidlo 2 odst. 1 Přílohy I k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí z roku 1973, v platném znění.

⁵⁶ KARIM, Md Saiful. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*. Switzerland: Springer, 2015, s. 129.

⁵⁷ VÍCHA, Ondřej. *Princip „znečišťovatel platí“ z právního pohledu*. 1. Vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2014, s. 41.

se škodlivých a nebezpečných látek (OPRC-HNS) skýtají základy pro zajištění odpovídající reakce a mechanismu mezinárodní spolupráce a pomoci.⁵⁸

2.2. Úmluva OSN o mořském právu (UNCLOS)

Přijetím UNCLOS v roce 1982 v Montego Bay na Jamajce a jejím vstupem v platnost v roce 1994 došlo ke komplexní úpravě právního režimu moří, včetně stanovení povinností a kompetencí států s ohledem na zdroje znečištění moří. K její ratifikaci prezidentem ČR došlo v červnu 1996.⁵⁹ Odborné texty považují UNCLOS za rámcovou úmluvu s ohledem na její ustanovení obecné povahy, která se provádějí prostřednictvím specializovaných právních nástrojů upravených v jiných mezinárodních dokumentech (viz následující podkapitola).⁶⁰

Pro ochranu mořských vod před znečišťováním je stěžejní část XII UNCLOS. Z jedenácti oddílů této části je pro účely mé práce klíčový Oddíl 5, v němž je zahrnut ústřední čl. 211 odst. 1, na jehož základě se mají státy snažit o „stanovení mezinárodních norem a standardů k zabraňování, snížení a kontrole znečišťování mořského prostředí z plavidel a stejným způsobem podporovat tam, kde je to vhodné, přijetí systémů tras zaměřených na minimalizaci nehod.“ Z tohoto ustanovení vyplývá obecná povinnost pro státy jednající prostřednictvím příslušné mezinárodní organizace či všeobecné diplomatické konference zavést a přezkoumávat normy a pravidla vztahující se na znečištění způsobené plavidly. Kompetentní mezinárodní organizací je IMO, jehož hlavním právním nástrojem je na tomto úseku MARPOL.⁶¹ Dle odst. 2 téhož článku je dáno, že stát, pod jehož vlajkou plavidlo pluje nebo v jejíž je registraci, přijme právní předpisy potřebné k ochraně před znečištěním mořského prostředí. Takové předpisy musí mít přinejmenším stejný účinek jako ty obsažené v MARPOL. Prosazování dodržování právních předpisů státem vlajky upravené v čl. 217 UNCLOS je činěno prostřednictvím IMO. Článek 211 odst. 7 UNCLOS stanovuje povinnost bez prodlení „oznámit nehodu, včetně havárií zahrnujících výtok nákladu nebo pravděpodobnost výtoku nákladu, státům, jejichž pobřeží či příbuzné zájmy by mohly být dotčeny“.

⁵⁸ *International Legal Framework* [online]. www.rempec.org, [cit. 12. října 2015]. Dostupné na <http://rempec.org/rempec.asp?theIDS=2_150&theName=ABOUT%20REMPEC&theID=6&daChk=0&pgType=1>.

⁵⁹ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 240/1996 Sb.

⁶⁰ *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*. Secretariat of the IMO, LEG/MISC.8, 2014, s. 11.

⁶¹ Tamtéž, s. 58.

V souvislosti s oznamovací povinností je potřeba upozornit na Oddíl 2 téže části UNCLOS upravující univerzální a oblastní spolupráci. Článek 198 pojednává o oznámení bezprostředně hrozící nebo vzniklé škody znečištěním ostatním státům, jenž by mohly být škodou postiženy, jakož i příslušné mezinárodní organizaci. Navazující článek 199 stanovuje, že státy v postižené oblasti v souladu se svými možnostmi a příslušné mezinárodní organizace spolupracují v nejvyšší možné míře při odstraňování následků znečištění a minimalizaci škod. „Za tímto účelem státy společně rozvíjejí a podporují plány mimořádných opatření pro případ znečištění mořského prostředí.“ Nicméně globální rámec pro mezinárodní spolupráci v boji proti ropnému znečištění nalezneme také v OPRC (viz výše), konkrétně oznamovací povinnost o mimořádné události je upravena v čl. 5 odst. 1 písm. c) v návaznosti na čl. 4 OPRC a zároveň též v čl. 8 MARPOL.

Mimo informační povinnosti a podílení se na odstranění následků havárií existuje „povinnost států přijmout individuálně všechna potřebná opatření v případě, že havárie vznikla v části moře spadající pod jejich jurisdikci či kontrolu, k likvidaci následků a zabránění rozšíření znečištění“.⁶² Uvedená povinnost vyplývá z čl. 194 UNCLOS, který stanovuje, že státy užijí individuálně či společně nejúčinnější prostředky, které mají k dispozici podle svých schopností. Co se týče odkazu na OPRC, zde je vhodné upozornit také na nezbytná opatření správní, jenž státy přijímají k usnadnění spolupráce ve vymezených činnostech.

Závěrem této podkapitoly lze shrnout, že smluvní státy UNCLOS, jejichž počet činí 167 (a EU⁶³), jsou povinny zabezpečit, že činnosti spadající do jejich svrchované působnosti budou prováděny způsobem, jež mořské prostředí nebude znečišťovat.⁶⁴

2.2.1. Vztah UNCLOS a právních instrumentů IMO

IMO se aktivně zapojila do práce na třetí konferenci OSN o mořském právu, jež se uskutečnila v letech 1973 – 1982 a na jejímž závěru byla UNCLOS přijata. Výslovná zmínka o IMO je dána pouze v čl. 2 odst. 2 Přílohy VIII UNCLOS⁶⁵, nicméně z povahy dalších znění

⁶² ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 47.

⁶³ EU je smluvní stranou UNCLOS vzhledem k tomu, že mj. předcházení znečištění moří obsažené v části XII se považuje za oblast sdílených kompetencí a za subjekt nepřetržitého rozvoje.

⁶⁴ Tamtéž, s. 32.

⁶⁵ „Seznamy expertů sestaví a povede v oblasti plavby, včetně znečišťování z plavidel a shazování odpadů, Mezinárodní námořní organizace.“

ustanovení⁶⁶ UNCLOS vyžadujících, aby státy „vzaly v úvahu, splnily, provedly“ pravidla a normy daná „příslušnou mezinárodní organizací“, lze vzhledem k specializaci usuzovat na odkaz IMO. Z těchto ustanovení vyplývá povinnost smluvních stran UNCLOS uplatňovat právní normy IMO, v této rovině je však nutno rozlišovat pravidla vyplývající z doporučení přijatých Shromážděním IMO či MEPC na straně jedné, a normy obsažené v jednotlivých úmluvách IMO na straně druhé. Co se týče prvně zmíněného, všechny členské státy IMO jsou oprávněny účastnit se přijímání usnesení Shromáždění IMO a MEPC, které obsahují doporučení pro provádění norem nezahrnutých do smluv IMO. Je předpokládáno, že signatáři UNCLOS budou jednat v souladu s těmito pravidly aplikovanými na konkrétní případy.

Při posuzování poměru UNCLOS k jiným úmluvám či mezinárodním dohodám lze vycházet z čl. 311 UNCLOS a vztah k závazkům dle jiných úmluv o ochraně mořského prostředí hodnotit dle čl. 237 UNCLOS. Na základě těchto ustanovení v kontextu k IMO dokumentům je možno konstatovat, že UNCLOS upravuje zásady slučitelné s těmi, které již byly zahrnuty do smluv a doporučení IMO přijatých před Úmluvou, včetně ustanovení o odpovědnosti za způsobené znečištění ropou. Vzhledem k aktivní účasti Sekretariátu IMO na zmíněné třetí konferenci byla zajištěna kompatibilita mezi těmito právními předpisy a v některých případech byl soulad podpořen začleněním zvláštních ustanovení v úmluvách IMO, které nelze vykládat ve smyslu porušení ustanovení UNCLOS (např. čl. 9 odst. 2 MARPOL).⁶⁷ Z Oddílu 4 UNCLOS pak vychází povinnost informovat příslušné mezinárodní organizace (tj. IMO) o výsledcích vyhodnocování míry ohrožení a následků znečišťování, jakož i o závěrech posuzování vlivů plánovaných záměrů na mořské prostředí, jež je záhy zpřístupňují ostatním subjektům.

2.3. Odpovědnost za škodu způsobenou ropným znečištěním z plavidel

Únik ropy způsobuje ekonomické ztráty týkající se zejména rybolovu a turismu jak pro organizace, tak pro jednotlivce. Navzdory úsilí dotčených subjektů bývá reparační práce poškozených oblastí zdlouhavá, nákladná a opravňuje ke kompenzaci vzniklé škody ze strany znečišťovatelů. V případě odpovědnosti za škodu lze hovořit o odpovědnosti státu a civilní odpovědnosti, jejíž užití státy upřednostňují, a která je jádrem této podkapitoly. Samostatnou

⁶⁶ Např. slovní formulace v čl. 211 odst. 6 písm. a) UNCLOS - „[...] po patřičných konzultacích s kterýmkoli dotčeným státem prostřednictvím příslušné mezinárodní organizace“, již je míněno IMO, smí pobřežní stát zaslat této organizaci oznámení o nezbytných opatřeních, které hodlá přijmout ohledně oblasti jeho výlučně ekonomické zóny.

⁶⁷ *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*. Secretariat of the IMO, LEG/MISC.8, 2014, s. 11.

odpovědnost za znečištění mořského prostředí pak tvoří trestní odpovědnost, jejíž úpravu lze najít i v tuzemské právní úpravě, a to mj. v § 297 odst. 1, 3 písm. c) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.⁶⁸ Možnost uložit sankce udělené předpisy souvisí s právy a povinnostmi uvedenými v části XII UNCLOS.

Při vymezování odpovědnosti státu se vychází z čl. 235 odst. 1 UNCLOS, na jehož základě jsou „státy odpovědny za plnění svých mezinárodních závazků týkajících se ochrany a uchování mořského prostředí. Nesou odpovědnost podle mezinárodního práva.“ Co do povahy odpovědnosti státu vlajky v rámci provozu vysokotonážních ropných tankerů bývá dovozována absolutní odpovědnost, nikoliv jen odpovědnost za porušení povinnosti bdělosti.⁶⁹

Druhý odstavec čl. 235, který nepřímou upravuje civilní odpovědnost, stanovuje v kontextu se znečištěním mořského prostředí povinnost států zajistit, aby jejich právní řády umožnily poskytnutí náhrady či jiné pomoci, jde-li o škodu způsobenou fyzickými či právními osobami, jež podléhají jejich jurisdikci. Je na uvážení daných států, kterou formou a provedení zvolí pro vnitrostátní právní úpravu.⁷⁰

Spolupráce států při dodržování a rozvoji mezinárodního práva na úseku odpovědnosti za odhad a náhradu škody, vyřešení případných sporů a vývoji podmínek pro zaplacení přiměřené náhrady je zajištěna odstavcem třetím čl. 235 UNCLOS. Tento odstavec byl především s přihlédnutím ke kompenzačním fondům a povinnému pojištění prováděn v pozdějších úmluvách týkajících se občanskoprávní odpovědnosti.⁷¹

Před zavedením jednotného souboru mezinárodních úmluv byly v šedesátých letech minulého století zřízeny dvě dobrovolné dohody, hrající počáteční roli při kompenzování

⁶⁸ „Účelem je zajistit, aby osoby odpovědné za vypouštění ropných látek [...] z lodí a jiných námořních plavidel do moře podléhaly odpovídajícím trestním sankcím uvedeným ve směrnice EP a Rady EU ze dne 7. 9. 2005 č. 2005/35/ES, ve znění směrnice EP a Rady ze dne 21. 10. 2009 č. 2009/123/ES, a aby [...] zvýšena ochrana mořského prostředí před znečištěním z lodí a jiných plavidel.“ Na základě registrace obsažené v § 5 téhož zákona, se dle ustanovení ČR posuzuje trestnost činu, který byl spáchán mimo území České republiky na palubě plavidla, které jsou registrovány v České republice, tj. v námořním rejstříku vedeném Ministerstvem dopravy ČR jako Námořním úřadem (§ 3, 7 zákona o námořní plavbě).

Viz. PÚRY, František. § 297 [Neoprávněné vypuštění znečišťujících látek]. In: ŠÁMAL, Pavel, a kol. *Trestní zákoník (EVK)*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 2968.

⁶⁹ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 52.

⁷⁰ Tamtéž, s. 53.

⁷¹ Tamtéž.

škody způsobené znečištěním z tankerů, známy jako TOVALOP a CRISTAL.⁷² Aktuální mezinárodní právní rámec pro civilní odpovědnost a odškodnění je rozvinutý a poskytuje přiměřenou náhradu za škody vzniklé v důsledku incidentů s ropným znečištěním. Relevantní mezinárodní úmluvy, společně známé jako režim CLC-IOPC (podrobněji dále), byly vyvinuty a pozměňovány v důsledku mimořádných událostí způsobujících ropné skvrny ve velkém měřítku. V platné podobě představují nejpokročilejší právní nástroje v této oblasti. Obě úmluvy jsou založeny na principu „znečišťovatel platí“, ovšem nikoliv zcela systematicky. Vystává zde otázka, koho posoudit jako primární odpovědného, zda vlastníka plavidla, provozovatele plavidla či vlastníka nákladu, který znečištění způsobil. Důslednost v aplikaci uvedeného principu je dále narušena faktem, že v případech značného znečištění způsobujícího škody velkého rozsahu, je nad možnosti znečišťovatele uhradit škodu v plné výši. V CLC-IOPC režimu se uplatňuje tzv. „princip limitované odpovědnosti co do výše náhrady škody, který je doplněn kompenzací škody nad tento limit z prostředků fondů vytvořených na mezinárodní úrovni“.⁷³ Náhrada škody je uváděná v měnové a účetní jednotce SDR, která představuje tzv. zvláštní práva čerpání, zavedená dodatkem k Dohodě o zřízení Mezinárodního měnového fondu z roku 1969. Hodnota SDR je odvozována od průměrné hodnoty pěti hlavních měn, a to amerického dolaru, eura, čínského jüanu, japonského jenu a britské libry.⁷⁴ Vývoj výše náhrady škody v poměru k tonáži je znázorněn v Příloze (obrázek č. 2).

Lze rozlišovat pět skupin škod vzniklých v návaznosti na znečištění z plavidla přepravujícího ropu. Způsobit lze škodu na majetku; dále náklady na vyčištění moře a preventivní opatření; ekonomické ztráty v odvětví rybolovu, ekonomické ztráty v rámci cestovního ruchu a také náklady na restituci životního prostředí.⁷⁵

2.3.1. CLC

Úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním (dále jen „CLC“ nebo „Úmluva“) z roku 1969⁷⁶ s protokoly z let 1975 a 1984 byla nahrazena

⁷² ZHU, Ling. *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*. Hamburg: Springer, 2007, s. 8.

⁷³ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 54.

⁷⁴ *Special Drawing Right (SDR)* [online]. www.imf.org, [cit. 25. října 2017]. Dostupné na <<http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>>.

⁷⁵ VÍCHA, Ondřej. *Princip „znečišťovatel platí“ z právního pohledu*. 1. Vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2014, s. 48.

⁷⁶ Vstup v platnost 19. června 1975.

platnou CLC úmluvou z roku 1992⁷⁷ a její změnou z roku 2000⁷⁸. Změny Úmluvy sloužily zejména k úpravě výše limitů náhrady škody. Věcná působnost Úmluvy je zahrnuta v čl. 2, negativní vymezení je dáno čl. 11 odst. 1 stanovujícím, že ustanovení se nevztahují na válečné lodě či jiné lodě vlastněné nebo provozované státem a užívané výhradně pro vládní neobchodní záměry.

CLC se vztahuje na znečištění vzniklé jako důsledek havárie plavidla přepravujícího ropu, nikoliv na případy znečištění naftou, jakožto pohonným palivem plavidla.⁷⁹ Definice škody způsobené znečištěním v Úmluvě z roku 1969 byla nejednoznačná v otázce, zda se mají hradit také ztráty na životním prostředí. Po změně Úmluvy v roce 1992 je pojem vymezen v čl. 1 odst. 6 CLC jako „ztráta nebo škoda způsobená mimo plavidlo znečištěním pocházejícím z úniku nebo vypouštění ropy z plavidla [...], náhrady za poškození životního prostředí [...] budou omezeny na náklady na rozumná opatření na obnovu. Dle tohoto ustanovení v sobě škoda zahrnuje také „náklady na preventivní opatření a další ztráty a škody způsobené preventivními opatřeními“, jež jsou vymezeny v odstavci 7 téhož článku.

Dle výše zmíněné principu „znečišťovatel platí“ je za znečištění objektivně odpovědný vlastník plavidla, které způsobí znečištění ropou. Usuzuje se tak ze znění čl. 3 odst. 1 CLC⁸⁰ v platném znění. V kontrastu s tímto pravidlem stojí liberační důvody stanoveny v odst. 2 téhož ustanovení. Vlastník plavidla se může vyvinít, a tudíž nenést za znečištění odpovědnost, prokáže-li, že způsobená škoda je výsledkem válečného aktu, nepřátelské akce, občanské války, povstání či přírodního jevu výjimečného, nevyhnutelného a neovladatelného charakteru. Liberace je možná i v případě škody zcela způsobené jednáním nebo opomenutím, které bylo učiněno s úmyslem způsobit škodu třetí stranou. Pakliže byl následek způsoben nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním vlády nebo jiného orgánu odpovědného za údržbu světel či jiných navigačních nástrojů při výkonu této funkce, je vyvinění znečišťovatele rovněž možno.

Náhrada škody je však omezená nosností plavidel, z čehož vyplývá, že odpovědnost vlastníka je limitována co do výše náhrady škody.⁸¹ Vycházejí z čl. 5 odst. 1 písm. a), b) CLC

⁷⁷ Vstup v platnost 30. května 1996.

⁷⁸ Vstup v platnost 1. listopadu 2003.

⁷⁹ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 54.

⁸⁰ *Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, 2011 edition* [online]. www.iopcfunds.org, [cit. 25. října 2017]. Dostupné na <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>.

⁸¹ VÍCHA, Ondřej. *Princip „znečišťovatel platí“ z právního pohledu*. 1. Vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2014, s. 45.

je vlastník lodi oprávněn omezit svou odpovědnost na 4,51 milionů SDR pro havárii lodí s tonáží nepřevyšující 5,000 tun a pro plavidla přesahující váhu 5,000 tun je vypočten předchozí limit plus 631 SDR na každou tunu nad 5,000 tun, a to za předpokladu, že souhrnná částka nesmí překročit 89,770 milionů SDR.

Odpovědnost však není omezena pouze tonáží, ale také plynutím času. Hovoří se zde o marném uplynutí času, tedy promlčení. Dle čl. 8 CLC je subjektivní lhůta pro podání žaloby tři roky ode dne vzniku škody, objektivní lhůta pak činí šest let od havárie. Pakliže nehoda sestávala z více událostí, období šesti let trvá od události první. Jestliže však událost způsobila škodu na území státu, včetně jeho pobřežních vod či exkluzivní ekonomické zóny, či pokud na tomto území byla přijata preventivní opatření k předcházení nebo minimalizaci škod na znečištění, mohou být žaloby na náhradu škody podány pouze u soudů takového smluvního státu. Každý smluvní stát je povinen zajistit, aby jeho soudy měly pravomoc rozhodovat o těchto žalobách.

Úmluva stanovuje podmínky pro povinné pojištění v čl. 7 odst. 1 CLC. Vlastník lodi registrované ve smluvním státě, která přepravuje více než 2,000 tun ropy v zásobnících, je povinen udržovat pojištění či jiné finanční zajištění, jakožto bankovní záruku či osvědčení vydané mezinárodním fondem pro náhradu škod. Osvědčení, neboli certifikát, jenž potvrzuje, že je pojištění či jiné finanční zajištění v souladu s ustanoveními této Úmluvy v platnosti, musí být vydáno plavidlu poté, co příslušný orgán smluvního státu potvrdí splnění požadavků. Žaloba na náhradu škody způsobené znečištěním může být uplatňována přímo vůči pojistiteli či jinému poskytovateli finančního zajištění, tito mají právo požadovat po vlastníkově plavidla, aby se k řízení připojil. Žalovaný pojistitel, tedy nejen vlastník plavidla, smí využít uvedených limitů stanovených článkem 5 CLC a dále užívat i jiné obrany (mimo úpadek vlastníka, příp. likvidaci), již by se mohl vlastník dovolávat. Žalovaný je oprávněn v rámci své obhajoby uvést, že škoda byla způsobena úmyslným jednáním vlastníka.⁸²

2.3.2. IOPC

CLC z roku 1969 poskytla potřebný mechanismus pro zajištění náhrady za škody způsobené znečištěním ropnými látkami, avšak neuspokojivě odpovídala jak na právní, tak finanční otázky týkající se důsledků požadavků daných vlastníkům plavidel dle vzniknuvší Úmluvy, a také poskytnutí dodatečné náhrady obětem škody způsobené znečištěním. Tento stav byl napraven přijetím Úmluvy o zřízení Mezinárodního fondu pro náhradu škod

⁸² Čl. 7. odst. 8 CLC.

způsobených ropným znečištěním (dále jen „IOPC“) na Bruselské konferenci v roce 1971, jež vstoupila v platnost v roce 1978. IOPC je doplňujícím dokumentem k CLC.⁸³

Vývoj IOPC byl poměrně komplikovaný, neboť Úmluva z roku 1971⁸⁴ a její Protokoly přijaté v letech 1976 a 1984, byly nahrazeny Protokolem k IOPC z roku 1992, který vstoupil v platnost v roce 1996 a k jehož změně došlo v roce 2000, s platností od listopadu 2003. Na tomto místě je nutno upozornit také na existenci Protokolu k IOPC pojednávajícím o zřízení Doplnkového Fondu, tzv. Supplementary Fund Protocol, jenž byl přijatý v květnu 2003 a platný je od května 2005, a jehož cílem je doplnit náhradu poskytovanou Fondem 1992 (viz níže).⁸⁵

Protokol IOPC z roku 1992 přijatý v rámci IMO založila samostatný Fond pro kompenzaci znečištění ropou, známý jakožto Fond 1992, jehož smyslem je poskytnutí náhrady škod ropným znečištěním způsobem, aby byla zajištěna adekvátní ochrana poskytnutá ustanoveními CLC, a nahradit tak Fond 1971. Existují tudíž tyto organizace – Fond 1992 a Doplnkový Fond, jelikož však ne všechny smluvní státy IOPC z roku 1971 přistoupily k IOPC z roku 1992, stojí tak vedle výše zmíněných i Fond 1971, který se liší v limitu maximální výše kompenzace. Fond je nezávislým subjektem mezinárodního práva, jedná se o mezinárodní mezivládní organizaci.⁸⁶ Dle čl. 2 odst. 2 IOPC je Fond v každém smluvním státě uznáván za právnickou osobu, která je dle zákonů smluvních států způsobilá mít práva a povinnost a být stranou v soudním řízení před soudy těchto států. Každý smluvní stát uznává Ředitele Fondu jako právního zástupce Fondu.

Účelem IOPC, resp. Fondu, je jednak poskytnutí „náhrady škody způsobené znečištěním v rozsahu, v němž je ochrana poskytovaná CLC nedostatečná“⁸⁷, čímž je míněna kompenzace státům a osobám postiženým znečištěním, pakliže zde není možnost pokrýt odškodněním škodu od vlastníka lodi, v souvislosti s níž došlo k úniku ropy. Zadruhé účel Fondu směřuje k tomu, aby bylo vlastníkům plavidel nápomocno s plněním jejich kompenzační povinnosti dané CLC. Jedná se o poskytnutí peněžního plnění vlastníku plavidla, případně jeho pojistiteli, s cílem splnit část odpovědnosti vlastníka dle CLC.

⁸³ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)* [online]. www.imo.org, [cit. 28. října 2017]. Dostupné na <[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-\(fund\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-(fund).aspx)>.

⁸⁴ Úmluva IOPC z roku 1971 přestala platit od 24. května 2002.

⁸⁵ Tamtéž.

⁸⁶ Tamtéž.

⁸⁷ Čl. 2 odst. 1 IOPC.

Nicméně touto povinností není Fond vázán, je-li škoda způsobena úmyslným jednáním vlastníka lodi, či pokud ke škodě došlo v důsledku, ať už částečného, nedodržení stanovených technických standardů daných mezinárodními normami.⁸⁸

Ustanovení IOPC obsahuje části věnující se kompenzaci škody, příjmů Fondu, organizaci a administrativě Fondu. Co se týče samotné náhrady škody, resp. výdajů fondů, je na základě čl. 4 odst. 1 placena každé osobě, jež utrpěla škodu ropným znečištěním, jestliže taková osoba nebyla schopna získat plnou a dostatečnou náhradu škody za podmínek dle CLC, a to kvůli absenci odpovědnosti za škodu, finanční neschopnosti či nedostatečného finančního zajištění vlastníka plavidla nebo pokud škoda převyšuje odpovědnost vlastníka lodi dle ustanovení CLC.⁸⁹ Fondem poskytovaná náhrada škody je však limitována určitou částkou, kterou lze vyplatit na konkrétní jednu mimořádnou událost, omezení je však stanoveno i místně, a to pouze pro pobřežní vody ratifikujících států IOPC. Omezení je prolomeno povinností Fondu hradit škodu způsobenou smluvnímu státu za opatření učiněná za hranicemi jeho pobřežního moře. Příjmy Fondu se sestávají z pravidelných plateb fyzických a právnických osob, a to jak veřejnoprávních, tak soukromoprávních, jež v průběhu uplynulého kalendářního roku přijaly více než 150,000 tun přepravované ropy, jedná se tak zejména o ropné společnosti.⁹⁰ V Příručce k uplatnění nároků⁹¹ vůči IOPC je shrnut kompenzační režim, náležitosti podání, nároky pro jednotlivé kategorie škody, včetně nároků na úhradu poškození životního prostředí a tzv. post-spill studie a další kritéria přijatá zástupci vlád smluvních států. Post-spill studie obsahující údaje o úniku ropné látky slouží ke zjištění přesné povahy a rozsahu škod. Fond 1992 přispívá na náklady vynaložené k vypracování těchto studií za předpokladu, že se týkají škody, které spadají do definice škody způsobené znečištěním dané CLC.⁹²

Co se týče aplikace principu „znečišťovatel platí“, je zde jistá odchylka od běžného pojetí, neboť kompenzace je financována „příjemci ropy ze smluvních států úmluvy IOPC po ukončení námořní přepravy“.⁹³ Žalovaným na náhradu škody je označen zpravidla vlastník

⁸⁸ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 55.

⁸⁹ VÍCHA, Ondřej. *Princip „znečišťovatel platí“ z právního pohledu*. 1. Vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2014, s. 47.

⁹⁰ Tamtéž.

⁹¹ *Claims Manual*. International Oil Pollution Compensation Funds, October 2016 Edition.

⁹² DICKS, B. *Compensation for Environmental Damage caused by Oil Spills: an International Perspective*. Paris: Institut océanographique, 2006, s. 9.

⁹³ VÍCHA, Ondřej. *Princip „znečišťovatel platí“ z právního pohledu*. 1. vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2014, s. 47.

plavidla způsobujícího ropné znečištění, pojistitel, Fond anebo Doplnkový Fond. Předpokladem pro uplatnění nároku na náhradu škody je důkazní povinnost, že škoda vznikla v důsledku ropného znečištění a způsobuje kvantifikovatelnou hospodářskou ztrátu.⁹⁴

V rámci EU bylo v roce 2000 Evropským parlamentem a Radou navrženo nařízení o zřízení fondu pro vyrovnání škod způsobených ropným znečištěním v evropských vodách (tzv. COPE Fond)⁹⁵, jež mělo doplnit CLC-IOPC úmluvy, nicméně nakonec bylo od této myšlenky upuštěno ve prospěch Doplnkového Fondu.

2.3.3. BUNKER

Milníkem v rozvoji mezinárodního systému odpovědnosti a náhrady za škody způsobené znečištěním ropou bylo přijetí Úmluvy o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou naftou ze zásobníků (dále jen „BUNKER“) na konferenci IMO v roce 2001, jež vstoupila v platnost v listopadu 2008.⁹⁶ Vyplnila mezeru v právní úpravě pokrytím i jiných plavidel než tankerů a především tím, že se vztahuje na naftu jakožto palivo v zásobnících lodí. Vzorem BUNKER úmluvě je CLC, kdy stejně jako u této úmluvy je stěžejním požadavkem povinnost vlastníka registrovaného plavidla udržovat povinné pojištění, vychází se zde z objektivní odpovědnosti vlastníka.⁹⁷ Obdobné s CLC je rovněž definování pojmu škoda způsobená znečištěním. Nicméně dle čl. 1 odst. 5 BUNKER se pod pojmem „bunker oil“ rozumí „jakýkoli uhlovodíkový minerální olej, včetně mazacího oleje, užitý nebo určený k použití pro provoz nebo pohon lodí“. Uvedené ustanovení přesahuje význam slova „bunker oil“ (volně přeloženo jako olej v zásobníku) tak jak je pojat v CLC, čili pouze ve významu perzistentního paliva.⁹⁸

Smluvní státy BUNKER disponují určitými výsadami, například není nutno, aby poškozený prokazoval, že znečištění bylo způsobeno nedbalostně či úmyslně, nýbrž postačí důkaz, že škoda byla způsobena konkrétním plavidlem. Dále je zde možnost uplatnit nárok na náhradu škody přímo vůči pojistiteli. Úmluva stanovuje, že vlastníci plavidel přesahujících

⁹⁴ Tamtéž, s. 48.

⁹⁵ Návrh KOM (2000) 802 v konečném znění

⁹⁶ ZHU, Ling. *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*. Hamburg: Springer, 2007, s. 7.

⁹⁷ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER)* [online]. www.imo.org, [cit. 24. října 2017]. Dostupné na <[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-\(bunker\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-(bunker).aspx)>.

⁹⁸ GASKELL, Nicholas, FORREST, Craig. Marine pollution damage in Australia: Implementing the Bunker oil convention 2001 and the Supplementary fund protocol 2003. *University of Queensland Law Journal*, 2008, vol. 27, s. 130.

hmotnost 1000 tun jsou povinni udržovat pojištění, příp. jiné finanční zajištění, na krytí odpovědnosti registrovaného vlastníka za škodu způsobenou znečištěním ve výši omezené odpovědností dle platného vnitrostátního či mezinárodního režimu, jenž nesmí překročit částku určenou na základě Úmluvy o omezení odpovědnost za námořní nároky z roku 1976. Přísná odpovědnost zajišťuje, aby většina nároků byla vyřízena mimosoudně, efektivně a za relativně nízké náklady, a požadavek, aby vlastníci plavidel uzavírali povinná pojištění k pokrytí své případné odpovědnosti, jdou ku prospěchu žalobci a k pokrytí jeho odškodnění do výše limitu uvedeného v úmluvě.

2.4. Oblastně specifikované úmluvy

Jelikož výše v textu zahrnují úmluvy se značným počtem ratifikujících stran, jenž se zaměřují na ochranu univerzálního charakteru, nerada bych opomněla alespoň nástin úmluv regionálního významu. Upozorňuji tak na Dohodu o spolupráci při zdolávání znečištění Severního moře ropnými a jinými škodlivými látkami (Bonnská dohoda) z roku 1969 substituovanou v roce 1983, a to s ohledem na frekventovanou lodní dopravu v Severním moři. Oblastně je specifikovaná např. Úmluva na ochranu mořského prostředí Baltského moře, jež obsahuje zevrubnou právní úpravu spočívající ve znečišťování z plavidel. Ustanovení o implementaci mezinárodních norem obsahuje taktéž Úmluva o ochraně Středozemního moře před znečišťováním, jenž je upřesněno v Protokolu týkajícím se spolupráce při předcházení znečištění z lodí a zdolávání znečištění Středozemního moře v případě havárií.⁹⁹

Mezi v současnosti nejvýznamnější mezinárodní dokument týkající se ochrany životního prostředí, včetně mořského prostředí, patří Přeměna našeho světa: Agenda 2020 pro udržitelný rozvoj. Jedná se o 17 Cílů udržitelného rozvoje (tzv. SDGs), jež představují program rozvoje od roku 2015 – 2030, z nichž 14. cíl zvaný „Život ve vodě“ se zaměřuje mj. na předcházení a výrazné snižování znečištění z moří.¹⁰⁰ Na formulaci jednotlivých cílů participovaly všechny členské státy OSN.

⁹⁹ ŽÁKOVSKÁ, Karolína in DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008, s. 44 - 45.

¹⁰⁰ *Chránit a udržitelně využívat oceány, moře a mořské zdroje pro zajištění udržitelného rozvoje* [online]. www.osn.cz, [cit. 27. února 2018]. Dostupné na <<http://www.osn.cz/sdg-14-chranit-a-udrzitelne-vyuzivat-oceany-more-a-morske-zdroje-pro-zajisteni-udrzitelneho-rozvoje/>>.

2.4.1. Antarktický smluvní systém

Na tomto místě bych ráda zmínila právní nástroje zabývající se ochranou prostředí v tzv. mezinárodním prostoru Antarktida. Antarktický smluvní systém (dále jen „ATS“) představuje „komplex opatření regulujících vztahy mezi státy v oblasti Antarktidy“¹⁰¹, v jejichž rámci je mj. chráněno i mořské prostředí. Ze smluv tvořících ATS vzhledem k tématu mé práce uvádím Smlouvu o Antarktidě z roku 1959, Protokol o ochraně životního prostředí ke Smlouvě o Antarktidě (tzv. Madridský protokol) z roku 1991 a Úmluvu o ochraně antarktických mořských živých zdrojů CCAMLR z roku 1980.¹⁰²

Za důležité považuji poukázat na Přílohu IV k Madridskému protokolu, týkající se zabránění znečišťování moří, která obsahuje pravidla představující nadstavbu k pravidlům stanoveným MARPOL. Jejím sjednání předcházela v roce 1977 IX. Konzultativní schůzka¹⁰³ Smlouvy o Antarktidě, na níž byla prvně projednávána otázka týkající se znečištění mořského prostředí Antarktidy ropou.¹⁰⁴ Uvedená Příloha v čl. 1 definuje naftu, jíž se rozumí ropné produkty v každé podobě, čl. 3 navazuje zákazem vypouštění nafty do moře, vyjma případů dovolených dle Přílohy I MARPOL, nicméně tento zákaz se nevztahuje na případy vypouštění nafty či naftové směsi v důsledku poškození lodi, které nebylo způsobeno úmyslně a předcházelo mu přijetí veškerých rozumných opatření. Dle čl. 2 se Příloha IV k Protokolu použije vůči každé straně, lodím oprávněným plout pod její vlajkou a každé jiné lodi, která provádí či podporuje její provoz v oblasti Antarktidy, nicméně na základě čl. 11 se Příloha nevztahuje na válečnou loď či jiné plavidlo užívané pouze pro vládní neobchodní službu, které vlastní nebo provozuje stát. Čl. 14 upravuje vztah Přílohy IV Madridského protokolu k MARPOL.

Z ATS je Česká republika smluvní stranou Smlouvy o Antarktidě, od roku 2004 také Madridského protokolu a Úmluvy CCAMLR. Zákon č. 276/2003 Sb., o Antarktidě

¹⁰¹ VÍCHA, Ondřej. Antarktické právo: Mezinárodněprávní a vnitrostátní aspekty ochrany životního prostředí Antarktidy. *České právo životního prostředí*, 2003, roč. 3, č. 9, s. 16.

¹⁰² ATS zahrnuje také Úmluvu o ochraně antarktických tuleňů (tzv. Úmluva CCAS) z roku 1972 a Úmluvu o regulaci činnosti týkajících se nerostných zdrojů v Antarktidě (tzv. Úmluva CCRAMRA) sjednané v roce 1988, jíž však neratifikoval žádný smluvní stát a nepředpokládá se, že v budoucnu vstoupí v platnost.

¹⁰³ Konzultativní schůzky přijímají doporučení, resp. opatření, vládám, jejichž zástupci měli právo účastnit se takové schůzky. Mimo konzultativních schůzek existují také Zvláštní konzultativní schůzky a Schůzky odborníků.

¹⁰⁴ VÍCHA, Ondřej. Antarktické právo: Mezinárodněprávní a vnitrostátní aspekty ochrany životního prostředí Antarktidy. *České právo životního prostředí*, 2003, roč. 3, č. 9, s. 101.

mj. „implementoval tzv. nesamovykonatelná ustanovení Madridského protokolu do vnitrostátního právního řádu České republiky“.¹⁰⁵

¹⁰⁵ VÍCHA, Ondřej. Česká republika a antarktický smluvní systém. *České právo životního prostředí*, 2003, roč. 3, č. 10, s. 30.

3. Právní úprava na mezinárodní úrovni v kontextu s vnitrostátním právem ČR

Přestože je Česká republika vnitrozemní stát, který nedisponuje flotilou námořních obchodních lodí¹⁰⁶, je však členem Evropské Unie a dalších mezinárodních organizací, z čehož plynou povinnosti a závazky. Ve třetí kapitole se zaměřím na povinnost implementace právních předpisů. A právě za účelem provedení mezinárodních úmluv do vnitrostátního práva a se záměrem transpozice evropských směrnic a vyhnutí se postihu ze strany Evropské komise, byl kupř. několikrát změněn zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. Tento zákon však pojednává o ochraně mořského prostředí generálně, a to např. v rámci povinnosti velitele lodi zabránit znečištění dle § 33 odst. 1 písm. a), při definování námořní nehody v § 55a v případě odpovědnosti za přestupek. V § 77 je však upraveno, že provozovatel námořního plavidla a další FO a PO zúčastněné na provozování námořní dopravy jsou na základě tohoto ustanovení povinni dodržovat rezoluce a doporučení IMO také o ochraně mořského prostředí vydané dle mezinárodních smluv, jimiž je ČR vázána, a to ve znění přijatém ČR zastoupenou námořním úřadem. Nicméně o znečištění v důsledku úniku ropných látek se, kromě úpravy mezinárodního osvědčení o bezpečnosti z hlediska prevence před ropným znečištěním podle § 12c odst. 1 písm. f), v zákoně o námořní plavbě nehovoří.¹⁰⁷

3.1. Současný právní rámec vnějšího vlivu EU na IMO

V úvodu této podkapitoly je třeba uvést, že vycházejí z čl. 191 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské Unie ve znění Lisabonské smlouvy, přispívá politika EU v oblasti životního prostředí mj. k podpoře opatření určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí.

Zatímco se všechny členské státy EU a Evropská komise¹⁰⁸ účastní zasedání IMO, EU v průběhu let vyvinula řadu vlastních právních předpisů v oblasti námořní politiky. Hlavními důvody, proč EU zavedla vlastní opatření, byla nespokojenost se zdlouhavým regulačním procesem IMO. Jelikož nesplnění povinností vyplývajících z úmluv IMO často nevede

¹⁰⁶ Nicméně k datu 1. března 2018 je v Námořním rejstříku ČR evidováno 360 námořních jachet (dle § 2 odst. 5 zákona o námořní plavbě se námořní jachtou rozumí námořní plavidlo, jehož délka trupu přesahuje 2,5 metru a nepřesahuje 24 metrů, vybavené plachtami, motorem či obojím).

¹⁰⁷ Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰⁸ V rámci struktury EU má pouze Evropská komise statut pozorovatele a účastní se zasedání IMO na základě dohody o vzájemné spolupráci uzavřené Komisí a generálním tajemníkem IMO v roce 1974.

k očekávaným právním důsledkům, jakmile se tyto závazky stanou závaznými dle práva EU, nedodržování právních předpisů se sankcionuje. Odezvou této skutečnosti je, že mezi mezinárodní normy organizací a vnitrostátní právní předpisy členských států EU bylo vtěleno cca 40 směrnic a nařízení EU¹⁰⁹. V rámci své regulace Evropská Unie usiluje o ochranu evropských vod před negativními vlivy plavidel, jež nevyhovují ekologickým a bezpečnostním normám stanoveným IMO.¹¹⁰ EU není členem IMO, neboť dle znění čl. 4 Úmluvy o IMO, je „členství v organizaci otevřené všem státům [...]“, nikoliv jiným subjektům mezinárodního práva. Přesto byla prvotní idea o členství EU v IMO zmíněna v roce 2001 v Bílé knize o dopravě¹¹¹ a objevila se také v Zelené knize z roku 2006. Na základě UNCLOS smluvní strany implementují a prosazují všeobecně uznávaná pravidla a standardy stanovené "příslušnou mezinárodní organizací" (IMO) nebo "všeobecnou diplomatickou konferencí" pro předcházení znečištění z plavidel. Z toho vyplývá otázka, zda EU rovněž musí zavést a prosazovat úmluvy IMO, přestože není řádným členem. Úzus je, že strany, které nejsou smluvními stranami, nebývají automaticky vázány žádnými úmluvami IMO, ačkoliv jsou stranami UNCLOS.¹¹²

Vzhledem k tomu, že Evropská komise není oprávněna vyjednávat v IMO jménem členských států, často koordinuje postoje členských států s cílem ovlivnit mezinárodní rozhodovací proces dle unijní politiky.¹¹³ Komise pracuje na publikaci svých Sdělení¹¹⁴, v nichž uvádí strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy a životního prostředí, kde podotýká, že cyklická povaha pobřežní dopravy, jíž se v Evropě přepravuje 40 % nákladu, má přímý dopad na kvalitu vody v pobřežních oblastech.

Pozice Komise, potažmo EU, v rámci IMO, se rozděluje dle Procesního rámce pro přijetí postojů Společenství či společných postojů týkajících se záležitostí IMO a pravidel upravujících jejich vyjádření v IMO¹¹⁵, který je praxí užíván, ačkoliv nebyl formálně schválen, do tří kategorií. Jedná se o postavení Společenství se záležitostmi výlučné pravomoci EU; o postavení koordinované s výlučnou pravomocí členských států; a společné postavení, jež zahrnuje záležitosti sdílené mezi EU a členskými státy. Aby EU na jednáních

¹⁰⁹ K únoru 2016.

¹¹⁰ *The IMO – for 'safe, secure and efficient shipping on clean oceans'*. European Union, 2016, s. 6.

¹¹¹ KOM (2001) 370 v konečném znění.

¹¹² NENGYE, Liu, MAES, Frank. The European Union and the International Maritime Organization: EU's External Influence on the Prevention of Vessel-Source Pollution. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2010, svazek 41, č. 4, s. 19.

¹¹³ Tamtéž, s. 8.

¹¹⁴ Např. KOM (2009) 8 v konečném znění; KOM (2014) 451 v konečném znění

¹¹⁵ SEC (2005) 449

IMO hovořila jednotně, uplatňuje tento neformální proces koordinace postojů členských států EU, Norska a Islandu. Pro většinu zasedání IMO upravuje Evropská komise koordinační dokumenty, v nichž navrhuje stanoviska, jež by měla členské státy sledovat. Tato příprava unijních stanovisek bývá diskutována v příslušných výborech, např. Výboru pro námořní bezpečnost zabránění znečištění z lodí, tzv. COSS¹¹⁶, či v rámci schůzek odborníků členských států s Komisí. Vytvořený právní dokument Komise předloží Radě včetně navrhované pozice EU, pakliže jej Rada přijme kvalifikovanou většinou, bude to zahrnuto do písemného předložení IMO nebo vyjádřeno IMO členským státem vykonávajícím předsednictví Unie, jakož i Komisí. Mimo zmíněný postup se několik týdnů před klíčovými zasedáními IMO v Bruselu uskutečňuje schůze zástupců členských států EU, kde diskutují společné postoje. Nicméně neplatí vždy, že by se zejména členské státy EU se zájmy v lodní dopravě, jakožto Malta, Kypr, Řecko a Polsko, jednoznačně řídily rozhodnutími přijatými v rámci koordinačního procesu směřujícího k ovlivňování rozhodování IMO.¹¹⁷

V roce 2015 vyslal Evropský parlament (dále jen „EP“) svou první delegaci tří poslanců na zasedání MEPC, následovala vyjádření Parlamentu, jimiž byla IMO vyzvána, aby zintenzivnila kroky ke snížení emisí z lodní dopravy; do té doby se EP zabýval záležitostmi IMO nepřímo, zejména monitoringem EP. Evropský parlament není přímo zapojen do vnějšího vlivu EU v IMO, avšak podniká kroky mající vliv na prevenci vzniku znečištění z plavidel. Kupříkladu na zasedání EP dne 6. listopadu 2003 v odezvě na havárii tankeru Prestige bylo přijato rozhodnutí o zřízení dočasného Výboru pro zlepšení bezpečnosti na moři. EP se svou legislativní činností podílí na podpoře renovace oblastí poškozených ropným znečištěním¹¹⁸, například v roce 2014 došlo přijetím nařízení EP a Rady¹¹⁹ k přidělení 160,5 mil. eur mj. zásahu proti znečišťování moří z plavidel na údobí od 1. ledna 2014 do 31. prosince 2020.¹²⁰ Vliv na flexibilnější reakce IMO ze strany EU bylo možno sledovat rovněž

¹¹⁶ Zřízený Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002.

¹¹⁷ NENGYE, Liu, MAES, Frank. The European Union and the International Maritime Organization: EU's External Influence on the Prevention of Vessel-Source Pollution. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2010, svazek 41, č. 4, s. 9.

¹¹⁸ Např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 911/2014 ze dne 23. července 2014, o víceletém financování činnosti Evropské agentury pro námořní bezpečnost v oblasti zasahování při znečištění moře z lodí a ze zařízení pro těžbu ropy nebo plynu.

¹¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 911/2014 ze dne 23. července 2014 o víceletém financování činnosti Evropské agentury pro námořní bezpečnost v oblasti zasahování při znečištění moře z lodí a ze zařízení pro těžbu ropy nebo plynu.

¹²⁰ *Námořní doprava: pravidla pro dopravu a bezpečnost* [online]. www.europarl.europa.eu [cit. 29. ledna 2018]. Dostupné na <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.4.11.html>.

při přechodu na typ ropných tankerů s tzv. dvojitým trupem a dnem. Plán přechodu byl dán již pravidlem 19 Přílohy I k MARPOL jehož kompletní uskutečnění bylo stanoveno do roku 2015. EU však následovala USA a již v roce 2000 stanovila požadavek zakládající možnost vstupu do evropských přístavů pouze tankerům s dvojitým trupem do roku 2005, načež IMO reagovala přijetím plánu pro postupné vyloučení z provozu tankerů s jedním trupem.¹²¹

3.1.1. Zásadní legislativa EU

Co se týče právních předpisů EU týkajících se znečištění z lodní dopravy, je vhodné zmínit Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES ze dne 7. září 2005, o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání, která stanovuje pravidla platná v celé EU mj. v případě trestní odpovědnosti za vypouštění ropy. Účelem směrnice bylo harmonizovat MARPOL na úrovni EU, tedy zahrnout ustanovení MARPOL zabývající se zákazem vypouštění znečišťujících látek do moří do evropského práva a specifikovat sankce za toto jednání.¹²²

Za předmětné považuji rovněž zmínění Rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí, jenž stanovuje „rámec, v němž členské státy přijmou nezbytná opatření k dosažení nebo zachování dobrého stavu mořského prostředí nejpozději do roku 2020“¹²³. Dle Přílohy I k Rámcové směrnici členské státy EU zváží všech 11 kvalitativních deskriptorů za účelem stanovení vlastností dobrého stavu prostředí v dané oblasti. Pro téma diplomové práce je zásadní deskriptor 8 stanovující, že o dobrý stav mořského prostředí se jedná, pakliže „koncentrace znečišťujících látek nejsou na úrovních, které by vyvolávaly znečišťující účinky.“ Tyto deskriptory jsou dále upřesněny v rozhodnutí¹²⁴ Komise EU, kterým se stanoví kritéria a metodické normy pro dobrý stav prostředí mořských vod, kde je stanoveno v tabulce doplňujícího Deskriptor 8, že o „výrazně silné znečištění s přítomností znečišťujících látek vymezených v čl. 2 bodu 2 směrnice EP a Rady 2005/35/ES se jedná i v případě znečištění ropy a podobných sloučenin“. To znamená, že členské státy musí sledovat události akutního

¹²¹ TAN, Alan Khee-Jin. *Vessel-Source Marine Pollution*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009, s. 87 - 89.

¹²² *Ship Source Pollution* [online]. www.emsa.europa.eu, [cit. 6. října 2017]. Dostupné na <<http://emsa.europa.eu/main/enforcement-eu-legislation/topics-a-instruments/item/673-ship-source-pollution.html>>.

¹²³ Čl. 1 odst. 1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/56/ES ze dne 17. června 2008, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti mořské environmentální politiky. Úř. věst. L 164, 25. června 2008, s. 19.

¹²⁴ Rozhodnutí Komise (EU) 2017/848 ze dne 17. května 2017, kterým se stanoví kritéria a metodické normy pro dobrý stav prostředí mořských vod a specifikace a standardizované metody pro sledování a posuzování a kterým se ruší rozhodnutí 2010/477/EU. Úř. věst. L 125/43, 15. května 2017.

znečištění a pro dosažení dobrého stavu prostředí by měl být prostorový rozsah a trvání zásahů minimalizovány. Splnění povinnosti dle této směrnice se v rámci spolupráce rozšiřuje na ostatní členské státy ležící v oblasti povodí spadající k mořské oblasti/podoblasti Baltského moře, severovýchodního Atlantského oceánu, Středozemního moře a Černého moře, počítaje s vnitrozemními státy.¹²⁵ Problematikou zabývající se způsobením ropného znečištění se zabývá Směrnice¹²⁶ EP a Rady o bezpečnosti činností v odvětví ropy a zemního plynu v moři, tzv. Offshore Safety Directive.¹²⁷

Významná je rovněž existence 7. akčního programu pro životní prostředí do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“. Uvádí, že „mořské prostředí není přiměřeně chráněno částečně i z důvodu zpožděného dokončení sítě Natura 2000, což si žádá dodatečné úsilí ze strany členských států EU.“¹²⁸ Zároveň 7. akční plán usiluje o zmírnění dopadu tlaků na mořské vody a nápomoc dosáhnouti dobrého stavu prostředí dle zmíněné Rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí.

EU je také stranou Úmluvy o ochraně Středozemního moře před znečišťováním, jež upravuje další protokoly cílící na prevenci před ropným znečištěním. V závěru této podkapitoly lze vyvodit, že se vlastní legislativní činností EU značně podílí na zpříšňování environmentálních měřítek týkajících se ochrany mořských vod, a to jednak na regionální, tak celoevropské úrovni. Tím kromě jiného podněcuje IMO k zaujetí totožně striktních podmínek pro zamezování znečišťování mořského prostředí, čímž vzhledem k členské základně IMO rozšiřuje dané standardy celosvětově.

3.2. Implementace právních předpisů IMO do vnitrostátního práva

Na úvod této části je potřeba říci, že efektivita globálního environmentálního režimu je mj. odvislá od řádné implementace a prosazování daných norem mezi aktéry na ochraně se podílejících. Právní předpisy IMO, zejména úmluvy, častokrát výslovně předepisují kroky pro řešení záležitostí, o nichž pojednávají. Neobsahují tak pouze prohlášení o zásadách či doporučení, nejedná se o rámcové úmluvy, a proto je na průběh implementace a efektivitu

¹²⁵ Čl. 6. odst. 1 tamtéž.

¹²⁶ Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2013/30/EU ze dne 12. června 2013, o bezpečnosti činností v odvětví ropy a zemního plynu v moři a o změně směrnice 2004/35/ES. Úř. věst. L 178/66, 28. června 2013.

¹²⁷ Blíže viz VÍCHA, Ondřej. The newest EU law approaches to the offshore oil and gas prospection, exploration and production activities. In: DAMOHORSKÝ, Milan a kol. (ed). *Czech and European Environmental Law: A Collective Monograph*. Prague: Czech Society for Environmental Law, 2011, s. 103 – 110.

¹²⁸ Rozhodnutí EP a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“. Úř. věst. L 354/171, 28. prosince 2013, bod 21 Přílohy.

zaostřeno, a to zejména v rozvojových zemích¹²⁹, pro jejichž vlády není ochrana mořského prostředí hlavní prioritou (viz Příloha obrázek č. 3).¹³⁰

Obecně řečeno, implementace spočívá v tom, že se pravidla mezinárodních smluv stávají součástí národního právního systému. Implementaci lze definovat jako proces, jímž se určitý záměr převede do realizace.¹³¹ Vychází se z toho, že vlády členských států IMO, tedy i vláda České republiky, jsou odpovědné za provádění právních předpisů přijatých na půdě IMO. Přijetím konkrétní IMO úmluvy, vyslovuje vláda ČR souhlas, že úmluva bude součástí právního řádu ČR, a bude ji tak prosazovat stejně jako vnitrostátní právní předpisy.¹³² Potíže však nastávají v případech, kdy některé členské státy postrádají odborné znalosti a nezbytné zkušenosti k řádnému procesu implementace.

Předmětem rezoluce IMO¹³³, tzv. „kodexu“ pro implementaci mandatorních právních instrumentů IMO, je mj. ochrana mořského prostředí. Na základě části první zvané „Společné oblasti“ se tato rezoluce vztahuje na výčet 10 úmluv a protokolů, mezi nimiž jsou uvedeny MARPOL a její Protokol z roku 1997. V dalších 3 částech rezoluce pojednává o implementaci států vlajky, pobřežních států a přístavních států.

Na celosvětově souladné a účinné provádění a prosazování právních norem IMO v oblasti ochrany mořského prostředí bdí Podvýbor pro implementaci nástrojů IMO (III)¹³⁴, jenž jedná na základě přímých pokynů Výboru pro ochranu mořského prostředí, zejména posuzuje provozní a technické záležitosti a vypracovává nezbytné změny konkrétních právních nástrojů.¹³⁵ Nicméně naváží-li na první odstavec této podkapitoly a zaměřím-li se na provedení úmluv IMO, konkrétně MARPOL Českou republikou, která se stala smluvní stranou na základě sukcese po zániku České a Slovenské Federativní Republiky, lze dojít

¹²⁹ Vzhledem k mezerám v moderním vybavení a nedostatku politické vůle a finančních prostředků, jakož i skutečnosti, že MARPOL a jiné nástroje IMO byly a jsou odezvou na rozsáhlá znečištění v rozvinutých zemích, což zavdává rozvojovým zemím dojem, že se na ně právní regulace nevztahují, dochází k značnému oslabování účinků nástrojů IMO. Státy, jejichž plavidla se vzhledem k vadám na kvalitě, objevují na tzv. Černém listu, jsou seřazeny v Příloze č. 3.

¹³⁰ KARIM, Md Saiful. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*. Switzerland: Springer, 2015, s. 127.

¹³¹ Tamtéž.

¹³² *Implementation of IMO instruments* [online]. www.imo.org, [cit. 8. listopadu 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Implementation/Pages/ImplementationOfIMOInstruments.aspx>>.

¹³³ Rezoluce IMO A.973(24) ze dne 1. prosince 2005

¹³⁴ Jeho název vznikl v roce 2013 přejmenováním z Podvýboru pro implementaci států vlajky (FSI).

¹³⁵ *Implementation of IMO instruments* [online]. www.imo.org, [cit. 8. listopadu 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Implementation/Pages/ImplementationOfIMOInstruments.aspx>>.

k tvrzení, že „nebyla řádně zajištěna vnitrostátní závaznost a vynutitelnost“¹³⁶ ani v rámci ČR. Nedostatky spočívající v neúplné recepci MARPOL a nevyhlášení úmluvy ve Sbírce mezinárodních smluv ČR byly napraveny dodatečným souhlasem Parlamentu ČR s Úmluvou ve znění Protokolu a listinu o přístupu ČR podepsal prezident republiky dne 13. Července 2015.¹³⁷

V publikacích zabývajících se implementaci obecně mnohdy vyvstává otázka, proč by státy měly dodržovat mezinárodní environmentální předpisy? Průzkumu UNEP zodpověděl, že kromě řešení konkrétního problému životního prostředí, vytváří právní nástroj v oblasti životního prostředí řádu výhod podněcujících státy, aby ratifikovaly a dodržovaly mezinárodní úmluvy o životním prostředí, mezi něž se řadí ochrana veřejného zdraví, efektivita správy, finanční pomoc a technická pomoc států při realizaci ochrany prostředí, dlouhodobé ekonomické přínosy a v neposlední řadě příležitost k obchodování.¹³⁸

¹³⁶ PETRLÍK, David. Pozdní provádění norem mořského práva aneb pohnutý osud Úmluvy o zabránění znečištění z lodí v ČR. *Právní rozhledy*, 2009, č. 5, s. 169 - 175.

¹³⁷ Sdělení č. 52/2015 Sb. m. s., o přístupu České republiky k Mezinárodní úmluvě o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL) a k Protokolu z roku 1978 týkajícího se Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí.

¹³⁸ KARIM, Md Saiful. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*. Switzerland: Springer, 2015, s. 127.

4. Mezinárodní soudní orgány ve věcech znečištění mořských vod tankery

Vzhledem k tomu, že každoročně dojde na světě k úniku několika milionů galonů ropy¹³⁹, existuje také četná rozhodovací činnost jednotlivých států, ačkoliv se medializují víceméně pouze případy vzniku rozsáhlých ropných skvrn, tedy s více než 4,2 milióny galonů uniklé ropy¹⁴⁰. Ačkoliv se v podkapitolách této části zabývám význačnými soudními tělesy ovlivňujícími budoucí rozhodovací praxi orgánů jednotlivých států, nerada bych opomněla nastínění alespoň dvou rozhodnutí pojednávajících o znečištění moří v důsledku úniku paliva. Středem zájmu v následujícím odstavci však nejsou rozsudky vztahující se k známým případům typu havárie Exxon Valdez, Prestige, Erika, Argo Merchant či Burmah Agate, nýbrž havárie v literatuře méně zastoupené avšak s neméně závažnými následky.

Třebaže vybočím ze směřování textu oblastně více na Evropu, zakomponuji zde rozhodnutí¹⁴¹ Nejvyššího soudu Federativních států Mikronésie. Tyto jsou ratifikujícím státem UNCLOS, nikoliv však členským státem IMO. V tomto případě obžalované velké nákladní plavidlo Kyowa Viole narazilo na korálový útes, čímž došlo k poškození útesu, trupu lodě a úniku paliva do laguny. Provedeným vyčištěním se však nepodařilo odstranit veškeré ropné látky, a to i vzhledem ke snaze o zachování flóry v poškozené oblasti. Důsledkem byl pětiměsíční zákaz koupání a rybaření v laguně. Žalobci požadovali náhradu škody na struktuře útesů, neboť útes je předmětem užívání obyvateli pobřežních obcí, a kompenzaci následků úniku ropy včetně neschopnosti využívat zdroje vnitřní laguny. Žaloba byla podána proti vlastníku a nájemci plavidla a poukazovala na jejich nedbalostní zavinění. Jelikož plavidlo porušilo svou povinnost bezpečně se pohybovat po vodním kanálu a způsobilo znečištění ropou, soud uznal nárok na odškodnění žalobců na nedbalostní poškození útesů, ztráty možnosti rybaření a plavání. Škoda byla vyčíslena na 2 950 638 amerických dolarů.

Velmi aktuální rozhodnutí¹⁴² vynesl Federal Court of Canada dne 16. ledna 2018. Týká se potopení remorkéru „Elf“, zkonstruovaného v roce 1902, v provincii Britská Kolumbie a způsobení úniku více než 1 500 litrů nafty v roce 2014. Zamezení rozšíření olejových skvrn

¹³⁹ Např. v Thajsku došlo v letech 1973–2013 k 246 haváriím spojeným s únikem ropných látek.

¹⁴⁰ Angl. jednotka 1 galon = 4,546 litrů.

¹⁴¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu Federativních států Mikronésie ze dne 21. září 2006, *People of Rull ex rel Ruepong v MV Kyowa Violet*, 14 FSM Intrm. 403 (Yap. 2006)

¹⁴² Rozhodnutí Federal Court of Canada ze dne 16. ledna 2018, sp. zn. T-1698-16

zamezila Kanadská pobřežní hlídka, která se pokusila najít důkazy pro vysvětlení důvodu potopení, nicméně vlastník remorkéru natož vlastník lodi, jíž remorkér táhnul, neučinili žádná opatření k vyčištění poškozené oblasti, minimalizování škod či přispění k objasnění potopení. Krátce poté, co byl remorkér vytáhnut nad hladinu a odtáhnut do jiné oblasti k došetření příčin klesnutí pod vodu, potopil se podruhé, a to do značné hloubky, kde se může vrak stát dalším nebezpečím pro mořské prostředí. Vlastník remorkéru namítal, že v důsledku zavinění pobřežní hlídky chybí evidence důkazů objasňujících potopení, odmítal tvrzení, že první potopení bylo spontánní a trval na poškození třetí stranou. Souhrnný rozsudek byl vyhlášen ve prospěch žalobce, tedy administrátora Fondu pro znečištění ropou z plavidel, jemuž bylo stanoveno zaplacení částky žalovaným ve výši 82 512,70 kanadských dolarů.

4.1. Mezinárodní tribunál pro mořské právo

Mezinárodní tribunál pro mořské právo (dále jen „ITLOS“ či „Tribunál“) sídlící v Hamburku představuje nezávislý soudní orgán, jež byl založen UNCLOS, a to Přílohou VI, tzv. Statutem ITLOS. Na základě čl. 287 odst. 1 UNCLOS si smí členský stát zvolit písemným prohlášením, zdali jako způsob směřující k urovnání sporu zvolí ITLOS či další tři soudní orgány, a to Mezinárodní soudní dvůr, arbitrážní tribunál a zvláštní arbitrážní tribunál. Příslušnost Tribunálu je dána pro spory a žaloby, vyvstávající z aplikace a výkladu jednotlivých ustanovení UNCLOS, jež byly předloženy v souladu UNCLOS a dále se příslušnost vztahuje na záležitosti, jež jsou konkrétně stanoveny v jiné dohodě, pakliže tato zakládá příslušnost Tribunálu.¹⁴³ Přístup k Tribunálu je dle čl. 20 odst. 1 Statutu otevřen účastnickým stranám, tedy státům a mezinárodním organizacím, které jsou smluvními stranami UNCLOS. Nicméně dle odst. 2 je přístup umožněn i jiným subjektům, tj. státům, mezivládním organizacím, jež nejsou smluvními stranami a soukromým subjektům, pakliže se jedná o spor vyvstávající z Části XI (Oblast) či o spor předložený na základě jiné dohody zakládající příslušnost ITLOS.

Dle znění čl. 15 odst. 1 Statutu smí Tribunál utvářet zvláštní komory, jež se zabývají určitými kategoriemi sporů. Mimo Komoru pro spory týkající se mořského dna zřízenou Statutem, rozhoduje Tribunál v dalších čtyřech specializovaných komorách, kdy pro účel mé práce je nejvýznamnější existence Komory pro spory týkající se mořského prostředí. Tato komora se sestává z devíti členů, požadované kvórum pro schůzi je sedm členů, což je

¹⁴³ Čl. 21 Přílohy VI k UNCLOS.

stanoveno v Rezoluci Komory ze dne 5. října 2017¹⁴⁴, v níž lze najít také jména zvolených soudců, jejichž funkční období skončí 30. září 2020. V každém případě existence Komory nezakládá povinnost stran předložit případ k rozhodnutí právě této Komoře přednostně před plenárním zasedáním ITLOS, a to i v případě, že se týká výhradně otázky ochrany životního prostředí. Rezoluce dále zaznamenává, že komora je příslušná pro řešení sporů, jejichž strany se dohodly, že jí budou předloženy, týká-li se ustanovení UNCLOS zabývajících se ochranou a zachováním mořského prostředí; zvláštní úmluvy a dohody týkající se ochrany a zachování mořského prostředí uvedené v článku 237 Úmluvy; jakékoliv dohody o ochraně a zachování mořského prostředí, která uděluje Tribunálu pravomoc. Těmito oprávněními a povinnostmi vzal Tribunál na vědomí, dle jeho prvního prezidenta Thomase Mensaha, zvláštní roli, kterou disponuje při provádění ustanovení UNCLOS o ochraně a zachování mořského prostředí.¹⁴⁵

Přestože jsem po prostudování judikatury ITLOS a komunikaci s informačním oddělením ITLOS zjistila, že žádný z případů před Tribunálem projednávaných se nezabývá konkrétně znečištěním způsobeným v důsledku úniku olejových substancí¹⁴⁶, považuji za podstatné uvedení existence Tribunálu v této kapitole. A to již proto, že není vyloučena budoucí rozhodovací činnost ITLOS v těchto věcech a také vzhledem k určité flexibilitě, jíž míním možnost výběru instituce pro rozhodnutí, a kterou systém řešení sporů dle UNLOS umožňuje. Vzhledem k tomu, že ITLOS disponuje volně přeloženo „kompetencí nařídít předběžné opatření“, která umožňuje zasáhnout do sporů týkajících se mořského prostředí za účelem ochrany zájmu stran a životního prostředí, soudím, že takové intervence od doby založení tribunálu nebylo potřeba, nicméně to nebrání tomuto úkonu v budoucích letech.¹⁴⁷

Příkladem lze však uvést, že ochranou mořského prostředí obecně se ITLOS zabývá ve svých rozhodnutích MOX Plant, Land Reclamation či Southern Bluefin Tuna, kde bylo

¹⁴⁴ ITLOS/2017/RES.2

¹⁴⁵ STEPHENS, Tim. *International Courts and Environmental Protection*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009, s. 46.

¹⁴⁶ Na tomto místě je možné upozornit na odstavec ze str. 7 rozhodnutí ITLOS/PV.2010/3/Rev.2, o povinnostech a závazcích států sponzorujících subjekty s ohledem na činnosti v Oblasti ze dne 16. září 2010, v němž Komora pro spory týkající se mořského dna staví do kontrastu těžbu hornin ve velikosti brambor se znečištěním ropou. Uvádí, že následky znečištění mořského prostředí ropou je podstatně více poškozující než těžba tzv. „polymetallic nodules“, a to vzhledem k specifickým ropou, zejména jejímu nestabilnímu charakteru, a z toho vyplývajícím znečištění velkého rozsahu.

¹⁴⁷ STEPHENS, Tim. *International Courts and Environmental Protection*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009, s. 47.

stranám nařízeno, aby se zlepšila jejich spolupráce včetně posuzování rizik, dopadů a at' jsou jimi navrhována opatření jak zabránit znečištění.¹⁴⁸

4.2. Mezinárodní soudní dvůr

Na tomto místě stručně podotknu, že Mezinárodní soudní dvůr (dále jen „ICJ“), jakožto obecný soudní orgán OSN sídlící v Haagu, již od 70. let minulého století polemizoval nad vytvořením specializované komory zabývající se důsledky vlivu na životní prostředí, a to kromě jiného také z důvodu, že dle konzultantů takováto komora zvýší prestiž ICJ.¹⁴⁹ A tudíž v roce 1993 vznikla Komora pro záležitosti životního prostředí, která byla pravidelně rekonstituována až do roku 2006, kdy v průběhu 13 let existence, žádný členský stát OSN nepožádal tuto Komoru o rozhodnutí nejen ve věci ochrany mořského prostředí, nýbrž ani v případě týkajícího se environmentální problematiky. Z tohoto důvodu MSD nevyhlásil další volby pro obsazení míst soudcovských stolic do této Komory.¹⁵⁰

Tato skutečnost však neznamená, že by ICJ nevydával rozhodnutí zahrnující ochranu životního prostředí. Z případu částečně se dotýkajících mořského prostředí lze zmínit jedno z historicky nejstarších rozhodnutí zvané Corfu Channel z roku 1949, dále také Fisheries jurisdiction case z roku 1972 nebo Gulf of Maine z roku 1984.

4.3. Soudní dvůr Evropské unie

Z hlediska správné terminologie uvádím v názvu podkapitoly označení Soudní dvůr Evropské Unie (dále jen „CJEU“), nicméně zaměřím se na judikaturu Soudního dvora (dále jen „ECJ“) jakožto nejvyššího soudní instanci EU spadajícího pod CJEU. Zásadní funkcí ECJ je zajištění rovného výkladu, aplikace a dodržování práva EU ve všech zemích EU na základě podaných žalob. Nejčastěji mu jsou předkládány některé žaloby na neplatnost vztahující se k právním předpisům EU, nerozhoduje-li o nich Tribunál jakožto druhý soud CJEU, a zabývá se rovněž předběžnými otázkami a odvoláními.¹⁵¹

Na tomto místě je vhodné zmínit dva rozsudky ECJ z roku 2007 a 2008, týkajících se platnosti Rámcového rozhodnutí Rady k posílení rámce trestního práva pro boj proti

¹⁴⁸ BOYLE, Alan. The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea. *International Journal of Marine & Coastal Law*, 2007, vol. 22, issue 3, s. 379.

¹⁴⁹ BILDERBEEK, Simone. *Biodiversity and International Law: The Effectiveness of International Environmental Law*. Amsterdam: IOS PRESS, 1992, s. 142.

¹⁵⁰ *Chambers and Committees* [online]. www.icj-cij.org, [cit. 10. února 2018]. Dostupné na <<http://www.icj-cij.org/en/chambers-and-committees>>.

¹⁵¹ *Soudní dvůr Evropské unie* [online]. www.europa.eu, [cit. 11. února 2018]. Dostupné na <https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_cs>.

znečištění z lodí¹⁵² a Směrnice Evropského parlamentu a Rady o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání¹⁵³. Tyto dokumenty vznikly jako reakce na potopení tankeru Prestige, neboť vznikly pochybnosti o dostatečnosti pravidel daných v MARPOL. Cílem tohoto odstavce není podrobný rozbor rozhodnutí ECJ (obzvláště není-li předmětem mé práce pojednání o trestní odpovědnosti), nýbrž poukázání na skutečnost, že Soudní dvůr je příslušný zrušit právní předpisy týkající se znečištění moří v důsledku námořní dopravy. Tak také velký senát učinil ve vztahu k uvedenému rámcového rozhodnutí ze dne 23. října 2007 na základě žaloby podané Evropskou komisí, kdy tehdy konstatoval, že ačkoliv trestní právo hmotné ani procesní nespádají do pravomoci Společenství, ale za určitých okolností smí zákonodárce Společenství proti zásahům do životního prostředí uložit členským státům povinnost zavést sankce, jenž zaručí účinnost právních předpisů vztahujících se k této problematice. V závěru konstatoval, že dané rámcové rozhodnutí však do pravomoci Společenství zasahuje¹⁵⁴ a musí být jako celek zrušeno.¹⁵⁵ Ve vztahu k zmíněné směrnici rozhodoval ECJ o předběžné otázce podané High Court of Justice (England & Wales), jež vyvstala v řízení o žalobě podané skupinou významných organizací námořní dopravy, v níž byl požadován přezkum legality směrnice. ECJ výrokem stanovil, že „platnost směrnice [...] nemůže být posuzována ani ve vztahu k MARPOL, ani ve vztahu k UNCLOS“¹⁵⁶.

Za zmínku stojí také rozsudek ECJ ve věci Commune de Mesquer¹⁵⁷, který reagoval na původní spor na pozadí případu havárie Erika. Ve věci vyvstaly předběžné otázky, zdali se těžký topný olej, jež převáželo ztroskotané plavidlo Erika, považuje za odpad či palivo obsahující energetickou látku vyrobenou k určenému použití. Či zda se stává z těžkého topného oleje, jakožto výrobku vzešlého z procesu rafinace, odpad v mořských vodách až následným smísením s vodou a pískem, a to ve smyslu kategorie Q4 přílohy I směrnice 2006/12? ECJ zodpověděl, že „taková látka nepředstavuje odpad ve smyslu čl. 1 písm. a) směrnice 75/442 [...], může-li být skutečně použita jako palivo bez potřeby předchozího

¹⁵² č. 20005/667/SVV ze dne 12. července 2005

¹⁵³ č. 2005/35/ES ze dne 7. září 2005

¹⁵⁴ „Zasahuje do pravomocí svěřených Společenství čl. 80 odst. 2 ES, je v rozporu s článkem 47 EU a z důvodu své nedělitelnosti musí být zrušeno jako celek.“

Viz. Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. října 2007, Komise Evropských společenství v. Rada Evropské Unie, C-440/05, Sb. rozh. I – 9160, bod 74.

¹⁵⁵ SYMEONIDOU-KASTANIDOU, E. Ship-Source Marine Pollution: The ECJ Judgements and their Impact on Criminal Law. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2009, č. 17, s. 335 - 357.

¹⁵⁶ Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. června 2008, The Queen, Intertanko, Intercargo a další v. Secretary of State for Transport, C-308/06, Úř. Věst. EU C 261.

¹⁵⁷ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. června 2008, Commune de Mesquer v. Total France SA, Total International Ltd, C-188/07.

procesu zpracování“¹⁵⁸. Odpověď na druhou otázku zněla, že „ropné látky vypuštěné do moře v důsledku havárie lodí, které byly smíšeny s vodou a usazeninami a rozneseny podél pobřeží, představují odpad ve smyslu čl. 1 písm. a) uvedené směrnice, protože již nemohou být využity či uvedeny na trh bez předchozího procesu zpracování.“¹⁵⁹ Co se týče třetí otázky tážající se, lze-li výrobce těžkého topného oleje (Total raffinage) nebo prodávajícího a nájemce lodi Erika (Total International Ltd) považovat za původce nebo držitele odpadu dle směrnice 2006/12, ECJ odvětil, že vnitrostátní soud může považovat prodejce/nájemce za původce uvedeného odpadu ve smyslu čl. 1 písm. b) směrnice 75/442, a zároveň za „předchozího držitele“ odpadu dle čl. 15 první části druhé odrážky uvedené směrnice, přispěl-li k riziku vzniku znečištění. V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“, může být výrobce povinen nahradit náklady spojené s odstraněním odpadu pouze, jestliže taktéž přispěl k riziku vzniku znečištění způsobeného havárií plavidla.¹⁶⁰

¹⁵⁸ Tamtéž, bod. 48.

¹⁵⁹ Tamtéž, bod 63.

¹⁶⁰ Tamtéž, bod 89.

Závěr

Ze získaných poznatků a zamyšlení se nad danou problematikou jsem došla k závěru, že existuje značné množství rozličných metod prevence a odstraňování úniku ropy v celosvětovém měřítku, ačkoliv se mezinárodní organizace snaží o jednotnost postupů. Výskyt ropných skvrn poblíž pobřeží a jejich předcházení je aktuálním tématem kupř. v Austrálii či Thajsku, jejichž specialisté na danou problematiku ročně přicházejí s mnoha projekty k zefektivnění technologických postupů na čištění mořských ploch zasažených ropnými skvrnami či návrhy vedoucími k obnově zničených korálových útesů. O výhledové realizaci daných projektů však odborné články často mlčí. Nicméně zacílením obsahu diplomové práce na evropský kontinent nelze přehlédnout, že na souladnosti a efektivitě ochrany mořského prostředí výrazně bdí Evropská Unie.

I z tohoto důvodu jsem text soustředila na zodpovězení první výzkumné otázky polemizující nad vlivem Evropské Unie v Mezinárodní námořní organizaci. EU není členem IMO a její přistoupení nepovažuji za nejlepší řešení, jak zabránit znečištění plavidly v evropských vodách, a to především z důvodu, že členstvím EU v IMO by mohla být narušena flexibilita EU dle mezinárodního práva veřejného. Pakliže by EU měla v organizaci „mluvit jen jedním hlasem“, Shromáždění by mohlo čelit ztrátě aktivně zapojených států, jež jsou členy EU. Z tohoto důvodu není členskými státy EU podporována politika EU vedoucí k získání plného členství v IMO, neboť lze také usuzovat, že takové členství Evropské komise by vedlo k politizaci organizace. Z rozporuplnosti nad přistoupením EU k IMO se domnívám, že současný stav nepoškozuje úspěšnou praxi EU v mezinárodním rozhodovacím procesu zabráňujícím znečištění způsobeného lodní dopravou. Práce nad zefektivněním koordinačního procesu se tak jeví jako nejrealističtější způsob, jak by se EU mohla realizovat v rámci IMO a do budoucna přispět k účinné prevenci znečištění z plavidel. I vzhledem k ekonomické síle EU, která je mj. soustředěna v námořní dopravě, tvoří EU bohatou legislativní činnost týkající se bezpečnosti transportu a ochrany životního prostředí. Nelze zcela hovořit o vzájemném souladném působení těchto dvou organizací, je zřetelné, že spíše EU svými iniciativami podněcuje IMO k tvorbě souladných právních norem z důvodu jednotné aplikace celosvětově a nikoliv pouze v rámci Evropy.

Co se týče reakce na druhou výzkumnou otázku, je vhodné upozornit, že ačkoliv úkolem Podvýboru pro implementaci nástrojů IMO je dohled nad řádnou implementací a splněním veškerých požadavků souvisejících s provedením právních předpisů

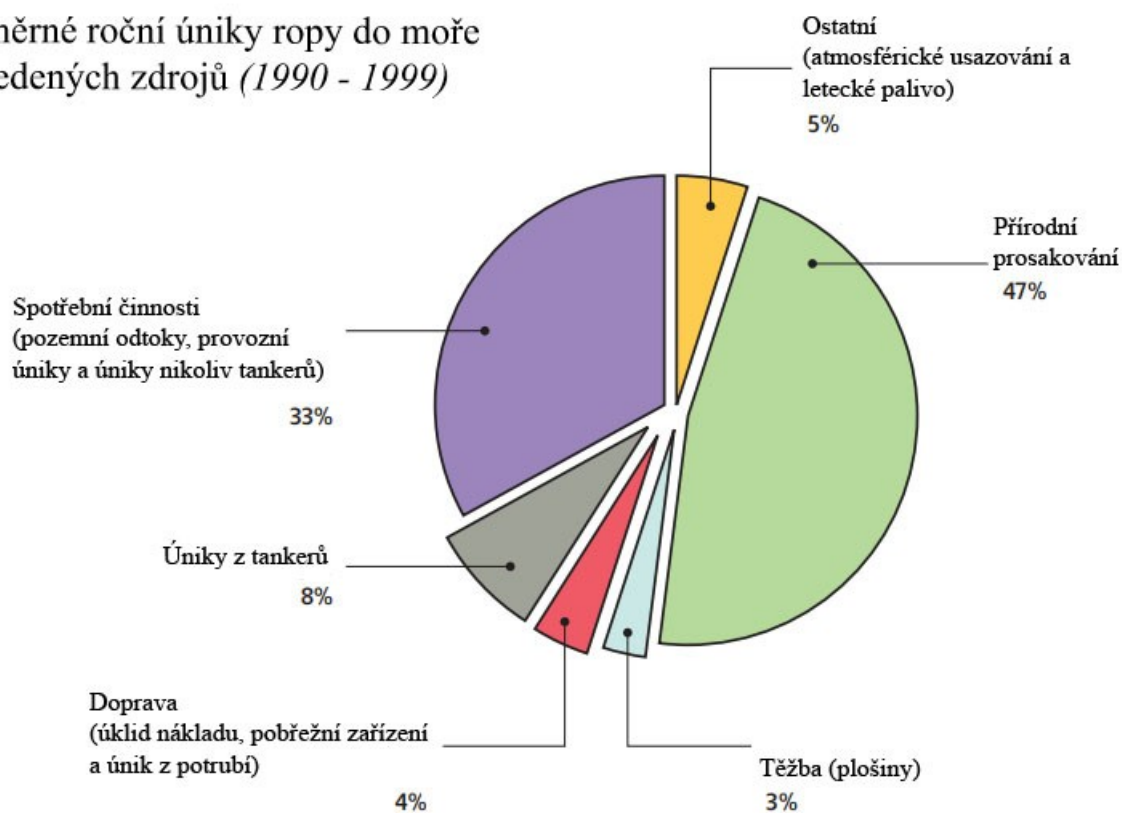
v jednotlivých členských státech, specifickou pozornost musí věnovat potížím vyvstanuvším v rozvojových zemích, především z důvodu tamního nedostatku finančních prostředků. Z tohoto důvodu by měly vyspělé státy poskytovat technickou a finanční pomoc s cílem dosáhnout ochrany mořského prostředí globálně, což ukládá také MARPOL a UNCLOS. Blíže však k implementaci - ani MARPOL se nevyhnuly komplikace s provedením. K mému překvapení trval proces implementace neúměrně dlouho také České republice, což je přisuzováno mj. událostem v devadesátých letech. Prapříčinou je, že již Československá socialistická republika, jenž se stala smluvním státem MARPOL v roce 1984 nezajistila závaznost a vynutitelnost dané Úmluvy, jejíž vyhlášení neproběhlo ani ve Sbírce mezinárodních smluv. Otálení s napravením situace tak, aby byla v souladu s podmínkami implementace, lze shledávat zejména u vnitrozemských států, což dle mého názoru koresponduje s problematikou týkající se ochrany životního prostředí obecně – pro zachování dobrého stavu životního (mořského) prostředí považuji za zásadní soudržnost všech subjektů na jeho ochraně bez ohledu na to, zdali se jej znečištění týká bezprostředně či sekundárně.

Předpoklad třetí výzkumné otázky, že se znečištěním velkého rozsahu často zabývají mezinárodní soudní orgány, byl vyvrácen čtvrtou kapitolou. Ačkoliv vždy závisí na konkrétním případě, obecně lze říci, že se kupř. ITLOS žaloby týkající se ropného znečištění nepředkládají a důsledky dané havárie řeší vnitrostátní soudy, např. španělský soud, tak jak tomu bylo v dlouhotrvajícím soudním řízení zabývajícím se o odpovědnosti za znečištění v důsledku havárie tankeru Prestige. Ponechání rozhodování o odpovědnosti za havárie a vzniknuvší ropné skvrny čistě na vnitrostátních soudech nepovažuji za zcela efektivní řešení, i vzhledem k objevujícím se průtahům řízení v těchto věcech. Domnívám se, že utvořením specializovaného soudu pro řešení znečištění moří a oceánů chemickými látkami ve značném rozsahu by bylo v budoucnu dosaženo mj. jednotnosti v rozhodovací praxi, náležité aplikace mezinárodních předpisů a dodržení principu právní jistoty. Vzhledem k tomu, že mořský ekosystém je doposud komplexně neprobádaným zdrojem životadárných prvků, fauny a flóry, jejichž míra poškození se musí v rámci rozhodování zohlednit, považuji specializovaný soud či komoru s dostupnými erudovanými odborníky na mořskou biologii a ekologii za přínos, a to i z důvodu rychlého a spravedlivého soudního procesu. Dle mého názoru by stálo za zvážení, aby se případy havárií, úniku paliva a ropných látek zabývala již zmíněná Komora ITLOS pro spory týkající se mořského prostředí či aby byla zřízená komora zabývající se touto problematikou, jejíž judikturní činnost by přispívala k ochraně zhoršujícího se stavu oceánských a mořských vod.

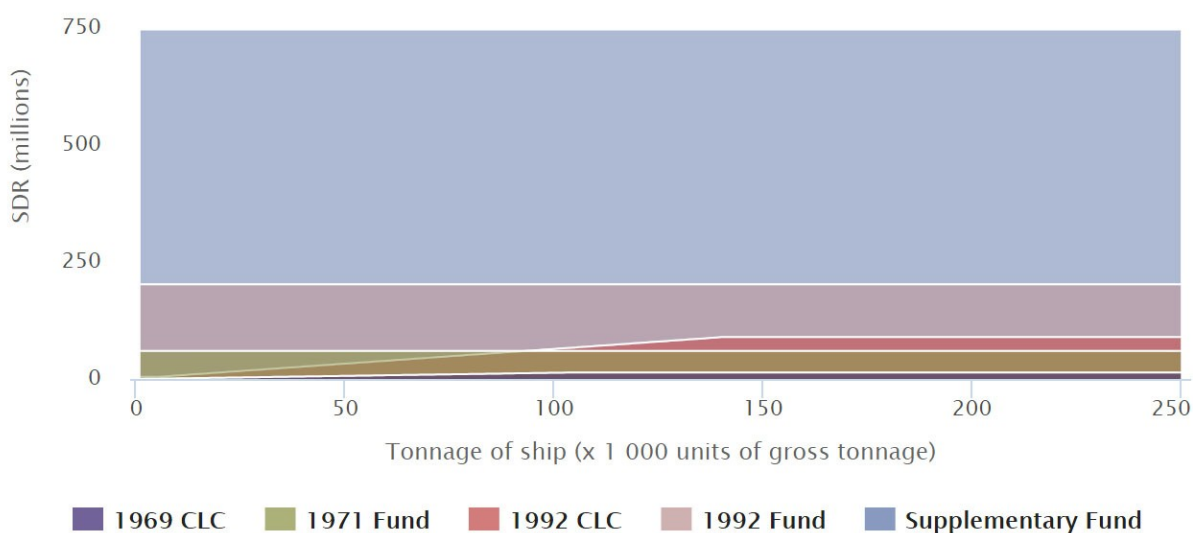
Příloha

Obrázek č. 1¹⁶¹

Průměrné roční úniky ropy do moře z uvedených zdrojů (1990 - 1999)



Obrázek č. 2¹⁶²



¹⁶¹ Obrázek převzat a přeložen z: *Action against Oil Pollution*. IPIECA, 2005, s. 4.

¹⁶² Obrázek převzat z internetového zdroje: <http://www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-fund-convention-and-supplementary-fund-protocol/>.

Obrázek č. 3¹⁶³

Rank	Flag	INSPECTIONS 2014-2016	DETENTIONS 2014-2016	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR	
BLACK LIST							
62	Belize	488	47	44	Medium Risk	1,19	
63	Cook Islands	404	40	37		1,20	
64	Vanuatu	277	31	27		1,43	
65	Saint Kitts and Nevis	299	34	29		1,52	
66	Cambodia	293	36	28		1,78	
67	Sierra Leone	260	39	25	Medium to High Risk	2,52	
68	Palau	123	23	14	High Risk	3,09	
69	Comoros	228	40	23		3,20	
70	Moldova, Republic of	515	85	46		3,30	
71	Togo	399	70	37		3,51	
72	Tanzania United Rep.	211	40	21		3,57	
73	Congo, Republic of the	86	24	10		Very High Risk	5,40

¹⁶³ Aktuální statistika organizace Paris Memorandum of Understanding (dále jen „MoU“), jejímž cílem je zamezení provozu plavidel vykazujících nestandardní stav, a to prostřednictvím systému přístavní inspekce. MoU v pravidelných intervalech publikuje informace o „zadržených“ lodích, a zároveň tzv. bílé, šedé a černé listy, z nichž právě výše znázorněný černý list z r. 2016 seřazuje státy, jejichž plavidla se potýkají se závadami a byla zadržena. Z tabulky vyplývá, že se jedná zejména o plavidla rozvojových zemí. Obrázek převzat dne 9. února 2018 z: internetového zdroje: <<https://www.parismou.org/2016-performance-lists-paris-mou>>.

Seznam použitých zdrojů

Monografie

BEYERLIN, Ulrich, MARAUHN, Thilo. *International Environmental Law*. Oxford: Hart Publishing Ltd, 2011. 484 s.

BILDERBEEK, Simone. *Biodiversity and International Law: The Effectiveness of International Environmental Law*. Amsterdam: IOS PRESS, 1992. 220 s.

BIRNIE, Patricia, BOYLE, Alan. *International Law and the Environment*. Oxford: Oxford University Press, 2002. 888 s.

DAMOHORSKÝ, Milan a kol. *Mezinárodní právo životního prostředí: II. část (zvláštní)*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC, 2008. 318 s.

DAVID, Vladislav a kol. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2011. 448 s.

DICKS, B. *Compensation for Environmental Damage caused by Oil Spills: an International Perspective*. Paris: Institut océanographique, 2006.

Fakta a čísla OSN. New York – Praha: Informační centrum OSN v Praze, 2005. 297 s.

HARRIS, Jack W. *Maritime Law: Issues, Challenges and Implications*. New York: Nova Science Publishers, 2011. 196 s.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Právnícký slovník*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009. 1481 s.

HUI, Wang. *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage*. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 2011. 415 s.

IMO and the Environment. London: International Maritime Organization, 2011. 12 s.

Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Secretariat of the IMO, LEG/MISC.8, 2014. 139 s.

KARIM, Md Saiful. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*. Switzerland: Springer, 2015. 172 s.

LUTGENS, Frederik K., TARBUCK, Edward J. *Essentials of Geology*. New York: MacMillan, 1992. 449 s.

Manual on Oil Pollution: Combating Oil Spills. 5. část. London: International Maritime Organization, 2005. 233 s.

Marine and Coastal Environment: Annual Topic Update 2002. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. 35 s.

Maritime Policy: European Union Legislation and Objectives for Sea Transport. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002. 13 s.

Quality shipping, safer seas, cleaner oceans. Lisbon: European Maritime Safety Agency, 2009. 13 s.

STEPHENS, Tim. *International Courts and Environmental Protection*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009. 414 s.

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 2. vydání, Praha: C. H. Beck, 2012. 3614 s.

TAN, Alan Khee-Jin. *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009. 420 s.

The IMO – for 'safe, secure and efficient shipping on clean oceans'. European Union, 2016. 8 s.

VELASQUEZ MARIÑO, Arnelly del Valle. *Derecho Marítimo, Derecho Mercantil II*. Puerto Ordaz: Universidad Bicentenario de Aragua. 17 s.

VÍCHA, Ondřej. *Princip „znečišťovatel platí“ z právního pohledu*. 1. Vydání. Praha: Linde Praha a.s., 2014. 240 s.

VUKAS, Budislav. *The Law of the Sea*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2004. 359 s.

ZHU, Ling. *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*. Hamburg: Springer, 2007. 242 s.

Sborníky

HALKIOPOULOS, Théodore. The Interference Between the Rules of the New Law of the Sea and the Law of War. In DUPUY, R. J., VIGNES, D. (ed). *A Handbook of the New Law of the Sea 2*. Hague: Hague Academy of International Law, 1991. s. 1321 – 1332.

VÍCHA, Ondřej. The newest EU law approaches to the offshore oil and gas prospection, exploration and production activities. In: DAMOHORSKÝ, Milan a kol. (ed). *Czech and European Environmental Law: A Collective Monograph*. Prague: Czech Society for Environmental Law, 2011, s. 103 – 110.

Odborné články

BOYLE, Alan. The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea. *International Journal of Marine & Coastal Law*, 2007, vol. 22, issue 3, s. 369 – 381.

GASKELL, Nicholas, FORREST, Craig. Marine pollution damage in Australia: Implementing the Bunker oil convention 2001 and the Supplementary fund protocol 2003. *University of Queensland Law Journal*, 2008, vol. 27, s. 105 - 165.

JANKUV, Juraj. Aktuálny vývoj ochrany práva na životné prostredie v medzinárodnom práve. *Právnik*, 2005, roč. 144, č. 7, s. 740 – 767.

NENGYE, Liu, MAES, Frank. The European Union and the International Maritime Organization: EU's External Influence on the Prevention of Vessel-Source Pollution. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2010, Vol. 41, No. 4, p. 581 – 894.

PETRLÍK, David. Pozdní provádění norem mořského práva aneb pohnutý osud Úmluvy o zabránění znečišťování z lodí v ČR. *Právní rozhledy*, 2009, č. 5, s. 169 - 175.

SYMEONIDOU-KASTANIDOU, E. Ship-Source Marine Pollution: The ECJ Judgements and their Impact on Criminal Law. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2009, č. 17, s. 335 - 357.

VÍCHA, Ondřej. Antarktické právo: Mezinárodněprávní a vnitrostátní aspekty ochrany životního prostředí Antarktidy. *České právo životního prostředí*, 2003, roč. 3, č. 9, s. 3 – 282.

VÍCHA, Ondřej. Česká republika a antarktický smluvní systém. *České právo životního prostředí*, 2003, roč. 3, č. 10, s. 17 – 46.

Právní předpisy

Protokol k Úmluvě o zřízení Mezinárodního fondu pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním ze dne 27. listopadu 1992

Příloha I Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí z roku 1973, v platném znění.

Rezoluce IMO A.973(24) ze dne 1. prosince 2005.

Rozhodnutí Komise (EU) 2017/848 ze dne 17. května 2017, kterým se stanoví kritéria a metodické normy pro dobrý stav prostředí mořských vod a specifikace a standardizované metody pro sledování a posuzování a kterým se ruší rozhodnutí 2010/477/EU. Úř. věst. L 125/43, 15. května 2017.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 240/1996 Sb.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/56/ES ze dne 17. června 2008, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti mořské environmentální politiky. Úř. věst. L 164, 25. června 2008, s. 19.

Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2013/30/EU ze dne 12. června 2013, o bezpečnosti činností v odvětví ropy a zemního plynu v moři a o změně směrnice 2004/35/ES. Úř. věst. L 178/66, 28. června 2013.

Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci ze dne 6. března 1948

Úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním ze dne 27. listopadu 1992

Úmluva OSN o mořském právu z roku 1982 (publikovaná pod č. 240/1996 Sb.).

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Judikatura

Rozhodnutí Federálního soudu v Kanadě ze dne 16. ledna 2018, sp. zn. T-1698-16

Rozhodnutí Nejvyššího soudu Federativních států Mikronésie ze dne 21. září 2006, *People of Rull ex rel Ruepong v MV Kyowa Violet*, 14 FSM Intrm. 403 (Yap. 2006)

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. října 2007, *Komise Evropských společenství v. Rada Evropské Unie*, C-440/05, Sb. rozh. I – 9160.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 3. června 2008, *The Queen, Intertanko, Intercargo a další v. Secretary of State for Transport*, C-308/06, Úř. Věst. EU C 261.

Internetové zdroje

About us [online]. www.oils.gpa.unep.org [cit. 19. října 2017]. Dostupné na <<http://oils.gpa.unep.org/about/about.htm>>.

Baltic marine environment protection commission [online]. www.helcom.fi, [cit. 9. října 2017]. Dostupné na <<http://www.helcom.fi/about-us>>.

Fate of Oil Spills [online]. www.itopf.com, [cit. 18. října 2017]. Dostupné na <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/documents-guides/fate-of-oil-spills/>>.

Chambers and Committees [online]. www.icj-cij.org, [cit. 10. února 2018]. Dostupné na <<http://www.icj-cij.org/en/chambers-and-committees>>.

Chránit a udržitelně využívat oceány, moře a mořské zdroje pro zajištění udržitelného rozvoje [online]. www.osn.cz, [cit. 27. února 2018]. Dostupné na <<http://www.osn.cz/sdg-14-chranit-a-udrzitelne-vyuzivat-oceany-more-a-morske-zdroje-pro-zajisteni-udrzitelneho-rozvoje/>>.

IMO International Maritime Law Institute [online]. www.imli.org, [cit. 11. června 2017]. Dostupné na <<http://www.imli.org/about-us/imo-international-maritime-law-institute>>.

Implementation of IMO instruments [online]. www.imo.org, [cit. 8. listopadu 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Implementation/Pages/ImplementationOfIMOInstruments.aspx>>.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND) [online]. www.imo.org, [cit. 28. října 2017]. Dostupné na <[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-\(fund\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-(fund).aspx)>.

Introduction [online]. www.ocimf.org, [cit. 18. října 2017]. Dostupné na <<https://www.ocimf.org/organisation/introduction/>>.

Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, 2011 edition [online]. www.iopcfunds.org, [cit. 25. října 2017]. Dostupné na <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e.pdf>.

Marine Environment [online]. www.imo.org, [cit. 3. března 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>>.

Program OSN pro životní prostředí (UNEP) [online]. www.mzp.cz, [cit. 19. října 2017]. Dostupné na <https://www.mzp.cz/cz/program_osn_pro_zivotni_prostredi_unep>.

Regional seas programmes [online]. www.unenvironment.org, [cit. 20. října 2017]. Dostupné na <<http://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes>>.

RICHARDSON, Elliot L. *Prevention of Vessel-source Pollution: An Attainable Goal* [online]. www.oceanlaw.org, [cit. 3. října 2017]. Dostupné na <<http://www.oceanlaw.org/downloads/vessel.pdf>>.

Soudní dvůr Evropské unie [online]. www.europa.eu, [cit. 11. února 2018]. Dostupné na <https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_cs>.

Structure of IMO [online]. www.imo.org, [cit. 11. června 2017]. Dostupné na <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>>.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá znečišťováním mořského prostředí v důsledku námořní dopravy. Ze škály důvodů znečištění pocházejícího z plavidel se práce soustředí zejména na únik paliva a tvorbu ropných skvrn se zaostřením na evropské státy. Cílem je zpřehlednění výčtu mezinárodních úmluv týkajících se této problematiky, jejich vývoj a vzájemný vztah. Současně se práce zabývá vymezením kompetencí jednotlivých mezinárodních organizací, jejich zákonodárnou činností a následným provedením právních předpisů do vnitrostátního práva členských států. Část textu práce je věnovaná pojetí civilní odpovědnost za škody způsobené haváriemi plavidel mořskému prostředí či posouzení rozsahu judikaturní činnosti mezinárodních soudních orgánů.

Abstract

This thesis deals with the consequences of vessel-source pollution in the marine environment. It focuses on oil leakage and oil spills. The aim is to elucidate the international conventions relating to this issue, their development, and their relationships. The competencies of specific international organizations are examined, along with their legislative activities and their role in subsequent implementations of member state law. A part of the thesis is devoted to the concept of civil liability for damage caused by marine casualties and also to assessing international case law.

Klíčová slova

Mezinárodní právo životního prostředí, mořské prostředí, ropné skvrny, znečištění, odpovědnost, provedení, judikatura, úmluvy, organizace

Key words

International environmental law, marine environment, oil spills, pollution, liability, implementation, case law, conventions, organizations