Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Barbora Marusičová

Mezinárodněprávní ochrana moří před znečišťováním z plavidel

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Karolina Žákovská, Ph.D.

Katedra práva životního prostředí

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 11. května 2015

Prohlašuji, že předloženou diplomovou práci jsem vypracovala samostatně a že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Barbora Marusičová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí své diplomové práce JUDr. Karolině Žákovské, Ph.D. za vstřícnost a podnětné připomínky a rodině a příteli za podporu při vypracovávání této práce.

Mezinárodněprávní ochrana moří
před znečišťováním z plavidel

Protection of seas against the vessel source pollution
in international law

Obsah

ÚVOD **6**

1. VĚCNÁ KAPITOLA **8**

1.1 VÝVOJ OCHRANY PŘED ZNEČIŠŤOVÁNÍM NÁMOŘNÍ DOPRAVOU 9
1.2 HAVÁRIE TANKERŮ 10

2. OBECNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA **13**

2.1 ÚMLUVA OSN O MOŘSKÉM PRÁVU 13
2.2 MEZINÁRODNÍ NÁMOŘNÍ ORGANIZACE 24

3. OCHRANA MOŘÍ PŘED PROVOZNÍM ZNEČIŠŤOVÁNÍM **27**

3.1 ÚMLUVA O ZABRAŇOVÁNÍ ZNEČIŠŤOVÁNÍ MOŘÍ Z LODÍ 27
3.1.1 Přílohy MARPOL *32*
3.1.2 Spory *37*
3.2 ZÓNY POKRYTÉ LEDEM 37
3.2.1 Arktida *39*
3.2.2 Antarktida *40*
3.3 ZVLÁŠTĚ CITLIVÁ MOŘSKÁ OBLAST 42

4. OCHRANA MOŘÍ PŘED HAVARIJNÍM ZNEČIŠTĚNÍM **44**

4.1 MARPOL 45
4.2 ÚMLUVA O PREVENCI, OCHRANĚ A SPOLUPRÁCI V OBLASTI ROPNÉHO ZNEČIŠTĚNÍ 46
4.3 OSTATNÍ ÚMLUVY 47
4.4 BONNSKÁ DOHODA 48

5. PROGRAM PRO REGIONÁLNÍ MOŘE **51**

5.1 EVROPA 52
5.2 OSTATNÍ REGIONY 55

ZÁVĚR **57**

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ **60**

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA **66**

SEZNAM ZKRATEK **69**

ABSTRAKT **70**

ABSTRACT **70**

SUMMARY **71**

KLÍČOVÁ SLOVA **72**

KEY WORDS **72**

Úvod

Na celkovém znečišťování mořského prostředí se plavidla v současnosti podílí asi jen z deseti procent. Nejvíce znečištění pochází z pevniny. Námořní doprava je nicméně dlouhodobě nejoblíbenějším a nejlevnějším způsobem přepravy zboží. Navíc lze předpokládat její nárůst během následujících let v důsledku očekávaného ekonomického rozvoje asijských zemí a postupujícího tání Severního ledového oceánu. Třebaže dosavadní právní ochrana mořského prostředí dosáhla za posledních čtyřicet let značného pokroku, je potřeba i nadále přijímat opatření za účelem zvyšování bezpečnosti námořní dopravy, maximální eliminace rizika havárií a co nejnižšího provozního znečišťování.

Rozloha moří výrazně převyšuje rozlohu souší a kvalita vody v mořích tudíž přímo utváří životní podmínky také těch národů, které nemají přímý přístup k mořským plochám. Souvislost mezi kvalitou moří a kvalitou podmínek pro život mne přivedlo k otázce, zda je z právního hlediska dostatečně řešena alespoň jedna z řady příčin znečišťování moří, a to námořní doprava. Ve světě, kde postupuje globalizace řady procesů a činností, považuji za účelné, aby řešení této problematiky bylo zohledňováno a podporováno také ze strany států vnitrozemských, kterých se ochrana moří zdánlivě bezprostředně netýká, ale jak již bylo uvedeno výše, nepřímé dopady mohou být nezanedbatelné. Volbu dané problematiky motivovala rovněž její minimální reflexe v české odborné literatuře. Primárními prameny pro mne byly převážně cizojazyčné texty, z nichž ovšem většina toto téma nezpracovává v dostatečné hloubce.

Cílem práce je představit nejdůležitější mezinárodní úmluvy týkající se znečišťování moří z plavidel, blíže popsat některé specifické oblasti a posoudit, zda je stávající právní úprava dostačující. Práce nemá ambice vyčerpávajícím způsobem zmapovat všechny právní aspekty ochrany moří před znečišťováním z plavidel – vynechána je například otázka odpovědnosti a zahrnuta není ani problematika protinánosových nátěrů lodí, vypouštění balastové vody nebo shazování odpadů z lodí (dumping).

V první části diplomové práce jsou vymezeny základní pojmy a nastíněn historický průřez ochrany před znečišťováním moří námořní dopravou s uvedením konkrétních příkladů největších havárií tankerů. V následující kapitole se zabývám obecnou právní úpravou ochrany moří před znečišťováním, jmenovitě *Úmluvou OSN o mořském právu* a aktivitami *Mezinárodní námořní organizace (IMO)*. Třetí kapitola rozkrývá již konkrétně ochranu moří před provozním znečišťováním. Obsáhleji se věnuje *Úmluvě o zabraňování znečišťování moří z lodí (MARPOL)* a jejím přílohám. Předposlední kapitola popisuje, jakými opatřeními je ošetřena ochrana moří před havarijním znečištěním a zároveň zmiňuje další relevantní úmluvy týkající se znečišťování moří. Pátá a poslední kapitola přibližuje zásady a úkoly *Programu pro regionální moře.*

Ačkoli název práce uvádí nadřazené označení *plavidlo*, v textu používám i termín *loď*. Výrazy volím s ohledem na terminologii uvedenou v konkrétní úmluvě. Používám rovněž obě slovesná podstatná jména *znečišťování* (vytvořené od nedokonavého slovesa *znečišťovat*) i *znečištění* (vytvořené od dokonavého slovesa *znečistit*) na základě toho, zda se jedná o ukončený děj či nikoli. V případě havárií většinou volím termín *znečištění*. V textu se místy překrývá problematika spojená s *provozem* a s *haváriemi*, neboť tyto dvě jednotky nelze vždy zcela jednoznačně v úmluvách oddělovat.

Přes přehledový charakter mé diplomové práce věřím, že shrnutí fakt, jejich vsazení do souvislostí a naznačení nabízejících se budoucích úprav pomůže lépe pochopit, čím je téma významné a proč je mu třeba věnovat zvýšenou pozornost bez ohledu na geografickou polohu určitého státu.

1. Věcná kapitola

Oceány jsou základní složkou ekosystému Země. Pokrývají přes 70 % povrchu planety a jsou také největší zásobárnou vody na světě – představují téměř 98 % světových zásob.[1] Jsou domovem tisíců živočišných druhů, z nichž část nám patrně stále ještě zůstává utajena. Oceány hrají zásadní roli pro lidské zdraví a zajištění potravy pro lidstvo – více než tři miliardy lidí jsou závislé na mořských zdrojích.[2] Oceány vytvářejí díky fytoplanktonu více než polovinu světové produkce kyslíku a zároveň jsou úložištěm oxidu uhličitého. Tvoří také součást koloběhu vody a ovlivňují počasí a teplotu Země. Oceány jsou stále významněji využívány pro námořní dopravu, která zůstává nejlevnějším a nejrozšířenějším způsobem přepravy zboží (obr. 1, 2).

Mnohé lidské činnosti však oceány potenciálně ohrožují a námořní doprava představuje jedno z nejvážnějších rizik. Po staletí se nikdo znečišťováním vody v mořích a oceánech z plavidel nezabýval, hustota námořní dopravy stoupala pomalu a odpadu z nich, který pocházel většinou z přírodních zdrojů nebo netoxických materiálů a surovin, nebylo významné množství. Svoji roli zřejmě sehrálo i dlouho přetrvávající přesvědčení o samočistící schopnosti mořské vody, jež je sice do určité míry opodstatněné. Tato schopnost mořské vody ale není neomezená a nelze na ni spoléhat v případech lokálního intenzivního znečištění. Při znečištění dochází k úhynu řady živočichů v moři i na pobřeží, což narušuje přirozené ekosystémy oceánů. Negativní ovlivnění se projeví i v řadě lidských činností – omezení využití moře pro rybolov, turistiku, apod.

Znečišťováním z plavidel se rozumí jednak potenciálně nebezpečný únik různých látek (ropných, škodlivých kapalných chemických a odpadních) do mořské vody a exhalace výfukových plynů vznikajících při provozu plavidel, dále znečištění škodlivými látkami v balené formě a odpad z lodi. Speciální situací,

[1] Světový oceán obsahuje přibližně 1,36 miliard km^3 vody.
[2] Oceans & Seas. *Sustainable Development Knowledge Platform.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?menu=232*

která vede ke znečištění moří, patří havárie plavidel doprovázené únikem nebezpečných látek.

1.1 Vývoj ochrany před znečišťováním námořní dopravou

Ochraně moře před znečišťováním se až do konce 60. let 20. století téměř nevěnovala pozornost. Oceány a moře byly oblasti, které státy neomezeně znečišťovaly a ničily těžbou surovin. V roce 1954 sice byla přijata *Úmluva na ochranu moře před znečišťováním ropnými látkami (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, OILPOL)*, která však k ochraně mořského prostředí příliš nepřispěla.

Připustila, že nejvíce je moře znečišťováno ropou z běžného provozu lodí, kdy se nádrže lodí vymývaly mořskou vodou, jež byla následně vypumpována i se zbytky ropy zpět do moře.[3]

Roku 1958 se konala první konference OSN o mořském právu, jejímž cílem byla kodifikace mořského práva. Vzešla z ní *Úmluva o volném moři (Convention on the High Seas)*, která se však ochranou mořského prostředí zabývala okrajově, když vznesla pouze obecný požadavek, aby státy předcházely znečišťování moře ropou a radioaktivními látkami. Druhá konference OSN o mořském právu byla ještě méně úspěšná.[4]

Prvním impulsem k přijetí právní úpravy na ochranu mořského prostředí před znečišťováním byla havárie ropného tankeru *Torrey Canyon* v roce 1967. Jednalo se o do té doby největší environmentální katastrofu. Dva roky poté byla přijata *Úmluva týkající se zásahu na volném moři v případech ropných znečištění způsobených haváriemi (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)* a první regionální úmluva týkající se ochrany moře před havarijním znečištěním, *tzv. Bonnská dohoda*. Došlo také ke

[3]Background. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx

[4] DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, str. 32.

změně *OILPOL*. Nicméně největším pokrokem bylo započetí prací na *Úmluvě o zabraňování znečišťování moří z lodí (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL)*, jež byla přijata roku 1973.

O rok dříve se konala Stockholmská konference o životním prostředí a rozvoji, která byla zakončena přijetím deklarace, jež obsahovala 26 principů vztahujících se na životní prostředí včetně ochrany oceánů před znečišťováním. Přestože Stockholmská deklarace nebyla právně závazným dokumentem, významnou měrou přispěla k ochraně mořského prostředí. Na jejím základě byl například založen *Program OSN pro životní prostředí (United Nations Environmental Programme, UNEP),* na nějž navazoval *Program pro regionální moře (Regional Seas Programme)*.

V letech 1973 až 1982 probíhala třetí konference OSN o mořském právu, která tentokrát byla zdárně zakončena *Úmluvou o mořském právu (United Nations Conventions on the Law of the Sea, UNCLOS)*. *UNCLOS* byla první mezinárodní úmluvou, která komplexně upravovala ochranu moří před znečišťováním na globální úrovni.

Mezi další úmluvy týkající se ochrany mořského prostředí před znečišťováním patří *Úmluva o předcházení znečišťování moří ukládáním odpadů a jiných látek (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter)* z roku 1972, *Mezinárodní úmluva o kontrole škodlivých látek obsažených v protinánosových nátěrech lodí (International Convention on the Control of Harmful Anti-foulling Systems on Ships)* přijatá v roce 2001 a *Mezinárodní úmluva o kontrole a řízení balastové vody a sedimentů z plavidel (International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments)* z roku 2004, která dosud nevstoupila v platnost.

1.2 Havárie tankerů

Torrey Canyon byl 297 metrů dlouhý ropný tanker zkonstruovaný v roce 1959 ve Spojených státech amerických s kapacitou 60 000 tun, později rozšířenou na dvojnásobek. Tanker ztroskotal 18. března 1967 u západního pobřeží

Cornwallu v Anglii, když kvůli navigační chybě najel rychlostí 16 uzlů na skálu Pollard's Rock na útesu Seven Stone (obr. 3). Náraz roztrhl pravobok lodi a do moře vyteklo 119 000 tun surové ropy. Ropa znečistila asi 190 km anglického a 80 km francouzského pobřeží, což způsobilo úhyn mnoha mořských živočichů včetně tisíců ptáků. Dne 28. března 1967 Velká Británie vyslala letadla, která tanker bombardováním potopila. Vrak lodi se dodnes nachází na dně moře. Ve snaze vyčistit moře od ropy byly použity detergenty, které nakonec napáchaly ještě větší škody.

Tanker plul pod vlajkou Libérie, jež po vyšetřování obvinila italského kapitána Pastrenga Rugiattiho, který si rozhodl zkrátit cestu, aby nezmeškal příliv v Milford Haven ve Walesu, kam měl tanker namířeno.

Jednalo se o první závažnou havárii v evropských vodách a do té doby i nejhorší na světě. Havárie nicméně urychlila přijímání nových úmluv na ochranu mořského prostředí.[56]

Tanker **Exxon Valdez** ztroskotal 24. března 1989 u pobřeží Aljašky, když narazil na útes Bligh Reef v zálivu Prince Williama. Uniklo z něj přes 40 miliónů litrů surové ropy, která zasáhla přibližně 2500 km pobřeží a zahubila desetitisíce až stotisíce mořských živočichů včetně tuleňů a velryb. Oblast se z havárie dodnes zcela nevzpamatovala.

Kapitán lodi Joseph Hazelwood, v době havárie pravděpodobně opilý, byl uznán vinným za zavinění nehody z nedbalosti a odsouzen k 1000 hodin veřejně prospěšných prací a k pokutě 50 000 dolarů.[78] V reakci na havárii byl roku 1990 přijat Zákon na ochranu pobřeží před znečištěním ropou (Oil Pollution Act).

---

[5] *Princeton.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1975/7508/750817.PDF*
[6] *ČVUT Fakulta stavební.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://lfgm.fsv.cvut.cz/data/geografie/sborn%C3%ADk2013/texty/Kaválek.pdf*
[7] Oil Spill Facts. *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.evostc.state.ak.us/index.cfm?FA=facts.details*
[8] The Exxon Valdez Oil Spill: 25 Years Ago Today. *The Atlantic.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.theatlantic.com/photo/2014/03/the-exxon-valdez-oil-spill-25-years-ago-today/100703/*

Erika byl název ropného tankeru, který v prosinci 1999 ztroskotal v Biskajském zálivu. Přes 30 000 tun ropy znečistilo pobřeží Francie. Vyšlo najevo, že tanker byl starý, zkorodovaný, nedostatečně vybavený, nedbale kontrolovaný a navíc měl jednoduchý trup. Havárie upozornila na potřebu přijetí dalších opatření, které by podobným nehodám zabránily, a zároveň urychlila vyřazování tankerů s jednoduchým trupem.[9]

[9] Background. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx#6*

2. Obecná právní úprava

Základní právní rámec ochrany moří před znečišťováním poskytuje *Úmluva OSN o mořském právu*. Hlavní organizací podílející se na přijímání právních předpisů týkajících se ochrany moří před znečišťováním po svém vzniku v roce 1959 se postupně stala *Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organization, dále jen IMO)*. Činnost této organizace je podrobněji popsána dále v podkapitole 2.2.

2.1 Úmluva OSN o mořském právu

Úmluva OSN o mořském právu (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, *UNCLOS*) byla přijata 10. prosince 1982 v Montego Bay na Jamajce na závěr třetí konference o mořském právu. Jejími smluvními stranami je 167 států včetně České republiky. Úmluva vstoupila v platnost 16. listopadu 1994. Jako poslední ji 2. ledna 2015 ratifikovala Palestina.[10]

UNCLOS komplexně upravuje téměř všechny aspekty mořského práva. Jejím hlavním cílem bylo vytvořit právní řád pro moře a oceány. Přinesla několik zásadních změn, týkajících se například pohledu na znečišťování moří nebo nastolení rovnováhy mezi státem vlajky a pobřežním státem. *UNCLOS* poprvé stanovila globální rámec pro využívání a zachovávání mořských zdrojů a ochranu a uchování mořského prostředí. Je často označována jako ústava pro oceány.[11]

Úmluva je rozdělena na šestnáct částí, po nichž následuje osm příloh. V úvodu Úmluvy je v článku 1 odst. 4 definováno znečišťování mořského prostředí jako *„přímé nebo nepřímé zanesení takových látek nebo energie člověkem do mořského prostředí, včetně ústí řek, které mají či mohou mít takové zhoubné účinky, jako jsou poškození živých zdrojů a mořského života, ohrožení lidského*

[10] Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 3 October 2014. *United Nations – Oceans & Law of the Sea.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.*

[11] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 348.

zdraví, zabránění mořské činnosti včetně rybolovu či jinému oprávněnému využívání moře, zhoršení užitné jakosti mořské vody a omezení podmínek pro rekreaci." Tato definice je považována za klíčovou ze dvou důvodů. Za prvé zahrnuje všechny zdroje mořského znečišťování, za druhé, s ohledem na obecný popis zdrojů, se může vztahovat na jakýkoli nový druh znečišťování, který bude mít škodlivé účinky.[12]

Úmluva *UNCLOS* rovněž stanovila pásma moře – článek 3 určuje šíři teritoriálních vod na 12 námořních mil od základní linie.[13] Podle článku 2 v teritoriálních vodách stát vykonává svoji suverenitu, která je omezena pouze právem pokojného průjezdu[14] (čl. 17). Z důvodu bezpečnosti plavby může pobřežní stát předepsat plavební trasy a systémy odděleného provozu (čl. 22). Za teritoriálními vodami se nachází přilehlá zóna, která se může rozprostírat do vzdálenosti 24 námořních mil od základní linie. Oblast od základní linie směrem k pevnině se nazývá vnitřní vody (čl. 8). Státy v nich mají neomezenou suverenitu a mohou v nich omezit nebo zakázat námořní plavbu. Za hranicemi teritoriálních až do vzdálenosti 200 námořních mil od základní linie se nachází výlučná ekonomická zóna. V ní má pobřežní stát, kromě svrchovaných práv za účelem průzkumu a využívání mořských zdrojů a hospodaření s nimi, také jurisdikci v případě ochrany a uchovávání mořského prostředí (viz čl. 211 odst. 6 a čl. 234). Ostatní státy požívají právo svobody plavby. Na výlučnou ekonomickou zónu navazuje volné moře, kde se téměř bezvýhradně uplatňuje jurisdikce státu vlajky.

Z hlediska ochrany mořského prostředí je nejvýznamnější část XII nazvaná *„Ochrana a uchovávání mořského prostředí"*, jež se skládá z jedenácti oddílů. Prvním článkem části XII je čl. 192, který stanovuje obecnou povinnost států chránit a uchovávat mořské prostředí. Na něj navazující čl. 193 přiznává státům svrchované právo využívat vlastní přírodní zdroje, avšak toto využívání musí být v souladu s povinností chránit a zachovávat mořské prostředí. Povinnost chránit

[12] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 342.
[13] Základní linie je definována v čl. 5 jako *"... linie největšího odlivu podél pobřeží, jak je zakreslena na námořních mapách velkého měřítka..."*
[14] Podle čl. 19 odst. 1 je pokojný průjezd takový, který neohrožuje mír, veřejný pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu.

mořské prostředí dostává tímto přednost před dříve tradičním a často zneužívaným svrchovaným právem využívání přírodních zdrojů[15].

Podrobněji je článek 192 rozveden článkem 194. Odstavec 1 čl. 194 přikazuje státům, individuálně či společně, učinit všechna nezbytná opatření, která jsou nutná k předcházení, omezení a kontrole znečišťování mořského prostředí z jakéhokoli zdroje. Odstavec 2 ukládá státům povinnost jednat tak, aby činnosti podléhající jejich jurisdikci nebo kontrole nezpůsobily znečišťováním škodu jiným státům anebo jejich životnímu prostředí. Odstavec 3 stanovuje, že opatření přijatá podle části XII se musí týkat všech zdrojů znečišťování, což zahrnuje i kroky vedoucí k co největšímu snižování znečišťování z lodí. Státy mají v tomto případě přijmout opatření pro předcházení nehodám a zajištění postupů pro případ nouze, která zajistí bezpečnost námořních operací a zabrání úmyslnému i neúmyslnému vypouštění škodlivých látek. Odstavec 4 státům zároveň přikazuje zdržet se při provádění takových opatření neoprávněných zásahů do činností prováděných jinými státy při výkonu jejich práv a povinností. Odstavec 5 uvádí potřebu zahrnutí opatření, jež jsou nutná pro zachování a ochranu vzácných nebo zranitelných ekosystémů a přirozeného životního prostředí druhů v ohrožení či nebezpečí, tím je zdůrazněno, že povinnost chránit mořské prostředí není omezena pouze na využívání moře lidmi a na ochranu ekonomických zájmů států.[16]

Podle čl. 195 a 196 mají státy zakázáno přenášet škody nebo nebezpečí, přeměňovat jeden druh znečištění v jiný a zanášet cizorodé a nové druhy do určité části mořského prostředí, pokud by tím mohlo dojít k podstatné a škodlivé změně.

Aby byla ochrana mořského prostředí účinná, ukládají jim články 197 až 201 povinnost spolupracovat na univerzální i regionální úrovni při stanovení a vypracování mezinárodních norem, standardů a postupů, při oznamování škod

[15] FITZMAURICE, Malgoisa; M ONG, David a MERKOURIS, Panos. *Research handbook on international environmental law*. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2010,, str. 370.
[16] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 352.

hrozících nebo vzniklých, při plánování mimořádných opatření pro případ znečištění mořského prostředí. Státy by také měly spolupracovat při provádění vědeckého výzkumu a výměně informací. Požadavek spolupráce týkající se ochrany a uchovávání mořského prostředí je navíc rozšířen čl. 123, který nabádá k součinnosti státy hraničící s polouzavřeným nebo uzavřeným mořem.

Oddíly 3 a 4 (čl. 202 až 206) upravují vědeckou a technickou pomoc zejména rozvojovým státům a monitorování a vyhodnocování životního prostředí. Státy se zavazují přímo nebo prostřednictvím příslušných mezinárodních organizací podporovat programy vědecké, technické a jiné pomoci, které jsou určeny k ochraně a uchovávání mořského prostředí a k zabraňování jeho znečišťování. Dále se zavazují poskytovat potřebnou pomoc při minimalizaci následků velkých nehod, které by mohly ohrozit mořské prostředí, a pomáhají s přípravou ekologických hodnocení. Rozvojové země dostávají při rozdělování prostředků a technické pomoci a při využívání specializovaných služeb přednost. Státy jsou povinny monitorovat, analyzovat a vyhodnocovat nebezpečí nebo následky znečišťování mořského prostředí a zároveň sledovat, zda činnosti jimi povolené nebo prováděné nemohou způsobit znečištění mořského prostředí. O výsledcích informují přímo nebo podávají zprávu *Mezinárodní námořní organizaci*.

Oddíl 5 (čl. 207 až 212) je stěžejním ustanovením *UNCLOS*, co se problematiky znečišťování týče.[17] Státům se v něm ukládá povinnost přijmout právní normy pro předcházení, omezování a kontrolu znečišťování mořského prostředí. Každý článek v tomto oddíle se zabývá konkrétním zdrojem znečišťování. Pro účely diplomové práce je nejdůležitější článek 211, který upravuje přijímání právních předpisů upravujících předcházení, omezování a kontrolu znečišťování mořského prostředí z plavidel.

V odstavci 1 čl. 211 se po státech požaduje, aby jednáním, ať prostřednictvím příslušných mezinárodních organizací, nebo prostřednictvím

[17] DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, str. 33.

všeobecné diplomatické konference, usilovaly o stanovení mezinárodních norem a standardů. V této souvislosti se příslušnou mezinárodní organizací míní *Mezinárodní námořní organizace (IMO*).[18] Stát vlajky nebo stát registrace je povinen přijmout odpovídající právní normy a kontrolovat jejich dodržování.[19] Tyto normy zároveň musí být minimálně tak přísné jako pravidla přijatá *IMO*.[20]

Odstavec 2 uvádí, že státy přijmou předpisy na ochranu mořského prostředí před znečišťováním z plavidel plujících pod jejich vlajkou, což však může svádět k využívání států tzv. výhodných vlajek (flags of convenience), jejichž podmínky a předpisy jsou mírnější a zvláště nejsou důsledně vynucovány. Podle čl. 91 plavidla mají státní příslušnost toho státu, pod jehož vlajkou jsou oprávněny plout. Mezi plavidlem a státem však musí existovat tzv. skutečné pouto (genuine link). Nicméně existence tohoto pouta je v praxi splněna prostou registrací a nemusí být doplněna reálným vztahem mezi plavidlem a státem vlajky.[21] Mezi státy tzv. výhodných vlajek například patří Panama, Libérie, Kypr, Malta či vnitrozemské státy jako Bolívie a Mongolsko.[22]

Podle odstavce 3 mohou státy stanovit zvláštní požadavky na zabraňování, snižování či kontrolu znečišťování, které podmiňují vpuštění cizích lodí do jejich přístavů a vnitřních vod. Tyto požadavky je nutné řádně zveřejnit a oznámit *IMO*. Zmíněné ustanovení není na újmu nerušenému uplatňování práva pokojného průjezdu teritoriálními vodami nebo uplatnění čl. 25 odst. 2, jenž uvádí, že pobřežní stát má právo, v případě lodí plujících do vnitřních vod, učinit nezbytná opatření vedoucí k zabránění jakéhokoli porušení podmínek, kterým podléhá vpuštění těchto lodí do vnitřních vod nebo do přístavu.

---

[18] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 347.
[19] DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, str. 42.
[20] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 355.
[21] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 348.
[22] Flags of convenience. *ITF Seafarers.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/9186/FOC%20flags.pdf.*

Odstavec 4 umožňuje pobřežním státům při výkonu jejich svrchovanosti v teritoriálních vodách přijímat právní předpisy k zabraňování, snižování a kontrole znečišťování moře z cizích plavidel včetně plavidel uplatňujících právo pokojného průjezdu. Toto ustanovení je podpořeno i čl. 21 odst. 1 písm. f): *„Pobřežní stát může, v souladu s ustanoveními této Úmluvy a s jinými pravidly mezinárodního práva, které se týkají pokojného průjezdu teritoriálními vodami, přijímat právní předpisy, pokud jde o ochranu životního prostředí pobřežního státu a zabraňování, snížení a kontrolu jeho znečišťování".* Tyto předpisy nesmějí narušovat pokojný průjezd cizích plavidel podle čl. 17: *„Lodě všech států, ať pobřežních nebo vnitrozemských, mají právo pokojného průjezdu pobřežním mořem v souladu s touto Úmluvou".* Zároveň se předpisy nevztahují na projektování, konstrukci, složení posádky a vybavení lodi, nejsou-li jimi prováděna všeobecně přijatá mezinárodní pravidla (viz čl. 21 odst. 2).

Podle odstavce 5 státy mohou za účelem dodržování opatření uvedených v oddílu 6 přijímat právní předpisy k ochraně před znečišťováním ve výlučné ekonomické zóně. Tyto předpisy avšak musí odpovídat mezinárodním normám obecně přijatým prostřednictvím *IMO*.

Odstavec 6 nicméně státům umožňuje přijmout pro určené oblasti jejich výlučných ekonomických zón zvláštní opatření k zabraňování znečišťování z plavidel, přesahující rámec stanovených mezinárodních norem a standardů.[23] Pobřežní stát musí prostřednictvím *IMO* tyto oblasti konzultovat s kterýmkoli dotčeným státem a poté je povinen *IMO* oznámit, o jakou oblast se jedná a toto tvrzení podložit důkazy, případně připojit informaci o nezbytných opatřeních. *IMO* do dvanácti měsíců určí, jestli podmínky[24] v takové oblasti odpovídají potřebě zvláštních opatření. Pokud jsou tato zvláštní pravidla přijata, začínají se na cizí plavidla vztahovat až po uplynutí patnácti měsíců od zaslání oznámení *IMO*. Doplňující právní předpisy se mohou týkat vypouštění látek nebo námořní

[23] DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, str. 42.

[24] Mezi tyto podmínky patří: ohrožení námořní dopravou, existence opatření v kompetenci IMO, které by toto ohrožení zmírnilo a splnění aspoň jednoho z kritérií (ekologické, vědecké a vzdělávací, nebo sociální, kulturní či ekonomické).

plavební praxe, ale nesmějí po cizích plavidlech požadovat dodržování standardů, týkajících se konstrukce plavidla, obsluhy posádkou nebo vybavení, jež nebyly přijaty mezinárodními normami a standardy. Pobřežní stát musí zveřejnit hranice takové oblasti. Ustanovení je právním základem pro určování zvláště citlivých mořských oblastí.

Odstavec 7 na závěr dodává, že mezinárodní normy v čl. 211 zahrnují povinnost okamžitě oznámit pobřežním státům nehody včetně námořních havárií, při nichž vytéká náklad nebo jeho vytékání hrozí.

Oddíl 6 (čl. 213 až 222) se věnuje prosazování dodržování právních předpisů vztahujících se k jednotlivým zdrojům znečišťování.[25] Na znečišťování z plavidel se zaměřuje čl. 217 a následující.

Článek 217 se zabývá prosazováním dodržování právních norem státem vlajky. Státy vlajky mají prosazovat účinné dodržování mezinárodních norem plavidly, která plují pod jejich vlajkou nebo jsou jimi registrována, přijímat právní předpisy a činit další opatření nutná k jejich plnění. Sankce stanovené právními předpisy státu vlajky pro plavidla plující pod jeho vlajkou musí být dostatečně přísné, aby odrazovaly od jejich porušování. Při porušení předpisů je stát vlajky povinen zajistit okamžité vyšetřování, a to bez ohledu na to, kde k porušení došlo nebo kde bylo zjištěno. Státy si při vyšetřování mají vycházet vstříc a mohou jiný stát požádat o pomoc. Přijatá opatření musí vést k zákazu plavby pro plavidla, která nesplňují požadavky stanovené mezinárodními normami a standardy. Plavidla musí mít na palubě osvědčení vyžadovaná mezinárodními normami a vydaná v souladu s nimi. Stát vlajky musí plavidla pravidelně prověřovat a zjišťovat, zda jsou osvědčení v souladu se skutečným stavem plavidla. Jiné státy tato osvědčení přijímají jako důkaz o stavu plavidla.

Článek 218 upravuje prosazování dodržování právních předpisů přístavními státy. Pokud se plavidlo dobrovolně nachází v přístavu nějakého státu, tento stát může v případě jakéhokoli vypouštění jakýchkoli zakázaných

[25] Dalšími zdroji znečišťování se rozumí znečišťování ze zdrojů umístěných na souši, z činnosti prováděné na mořském dně a v Oblasti, z ovzduší nebo přes ovzduší a způsobené shazováním odpadu do moře.

znečišťujících látek z plavidla za hranicemi vnitřních vod, teritoriálních vod nebo výlučné ekonomické zóny daného státu provést vyšetřování a při dostatku důkazů zahájit řízení. Toto ustanovení znamená, že stát vlajky už neužívá výlučné pravomoci sankcionovat všechny delikty spáchané na volném moři.[26] Řízení státem přístavu nebude zahájeno, jestliže k vypouštění odpadu dojde ve vnitřních vodách, v teritoriálních vodách nebo výlučné ekonomické zóně jiného státu, vyjma případů, kdy by o to tento stát, stát vlajky nebo stát postižený či ohrožený požádal.

V případě zjištění, že plavidlo nacházející se v přístavu porušuje mezinárodní normy týkající se způsobilosti plavidel k plavbě a hrozí tak způsobení škody mořskému prostředí, přijme stát opatření vedoucí k zabránění plavidlu v plavbě. Může mu však povolit pokračovat v plavbě do nejbližšího vhodného opravárenského doku. Přitom musí respektovat ustanovení v oddíle 7.

Článek 220 se týká prosazování dodržování právních předpisů pobřežními státy. Pobřežní stát může proti plavidlu dobrovolně se nacházejícímu v jeho přístavu zahájit vyšetřování, pokud toto plavidlo porušilo právní předpisy v teritoriálních vodách nebo ve výlučné ekonomické zóně tohoto státu. Jestliže je na základě oprávněných důvodů možné se domnívat, že plavidlo proplouvající teritoriálními vodami porušilo během svého průjezdu právní předpisy, může pobřežní stát provést fyzickou prohlídku plavidla. Pokud ho k tomu opravňují důkazy, má možnost zahájit řízení a případně plavidlo zadržet. V tomto případě se na plavidlo nevztahuje ustanovení o právu pokojného průjezdu teritoriálními vodami. Naopak podle článku 19 odst. 2 písm. h) se průjezd cizí lodi považuje za ohrožení míru, veřejného pořádku nebo bezpečnosti, jestliže tato loď způsobuje úmyslné nebo závažné znečištění, které je v rozporu s Úmluvou. Dojde-li k porušení předpisů při plavbě ve výlučné ekonomické zóně, pobřežní stát může po plavidlu požadovat informace ohledně jeho totožnosti a přístavu registrace, jeho posledního a příštího zastavení. Vede-li toto porušení k rozsáhlejšímu vypouštění odpadu způsobujícího vážné znečištění nebo hrozícího vážným

[26] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 376.

znečištěním, existují-li navíc rozumné důvody a plavidlo odmítlo podat informace nebo tyto informace jsou v rozporu se skutečným stavem, může pobřežní stát provést fyzickou prohlídku plavidla. Pobřežní stát může plavidlo i zadržet, opravňují-li ho k tomu objektivní důkazy poukazující na způsobení velké škody nebo na riziko ohrožení takovou škodou.

V článku 221 je upraveno přijímání opatření k předcházení znečištění způsobeného havárií na moři. Havárií se rozumí srážka plavidel, náraz na mělčinu nebo jiná nehoda při plavbě či jiná událost na palubě plavidla nebo mimo ni, jejímž následkem je hmotná škoda nebo bezprostřední hrozba hmotné škody na plavidle nebo jeho nákladu. Za hranicemi svých teritoriálních vod mohou pobřežní státy za účelem ochrany svého pobřeží nebo zájmů s ním spojených přijímat a prosazovat opatření přiměřené aktuální nebo hrozící škodě, která by vznikla v důsledku havárie nebo činností s takovou havárií spojených. Toto právo pobřežního státu zasáhnout, aby ochránil svoje pobřeží, už bylo zmíněno v *Úmluvě týkající se zásahu na volném moři v případech ropných znečištění způsobených haváriemi* z roku 1969. Úmluva však uvádí, že se musí jednat o *„závažné a bezprostředně hrozící nebezpečí, jež povede k vážným škodlivým následkům"*[27], což se některým státům, zvláště po havárii tankeru *Amoco Cadiz*, zdálo příliš omezující a apelovali na pro ně příznivější právní úpravu, aby mohly zasáhnout dříve.[28]

Oddíl 7 (čl. 223 až 233) upravuje řadu pravidel týkajících se výkonu donucovací pravomoci státem přístavu nebo pobřežním státem[29]. Účelem těchto „záruk" je předejít represivnímu chování a zabránit diskriminačnímu jednání z jejich strany[30]. Donucovací pravomoc vůči cizím plavidlům může být vykonávána pouze úředníky, válečnými loděmi nebo vojenskými letadly nebo

[27] *„grave and imminent danger ... resulting in major harmful consequences"* čl. 1 odst. 1 Úmluvy týkající se zásahu na volném moři v případech ropných znečištění způsobených haváriemi (1969 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)
[28] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 380.
[29] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 358.
[30] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 377.

jinými plavidly a letadly zřetelně označenými a snadno identifikovatelnými jako plavidla a letadla vykonávající veřejnou službu. Při výkonu donucovací pravomoci mají státy povinnost zabránit negativním následkům a nesmí ohrozit bezpečnost plavby. Státy mohou zdržet plavidlo jen na dobu nezbytně nutnou pro účely vyšetřování a fyzická prohlídka se musí omezit pouze na přešetření osvědčení, protokolů a dokumentů, jimiž by plavidlo mělo disponovat v souladu s mezinárodními normami. Došlo-li k porušení právních předpisů na ochranu a uchovávání mořského prostředí, plavidlo bude neprodleně propuštěno v případě, že bude poskytnuta kauce nebo jiná vhodná finanční záruka. Jestliže plavidlo neúměrně ohrožuje mořské prostředí, bude propuštění odmítnuto nebo podmíněno odplutím do nejbližšího opravárenského doku. O této situaci musí být informován stát vlajky. Státy spolupracují tak, aby se zabránilo zbytečným fyzickým prohlídkám plavidel na moři a při výkonu svých práv a povinností jsou povinny vyvarovat se diskriminačního jednání vůči plavidlům jiného státu.

Pokud stát vlajky převezme řízení za účelem uložení sankce do šesti měsíců od prvního zahájení takového řízení, stát, jenž řízení zahájil, ho přeruší; není-li ovšem řízení spojeno s velkou škodou způsobenou pobřežnímu státu. Promlčecí lhůta je tříletá a platí zásada litispendence. Úmluva neřeší soukromoprávní řízení.

Za porušení vnitrostátních právních předpisů nebo mezinárodních norem za hranicemi teritoriálních vod mohou být uloženy jen peněžní sankce. Totéž platí i v případě teritoriálních vod, nejedná-li se úmyslné a vážné znečištění. Stát vlajky a ostatní dotčené státy je potřeba neprodleně uvědomit o opatřeních přijatých v souladu s oddílem 6 a státu vlajky v této souvislosti předat oficiální protokoly. Pokud ale došlo k porušení právních předpisů v teritoriálních vodách, pobřežní stát má povinnost informovat jen o opatřeních přijímaných v rámci řízení. Státy jsou odpovědny za škody nebo ztráty, které vznikly v důsledku neoprávněných opatření nebo při překročení rámce rozumně nezbytných opatření.

Ustanovení v oddílech 5, 6 a 7 se nedotýkají právního režimu v průlivech používaných pro mezinárodní plavbu. Jestliže se však jiná loď (s výjimkou válečných lodí, pomocných plavidel a jiných plavidel, které vlastní nebo provozuje

stát a používá je v dané době ke státním neobchodním účelům) dopustí porušení předpisů týkajících se bezpečnosti plavby a regulace námořního provozu nebo zabraňování, snížení a kontroly znečišťování prováděním mezinárodních norem vztahujících se na vypouštění ropy, ropného odpadu a jiných škodlivých látek a způsobí nebo hrozí způsobit tak velkou škodu mořskému prostředí průlivů, státy hraničící s průlivy mohou přijmout příslušná donucovací opatření. V tom případě mutatis mutandis dodrží ustanovení oddílu 7.

Oddíl 8 (čl. 234) se věnuje zaledněným oblastem. Jedná se o vyhovění kanadským a ruským zájmům v otázce ochrany Severního ledového oceánu.[31] Pobřežní státy jsou oprávněny přijímat a provádět nediskriminační právní předpisy k ochraně moře před znečišťováním z plavidel v zaledněných oblastech uvnitř výlučné ekonomické zóny. Kvůli klimatickým podmínkám a přítomnosti ledu po většinu roku pokrývajícího takovou oblast vzniká výjimečné riziko pro plavbu a případné znečištění mořského prostředí by mohlo způsobit velkou škodu na ekologické rovnováze.

Oddíl 9 (čl. 235) se zabývá odpovědností států za plnění jejich mezinárodních závazků týkajících se ochrany a uchovávání mořského prostředí. Nesou ji podle mezinárodního práva.

Oddíl 10 (čl. 236) se týká svrchované imunity. Válečná nebo vládní plavidla užívaná pro neobchodní účely jsou za všech okolností vyňata z jurisdikce přístavních a pobřežních států.[32] Nicméně státy musí zajistit, že takováto plavidla budou, je-li to rozumné a možné, postupovat způsobem stanoveným Úmluvou.

Oddíl 11 (čl. 237) upravuje závazky podle jiných úmluv o ochraně a uchovávání mořského prostředí. Ustanovení části XII nejsou na újmu závazkům v dříve přijatých úmluvách a v úmluvách přijatých na podporu obecných zásad vytyčených v UNCLOS. Konkrétní závazky ve zvláštních úmluvách musí být slučitelné s obecnými cíli a zásadami v UNCLOS.

---

[31] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 374.
[32] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 377.

2.2 Mezinárodní námořní organizace

International Maritime Organization (IMO) vznikla v roce 1959 jako orgán OSN, který se jako jediný zcela věnuje námořní problematice.[33] Formálně byla založena *Úmluvou o mezinárodní námořní organizaci*, přijatou roku 1948 na mezinárodní konferenci v Ženevě. Úmluva vešla v platnost v roce 1958. Původní název *IMO*, *Mezivládní námořní poradní organizace (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)*, byl v roce 1982 změněn na současný.

Hlavním úkolem Organizace je vytvářet podrobná pravidla pro mezinárodní námořní plavbu, která se budou vztahovat především k bezpečnosti na moři a zabraňování znečišťování moří z lodí. Tato pravidla jsou prostřednictvím diplomatické konference dále projednávána a později mohou být přijata v podobě úmluv nebo protokolů.[34] Protože je většina Organizací vydaných mezinárodních úmluv státy široce přijímána, v současné době *IMO* dbá zejména na jejich aktualizaci.

IMO od svého vzniku vypracovala množství smluvních a mimosmluvních nástrojů, jejichž cílem bylo zlepšení bezpečnosti obchodních plaveb, stejně jako prevence a kontrola znečišťování moří z lodí. Co se týká znečišťování moří z plavidel a bezpečnosti plavby, lze její práci na mezinárodních smlouvách považovat za úspěšnou. Jen pomocí mezinárodních předpisů aplikovatelných po celém světě je možné vyřešit spor o pravomoc mezi státy vlajky, přístavu a pobřeží.[35]

Členy *IMO* je 171 států.[36] Od roku 1993 se k nim řadí i Česká republika.[37] Dalších 63 mezivládních organizací, které mají status pozorovatele, uzavřelo s *IMO* dohody o spolupráci. Nevládním organizacím, jež mohou významně přispět

[33] KIRCHNER, Andree. *International marine environmental law: institutions, implementation and innovations*. Hague: Kluwer Law International, 2003, str. 31.
[34] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 344.
[35] KIRCHNER, Andree. *International marine environmental law: institutions, implementation and innovations*. Hague: Kluwer Law International, c2003, str. 32.
[36] *United Nations Treaty Collection.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1&chapter=12&lang=en.*
[37] Ještě jako Československo jsme k *IMO* přistoupili již v roce 1963.

k činnosti *IMO*, může být přiznán poradní status. V současnosti je těchto organizací 77.[38]

IMO sídlí v Londýně. Jejím generálním tajemníkem je od roku 2012 Koji Sekimizu z Japonska. Jejími orgány jsou Shromáždění, Rada, pět hlavních výborů (mezi nimi jsou i *Výbor pro námořní bezpečnost* a *Výbor pro ochranu mořského prostředí*) a několik podvýborů.

Shromáždění je řídícím orgánem *IMO*, tvoří ho všechny členské státy a pravidelně zasedá každé dva roky. V případě potřeby se může sejít na mimořádném zasedání. Odpovídá za schválení plánu činnosti, hlasuje o rozpočtu, rozhoduje o finančních záměrech *IMO* a volí generálního tajemníka a Radu o čtyřiceti členech.

Rada je volena na dvouleté období, které začíná po pravidelném zasedání Shromáždění. Rada je výkonným orgánem Organizace. Dohlíží na činnost *IMO*, mezi zasedáními Shromáždění zastává všechny jeho funkce s výjimkou vydávání doporučení vládám týkajících se námořní bezpečnosti a ochrany před znečišťováním. To je vyhrazeno pouze Shromáždění. Dále Rada koordinuje činnost orgánů *IMO*, posuzuje plány činnosti a rozpočtu připravené generálním tajemníkem na základě podkladů jednotlivých výborů a ostatních orgánů *IMO*, přijímá od výborů a ostatních orgánů zprávy, doporučení a návrhy, vyjadřuje se k nim a postupuje je Shromáždění a členským státům, nominuje generálního tajemníka, podává Shromáždění zprávu o své činnosti a uzavírá dohody týkající se vztahu *IMO* s ostatními organizacemi, které podléhají schválení Shromáždění.

Členové Rady jsou rozděleni do tří kategorií. V kategorii A se nachází deset států, které mají největší podíl na provozování mezinárodní námořní dopravy, v kategorii B je dalších deset států, jež mají největší podíl na mezinárodním námořním obchodu, v kategorii C je dvacet států, které mají zvláštní podíl na

[38] Member States, IGOs and NGOs. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx.

námořní dopravě nebo plavbě. Jejich zvolení do Rady je zárukou, že budou zastoupeny všechny hlavní geografické oblasti světa.[39]

Výbor pro námořní bezpečnost (Maritime Safety Committee, MSC) je vysoce odborný orgán *IMO*, tvořený všemi členskými státy. Úkolem *MSC* je posuzovat veškerou problematiku týkající se konstrukce a vybavení plavidel, pravidel pro zabránění kolizí, nakládání s nebezpečným zbožím, podávání hydrografických informací, vyšetřování námořních havárií, požadavků na bezpečnost.

Výbor pro ochranu mořského prostředí (Maritime Environment Protection Committee, MEPC) je také složen ze všech členských států. Nejprve byl ustanoven jako pomocný orgán Shromáždění. Výborem se stal až v roce 1985. Schází se nejméně jednou ročně, aby se zabýval záležitostmi týkajícími se prevence a kontroly znečišťování moře z lodí, zvláště se zaměřuje na přijímaní a změny úmluv a jiných předpisů a na zajištění jejich prosazování.

Rozpočet *IMO* pro období let 2014–2015 činí 64 304 000 britských liber. Výše příspěvků závisí zejména na celkové tonáži obchodní flotily jednotlivých členských států. V roce 2012 nejvíce přispívaly Panama s Libérií, následované Marshallovými ostrovy, Velkou Británií a Bahamami.[40]

IMO v roce 1983 založila ve švédském Malmö *Světovou námořní univerzitu (World Maritime University)*, která nabízí různé studijní a vzdělávací programy a školení. Na Maltě ve Vallettě byl roku 1988 založen *Institut pro mezinárodní námořní právo (International Maritime Law Institute)*, jenž poskytuje právníkům, zvláště z rozvojových zemí, vzdělávání v oblasti mezinárodního námořního práva.[41]

[39] Structure of IMO. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx#1*
[40] Structure of IMO. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx.*
[41] *Fakta a čísla OSN: základní údaje o Organizaci spojených národů*. Praha: Informační centrum OSN, 2002, str. 49-50.

3. Ochrana moří před provozním znečišťováním

Obecná právní úprava se nachází v *UNCLOS* v článku 211, jenž se vztahuje na znečišťování z plavidel, a dále v článcích 217, 218 a 220, které obsahují ustanovení týkající se pravomoci státu vlajky, resp. přístavního a pobřežního státu. Hlavní mezinárodní úmluvou zabývající se znečišťováním z plavidel je *MARPOL*, jehož ustanovení se ošetřují zejména provozní znečišťování. Nelze ho však opomenout ani v případě havarijního znečišťování. Právní úprava ochrany moří před provozním znečišťováním na globální úrovni je pro ochranu mořského prostředí zásadní. Vzhledem k povaze námořní dopravy i moře samotného lze ho dostatečně ochránit jedině tímto způsobem. Zároveň je nutné poskytnout všem státům záruky, že s nimi nebude jednáno diskriminačně. Kdyby jednotlivé regiony či dokonce státy přijímaly vlastní právní předpisy, mohlo by snadno dojít například k omezování obchodu mezi určitými státy. Existují nicméně oblasti, v nichž se z ekologických, sociálních, kulturních či vědeckých důvodů uplatňuje přísnější právní úprava.

3.1 Úmluva o zabraňování znečišťování moří z lodí

Úmluva o zabraňování znečišťování moří z lodí (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, MARPOL) byla uzavřena 2. listopadu 1973 v Londýně, roku 1978 byla pozměněna a doplněna Protokolem, kterým se usnadnilo přijetí Úmluvy. Protokol posunul platnost Přílohy II. Státy jí měly být vázány až po třech letech od vstupu Protokolu v platnost. Verze ve znění tohoto Protokolu se někdy označuje jako *MARPOL 73/78*.[42] V platnost vstoupila 2. října 1983. Součástí Úmluvy je také pět příloh, z nichž Příloha I a II jsou povinné. V roce 1997 byl přijat další Protokol, kterým byla k Úmluvě přidána Příloha VI. Ke dni 10. dubna 2015* je smluvními stranami 153 států, což činí 98, 52% světové lodní

[42] DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, str. 42.

tonáže.[43] Ačkoli jsou Přílohy III-VI nepovinné, smluvní strany každé z nich přestavují nejméně 90 % světové lodní tonáže.

Cílem Úmluvy je zabránit a snížit znečišťování z lodí, a to jak v případě znečištění v důsledku havárií, tak i v případě operačního znečišťování.[44] V preambuli se uvádí, že smluvní strany si přejí *„úplné odstranění úmyslného znečišťování mořského prostředí ropnými látkami a jinými škodlivými látkami a minimalizaci vypouštění těchto látek z důvodů nehod"*. To se týká podle čl. 2 vypouštění všech škodlivých látek s výjimkou těch, které pocházejí z ukládání odpadu, výzkumu a využívání mořského dna a z odůvodněného vědeckého výzkumu omezování nebo regulace znečišťování.[45]

MARPOL je poměrně stručnou úmluvou, která se skládá pouze z 20 článků, o to rozsáhlejší jsou však její přílohy. Podle čl. 1 se smluvní strany zavazují provádět ustanovení Úmluvy a jejích příloh, kterými jsou vázány, aby bránily znečišťování mořského prostředí vypouštěním škodlivých látek nebo odpadních vod obsahujících takové látky. Článek 2 upravuje definice pojmů použitých pro účely *MARPOL*. Za důležité považuji zmínit termín *vypouštění*, který znamená jakékoli vypouštění z lodi, z libovolné příčiny a zahrnující veškeré úniky. Naopak tento termín nezahrnuje ukládání odpadu ve smyslu *Úmluvy o zamezení znečištění moří odkládáním odpadů a jiných látek*. Článek 3 se týká působnosti *MARPOL*. Úmluva se vztahuje za prvé na lodě oprávněné plout pod vlajkou smluvní strany, za druhé na lodě, které neplují pod vlajkou smluvní strany, ale jsou provozované pod jejím dohledem. Nevztahuje se na válečná plavidla, námořní pomocné nebo jiné lodě vlastněné či provozované a využívané k vládním neobchodním účelům, nicméně konstatuje, že je žádoucí přijmout taková opatření, aby tyto lodě byly provozovány v souladu s *MARPOL* tak, jak je to přijatelné a proveditelné.

---

[43] Status of Conventions. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx

[44] International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx. údaje k 31.12.14, zveřejnění 28.4.15

[45] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 348.

Článek 4 se zabývá porušeními podmínek *MARPOL* a sankcemi za ně. Pravomoc vynucovat dodržování uvedených předpisů mají nejen státy vlajky, ale také státy přístavu a pobřežní státy.[46] Nicméně *MARPOL* primárně počítá s prováděním svých ustanovení státu vlajky prostřednictvím přijímání vnitrostátních právních předpisů a jejich následného vynucování [47]. To se odráží v odstavci 1, v němž se uvádí, že za porušení podmínek *MARPOL* se stanoví sankce na základě právních norem správního orgánu dotčené lodi bez ohledu na místo, kde k porušení došlo. Za správní orgán se podle čl. 2 odst. 5 považuje vláda nebo stát, pod jehož správou je loď provozována. Při vyjednávání o *MARPOL* pobřežní státy požadovaly rozšíření své jurisdikce ve vztahu ke kontrole znečišťování za tehdy určenou hranici tří mílových teritoriálních vod. Protože se souběžně konala třetí konference o mořském právu a očekávala se jednání na toto téma, byla ustanovením odstavce 2 článku 4 ponechána možnost rozšíření jurisdikce i na státy přístavu a pobřežní státy [48]. Toto ustanovení uvádí, že porušení podmínek *MARPOL* v oblasti spadající pod jurisdikci libovolné smluvní strany (tzn. v teritoriálních vodách) je zakázáno a jsou za ně stanoveny sankce na základě právních norem dané smluvní strany. Dojde-li k takovému porušení, smluvní strana musí zahájit řízení v souladu se svou legislativou, nebo poskytnout správnímu orgánu lodi informace a důkazy o tom, že k porušení došlo. V případě předání důkazů o porušení smluvní stranou správnímu orgánu, musí tento orgán neprodleně informovat tuto smluvní stranu a *IMO* o podniknutých opatřeních. Pokuty musí být ukládány ve stejné výši bez ohledu na to, kde k porušení došlo, a musí být dostatečně odrazující od porušování *MARPOL*.

Na problematiku pravomoci navazuje čl. 9 odst. 3, v němž se stanovuje, že termín *pravomoc* se bude vykládat podle mezinárodního práva platného v době provádění a výkladu *MARPOL*. To znamená, že v současné době je nutno *pravomoc*

---

[46] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 353.

[47] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 366.

[48] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 366.

vykládat ve světle *UNCLOS*.[49]

Článek 5 se týká vydávání osvědčení a stanovování zvláštních pravidel pro prohlídky lodi. Státy vlajky mají povinnost provádět prohlídky lodi a vydávat potřebná osvědčení v souladu s *MARPOL*. Státy přístavu musí taková osvědčení přijímat a přisuzovat jim stejnou platnost, jako kdyby je vystavily samy.[50] Pokud se lodě, u nichž se vyžaduje osvědčení, nachází v přístavu nebo příbřežním terminálu, podléhají pravomoci tohoto přístavního státu. Přístavní stát je oprávněn ověřovat, zda se na palubě nachází platné osvědčení a zda údaje v něm uvedené odpovídají skutečnému stavu lodi. V případě, že loď platné osvědčení nemá, nebo její stav neodpovídá údajům v osvědčení a představuje nepřiměřenou hrozbu poškození mořského prostředí, může přístavní stát takovou loď zadržet nebo jí zakázat odplout s výjimkou cesty do nejbližšího opravárenského doku. Přístavní stát také může lodi plující pod vlajkou jiného státu odepřít vstup do svého přístavu nebo vůči ní podniknout jakékoli opatření, pokud se domnívá, že loď nesplňuje podmínky stanovené v *MARPOL*. V takové situaci ale musí okamžitě uvědomit konzula nebo diplomatického zástupce státu vlajky. Stát vlajky také musí být informován o tom, že daná loď nemá platné osvědčení. Od roku 1996 mohou přístavní státy provádět kontrolu také v případě, že na základě zřejmých důkazů je možno usoudit, že kapitán nebo posádka lodi nejsou seznámeni se základními postupy týkajícími se zabránění znečišťování ropou.[51] U lodí stran, které nejsou účastníky *MARPOL*, musí smluvní strany uplatňovat podmínky, jež zajistí, že s takovými loděmi nebude nakládáno příznivěji.

Podle čl. 6 musí státy při zjišťování porušení a vymáhání ustanovení *MARPOL* spolupracovat. Loď, na niž se tato ustanovení vztahují, může být v jakémkoli přístavu ze strany přístavního státu podrobena prohlídce, zda nevypustila nějaké škodlivé látky. Zjistí-li stát přístavu, že došlo k porušení *MARPOL*, zašle zprávu správnímu orgánu státu vlajky, aby mohl přijmout vhodná

[49] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 366.
[50] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 353.
[51] BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 364.

opatření. Je také potřeba správnímu orgánu poskytnout důkazy o takovém porušení, který je povinen po jejich přijetí danou záležitost vyšetřit, případně zahájit řízení. O podniknutých opatřeních je nutno ihned informovat stát, který porušení oznámil, a *IMO*. Prohlídku lodi vykonanou přístavním státem může požadovat i jiný stát, jestliže dostatečnými důkazy doloží, že tato loď na libovolném místě vypustila škodlivé látky nebo odpadní vody obsahující tyto látky. Zpráva o vyšetřování musí být zaslána státu, který o to požádal, a správnímu orgánu státu vlajky, aby mohl přijmout potřebná opatření.

Ustanovení předchozích dvou článků doplňují pravomoc států vlajky.[52] Systém kontrol umožňuje odhalit porušení pravidel *MARPOL*, protože lodě plující pod jakoukoli vlajkou dříve či později potřebují zakotvit v přístavu, aby vyložily a naložily náklad. Navíc požadavkem nejednat se státy, které nejsou smluvními stranami, příznivěji, je umožněno aplikovat standardy *MARPOL* na všechny lodě vplouvající do přístavu.[53]

Aby plavidla neobcházela *MARPOL* tím, že budou kotvit v přístavech, kde režim kontroly plavidel je laxní nebo je vysoká pravděpodobnost, že se kontrole vyhnou, byla přijata *Memoranda of Understanding (MoU)*.[54] Ta se týkají zvýšení četnosti kontrol prováděných přístavními státy v různých pobřežních oblastech po celém světě.

Článek 7 stanovuje nutnost vynaložit veškeré možné úsilí na zabránění zbytečného zdržování a zpožďování lodi. Pokud je loď bezdůvodně zdržována nebo zpožďována na základě čl. 4, 5 nebo 6, bude mít nárok na odškodnění za vzniklé ztráty či škody.

[52] GRIFFEL, Alain; RAUSCH, Heribert; DAMOHORSKÝ, Milan a STEJSKAL, Vojtěch. *Wasser und Recht: Sammelband aus einem internationalen Studierendenseminar*. Praha: Vodnář, 2010, str. 283
[53] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 353-4.
[54] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 354.

3.1.1 Přílohy *MARPOL*

Jak již bylo zmíněno, součástí *MARPOL* je šest příloh, z nichž první dvě jsou povinné. Přílohy obsahují pravidla [55]pro omezení znečištění mořského prostředí ropnými a jinými škodlivými kapalnými látkami, škodlivými látkami v balené formě, odpadními vodami a odpadem z lodí a znečištění ovzduší z lodí. U nepovinných příloh může stát v okamžiku podpisu, ratifikace, přijetí, schválení či přistoupení sdělit, že nepřijímá žádnou nebo jen některou z nich. Kdykoli později může nepovinnou přílohu přijmout uložením listiny u *IMO*.

Přílohy I, II, IV a V vymezují některé mořské oblasti jako *zvláštní oblasti*. Jako zvláštní oblast může být vyhlášena *oblast, kde se z uznávaných technických důvodů týkajících se jejího oceánografického a ekologického stavu a konkrétního charakteru provozu vyžaduje přijetí zvláštních závazných metod k zamezení znečišťování moře.*[56] V Příloze VI se používá termín *oblast regulace emisí*, což je „*oblast, ve které je nutné, aby u lodí byla přijata zvláštní závazná opatření týkající se emisí, a to za účelem eliminace, snížení a regulace znečišťování ovzduší emisemi oxidů dusíku nebo oxidů síry a prachových částic nebo všech tří druhů emisí a jejich doprovodných nepříznivých dopadů na lidské zdraví a životní prostředí*."[57]

Nejvíce *zvláštních oblastí* je vyjmenováno v Přílohách I a V, které regulují znečišťování moře ropnými látkami, resp. odpadem z lodí. Zvláštní závazná opatření znamenají, že se vypouštění látek ohrožujících mořské prostředí buď úplně zakazuje, to platí obvykle pro Antarktidu, nebo pro něj platí ještě přísnější podmínky než mimo tyto oblasti. Výjimku tvoří případy, kdy je porušení zvláštních opatření nutné z důvodu záchrany života na moři nebo zajištění bezpečnosti lodi a osob na palubě, nebo k takové situaci došlo v důsledku poškození lodě a zároveň byla přijata veškerá přiměřená opatření k minimalizaci úniku znečišťujících látek.

Příloha I upravuje pravidla pro prevenci znečištění ropnými látkami (jejich

[55] Jednotlivá ustanovení příloh se nazývají *Pravidla.*
[56]Special Areas under MARPOL. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx.*
[57] Pravidlo 2 bod 8. Příloha VI MARPOL

seznam je připojen jako Dodatek I). Obsahuje 43 pravidel , která jsou rozdělena do devíti kapitol. Podle pravidla 2 se vztahuje na všechny lodě, není-li výslovně uvedeno jinak. Cílem je regulovat, případně zcela zamezit, vypouštění ropných látek do moře. Lodě proto musí splňovat řadu technických požadavků na konstrukci, které jsou v Příloze velmi podrobně upraveny. Mezi ně se řadí např. požadavek dvojitého trupu pro tankery dodané od roku 1996, protože havárie tankerů *Exxon Valdez, Prestige* nebo *Erika* jednoznačně ukázaly na riziko použití tankerů s jednoduchým trupem. Od roku 2010 musí mít všechny tankery, i ty postavené před rokem 1996, dvojitý trup.[58]

Vypouštění ropných látek z lodí o hrubé prostornosti[59] 400 tun a více je zakázáno s výjimkou případů, kdy loď pluje, ropná směs je zpracována odlučovačem ropných látek, je splněn předepsaný obsah ropných látek ve vypouštěném roztoku a ropná směs není smíchána se zbytky ropných látek v tankeru. Za přísnějších podmínek je dovoleno vypouštět ropné látky i ve zvláštních oblastech. V oblasti Antarktidy je rovněž možné vypouštět ropné látky, jedná-li se o loď s hrubou prostorností pod 400 tun, nicméně je žádoucí ropné látky uskladňovat na palubě a vypouštět až do zařízení pro odevzdávání látek z lodí.

Ropné tankery mohou vypouštět ropné látky a směsi, pokud se nenacházejí ve zvláštních oblastech, plují, jejich vzdálenost od pevniny činí nejméně 50 námořních mil, není překročena předepsaná okamžitá rychlost vypouštění a množství vypouštěných látek a tanker má v provozu systém sledování a řízení vypouštění ropných látek. Tankery s hrubou prostorností pod 150 tun musí ropné látky uskladňovat a vypouštět až v zařízeních pro odevzdávání látek z lodí.

Ropné tankery o hrubé prostornosti 150 tun a více a jiné lodě o hrubé prostornosti 400 tun a více podléhají několika druhům inspekcí, kdy se zjišťuje, zda loď splňuje požadavky stanovené touto Přílohou. U ostatních lodí musí

[58] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 349.
[59] Hrubá prostornost neboli tonáž je objem vnitřních prostor lodi, jednotkou je tuna, pro představu tanker *Torrey Canyon* měl tonáž přes 60000 tun.

správní orgán stanovit jiná opatření, aby se zajistilo plnění příslušných podmínek. Na základě výsledků inspekce je vydáno mezinárodní osvědčení, jehož platnost nesmí přesáhnout dobu pěti let. Pokud stav lodi neodpovídá údajům v osvědčení, může být toto osvědčení odebráno a loď zadržena, nebo jí může být povoleno odplout do nejbližšího vhodného opravárenského zařízení. Přístavní státy mohou ve svých přístavech kontrolovat lodě, u nichž mají důvodné podezření, že kapitán nebo posádka nejsou obeznámeni s postupy týkajícími se zamezení znečišťování moře ropnými látkami.

Aby vůbec nebylo nutno, ani v povolených případech, vypouštět ropné látky do moře, se smluvní strany zavázaly zajistit v nákladních ropných terminálech a přístavech a v opravárenských přístavech zařízení pro odevzdávání látek z lodi.

Příloha také obsahuje pravidla pro zabraňování znečišťování při přečerpávání nákladu ropných látek mezi tankery na moři. Každý takový ropný tanker musí mít na palubě Plán operací, navíc, pokud se tak děje v teritoriálních vodách nebo výlučné ekonomické zóně cizího státu, musí plánovanou operaci nejméně 48 hodin předem oznámit tomuto státu.

Příloha II obsahuje pravidla k omezení znečištění hromadně přepravovanými (tj. nebalenými) škodlivými kapalnými látkami. Ta se týkají všech lodí certifikovaných k hromadné přepravě těchto látek, není-li stanoveno jinak. Do aktualizované Přílohy II, která vešla v platnost v roce 2007, byla zařazena kategorizace škodlivých kapalných látek.[60] Tyto látky se dělí do čtyř kategorií. Do kategorie X spadají látky, jež jsou považovány za významnou hrozbu pro mořské zdroje nebo pro lidské zdraví, a tak odůvodňují zákaz jejich vypouštění do moře. V kategorii Y se nacházejí látky, které jsou hrozbou pro mořské zdroje nebo lidské zdraví nebo způsobují škodu mořskému prostředí, tím je odůvodněno omezení jejich vypouštění. Mezi ně se řadí i různé rostlinné oleje, např. palmový olej, jež musí být přepravovány v tankerech s dvojitým trupem.[61]

[60] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 350.
[61] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str.350.

Do kategorie Z patří látky považované za menší hrozbu, proto jsou u nich použita méně přísná omezení ohledně množství jejich vypouštění. Poslední kategorie je označena jako *jiné látky* (OS neboli *Other Substances*), do ní jsou zařazeny látky, které jsou uvedeny jako OS v kapitole 18 Mezinárodního předpisu o hromadné přepravě chemických látek (např. voda, melasa, jablkový džus). V současné době převládá názor, že představují nulovou hrozbu, proto ani nepodléhají požadavkům v této Příloze.

Tak jako v Příloze I, jsou i tady obsaženy požadavky na konstrukci a vybavení lodí a pravidla pro vykonávání inspekce a vydávání osvědčení, která jsou podobná těm v Příloze I. Smluvní strany se také zavázaly zajistit v přístavech zařízení pro odevzdání látek z lodi, aby se ještě více omezilo vypouštění škodlivých kapalných látek do moře.

Příloha III upravuje pravidla pro zamezení znečištění škodlivými látkami v námořní dopravě v balené formě, mezi nimi jsou zahrnuty požadavky na balení, označování, uskladnění, množstevní omezení a formu dokumentace. Seznam škodlivých látek je uveden v *Předpisu o mezinárodní námořní přepravě nebezpečných věcí (International Maritime Dangerous Goods Code)*, poprvé přijatým *IMO* v roce 1965.[62] Obaly látek musí obsahovat štítky se správným technickým názvem látky s dodatkem, že se jedná o látku znečišťující moře. V dokumentaci musí být uvedeno totéž, navíc musí být doplněna osvědčením nebo prohlášením, že náklad je řádně zabalen a označen. Každá loď musí mít zvláštní seznam nebo nákladní list uvádějící škodlivé látky na palubě. Loď může být v přístavu kontrolována, existuje-li důvodné podezření, že její kapitán nebo posádka nejsou dostatečně obeznámeni se zásadními postupy týkajícími se zamezení znečišťování moře při přepravě škodlivých látek.

Příloha IV se vztahuje na zabránění znečišťování odpadními vodami z lodí. Odpadními vodami se rozumí odtoky a odpady z různých druhů sanitárního zařízení, z lékařských prostor a z prostorů se živými zvířaty. Ustanovení v Příloze

[62] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 350.

se týkají lodí provozovaných na mezinárodních plavbách,[63] které mají hrubou prostornost 400 tun a více nebo jsou schváleny pro přepravu 15 a více osob. Na zmíněné lodě jsou stanoveny podobné požadavky na provádění inspekce, vydávání osvědčení a kontroly ze strany přístavního státu jako v Přílohách I a II. Lodě musí být vybaveny kanalizačními systémy, aby bylo v co největší míře omezeno vypouštění odpadních látek do moře. Je povoleno vypouštění rozmělněné a dezinfikované odpadní vody ve vzdálenosti nejméně tři námořní míle od nejbližší pevniny nebo odpadní vody, která není takto upravena, ve vzdálenosti nejméně 12 námořních mil od nejbližší pevniny. Vypouštět se nesmí jednorázově, loď musí plout rychlostí ne menší než čtyři uzly. V přístavech musí být k dispozici zařízení pro odevzdávání látek z lodi, při jejichž užívání nesmí docházet ke zpoždění lodi.

V Příloze V jsou upravena pravidla pro zamezení znečištění odpadem z lodi. Odpadem se myslí veškerý potravinový, domácí a provozní odpad vznikající při normálním provozu lodi. Ustanovení se vztahují na všechny lodě, není-li v Příloze uvedeno jinak. Je zakázáno znečišťování moře odstraňováním odpadu z jakýchkoli plastů. Ve vzdálenosti aspoň 25 námořních mil od nejbližší pevniny je povoleno odstraňování vycpávek, vystýlek a obalových materiálů, které plavou. Potravinový odpad a odpad ze skla, papíru, hadrů aj. je možno odstraňovat ve vzdálenosti nejméně 12 námořních mil od nejbližší pevniny. Ve *zvláštních oblastech* se smí odstraňovat pouze potravinový odpad. Lodě plující v oblasti Antarktidy musí mít dostatečnou kapacitu na uchování všech odpadů. V přístavech musí být k dispozici zařízení pro odevzdání odpadu z lodí. Lodě delší než 12 metrů nebo lodě s hrubou prostorností 400 tun a více nebo oprávněné přepravovat 15 a více osob musí mít na palubě návod, resp. plán manipulace s odpady.

Příloha VI se týká zamezení znečišťování ovzduší z lodí. Stanovuje limity na emise oxidů dusíku, oxidů síry a prachových částic ve výfukových plynech a určuje parametry motorů a kvalitu pohonných ropných látek. Zakazuje jakékoli

[63] Termín *mezinárodní plavba* je uveden v MARPOL Příloha IV v Pravidle 1 bod 6. jako *„plavba ze země, na niž se vztahuje tato Úmluva do přístavu mimo tuto zemi“.*

úmyslné emise látek poškozujících ozónovou vrstvu. Do 1. ledna 2020 jsou ale povoleny instalace obsahující hydro-chloro-fluoro uhlovodíky (méně škodlivé freony). Upravuje podmínky spalování na palubě lodi. Na lodě s hrubou prostorností nad 400 tun a pevné a plovoucí vrtné soupravy se vztahují podobná pravidla ohledně provádění inspekcí, vystavení osvědčení a kontroly ze strany přístavního státu, jaká jsou uvedena v Přílohách I, II, IV.

3.1.2 Spory

Veškeré spory mezi dvěma nebo více smluvními stranami vedené ohledně výkladu nebo provádění *MARPOL*, nebudou-li vyřešeny jednáním mezi stranami, budou na žádost některé z nich předloženy k rozhodčímu řízení. To je upraveno v Protokolu II.

Na základě žádosti jedné ze smluvních stran bude *IMO* zřízen tříčlenný senát. Po jednom rozhodci volí každá strana účastnící se sporu a třetí rozhodce, který bude zastávat funkci předsedy, bude jmenován po dohodě prvních dvou rozhodců. Žádající strana musí také uvědomit generálního tajemníka *IMO* o tom, že podala žádost o zřízení senátu, sdělit jména stran sporu a ustanovení, o nichž je spor veden. Generální tajemník předá tyto informace všem smluvním stranám.

Každá smluvní strana *MARPOL* se může k tomuto řízení připojit, pokud má na věci právní zájem nebo by mohla být rozhodnutím ovlivněna. K připojení je potřeba souhlasu senátu. Původním stranám sporu se toto oznámí.

Senát vynese svůj nález do pěti měsíců od okamžiku, kdy byl zřízen. Lhůtu lze prodloužit nejvýše o další tři měsíce. Nález musí obsahovat odůvodnění, je konečný, bez možnosti odvolání a musí být sdělen generálnímu tajemníkovi *IMO*.

3.2 Zóny pokryté ledem

Zóny pokryté ledem se nacházejí v oblastech kolem zemských pólů. Jedná se o území Arktidy a Antarktidy. Hladinu Severního ledového a Jižního oceánu po

větší část roku pokrývá silná vrstva ledu a klimatické podmínky jsou zde značně nepříznivé, což představuje významné riziko pro námořní dopravu. Z ekologického hlediska jsou navíc tyto oblasti velmi cenné, takže případné znečišťování je může značně či nenávratně poškodit. Je proto potřeba přijímat různá pravidla a doporučení, která by pro tuto oblast upravovala podmínky provozu lodí.

IMO v prosinci 2009 přijala *Pokyny pro provoz lodí v polárních vodách (Guidelines for ships operating in polar waters),* navazující na obdobný dokument z roku 2002, který se kvůli zvláštnímu právnímu charakteru Antarktidy nevztahoval na Jižní oceán. Vzhledem ke stoupajícímu počtu turistů a lodí plujících do této oblasti a tím ke zvyšujícímu se počtu nehod bylo žádoucí vydat nová pravidla.[64] Pokyny se použijí na všechny lodě. Obsahují požadavky na vybavení a konstrukci lodí, kvalifikaci posádky, dokumentaci, jejichž dodržení by mělo eliminovat nejen nehody, ale i provozní znečišťování.

V listopadu 2014 *IMO* přijala *Mezinárodní kodex pro lodě plující v polárních vodách (International Code for Ships Operating in Polar Waters, Polar Code)*, jenž opět upravuje podmínky na vybavení a konstrukci lodí, kvalifikaci posádky, ochranu mořského prostředí atd. Jelikož *Polar Code* stanovuje opatření jak bezpečnostní, tak na ochranu mořského prostředí bude povinným v rámci *MARPOL* i v rámci *SOLAS*. *Výbor IMO pro námořní bezpečnost* již v listopadu 2014 schválil návrh dodatků k *SOLAS*, aby se část *Polar Code* vztahující se na námořní bezpečnost stala povinnou.[65] V květnu 2015 probíhá zasedání *Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí*, jež má na programu přijetí dodatků k *MARPOL*, aby se povinnou stala i ta část *Polar Code* týkající se životního prostředí.[66] Očekává se, že vstoupí v platnost 1. ledna 2017 a bude se vztahovat na lodě zkonstruované po tomto datu. Nicméně lodě zkonstruované před 1.

[64] ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, str. 357.
[65] IMO adopts mandatory Code for Ships Operating in Polar Waters. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-nmsc94polar.aspx#.VVCzn6XJuud.*
[66] Polar Code environmental provisions set for adoption at IMO's Marine Environment Protection Committee. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-13]. Dostupné z: *http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/17-MEPC-68-preview.aspx#.VVMS-KXJuuc*

lednem 2017 budou muset splnit požadavky stanovené *Polar Code* nejpozději do první průběžné nebo obnovovací inspekce. Uvedené opatření je však kritizováno, neboť před provedením inspekcí zůstane v provozu mnoho lodí, které nejsou uzpůsobeny pro plavbu mezi ledovými krami.[67]

Vzhledem k rostoucímu turismu v Antarktidě a kvůli ztenčujícímu se ledu v Arktidě a tím zvyšující se šanci na námořní spojení mezi Evropou a Asií Severozápadní cestou je *Polar Code* vítán a považován za nutnost. Kritici jej na druhou stranu považují za nedostatečný a málo přísný pro potřebnou ochranu mořského prostředí v polárních oblastech.[68] Nezakazuje například používání vysoce rizikových těžkých topných olejů v arktických vodách.[69]

3.2.1 Arktida

Arktida je nejčastěji vymezena jako oblast za Severním polárním kruhem, nebo jako severní polární oblast, v níž průměrná teplota v nejteplejším měsíci roku nepřesahuje 10°C. Zhruba polovinu její plochy tvoří Severní ledový oceán, který je přibližně z 90 % trvale pokryt ledem. Zbytek území zaujímá pevnina, která patří Norsku, Finsku, Dánsku, Švédsku, Islandu, Kanadě, Spojeným státům americkým (USA) a Ruské federaci.

Všechny uvedené státy kromě USA jsou smluvními stranami *UNCLOS*. Podle této Úmluvy mají státy povinnost chránit a uchovávat mořské prostředí a podnikat nezbytná opatření k předcházení, omezování a kontrolování znečišťování mořského prostředí z jakéhokoli zdroje. Na zaledněné oblasti se vztahuje speciální ustanovení článku 234, které dovoluje výše uvedeným pobřežním státům pro toto území přijímat zvláštní nediskriminační právní

[67] Polar Code too weak to properly protect polar environments from increased shipping activity. *Seas at Risk.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.seas-at-risk.org/news_n2.php?page=704.*
[68] Polar Code protects ships and species in icy waters. *Nature.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.nature.com/news/polar-code-protects-ships-and-species-in-icy-waters-1.16402*
[69] Polar Code too weak to properly protect polar environments from increased shipping activity. *Seas at Risk.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.seas-at-risk.org/news_n2.php?page=704*

předpisy za účelem jeho ochrany. Arktickým státům je tedy umožněno upravovat podmínky užití arktických vod uvnitř jejich výlučné ekonomické zóny.

V roce 1991 přijaly arktické státy ve finském Rovaniemi *Deklaraci o ochraně arktického prostředí (The Rovaniemi Declaration on the Protection of the Arctic Environment)*, která stanovila *Strategii pro ochranu prostředí Arktidy (Arctic Environmental Protection Strategy)*. Státy se zavázaly ke spolupráci ve vědeckém výzkumu, k ochraně arktického mořského prostředí, prevenci nehod, monitoringu znečišťujících látek atd.[70]

Další předpisy na ochranu Arktidy vydala *IMO*. V roce 2002 se jednalo o *Pokyny pro plavbu v arktických vodách (Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters)*, které byly v roce 2009 nahrazeny výše uvedenými *Pokyny pro plavbu v polárních vodách.*

Ačkoli je snaha chránit arktické mořské prostředí evidentní, Arktida není v Přílohách *MARPOL* zařazena mezi *zvláštní oblasti.*

3.2.2 Antarktida

Oblast Antarktidy je určena článkem VI ve Smlouvě o Antarktidě jako oblast na jih od 60. rovnoběžky jižní šířky včetně ledovcových šelfů. Tato Smlouva byla sjednána dvanácti státy ve Washingtonu 1. prosince 1959, v platnost vešla roku 1961. Dodnes se k ní připojilo dalších 40 států, mezi nimi i Česká republika. Smlouva se ochraně životního prostředí příliš nevěnuje, pouze v článku IX se uvádí, že smluvní státy se budou scházet za účelem vypracování opatření, která přispějí k uskutečnění zásad a cílů této Smlouvy, včetně opatření týkajících se ochrany a uchování živých zdrojů. Poprvé se smluvní strany měly sejít do dvou měsíců od vstupu Smlouvy v platnost.

Poradní shromáždění *Antarktické smlouvy (Antarctic Treaty Consultative Meeting, zkr. ATCM*) se v letech 1961 až 1994 konalo každé dva roky. Od roku

[70] The Rovaniemi Declaration on the Protection of the Arctic Environment, June 14, 1991. *Arctic Circle.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://arcticcircle.uconn.edu/NatResources/Policy/rovaniemi.html*

1994 se koná každoročně. Na shromáždění si státy vyměňují informace, přijímají opatření a vydávají rozhodnutí a prohlášení, kterými dále rozvíjejí zásady a cíle Smlouvy. V roce 1991 byl v Madridu přijat *Protokol o ochraně životního prostředí ke Smlouvě o Antarktidě (Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty)*, který vstoupil v platnost o sedm let později. Podepsáním Protokolu se státy zavazují k ochraně životního prostředí Antarktidy a označují ji za přírodní rezervaci zasvěcenou míru a vědě. Státy by měly postupovat tak, aby nedošlo k významným změnám v mořském prostředí. Protokol má šest příloh, z nichž Příloha IV se týká předcházení znečišťování moří.[71]

Příloha IV se vztahuje na každou loď oprávněnou plout pod vlajkou smluvního státu a na každou jinou loď, která ji doprovází nebo podporuje její provoz v Antarktidě. Nevztahuje se na válečné lodě, které ale mají povinnost brát v úvahu důležitost ochrany životního prostředí Antarktidy. Příloha neruší zvláštní práva a závazky států, které mají podle *MARPOL*. Zakázáno je jakékoli vypouštění nafty nebo naftové směsi, kromě případů dovolených Přílohou I k *MARPOL*. Dále nesmí být vypouštěny jakékoli škodlivé chemické látky v množstvích nebo koncentracích, které jsou mořskému prostředí na újmu. Je zakázáno odstraňovat do moře všechny odpady s výjimkou takového potravinového odpadu, který prošel drtičem nebo řezačkou. Odstraňování musí být prováděno nejméně 12 námořních mil od nejbližší pevniny nebo ledovcového šelfu. Do vzdálenosti 12 námořních mil od pevniny nebo ledovcových šelfů se nesmí vypouštět neupravené (nedezinfikované) splašky. Za uvedenou hranicí smí být vypouštěny v rozumné míře, avšak pouze v případě lodí o přepravní kapacitě do 10 osob, které plují rychlostí nejméně čtyři uzly. Výše uvedená omezení neplatí za stavu nouze.

V *MARPOL* je Antarktida zařazena mezi *zvláštní oblasti.*

[71] Environmental Protection. *Secretariat of the Antarctic Treaty.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.ats.aq/e/ats_environ.htm*

3.3 Zvláště citlivá mořská oblast

Zvláště citlivá mořská oblast (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) je definována jako *„oblast, která vyžaduje zvláštní ochranná opatření ze strany IMO, protože je významná z uznaných ekologických, socioekonomických nebo vědeckých důvodů a mohla by být poškozena mezinárodní námořní dopravou“*.[72] Obecná právní úprava *PSSA* je obsažena v *UNCLOS* v čl. 194 odst. 5, který zdůrazňuje přijímání opatření nutných pro ochranu vzácných nebo zranitelných ekosystémů, a v čl. 211 odst. 6, na jehož základě je státům umožněno přijmout pro zřetelně vymezené oblasti v jejich výlučných ekonomických zónách zvláštní předpisy na ochranu před znečišťováním z plavidel.[73]

IMO přijala *Revidované pokyny pro identifikaci a vyhlašování zvláště citlivých mořských oblastí (Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas)*, které určují, jaké podmínky musí být splněny, aby určitá oblast mohla být označena jako *PSSA*. Jedná se o podmínku ohrožení mezinárodní námořní dopravou, o existenci opatření v kompetenci *IMO*, které by zmírnilo toto ohrožení, a zároveň musí být splněno alespoň jedno z následujících kritérií: ekologické (např. jedinečnost, vzácnost nebo rozmanitost ekosystému a míra jeho zranitelnosti), sociální, kulturní či ekonomické (např. význam oblasti pro rekreaci) a vědecké a vzdělávací (např. biologický výzkum a historická hodnota).[74] Žádost o určení *PSSA* může být podána pouze členským státem *IMO*. Vyhlašuje ji Výbor pro ochranu mořského prostředí po absolvování přesně

[72] *"…an area that needs special protection through action by IMO because of its significance for recognized ecological or socio-economic or scientific reasons and which may be vulnerable to damage by international maritime activities."*
Particularly Sensitive Sea Areas. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx*

[73] Particularly Sensitive Sea Areas. *Australian Government – Australian Maritime Safety Authority.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.amsa.gov.au/forms-and-publications/fact-sheets/psa_fs.pdf*

[74] Particularly Sensitive Sea Areas. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx*

stanovené procedury, vyžadující, aby byla žádost schválena všemi příslušnými výbory a podvýbory.[75]

Pokud je oblast označena jako *PSSA*, lodě mohou být přesměrovány po jiných trasách nebo mohou být přijaty přísnější environmentální předpisy poskytující *PSSA* větší ochranu.

V současnosti existuje 14 zvláště citlivých mořských oblastí[76] (obr. 4) a Výbor pro ochranu mořského prostředí na svém zasedání v květnu 2015 projednává návrh na rozšíření oblasti Velkého bariérového útesu a Torreského průlivu o části Korálového moře.[77]

[75] ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Ochrana mořské biodiverzity v mezinárodním právu*. Praha: Univerzita Karlova, Právnická fakulta, 2010, str. 151.
[76] Oblast Baltského moře, Kanárské ostrovy, Bonifácký průliv, Západoevropské vody, Waddenské moře, Velký bariérový útes , Torreský průliv, podmořský atol Saba Bank, souostroví Sabana-Camagüey, oblast kolem Florida Keys, národní rezervace Paracas, souostroví Galapágy, oblast kolem ostrova Malpelo, mořská národní památka Papahānaumokuākea.
[77] Polar Code environmental provisions set for adoption at IMO's Marine Environment Protection Committee. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/17-MEPC-68-preview.aspx#.VVIuaKXJuuf*

4. Ochrana moří před havarijním znečištěním

Obecná právní úprava ochrany moří před havarijním znečištěním je uvedena v *UNCLOS*, kde je zmíněno několik základních povinností států. Za první lze považovat povinnost prevence. Článek 194 odst. 1, který ukládá státům přijímat opatření vedoucí k předcházení znečišťování z jakýchkoli zdrojů, tedy i z havárií.

Nejdůležitější povinností při ochraně mořského prostředí před následky havárií je povinnost oznamovací. Stát, který zjistí vzniklou nebo hrozící škodu, musí o ní neprodleně informovat *IMO* a ostatní státy, které by jí mohly být postiženy (čl. 198).

Neméně zásadní je povinnost států spolupracovat, a to nejen při odstraňování následků znečištění, ale také při vypracovávání nouzových plánů pro případy havárií (čl. 199).

Je nutno uvést i požadavek výměny informací o nových postupech a technologiích sloužících k zlepšení ochrany mořského prostředí a k snazšímu zdolávání havárií (čl. 200).

Všechny výše uvedené povinnosti opakovaně vyskytují v dalších úmluvách, ať globálního, nebo regionálního charakteru.

Žádoucí je rovněž připomenout ustanovení článku 221 odst.1 *UNCLOS*, na jehož základě mají státy právo přijímat opatření za hranicemi svých teritoriálních vod, pokud je jejich pobřeží ohroženo znečištěním v důsledku havárie.

Zvláštní právní úpravu obsahuje *MARPOL*, *Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění* a zejména mnohé regionální úmluvy. Regionální úprava hraje významnou roli v ochraně moří před havarijním znečištěním, protože havárie bývají ohraničené a pro vypořádání se s nimi je důležitá spolupráce států nacházejících se v jejich blízkosti.

Okrajově se k ochraně moří před havarijním znečištěním vztahují i další úmluvy jako *SOLAS, STCW* a *COLREG*.

4.1 MARPOL

V *MARPOL* je zmíněna ochrana moří před havarijním znečišťováním ve dvou článcích a v Protokolu I, další úprava je obsažena v Přílohách I a II.

Článek 8 *MARPOL* se vztahuje na zprávy o mimořádných událostech, u nichž dochází k ohrožení škodlivými látkami. Zprávy musí být vyhotoveny bez prodlení a po obdržení předány správnímu orgánu dotčené lodi a ostatním smluvním státům, které by mohly být ovlivněny mimořádnou událostí.

Na článek 8 navazuje Protokol I, jenž upravuje ohlašovací povinnost a další podmínky podávání zpráv. Kapitán nebo jiná osoba, která má na starosti havarovanou loď, musí neprodleně oznámit podrobné údaje o havárii. Oznamují se ty havárie, při nichž dochází nebo pravděpodobně dojde k úniku ropných nebo škodlivých kapalných látek nad povolenou mez a k ztrátě škodlivých látek v balené formě, k vypuštění ropných a škodlivých kapalných látek přesahujících povolené limity. U lodí delších 15 metrů se také oznamuje poškození či selhání. Zpráva musí identifikovat zúčastněné lodě, určit místo, čas a druh havárie, množství a typ škodlivých látek a opatření na pomoc a záchranu. Zprávy musí být co nejrychleji doručeny nejbližšímu pobřežnímu státu. Stát musí na základě pokynů vypracovaných *IMO* vydat předpisy k postupům, které je potřeba dodržovat při hlášení havárií.

Tyto postupy jsou upraveny v palubním nouzovém plánu, jehož obsah je uveden v příslušných ustanoveních Příloh I a II. Jedná se o: postup, který je nutno dodržovat při hlášení havárií, seznam osob a orgánů, jež mají být kontaktovány, podrobný popis opatření, která musí ihned přijmout osoby na palubě, aby se co nejvíce omezilo vypouštění škodlivých látek, a postupy a kontaktní bod na lodi pro koordinaci činností s národními a místními orgány.

Vyšetřováním nehod lodí se zabývá čl. 12, jenž stanovuje povinnost státu vlajky vyšetřit všechny nehody, ke kterým dojde na jeho lodích, jestliže tyto lodě významně nepříznivě ovlivnily mořské prostředí. Stát informuje o výsledku vyšetřování *IMO*, považuje-li informace za podstatné pro případnou změnu *MARPOL*.

MARPOL navíc přispívá k ochraně moří před havarijním znečištěním svými požadavky na konstrukci a vybavení lodí a na vydávání osvědčení, které jsou uvedeny v jeho přílohách.

4.2 Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění

Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění (*Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, OPRC Convention*) byla přijata v roce 1990 a v platnost vstoupila o pět let později. Smluvními stranami je 108 států, které dohromady tvoří 72, 75% světové lodní tonáže.[78] Úmluva vznikla za účelem posílení připravenosti států vlajky a pobřežních států a vytvoření plánů pro případ havárií. Doplňuje a upřesňuje povinnosti uvedené v *MARPOL*.

Úmluva požaduje, aby lodě měly na palubě nouzové plány pro případ ropného znečištění a aby státy vytvořily národní systém pro rychlou a efektivní reakci na ropnou havárii.

Dále upravuje oznamovací povinnost, zavazující kapitána lodi k neprodlenému ohlášení jakéhokoli případu, při němž dochází nebo by mohlo dojít k úniku ropy z jeho lodi nebo lodi zpozorované v blízkém okolí, nejbližšímu pobřežnímu státu. Oznamovací povinnost platí rovněž pro piloty civilních letadel, osoby dozorující v přístavech nebo provádějící námořní inspekci. Po obdržení hlášení musí stát určit, zda se jedná o ropnou havárii a případně posoudit její druh, rozsah a možné následky. Poté musí informovat všechny státy, které by mohly být zasaženy a sdělit jim, jaká opatření byla či budou přijata.

Státy se rovněž zavazují ke spolupráci a pomoci při zdolávání havárií a k výměně informací týkajících se výzkumu a rozvoje programů zlepšujících vypořádávání se s haváriemi.

---

[78] Status of Conventions. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx*

Úmluva také vyzývá státy k uzavření bilaterálních nebo multilaterálních dohod na ochranu moře před znečištěním z havárií.

K Úmluvě byl v roce 2000 přijat *Protokol o prevenci, ochraně a spolupráci v případech havarijního znečištění nebezpečnými a škodlivými látkami (Protocol on Prepardness, Response and Cooperation on Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances)*, jenž vstoupil v platnost roku 2007. Protokol obsahuje obdobnou právní úpravu jako Úmluva. Jeho smluvními stranami je nicméně pouze 34 států, které představují sotva polovinu světové lodní tonáže.[79]

4.3 Ostatní úmluvy

Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREG*) z roku 1972, platná od roku 1977 je státy široce přijímaná (156 smluvních stran, 98, 59% světové lodní tonáže). Slouží na způsob dopravních předpisů pro lodě, při čemž zvláštní pozornost je věnovaná viditelnosti lodí za jakéhokoli počasí. Úmluva podrobně rozvádí druhy a způsoby osvětlení a světelné a zvukové signály. Platí, že v případě pochybností o existenci nebezpečí srážky, je potřeba počítat s tím, že tato existuje. Závěry by neměly být vyvozovány na základě neúplných informací a jakákoli činnost napomáhající zabránění srážce musí být včasná, pozitivní a odpovídat dobré námořní praxi.

Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW*) z roku 1978 vstoupila v platnost v roce 1984. Smluvními stranami je 158 států, což činí 98, 62% světové lodní tonáže. Úmluva byla v letech 1995 a 2010 výrazně přepracována. Jednalo se o první úmluvu, která

[79] Status of Conventions. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx*

stanovila na mezinárodní úrovni základní požadavky na kvalifikaci a výcvik námořníků, včetně zdravotního stavu nebo věku.

Mezinárodní úmluva pro bezpečnost života na moři (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*) byla přijata v roce 1974. V platnost vstoupila o šest let později. Smluvní strany tvoří 162 států, což se rovná 98,6% světové lodní tonáže. Určuje minimální standardy týkající se zejména vybavení, konstrukce a provozu lodi, bezpečnosti plavby, přepravy nákladu a nebezpečného zboží. Dodržování standardů má zvýšit bezpečnost na lodi a tím snížit riziko havárií. Státy vlajky jsou zodpovědné za zajištění jejich dodržování. Stát přístavu je oprávněn provádět kontrolu, existuje-li důvodné podezření, že loď nesplňuje podmínky stanovené Úmluvou.

4.4 Bonnská dohoda

Dohoda o spolupráci při zdolávání znečištění Severního moře ropnými a jinými škodlivými látkami, tzv. Bonnská dohoda (Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution in the North Sea by Oil and Other Harmful Substances, Bonn Agreement)

Severní moře je významné pro námořní dopravu a patří z tohoto pohledu k nejvytíženějším mořským oblastem na světě. Na jeho pobřeží se nachází několik velkých přístavů (např. Rotterdam, Hamburg, Antverpy, Bremerhaven) a přes Doverskou úžinu propluje denně přes 400 obchodních lodí. Rovněž se v něm už dlouhá desetiletí těží ropa, kterou je nutno tankery nebo ropovody přepravovat na pevninu. Navíc se jedná o oblast s nestálým počasím, kde zejména v zimě není nouze o mlhy a bouře.[80] Všechny tyto faktory zvyšují riziko havárií a možného znečištění mořského prostředí, což krátce po havárii *Torrey Canyonu* vedlo ke vzniku Bonnské dohody.

[80] Greater North Sea and its Wider Approaches. *Bonn Agreement* . [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.bonnagreement.org/about/north-sea*

První verze *Bonnské dohody* byla podepsána v roce 1969 osmi státy hraničícími se Severním mořem.[81] Zpočátku se týkala pouze ropných látek, dokud nebyla roku 1983 nahrazena novou dohodou, v níž jsou zahrnuty i jiné škodlivé látky. V tomto roce se zároveň stalo smluvní stranou i tehdejší Evropské hospodářské společenství. V roce 2001 se k Dohodě připojilo Irsko.

Dohoda se uplatňuje v oblasti Severního moře v situacích, kdy hrozí, že pobřeží jednoho nebo více smluvních států bude čelit znečištění nebo hrozbě znečištění ropnými či jinými škodlivými látkami. Základními povinnostmi států jsou předávání informací, spolupráce a neustálý dohled nad oblastí.

Pokud je smluvní stát informován, že havárie nebo výskyt uvedených látek představuje vážné nebezpečí pro jiný smluvní stát, musí to bez prodlení dotyčnému státu oznámit. Oznamovací povinnost platí i pro lodě a letadla registrovaná pod vlajkou smluvního státu. Státy mají rovněž povinnost předávat si různé informace: na jaké národní organizace se obrátit v případě znečištění, jaké prostředky používat při jeho zdolávání, jaké jsou nové způsoby zabránění znečištění a nové sledovací technologie, kterými závažnými haváriemi se musely zabývat.

Pro účely Dohody je Severní moře rozděleno na zóny (obr. 5), jejichž souřadnice jsou uvedeny v Příloze. Některé zóny jsou sdílené více státy. Každý stát musí neustále sledovat, zda jeho zóna není ohrožena znečištěním. Dojde-li k zasažení jeho zóny, musí určit druh a rozsah havárie a v případě úniku škodlivých látek navíc zjistit jejich přibližné množství a to, jakou rychlostí a kam se pohybují. O svých zjištěních musí okamžitě podat zprávu ostatním smluvním státům. Dále je dotyčný stát povinen informovat o všech krocích, které podniká, aby se vypořádal se znečištěním. Stát může požádat jiný smluvní stát o pomoc.

Bonnská dohoda je prováděna *Pravidly postupu (Rules of Procedure)*, která upravují každoroční zasedání smluvních států a ustanovují Pracovní skupinu zabývající se operačními, technickými a vědeckými otázkami (*Working Group on Operational, Technical and Scientific Questions, OTSOPA*). *OTSOPA* se schází jednou

[81] Těmito státy byly: Belgie, Velká Británie, Německo, Dánsko, Francie, Norsko, Švédsko, Nizozemsko.

ročně. Cílem setkání je předávání nových poznatků a vydávání metodických příruček.

Několik států Bonnské dohody mezi sebou uzavřelo ještě další smlouvy o spolupráci v Severním moři. Mezi Německem, Dánskem a Nizozemskem se jedná o *DENGERNETH*, Francie a Velká Británie přijaly *MANCHEPLAN*, Norsko a Velká Británie sjednaly *NORBRITPLAN* a poslední *QUADRIPARTITE ZONE* byla uzavřena mezi Francií, Belgií, Nizozemskem a Velkou Británií.[82]

[82] History and key milestones. *Bonn Agreement* . [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.bonnagreement.org/about/history*

5. Program pro regionální moře

Roku 1972 vznikl na základě jednání na Konferenci OSN o životním prostředí člověka, která se konala téhož roku ve Stockholmu, *Program OSN pro životní prostředí (United Nations Environment Programme, zkr. UNEP)*. Cílem *UNEP* je podpora partnerské spolupráce v otázkách ochrany životního prostředí a snaha o nalezení způsobů, jakými by státy mohly zvyšovat svoji životní úroveň, aniž by tím ohrozily budoucí generace.[83] *UNEP* posuzuje stav a vývoj životního prostředí na globální, regionální i národní úrovni, podporuje vědecký výzkum a instituce zabývající se životním prostředím a vytváří nástroje na ochranu životního prostředí.[84] Při *UNEP* byl v roce 1974 založen *Program pro regionální moře (The Regional Seas Programme)*.

Program se zaměřuje na rozvoj mezinárodních smluv a soft-law předpisů na regionální úrovni, přičemž zohledňuje rozdílné potřeby a schopnosti jednotlivých oblastí.[85] Jeho úkolem je zlepšit spolupráci, komunikaci a koordinaci mezi programy a organizacemi na celosvětové i regionální úrovni. Regionální programy oproti tomu podporují zavedení globálních strategií a předpisů.

Program v současnosti zahrnuje 18 regionů, které lze rozdělit do tří skupin. V první skupině se nachází šest regionů, které jsou přímo řízené *UNEP*. Jedná se o Karibskou oblast, Východoasijská moře, Středozemní moře, Severozápadní Pacifik a oblasti východní a západní Afriky. Do druhé skupiny se řadí sedm regionů nespravovaných *UNEP*.[86] Mezi ně patří: Černé moře, Severovýchodní Pacifik, Rudé moře a Adenský záliv, oblast Pacifiku,[87] Jihoasijská moře, Jihovýchodní Pacifik, Perský a Ománský záliv (tzv. ROPME[88] Sea Area).[89]

---

[83] *Fakta a čísla OSN: základní údaje o Organizaci spojených národů*. Praha: Informační centrum OSN, 2002, str. 32.
[84] About UNEP. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/About/*
[85] SANDS, Philippe. *Principles of international environmental law*. 2nd ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2003, str. 399.
[86] UNEP Administered Programmes. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/default.asp*
[87] Oblastí Pacifiku se rozumí Mikronésie, Polynésie a Melanésie.
[88] ROPME = Regional Organization for the Protection of the Marine Environment
[89] Non-UNEP Administered Programmes. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonunep/default.asp*

Rozdíl mezi programy spravovanými a nespravovanými *UNEP* je především v rozsahu podpory a způsobu financování. Třetí skupinu tvoří pět nezávislých regionů: oblasti Arktidy a Antarktidy, Baltské moře, Kaspické moře [90] a Severovýchodní Atlantik, které nemají záštitu *UNEP*, ale účastní se celosvětových zasedání Regionálních moří (Regional Seas, RS), na nichž sdílí zkušenosti a metody a podporují rozvoj Programu. Jsou proto považovány za důležité členy Regionálních moří a významné partnery při ochraně a zachování mořského prostředí.[91]

Většina regionů schválila právně nezávazné *akční plány (action plans)*, které podporují udržitelný rozvoj a stanovují rámec ochrany životního prostředí založený na konkrétních regionálních problémech týkajících se nejen životního prostředí, ale i socioekonomické a politické situace. Čtrnáct regionů navíc přijalo právně závazné úmluvy, které jsou často doplněny o protokoly zabývajícími se konkrétní problematikou ochrany mořského prostředí a rozvádějící obecná pravidla uvedená v úmluvách. Tyto úmluvy nesmí být méně přísné než globální úmluvy na ochranu mořského prostředí.

V rámci Programu pro Regionální moře se nejdříve problematice ochrany moří před znečišťováním začala věnovat Evropa, ostatní regiony ji potom následovaly.

5.1 Evropa

V Evropě byly v rámci Programu pro regionální moře přijaty čtyři následující úmluvy.

V roce 1976 byla podepsána *Úmluva na ochranu Středozemního moře před znečišťováním (Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, Barcelona Convention)* přejmenovaná roku 1995 s ohledem na množství tehdy prováděných změn na současnou *Úmluvu na ochranu mořského*

[90] Přestože Kaspické moře není moře, je vzhledem ke své rozloze zahrnuto v Programu pro regionální moře.
[91] Independent Programmes. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/independent/default.asp*

prostředí a pobřežních oblastí Středozemního moře (Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean). V platnost vešla v roce 2004. Součástí Úmluvy je sedm protokolů včetně *Protokolu týkajícího se spolupráce při předcházení znečišťování z lodí a zdolávání znečištění v případě havárií*. Smluvní strany Úmluvy tvoří 22 států.[92] Středozemní moře bylo prvním regionem, který krátce po vzniku Programu pro regionální moře přijal akční plán a posléze úmluvu. Obojí se stalo vzorem pro ostatní regiony.

Roku 1974 byla podepsána *Úmluva na ochranu mořského prostředí Baltského moře (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, Helsinki Convention)*, jež byla vůbec první regionální úmluvou obsahující komplexní úpravu ochrany mořského prostředí před znečišťováním.[93] Tuto Úmluvu v roce 1992 nahradila dohoda stejného jména, která vstoupila v platnost o osm let později. K Úmluvě je připojeno sedm příloh, z nichž dvě se vztahují na znečišťování moře z lodí: *Příloha o předcházení znečišťování z lodí (Annex IV – Prevention of pollution from ships) a Příloha o opatřeních v případech havárií (Annex VII – Response to pollution incidents)*. Smluvními stranami Úmluvy jsou Dánsko, Finsko, Švédsko, Německo, Ruská federace, Polsko, Lotyšsko, Litva, Estonsko a Evropská unie.[94] Roku 1992 navíc vznikl *Akční plán Baltského moře (Baltic Sea Action Plan)*, který byl v roce 2007 nahrazen novým akčním plánem, jehož cílem je zejména dosažení dobrého ekologického stavu v oblasti Baltského moře do roku 2021.[95]

Dalším regionem, který přijal právní úpravu na ochranu moře, bylo v roce 1992 Černé moře. *Úmluva na ochranu Černého moře před znečišťováním (The Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution)* a její tři protokoly vešly v platnost o dva roky později. Podepsalo ji šest států: Bulharsko, Rumunsko,

---

[92] Barcelona Convention . *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004 /*

[93] DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, str. 35.

[94] Convention. *HELCOM.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.helcom.fi/about-us/convention/*

[95] Baltic Sea Action Plan. *HELCOM.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.helcom.fi/baltic-sea-action-plan*

Ukrajina, Ruská federace, Turecko a Gruzie. Na Úmluvu roku 1996 navázal *Strategický akční pláne Černého moře (Black Sea Strategic Action Plan)*, jenž byl přepracován v roce 2009.[96]

Pro úplnost zmiňme také *Úmluvu na ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku (Convention on the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, OSPAR Convention)* z roku 1992, která se ochranou moře před znečišťováním z plavidel přímo nezabývá. Úmluva a její čtyři protokoly vešly v platnost roku 1998. OSPAR nahradila dvě dřívější úmluvy z roku 1972, resp. 1974, které se týkaly předcházení shazování nebezpečných odpadů do moře, resp. ochrany před znečištěním z pevniny.[97] Úmluvu podepsalo 15 států a Evropská unie.[98]

Barcelonská i Helsinská úmluva jsou propracovanými a poměrně přísnými právními předpisy. Obě se podrobně zabývají ochranou před znečišťováním z různých zdrojů, zejména z pevniny a ze shazování odpadů, ale obsahují i ustanovení vztahující se k provoznímu i havarijnímu znečišťování. Úmluva na ochranu Černého moře také upravuje znečišťování pocházející z více zdrojů, ale provoznímu znečišťování se věnuje jen stručně. Celkově je na rozdíl od dvou předchozích méně zevrubná.

Rovněž Protokol o spolupráci při řešení havarijního znečištění připojený k Úmluvě na ochranu Černého moře je oproti protokolům k Helsinské a Barcelonské úmluvě strohý, obsahuje pouze šest krátkých článků, nicméně rámcově odpovídá výše uvedeným závazkům.

Co se týká havarijního znečišťování, státy se předně zavazují ke spolupráci a k přijetí všech nutných opatření v případě ohrožení mořského prostředí havárií, vypracování nouzových plánů pro případ havárie, výměně informací za účelem zvyšování ochrany moře, k dohledu nad oblastí, přijetí palubních nouzových

---

[96] *The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.blacksea-commission.org/_mission.asp*

[97] Tyto dvě úmluvy byly podepsány v Oslu a Paříži, odtud zkratka OSPAR.

[98] OSPAR Convention. *OSPAR Commission.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=01481200000000_000000_000000*

plánů a vzájemné pomoci, požádá-li o ni smluvní stát. Dále jsou státy povinny neprodleně oznámit, že došlo k havárii, která má nebo může mít vliv na mořské prostředí, a sdělovat, jaké orgány a osoby jsou v případě havárie zodpovědné za vedení zásahu.

5.2 Ostatní regiony

Regionální úmluvy mimo Evropu se věnují především zamezování, snižování a vypořádávání se se znečištěním vznikajícím v případě nehod. Téměř všechny úmluvy jsou doplněny o protokol vztahující se na havarijní znečištění. Ochrana mořského prostředí před provozním znečišťováním je v nich zmíněna pouze okrajově. Mezi hlavní body stejně jako v evropských regionálních úmluvách patří oznamovací povinnost, vypracování nouzových plánů, výměna informací a poznatků s cílem zlepšení ochrany/prevence mořského prostředí před havarijním znečištěním, povinnost spolupráce při přijímání opatření v souvislosti s havárií, sledování a dohled nad oblastí atd. Mezi nejstarší úmluvy, které vešly v platnost v polovině 80. let 20. století se řadí *Úmluva na ochranu a rozvoj mořského prostředí širší karibské oblasti (Convention on the Protection and Developement of the Marine Environment of the Wider Carribean Region, Cartegena Convention), Úmluva o spolupráci na ochranu a rozvoj mořského a pobřežního prostředí západní a střední Afriky (Convention for the Cooperation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region, Abidjan Convention), Regionální úmluva na uchování prostředí Rudého moře a Adenského zálivu (Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment, Jeddah Convention), Úmluva na mořského prostředí a pobřeží jihovýchodního Pacifiku (Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the South-East Pacific, Lima Convention).*

Regiony Severozápadního Pacifiku, Jihoasijských a Východoasijských moří a Kaspického moře dosud schválily pouze akční plány a strategické programy. Vysvětlením zřejmě může být velký počet rozvojových zemí v těchto oblastech a neustálý růst námořní dopravy vinou exportu zboží. Region Severozápadního

Pacifiku nicméně v roce 2003 přijal alespoň Nouzový plán pro případ úniku ropy (*The NOWPAP Regional Oil Spill Contingency Plan*) a vytvořil Centra regionálních aktivit (*Regional Activity Centres*), z nichž každé má na starosti řešení konkrétní problematiky.[99]

[99] Northwest Pacific. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/nwpacific/default.asp*

Závěr

Lze bezpochyby konstatovat, že právní úprava ochrany moří před znečišťováním z plavidel prošla za posledních padesát let poměrně zásadními změnami. Ze všech zdrojů znečišťování mořského prostředí došlo zřejmě právě v této oblasti k největšímu pokroku. Vzhledem k množství prováděných změn je také patrné, že právní úprava nestagnuje, ale dále se vyvíjí podle nových požadavků na ochranu mořského prostředí před provozním i havarijním znečišťováním.

Z hlediska provozního znečišťování, je *MARPOL* jedinečnou a státy celého světa přijímanou globální úmluvou, která se pomocí svých často velmi podrobných příloh snaží v nezanedbatelné míře ochránit mořské prostředí. Dovolím si nicméně tvrdit, že by její ustanovení mohla být ještě přísnější a důslednější. Žádoucí by například bylo důraznější omezení vysoce škodlivého vypouštění ropných látek do moře. *MARPOL* vypouštění těchto látek sice primárně zakazuje, avšak o několik pravidel dále uvádí podmínky, při jejichž splnění lodě včetně tankerů tyto látky vypouštět mohou. V některých případech dokonce umožňuje vypouštění i ve zvláštních oblastech, Antarktidu nevyjímaje. Za příliš mírnou považuji i úpravu vztahující se k zamezení znečišťování odpadem z lodi, v jejímž případě je při splnění minimálních vzdáleností od pobřeží dovoleno vyhazovat do moře různé druhy odpadu. Je třeba ovšem dodat, že Příloha V zakazuje znečišťování moře jakýmkoli odpadem z plastu, což je nesporně odůvodnitelné nařízení vzhledem k tomu, jakou zátěž plasty představují pro životní prostředí. Týče-li se dalších nedostatků, v Příloze IV například postrádám zařazení odpadních vod z kuchyní. Pozitivní na druhé straně je, že Příloha VI byla za svou poměrně krátkou existenci již několikrát změněna za účelem stanovení přísnějších podmínek.

Za chvályhodné lze považovat, že *MARPOL* ustanovila zvláštní oblasti. Žádoucí by ovšem bylo, kdyby se počet těchto oblastí dále rozšiřoval. Chybí například zahrnutí arktických vod. Celkově shledávám právní úpravu na ochranu severních polárních vod za málo propracovanou, přestože snaha chránit tyto vody před znečišťováním je v ní zjevná. Pozitivním krokem bylo přijetí *Polar*

Code. Vzhledem k tání arktických ledovců a možným ekonomickým zájmům nejen okolních států se jeví potřeba přísnějších norem jako více než nutná. K zaujetí celkově skeptického stanoviska podněcuje skutečnost, že touha po zisku je nadřazována ochraně životního prostředí. Právní úpravu na ochranu antarktické oblasti považuji za účinnější díky existenci právně závazných úmluv. Nadto je Antarktida, na rozdíl od Arktidy, částečně chráněna i svojí geografickou polohou. Bylo by rozhodně unáhlené akceptovat současný stav jako konečný a uspokojující z perspektivy ochrany přírody. Několik závažných havárií ropných tankerů přimělo státy k přijetí právních předpisů na ochranu moře před havarijním znečištěním. *MARPOL* vznesl požadavek dvojitého trupu u tankerů. Tankery s jednoduchým trupem byly díky později provedeným změnám vyřazeny z provozu. Jinak se *MARPOL* havarijním znečištěním nezabývá zdaleka v takové míře jako znečišťováním provozním. Věnuje se především oznamovací povinnosti, která je důležitá zejména tehdy, mají-li se státy s havárií vypořádat co nejdříve a co nejefektivněji. K ochraně před havarijním znečištěním přispívá i *Úmluva OPRC*, ale jejím hlavním nedostatkem je fakt, že byla přijata státy představujícími pouze necelé tři čtvrtiny světové lodní tonáže.

Podrobněji je prevence před vznikem havárií a jejich případné zdolávání upravují regionální úmluvy. Za nejpropracovanější, díky rozdělení Severního moře na zóny, považuji *Bonnskou dohodu.* O snaze států co nejvíce ochránit Severní moře svědčí také uzavírání dílčích smluv. Co se týká úmluv přijatých v rámci *Programu pro regionální moře*, je nejdůslednější úprava obsažena ve většině evropských regionálních úmluv. Jiné části světa zaostávají, např. oblasti Jihoasijských a Východoasijských moří. Několik oblastí dosud právně závazné úmluvy vůbec nepřijalo. Dodávají sice, že dodržují globální mezinárodní úmluvy, ale ty nejsou dostatečně detailní.

Pozitivním aspektem v oblasti tvorby a následných aktualizací právních předpisů týkajících se ochrany mořského prostředí je nesporně existence mezinárodní organizace *IMO*. Na jejích bedrech bude i nadále spočívat příprava a prosazování dalších úmluv a dodatků, které by měly vést k adekvátnímu zajištění ochrany moře.

Do budoucna by bylo vhodné do právních úmluv týkajících se ochrany moří před znečišťováním začlenit více preventivních opatřeních. Většina z dosud přijatých opatření totiž vznikala *ex post* na základě zjištěných nepříznivých vlivů námořní dopravy nebo velkých havárií. Zajímavou oblastí vzhledem k rozvoji moderních technologií a možnosti automatického řízení a kontroly různých dopravních prostředků by byla aplikace těchto metod v lodní dopravě. To by umožnilo minimalizovat lidský faktor a vedlo by ke snížení znečišťování i rizika havárií.

Seznam použitých zdrojů

Učebnice, monografie

BIRNIE, Patricia a BOYLE, Alan E. *International law and the environment*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, xxx, 798 s. ISBN 0-19-876553-3.

DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Mezinárodní právo životního prostředí*. 1. vyd. Beroun: Eva Rozkotová - IFEC, 2008, 318 s. ISBN 978-80-903409-8-9.

ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, xlv, 500 s. ISBN 978-1-84113-257-0.

Fakta a čísla OSN: základní údaje o Organizaci spojených národů. Praha: Informační centrum OSN, 2002, xx, 288 s. ISBN 80-86348-01-6.

ŽÁKOVSKÁ, Karolina. *Ochrana mořské biodiverzity v mezinárodním právu*. Praha: Univerzita Karlova, Právnická fakulta, 2010, 227 s. ISBN 978-80-87146-35-4.

GRIFFEL, Alain; RAUSCH, Heribert; DAMOHORSKÝ, Milan a STEJSKAL, Vojtěch. *Wasser und Recht: Sammelband aus einem internationalen Studierendenseminar*. Praha: Vodnář, 2010, 394 s. ISBN 978-80-87146-30-9.

KIRCHNER, Andree. *International marine environmental law: institutions, implementation and innovations*. Hague: Kluwer Law International, c2003, xvi, 268 s. ISBN 90-411-2066-1.

SANDS, Philippe. *Principles of international environmental law*. 2nd ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2003, cxxx, 1116 s. ISBN 0-521-81794-3.

Internetové odkazy

ČVUT Fakulta stavební. [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://lfgm.fsv.cvut.cz/data/geografie/sborn%C3%ADk2013/texty/Kaválek.pdf*

Princeton. [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1975/7508/750817.PDF*

About UNEP. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/About/*

Background. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx* .

Baltic Sea Action Plan. *HELCOM.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.helcom.fi/baltic-sea-action-plan*

Barcelona Convention . *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004/*

Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 3 October 2014. *United Nations – Oceans & Law of the Sea.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.*

Convention. *HELCOM.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.helcom.fi/about-us/convention/*

Environmental Protection. *Secretariat of the Antarctic Treaty.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.ats.aq/e/ats_environ.htm*

Flags of convenience. *ITF Seafarers.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/9186/FOC%20flags.pdf*.

Greater North Sea and its Wider Approaches. *Bonn Agreement .* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.bonnagreement.org/about/north-sea*

History and key milestones. *Bonn Agreement .* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.bonnagreement.org/about/history*

IMO adopts mandatory Code for Ships Operating in Polar Waters. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-nmsc94polar.aspx#.VVCzn6XJuud*

Independent Programmes. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/independent/default.asp*

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx*

Member States, IGOs and NGOs. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx*

Non-UNEP Administered Programmes. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonunep/default.asp*

Northwest Pacific. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/nwpacific/default.asp*

Oceans & Seas. *Sustainable Development Knowledge Platform.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?menu=232*

Oil Spill Facts. *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.evostc.state.ak.us/index.cfm?FA=facts.details*

OSPAR Convention. *OSPAR Commission.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=01481200000000_000000_000000*

Particularly Sensitive Sea Areas. *Australian Government – Australian Maritime Safety Authority.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.amsa.gov.au/forms-and-publications/fact-sheets/psa_fs.pdf*

Particularly Sensitive Sea Areas. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx*

Polar Code environmental provisions set for adoption at IMO's Marine Environment Protection Committee. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/17-MEPC-68-preview.aspx#.VVIuaKXJuuf*

Polar Code protects ships and species in icy waters. *Nature.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.nature.com/news/polar-code-protects-ships-and-species-in-icy-waters-1.16402*

Polar Code too weak to properly protect polar environments from increased shipping activity. *Seas at Risk.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.seas-at-risk.org/news_n2.php?page=704*

Special Areas under MARPOL. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx*

Status of Conventions. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx*

Structure of IMO. *International Maritime Organization.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx.*

The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution. [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.blacksea-commission.org/_mission.asp*

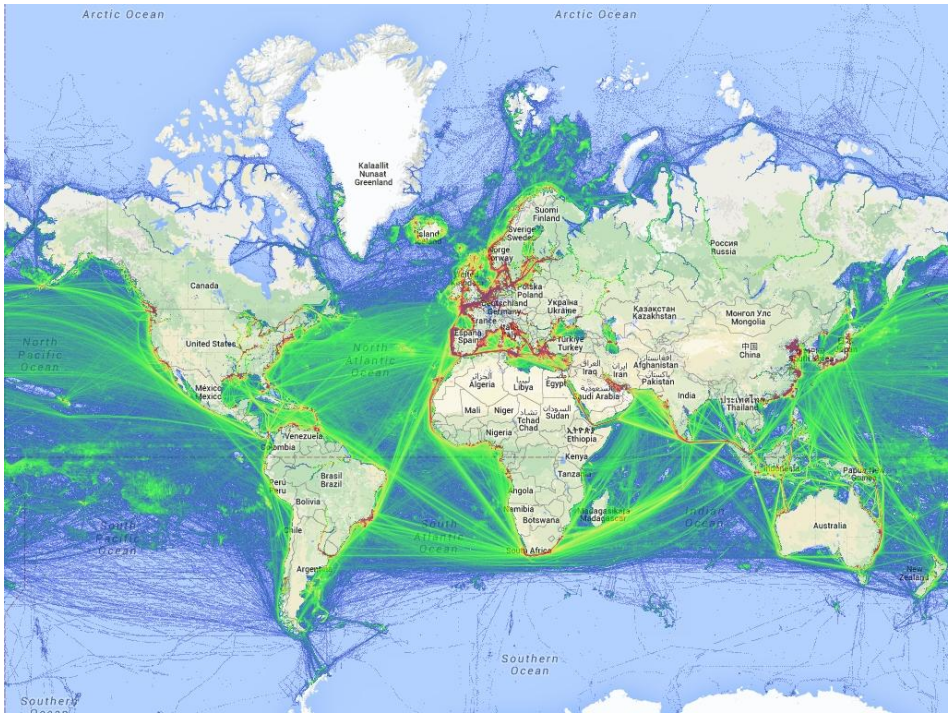
The Exxon Valdez Oil Spill: 25 Years Ago Today. *The Atlantic.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.theatlantic.com/photo/2014/03/the-exxon-valdez-oil-spill-25-years-ago-today/100703/*

The Rovaniemi Declaration on the Protection of the Arctic Environment, June 14, 1991. *Arctic Circle.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://arcticcircle.uconn.edu/NatResources/Policy/rovaniemi.html*

UNEP Administered Programmes. *United Nations Environment Programme.* [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/default.asp*

United Nations Treaty Collection. [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: *https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1&chapter=12&lang=en*.

Obrazová příloha

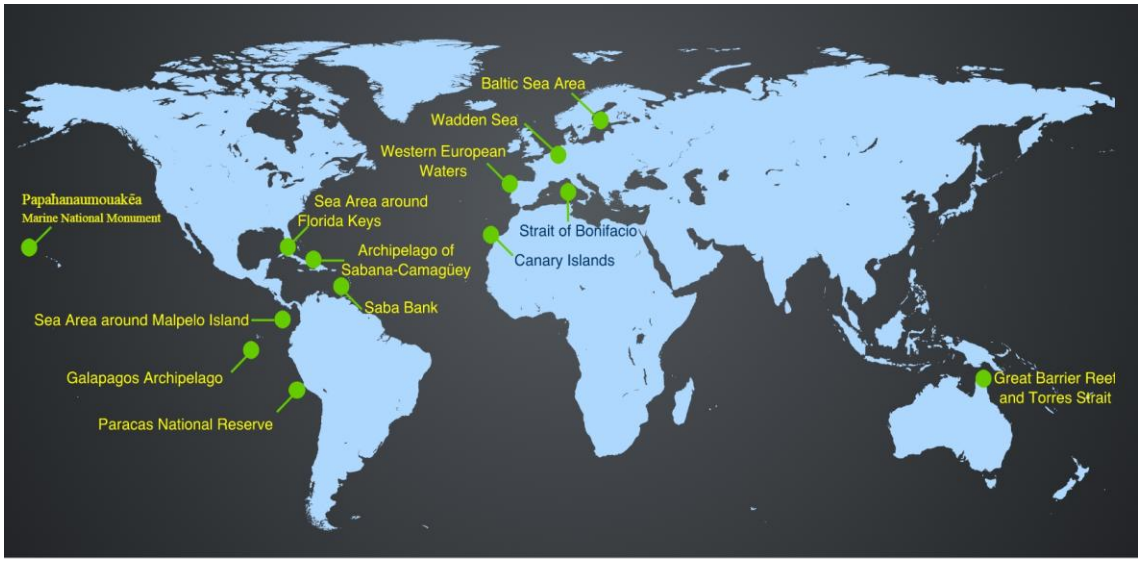


Obr. 1. Hustota námořní dopravy. Zdroj: http://www.marinetraffic.com/

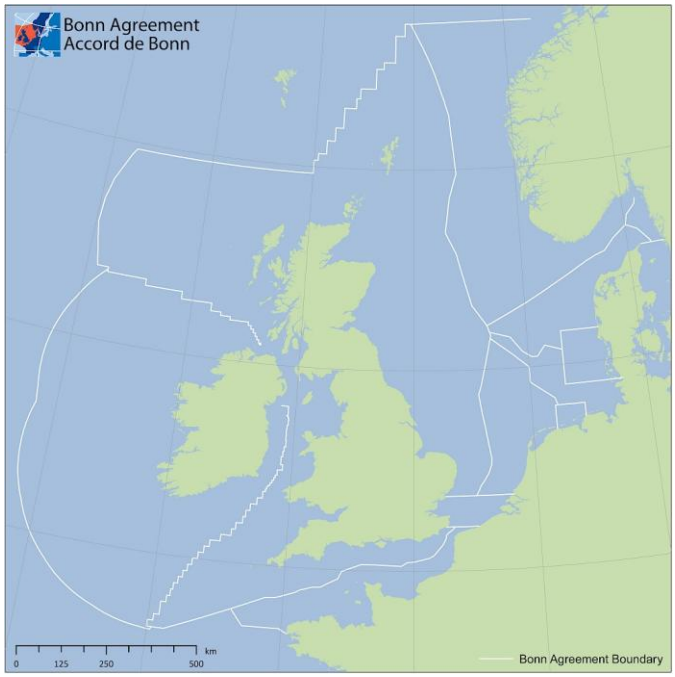
Obr. 2. Obchodní loď. Zdroj: archiv autorky

Obr. 3. Tanker Torrey Canyon po havárii.

Zdroj: http://s1.lemde.fr/image/2009/10/05/512x455/1249632_6_5eb7_vue-aerienne-du-torrey-canyon-ce-petrolier.jpg



Obr. 4. Zvláště citlivé mořské oblasti. Zdroj: http://pssa.imo.org/#/globe



Obr. 5. Bonnská dohoda – zóny v Severním moři.

Zdroj: http://www.bonnagreement.org/about

Seznam zkratek

zkratka	originální název	český překlad
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea	Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři
IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code	Předpisy pro mezinárodní námořní přepravu nebezpečných věcí
IMO	International Maritime Organization	Mezinárodní námořní organizace
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	Úmluva o zabraňování znečišťování moří z lodí
MEPC	Maritime Environment Protection Committee	Výbor pro ochranu mořského prostředí
MSC	Maritime Safety Committee	Výbor pro námořní bezpečnost
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea	Úmluva OSN o mořském právu
OILPOL	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil	Úmluva na ochranu moře před znečišťováním ropnými látkami
OPRC	Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation	Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění
OTSOPA	Working Group on Operational, Technical and Scientific Questions	Pracovní skupina zabývající se operačními, technickými a vědeckými otázkami
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area	Zvláště citlivá mořská oblast
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea	Mezinárodní úmluva o bezpečnosti života na moři
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping	Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků
UNEP	United Nations Environment Programme	Program OSN pro životní prostředí

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá mezinárodněprávní úpravou ochrany moří před znečišťováním z plavidel, a to jak provozním znečišťováním, tak havarijním znečištěním. Práce představuje a usouvztažňuje základní mezinárodní úmluvy globálního i regionálního charakteru a zároveň popisuje některé specifické oblasti. Cílem práce je posoudit, zda je současná právní úprava dostačující, a pokud nikoli, navrhnout možné změny.

Abstract

This diploma thesis deals with the issue of international legal protection of marine environment against the vessel source pollution, which is divided into two main parts – operational pollution and accidental pollution. The thesis introduces main international conventions of both global and regional character. The aim is to consider if the current legal protection is sufficient and eventually to suggest changes.

Summary

This thesis deals with the issue of the international legal protection of marine environment against the vessel source pollution, which is divided into two main parts – operational pollution and accidental pollution. Its main aim is to present principal international conventions, to find out if the legal instruments are sufficient, and eventually to propose changes. Mostly it is focused on the analysis of *United Nations Convention on the Law of the Sea* and *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*.

The thesis is composed of five chapters. Chapter One briefly summarizes the development of marine law and international environmental law. It mentions the first conventions, which were adopted in the 1950s and the 1960s, as well as the latter ones. There are several accidents described at the end of the chapter.

Chapter Two is subdivided into two parts. The first one concerns *United Nations Convention on the Law of the Sea*, especially its Part XII. The second part describes *International Maritime Organization.*

Chapter Three is subdivided into three parts and is focused on the operational pollution. Part One provides the analysis of *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.* Part Two deals with the ice-covered areas and Part Three presents the particularly sensitive sea areas.

Chapter Four is about the accidental pollution. The Chapter is subdivided into four parts. Part One and Part Two concentrates on *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* and *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*. Part Three describes other conventions related to the accidental pollution. Part Four examines *Bonn Agreement.*

Chapter Five summarizes conventions that were adopted within the *Programme for Regional Seas*.

Conclusion of the theses contains overall evaluation of contemporary legal regulation.

Klíčová slova

ochrana mořského prostředí, námořní doprava, znečišťování, plavidla, havárie

Key words

marine protection, marine traffic, pollution, vessels, accidents