

Universita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Právní prostředky ochrany před znečištěním  
moří ropou

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vypracovala: Markéta Lindnerová

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Michal Sobotka, Ph.D.

Čestné prohlášení

*Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem v ní vyznačila všechny prameny, z nichž jsem čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.*

*V Praze, dne 1. května 2006*

*Lindnerová*  
.....  
Markéta Lindnerová

**Poděkování**

*Ráda bych poděkovala svému vedoucímu diplomové práce panu JUDr. Michalu Sobotkovi, Ph.D. a ostatním členům katedry práva životního prostředí za metodickou pomoc i praktické rady, které mi před psaním i při psaní mé diplomové práce poskytli. Zejména bych chtěla poděkovat panu prof. JUDr. Milanu Damohorskému, DrSc., vedoucímu katedry práva životního prostředí, za jeho podporu a vedení.*

*Děkuji dále i Stockholmské Univerzitě a tamním profesorům a docentům za přístup k materiálům ke zpracování mé diplomové práce, zejména panu doc. Josefu Žilovi, který mi při sběru materiálů velice pomohl.*

*V Praze, dne 1. května 2006*

*Lindnerová*  
.....  
Markéta Lindnerová

*Úmyslné znečištění*

## Obsah

Obsah .....	1
1 Předmluva .....	2
2 Úvod .....	2
2.1 Obecná problematika znečištění moří .....	2
2.2 Právně politická východiska v boji proti znečištění moří ropou .....	4
3 Environmentální rizika námořní přepravy ropy .....	6
3.1 Směry námořní přepravy ropy .....	6
3.2 Plavidla používaná k přepravě ropy .....	7
3.3 Největší havárie ropných tankerů .....	8
3.4 Úmyslné a provozní znečištění .....	11
4 Prostředky v boji proti znečištění moří ropou .....	11
5 Prevence ropného znečištění .....	13
5.1 Úmluva OSN o mořském právu (UNCLOS) .....	13
5.2 Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří ropou (OILPOL) .....	15
5.3 Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (MARPOL) .....	16
5.3.1 Historický exkurs k MARPOLU .....	17
5.3.2 Příloha I. MARPOLU: Opatření na prevenci ropného znečištění .....	18
5.3.3 Vynutitelnost a dodržování ustanovení MARPOLU .....	20
5.4 Mezinárodní úmluvy podporující dodržování ustanovení MARPOLU .....	21
5.5 Evropské sekundární právo .....	22
6 Odpovědnost za znečištění a prostředky na nápravu škod .....	25
6.1 Omezená odpovědnost rejdaře za škodu .....	25
6.1.1 Úmluva CLC .....	27
6.1.2 Úmluva BC .....	31
6.2 IOPC-Fondy .....	31
6.3 Prostředky ropných společností .....	36
6.4 Úprava odpovědnosti v národním zákonodárství .....	38
6.4.1 Oil Pollution Act 1990 .....	38
6.5 Evropské sekundární právo .....	40
7 Plány pro mimořádné události .....	45
7.1 Úmluva OPRC .....	46
7.2 Spolupráce při haváriích v Evropské unii .....	47
8 Závěr .....	47
9 Doslov .....	51
Seznam pramenů .....	53

## 1 Předmluva

Problematika ochrany moří před znečištěním se dotýká každého z nás. Ke znečišťování moře totiž dochází bohužel dnes a denně. Nejsou to jen velké ropné skvrny vzniklé při haváriích ropných tankerů, ale i každodenní vypouštění škodlivin do povrchových vod, protože téměř všechny povrchové tekoucí vody ústí nakonec do moří a oceánů.

Ekologii oceánů však v praxi nejvíce ohrožují úniky ropy, které vznikají při podmořské těžbě, haváriích tankerů a ropovodů i překládání v přístavech. Ropný „film“ (tzv. okem nepostřehnutelný tenký povlak) omezuje růst mořských řas, které, spolu s tropickými pralesy, jsou rozhodujícími producenty atmosferického kyslíku.

Proto bych se chtěla ve své práci věnovat právním prostředkům, které máme k dispozici v boji proti ropnému znečištění, zejména proti tomu způsobenému transportem ropy. Je to aktuální problém zejména při rostoucím objemu přepravy ropy. Tento růst je dokumentován v tabulkou, která tvoří přílohu č.1.

Je nutné zhodnotit vznik a vývoj právních úprav, jejich postupné zdokonalování a zvyšování jejich účinnosti a vynutitelnosti.

## 2 Úvod

### 2.1 *Obecná problematika znečištění moří*

Ještě v 50. letech bylo hlavním problémem znečištění moře úmyslné znečišťování ropnými zbytky. Po dodání a odčerpání ropy z tankeru zůstalo na stěně nádrží tankeru malé množství ropy, podobně zbytku mléka na stěně sklenice, když z ní někdo vypije mléko. Tradičně

docházelo k tomu, že kapitán lodi napustil do prázdných nadržů tankeru mořskou vodu, která byla balastem na zpáteční cestě tankeru a použil čistící stroje, které pod vysokým tlakem odstraňovaly ropu ze stěn nadržů tankeru. Výsledná směs odpadní ropy a vody byla obvykle vypouštěna na volném moři. Ačkoliv takovéto zbytky ropy představují průměrně 0,4 % nákladu, v absolutní hodnotě se jedná přibližně o 400 tun ropy při každé cestě tankeru.<sup>1</sup> Striktními opatřeními na mezinárodní úrovni se toto podařilo téměř odstranit, bohužel dnes se tento problém vrací se vši svou naléhavostí, protože k těmto praktikám se dnes mnozí kapitáni vrací pod tlakem různých ustanovení smluv o nájmu lodi.<sup>2</sup>

Od konce 60. let se začaly objevovat havárie ropných tankerů s katastrofálními ekologickými důsledky. Právě tyto katastrofy se staly silným motivem při přípravě mezinárodních, regionálních i národních úprav a opatření, které měly za účel uvést v chod efektivní systém odstraňování následků těchto havárií. Je však důležité poznamenat, že neexistuje přímá úměra mezi velikostí ropné skvrny a celkovou škodou či ekologickou újmou tímto únikem ropy způsobenou. Dosud největší jednorázový únik ropy z tankeru ATLANTIC EMPRESS přesáhl 287.000 tun. Protože se však stal na volném moři, škody byly znatelně menší než u objemově menších katastrof jako byly EXXON VALDEZ či AMOCO CADIZ.

Od 80. let se však objevuje nový fenomén znečištění moře, a to chemické znečištění. Toto je skutečné riziko pro oceány, protože mnohé z chemických látek nejsou biologicky odbouratelné. Je třeba také podotknout, že toto nebezpečí není dosud náležitě adresováno.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> MITCHELL, Ronald B., Lessons from intentional oil pollution, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, ISSN 0013 9157, str. 20

<sup>2</sup> Kapitán YVONNOU, Louis Alain, Maritime expert and advisor - Former Tanker Master, Clipper Survey France, březen 2001

<sup>3</sup> WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 4

Ze studie provedené v roce 1987 vyplývá, že 12 % celkového znečištění moří lze připsat právě námořním haváriím, 37 % znečištění připadá na průmyslové a městské znečištění vod a 33 % znečištění je tvořeno provozními úniky škodlivin z lodí. Pokud přihlédneme jen ke znečištění moří ropnými látkami, je tvořeno přibližně z 20 % lodními katastrofami a ze zbylých 80 % provozními úniky. Tato statistika je do značné míry pravdivá i v současné době, přičemž podíl provozních a úmyslných úniků na znečištění stále mírně roste.<sup>4</sup>

## **2.2 Právně politická východiska v boji proti znečištění moří ropou**

Znečištění moří je problémem, který přesahuje hranice států. Mělo by však být mezinárodním společenstvím vnímáno jako globální problém, protože se dotýká zájmů všech států a je velice závažným problémem ohrožujícím přežití lidské populace. Znečištění moře ohrožuje přirozenou biologickou rozmanitost mořských živočichů a rovněž produkci atmosferického kyslíku a celý klimatický systém planety. Mezinárodní spolupráce a mezinárodní právo by tak v řešení tohoto problému měli hrát nezastupitelnou úlohu.

Největší pozornost a emoce k sobě vždy přitahovaly havárie ropných tankerů, ačkoliv ze statistik vyplývá, že nejsou tím rozhodujícím faktorem znečištění moří. Ropné skvrny jsou však jednou z nejviditelnějších forem znečištění. Jedny z prvních opatření proto směřovaly ke snaze omezit výskyt právě těchto ropných katastrof i ke snaze vypořádat se nějak se škodami z těchto havárií. Provozní znečištění bylo zpočátku opomíjeno, ačkoliv je velice významným

---

<sup>4</sup> WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 4

faktorem znečištění. Problémem u provozního znečištění je i možnost jeho odhalení a účinnost působení prevenčních nástrojů. Je však třeba právě provozní znečištění dramaticky snížit, má-li skutečně dojít ke zlepšení ekologie oceánů.

Musíme však rozlišovat dva aspekty boje proti znečišťování, prvním je prevence znečištění, která se soustředí zejména na zákazy a bezpečnostní předpisy a opatření, druhým aspektem jsou schémata náhrady škody, která se snaží určit způsob odstranění nebo alespoň zmírnění následků škod již vzniklých ropným znečištěním.

První iniciativy k přijetí mezinárodních úmluv věnující se tomuto problému se objevily již v 50. letech minulého století a od té doby prošlo mezinárodní mořské právo poměrně rychlým vývojem. Od konce 80. let se však množí kritiky na adresu mezinárodně přijatých úmluv ve vztahu ke znečištění moří, zejména schématu odpovědnosti a poskytování náhrad za ekologickou újmu způsobenou znečištěním. Je kritizována nedostatečnost úpravy a objevují se tendence k partikularismu, typicky ze strany USA.

Na jedné straně tedy dochází ke snaze o mezinárodní spolupráci v boji proti znečištění a přijímání mezinárodních úmluv, na druhé straně však některé státy vytvořily a vytvářejí zvláštní a přísnější úpravy zejména v oblasti odpovědnosti za ropné znečištění. Dále se tu rovněž projevují silné tendence k uzavírání regionálních úmluv na ochranu jednotlivých nejvíce ohrožených moří, např. Baltského moře, což nelze apriori odmítat. Je však nezbytné zabývat se otázkou, zda nejsou mezinárodně přijaté závazky v současné době již skutečně přežitě, zda je možná jejich reforma, zejména zapojením nových právních prostředků, a zda je nutné či vůbec možné zabránit hrozícímu partikularismu v přístupu k řešení problému znečištění moří.



### 3 Environmentální rizika námořní přepravy ropy

#### 3.1 Směry námořní přepravy ropy

Hlavní směry námořní přepravy ropy souvisejí s teritoriálním rozložením těžby a spotřeby ropy. Jako u mnoha jiných surovin, se místa nalezišť ropy teritoriálně neshodují s hlavními oblastmi její spotřeby. Za nejvýznamnější lze tedy považovat námořní trasu z Perského zálivu do západoevropských přístavů, zejména do Rotterdamu, ale i do Marseille. Neopominutelné jsou i trasy z Perského zálivu do přístavů na východním pobřeží USA a do přístavů v jihovýchodní a východní Asii. Významná část námořní přepravy ropy směřuje z Indonésie do Japonska a Jižní Koreje. Část námořní přepravy ropy se odehrává i v rámci amerického kontinentu, zejména v Mexickém zálivu a podél západního pobřeží USA.

Námořní doprava je alternativou k přepravě ropy prostřednictvím ropovodů. Je třeba uvést, že ani ropovody nepředstavují zcela bezpečnou alternativu k námořní přepravě, protože dochází i k haváriím ropovodů.

Hlavní trasy přepravy jsou i místy nejvíce ohrožovanými ropným znečištěním, jsou to oblasti se značným výskytem ropných havárií. Jak vyplývá z mapy, která je přílohou č. 2, jednou z nejvíce postižených oblastí je pak v tomto ohledu západoevropské pobřeží a oblasti, z nichž se ropa vyváží. Je to tedy zejména Evropa, která prosazuje nástroje k omezení vzniku havárií.

### 3.2 Plavidla používaná k přepravě ropy

Ropa je po moři přepravována především v tzv. tankerech, které se na světové tonáži podílejí zhruba 40 %.<sup>5</sup> Tankery se nejvíce pohybují v právě v oblastech jako je Perský a Arabský záliv, Karibská oblast, Severní moře, ale i Středozeří a míří do všech významnějších světových námořních přístavů. V současné době je ve světě v provozu přibližně 8.000 tankerů přepravujících ropu či ropné produkty.<sup>6</sup>

V poslední době je vývoj plavidel přepravujících ropu poznamenán značným rozvojem velkokapacitních plavidel, zejména stavbou supertankerů, které jsou schopny nést najednou více než 200.000 tun ropy. Rozlišení tankerů přepravujících ropu podle jejich nosnosti je obsaženo v příloze č. 3. Největší supertanker m/s Jahre Viking měl 546.650 DWT a byl potopen iráckými řízenými střelami během první války v Perském zálivu. Supertankery bývají vybaveny nejmodernější navigační technikou, mají minimální posádku a jsou řízeny pomocí počítačů. Jejich nevýhodou je konstantní potenciální hrozba ekologické katastrofy v případě jejich poškození nebo kolize a také jejich malá dostupnost k pobřeží a omezené manévrovací schopnosti. Některé, zejména americké tankery, měly dříve i jaderný pohon.<sup>7</sup>

Supertankery jsou využívány zejména pro dovoz ropy do vyspělých zemí, které nemají dostatek vlastních zdrojů ropy, zejména do Japonska a USA. Do Evropy je dovoz ropy supertankery limitován zejména v English Channel a Baltském moři ponorem těchto lodí.

<sup>5</sup> HERBER, Vladimír, Námořní doprava, Masarykova univerzita, projekt FRVŠ č. 1822/2005 „Multimediální podpora výuky předmětu Geografie Světového oceánu“, přednáška: „Námořní doprava“

<sup>6</sup> HUIJER, Keisha, Trends in Oil Spills from Tanker Ships 1995-2004, International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF), Paper from the 28th Arctic and Marine Oilspill Program (AMOP) Technical Seminar, 7-9 June 2005, Calgary, Kanada, str.2

<sup>7</sup> NOVÁK, Radek, Námořní přeprava, ETC Publishing, Praha 1997, 1. vydání, ISBN 80 8600 6336, str. 18

Nové tankery už musí mít dvojitý plášť a dvojité dno (angl. *Double Hull and Double Bottom*) pro snížení rizika ekologické katastrofy na minimum. Postupně dochází k vyřazení z provozu všech tankerů, které dvojitý plášť a dvojité dno nemají. Tankery s jedním pláštěm, které byly dodány před 5. dubnem 1982 a zařazeny mezinárodní smlouvou do 1. kategorie, není možno od 5. dubna 2005 v mezinárodní přepravě používat.<sup>8</sup>

### 3.3 Největší havárie ropných tankerů

Je významné uvést na tomto místě několik havárií ropných tankerů, které se staly i určitými mezníky pro boj s ropným znečištěním. Šlo o neštěstí, která způsobila významné škody a vyvolala vždy diskusi ohledně odpovědnosti za ropné znečištění, a vedla často i k přijetí či modifikaci právních úprav této odpovědnosti. Právní úprava této oblasti je pak v tomto ohledu ovládána do značné míry nepsaným principem reakce na významné ropné katastrofy.

Na prvním místě musí být uvedena havárie tankeru TORREY CANYON 18. března 1967 poblíž Scilly Isles u průlivu La Manche, kdy se do moře dostal celý náklad 120.000 tun ropy<sup>9</sup>. Náklady na odstranění škod se v tomto případě vyšplhaly do výše přes 3 mil. GBP na britské straně a 41 mil. FRF na francouzské straně.<sup>10</sup> Právě tato událost byla ústředním popudem k přijetí několika klíčových mezinárodních úmluv: Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (zkr. *MARPOL*), Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za

<sup>8</sup> Dodatek k MARPOLU ze 4. prosince 2003 novelizující Čl. 13G Přílohy I MARPOLU, který nabyl účinnosti v dubnu 2005

<sup>9</sup> International Maritime Organisation (IMO)

<sup>10</sup> WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 3

škodu způsobenou ropným znečištěním (zkr. *CLC*) a Mezinárodní úmluvy o zřízení Mezinárodního fondu na kompenzaci škod způsobených ropným znečištěním (zkr. *Úmluva o IOPC Fondu*).

Nedaleko od potopení TORREY CANYON, pouhých 500 km od pobřeží Bretaně, pak 16. března 1978 ztroskotal supertanker AMOCO CADIZ, kdy do moře uniklo 227.000 tun ropy. Dva týdny po katastrofě byly nalezeny na pobřeží miliony mrtvých měkkýšů a mořských ježků. Zemřelo asi 20.000 ptáků a 9.000 tun ústřic bylo kontaminováno a muselo být zničeno.<sup>11</sup> Tentokrát výše škody dosáhla částky několika set miliónů USD. Soudní spor, který probíhal před americkými soudy, přisoudil Francii v roce 1992 nakonec náhradu škody ve výši 282 mil. USD, což představovalo méně než polovinu toho, co francouzská vláda požadovala.<sup>12</sup> Bylo však přesto vyplaceno více, než kolik by odpovídalo tehdejšímu znění výše uvedené úmluvy *CLC*.

Zatím nejdražší ropnou katastrofou s nejhoršími ekologickými následky bylo ztroskotání tankeru EXXON VALDEZ při pobřeží Aljašky 24. března 1989. Tato havárie je současně největší ropnou katastrofou, která se stala u amerických břehů. Do moře uniklo přibližně „jen“ 37.000 tun ropy, ale výše škody, jejíž náhrada byla požadována, dosáhla výše několika miliard USD. Jen náklady na vyčištění oblasti za první rok po katastrofě převýšily částku 2 mld. USD.<sup>13</sup> Toto ropné neštěstí a jeho následky vedlo vládu USA k odmítnutí mezinárodní úpravy odpovědnosti a k přijetí samostatného zákona o odpovědnosti za ropné znečištění (angl. *Oil pollution Act 1990*).

<sup>11</sup> International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

<sup>12</sup> Cédre (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

<sup>13</sup> International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

Ani Japonsku se ropné havárie nevyhnuly, v roce 1997 ztroskotal u japonských břehů tanker NADHODKA. Náhrada škody tu byla mimosoudně dojednána ve výši přibližně 219 mil. USD.<sup>14</sup>

Evropskou komisi přimělo k výraznějšímu zapojení se do boje proti ropnému znečištění potopení tankeru ERIKA dne 11. prosince 1999, kdy do moře uniklo přibližně 14.000 tun ropy<sup>15</sup>. Hlavní ekologická ztráta se v tomto případě týkala mořských ptáků, na pobřeží bylo nalezeno téměř 65.000 ptáků zasažených ropou, z nichž 50.000 bylo již mrtvých a jen 2.000 bylo nakonec po očištění vráceno do volné přírody.<sup>16</sup> Ztroskotání ERIKY u pobřeží Bretaně přineslo škody ve výši 400 mil. EUR, odpovědnost rejdaře však byla omezena výší 11,4 mil. EUR a z *IOPC Fondu* bylo poskytnuto 168 mil. EUR.<sup>17</sup>

Ještě než všechna zamýšlená opatření na evropské i mezinárodní úrovni stačila vstoupit v platnost, došlo k potopení tankeru PRESTIGE u břehů Španělska 13. listopadu 2002 a svět začal znovu uvažovat, zda je možno přijmout ještě efektivnější úpravu k zabránění těmto ekologickým katastrofám.<sup>18</sup> Konečný odhad uniklé ropy z tankeru PRESTIGE činil 63.000 tun.<sup>19</sup>

Přehled ropných katastrof dle velikosti je obsahem přílohy č. 4, přičemž je třeba v souladu s výše uvedeným nutně upozornit na to, že zde neplatí nutně přímá úměra mezi velikostí ropné skvrny a rozsahem ztráty na životním prostředí. Celkový chronologický přehled ropných skvrn je pak podán v příloze č. 5.

<sup>14</sup> International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

<sup>15</sup> International Maritime Organisation (IMO)

<sup>16</sup> International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

<sup>17</sup> Cédre (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

<sup>18</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 242

<sup>19</sup> International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

### 3.4 Úmyslné a provozní znečištění

Je nutné se zmínit i o méně viditelné, rozsahem velmi významné formě ropného znečištění moří, kterým je záměrné a provozní znečištění z lodí.

Příloha č. 6 udává procentuální podíl jednotlivých příčin vzniku ropných úniků podle velikosti ropných skvrn. Z tohoto je zřejmé, že právě menší skvrny do 7 tun jsou způsobeny při běžné provozní činnosti tankeru, zejména vykládce a nakládce. Naopak ropné skvrny nad 700 tun vznikají při kolizích, ztroskotání a jiných havarijních stavech na lodi.

Úmyslné provozní úniky nelze přehlížet už z toho důvodu, že tvoří asi 85 % znečištění pocházejícího z námořní přepravy.<sup>20</sup> Právě ve vztahu k provoznímu znečištění existují ještě značné rezervy a přitom právě tomuto znečištění by mělo být zejména účinně zabraňováno, má-li dojít ke zlepšení stavu moří a oceánu.

## 4 Prostředky v boji proti znečištění moří ropou

Jak bylo uvedeno výše, největší pozornost a emoce k sobě vždy přitahovaly havárie ropných tankerů, ačkoliv ze statistik vyplývá, že nejsou tím rozhodujícím faktorem znečištění moří. Protože jsou však ropné skvrny jednou z nejviditelnějších forem znečištění, většina prostředků byla a je soustředěna právě pro boj s touto formou znečištění, kdy se projevují jednak snahy k omezení výskytu těchto katastrof a dále i k vypořádání se se škodami z těchto havárií.

<sup>20</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, Právo životního prostředí, 1. vydání, C.H. Beck, Praha, 2003, ISBN 80-7179-747-2, str. 118

Z tohoto je zřejmá existence dvou základních aspektů boje proti znečišťování, prvním je prevence znečištění, která se soustředí zejména na zákazy a bezpečnostní předpisy a opatření, druhým aspektem jsou schémata náhrady škody, která se snaží určit způsob odstranění nebo alespoň zmírnění následků škod již vzniklých ropným znečištěním.

Právní prostředky tu hrají svou nezastupitelnou roli, zejména svou závazností a vynutitelností. Z toho nejvýznamnější jsou samozřejmě mezinárodní úmluvy, protože ty sjednocují přístupy zemí a zavádí tak jednotný režim. Jednotlivé úmluvy na sebe někdy úspěšněji a někdy méně úspěšně navazují a pokouší se vyplňovat mezery v úpravě a poskytnout tak jednotný řád pro otázky ropného znečišťování moře.

Úmluva OSN o mořském právu (zkr. *UNCLOS*) je obecným základem mořského práva, jejíž existence nemůže být v mé práci opomenuta, ovšem její praktický dosah pro nastíněnou problematiku nemůže být přeceňován.

Nejvýznamnější mezinárodní úmluvou, která má za úkol prevenci ropného znečištění, je Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (zkr. *MARPOL*), k níž bylo v průběhu let přijato několik protokolů. Základním účelem této úmluvy je omezení úmyslného znečišťování moří ropou, k tomu však přistupuje i snaha o prevenci ropných katastrof a tedy i neúmyslných úniků ropy do moře.

Pro otázku odstraňování následků je klíčová Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním (zkr. *CLC*), která stanovuje základní předpoklady uplatnění odpovědnosti za ropné znečištění, a k níž byly rovněž v průběhu let přijaty doplňkové protokoly. Mezinárodní úmluvou byl zřízen Mezinárodní fond na kompenzaci škod způsobených ropným znečištěním (zkr. *IOPC Fond*), jako zdroj prostředků pro nápravu škod pro případ neuplatnění či nedostatečnosti náhrad založených odpovědností.

Důležité je právě v této souvislosti jmenovat právně ekonomické prostředky, ať již to jsou sankce či schémata odpovědnosti, které jsou významnými ekonomickými stimuly žádoucí chování.

Technické a technologické prostředky zde hrají také svůj význam a blíže budou přiblíženy zejména v souvislosti s výše zmíněným *MARPOLEM*. Důležité je samozřejmě i působení osvětové, výchovné a vzdělávací, do kterého se zapojují zejména nevládní organizace, které však ponechávám ve své práci poněkud stranou, protože se chci ve své práci zabývat zejména právními prostředky.

Zejména v poslední době se objevují i nové iniciativy států a regionů v boji proti znečištění, jejichž úspěšnost se liší. Je jistě prospěšné analyzovat i tyto prostředky, mezi než patří jak americký *Oil Pollution Act 1990*, tak i směrnice a nařízení Evropského společenství.

Je však třeba zmínit i určité dobrovolné iniciativy k odstraňování škod ropného znečištění, mezi které patří zejména dohody *TOVALOP* a *CRISTAL*, uzavřené mezi rejdáři a mezi ropnými společnostmi ohledně náhrad škod. Obligatorně se významné ropné společnosti podílejí na financování mezinárodního *IOPC Fondu*, ze kterého jsou čerpány prostředky pro náhradu škod vzniklých ropnými úniky.

## 5 Prevence ropného znečištění

### 5.1 Úmluva OSN o mořském právu (UNCLOS)

Úmluva OSN o mořském právu (angl. *United Nations Convention on the Law of the Sea*, zkr. *UNCLOS*) z 10. prosince 1982 (Montego Bay, Jamaika) stanoví všeobecnou povinnost chránit životní prostředí moří, která je adresována státům. Tato úmluva vytváří



komplexní právní režim světových oceánů a moří stanovením pravidel pro využití oceánů a jejich přírodních zdrojů. Na přípravě této úmluvy se po dobu více než 14 let podílelo 150 států světa. Účinnosti nabyla úmluva po ratifikaci 60 státy světa 16. listopadu 1994. Vlastní úmluva se skládá z 320 článků a 9 příloh, které upravují delimitaci, environmentální kontrolu, mořský výzkum, ekonomické aktivity a samozřejmě režim urovnávání sporů týkajících se záležitostí oceánů.

Otázky delimitace patří ke klíčovým ustanovením úmluvy. Pobřežní státy vykonávají svou výlučnou suverenitu v tzv. teritoriálním moři nepřesahujícím 12 námořních mil od pobřeží. V tzv. exkluzivní ekonomické zóně (EEZ) do vzdálenosti 200 námořních mil od pobřeží pak pobřežní státy vykonávají suverénní práva ve vztahu k surovinám a jiným ekonomickým aktivitám a mají plnou jurisdikci ohledně mořského výzkumu a environmentální ochrany. Ostatní státy však mohou v EEZ pokládat podmořské kabely a ropovody a proplouvat nerušeně ve vodách EEZ.

Úmluva však rovněž zavázala všechny signatářské státy k prevenci a kontrole znečištění moří (zejména Čl. 207 - 212). Státy jsou poté odpovědné za škodu, způsobenou porušením jejich mezinárodně převzatých závazků bojovat proti znečištění moří v souladu s mezinárodním právem (Čl. 235).

*UNCLOS* je dnes považován za určitou „ústavu moří a oceánů“.<sup>21</sup> Je základní obecnou normou mořského práva. Konečné znění úmluvy v sobě obsahuje jak tradiční obyčejové právo, tak i nové právní koncepty. Úmluva dává také základ zvláštní úpravě určitých specifických oblastí mořského práva, zejména oblasti znečištění moří.

---

<sup>21</sup> BLANCO-BAZÁN, Augustín, IMO interface with the Law of the Sea Convention (2000), Twenty-Third Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy, University of Virginia School of Law, IMO, 6-9. leden, 2000, str. 2

## 5.2 Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří ropou (OILPOL)

Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří ropou (angl. *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, zkr. *OILPOL*) byla přijata již v roce 1953, ale týkala se jen tehdy nejzávažnějšího zdroje znečištění, a to znečištění z běžného provozu tankerů a vypouštění ropných zbytků a odpadů. V účinnost vstoupila úmluva v roce 1958.

Tato úmluva požadovala zákaz vypouštění směsí obsahujících 100 částic ropy na 1 milion, pokud byl tanker do 50 mil od pobřeží. Dodatečnými protokoly v letech 1962, 1969 a 1971 byla tato ustanovení dále zpřísněna, kdy i mimo zónu 50 mil od pobřeží nesměl únik převyšovat 60 litrů ropy na 1 míli. Vlády se podpisem úmluvy zavázaly k udělování vysokých pokut za úniky ropy, které měly odradit rejdaře registrované těmito státy od úmyslného znečišťování moře. Další závazek vlád pak směřoval k podniknutí nezbytných kroků k zajištění rozšíření zařízení pro příjem zbytků nákladu ropy z tankerů (angl. *reception facilities*).

Při vzrůstajícím obchodu s ropou a její námořní přepravě se však úmluva ukázala jako nedostatečnou a bylo třeba mnohem razantnějších kroků. Malou účinnost úmluvy poznamenala zejména neochota států stíhat porušení této úmluvy u lodí, které pluly pod jejich vlastní vlajkou.

K pozitivním účinkům úmluvy však patří, že byla rozšířena nová praxe čištění nádrží tankerů, kdy gravitací byla oddělena voda od zbytku ropy a tato čistá voda vypuštěna a ropný odpad ponechán na dně nádrže. Na tento zbytek pak byl načerpán nový náklad ropy (angl. *System load-on-top*).<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> MITCHELL, Ronald B., *Lessons from intentional oil pollution*, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, str. 10, ISSN 0013 9157

### 5.3 Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (MARPOL)

Úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (angl. *International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships*, zkr. *MARPOL*) z 2. listopadu 1973, revidovaná v roce 1978 a doplňovaná v průběhu dalších let, přinesla mnohem specifičtější povinnosti, které jsou určeny nejen státům, ale i jednotlivým rejdařům, a znamená tak zlepšení právního rámce oproti výše popsanému *OILPOLU*. *MARPOL* navázal na úpravu staršího *OILPOLU*, kterou významně rozšířil, zejména o prevenci i dalšího znečištění než jen ropného, a přinesl zdokonalení a zejména zefektivnění přístupu i k ropnému znečištění.

Tato úmluva je dosud ústřední úmluvou upravující preventivní opatření k zabránění znečištění mořského prostředí z lodí, jak již provozními, tak i havarijními úniky ropy, chemikálií, škodlivých sloučenin, odpadních vod a odpadů. Jako hlavní úkol si úmluva předsevzala snížit postupně přítomnost všech uvedených látek v moři a vyloučit zejména záměrné znečišťování moře ropou.

Přestože má úmluva jako jeden z hlavních úkolů prevenci havárií, pokud však již k nějaké havárii dojde, stanoví oznamovací povinnost vzniku ropné havárie jak daným lodím, tak státům. Státy se v úmluvě dále zavázaly poskytovat pomoc ostatním signatářským státům, pokud o ni požádají v souvislosti s bojem proti znečištění. Tato pomoc je poskytována zejména ze strany vyspělých států.

Samotná úmluva je rámcovou dohodou, upravující především procesní otázky kontroly, přičemž vlastní hmotněprávní úprava je

obsažena v přílohách úmluvy.<sup>23</sup> Integrovanou součástí MARPOLU je v současné době 6 příloh, z nichž první dvě jsou pro signatářské státy povinné, u ostatních příloh je umožněno jejich dobrovolné přijetí:

- Příloha I** Opatření na prevenci ropného znečištění
- Příloha II** Opatření na kontrolu znečištění tekutými škodlivými látkami volně přepravovanými
- Příloha III** Prevence znečištění škodlivými látkami přepravovanými na moři v obalech  
(účinnost od 1. července 1992)
- Příloha IV** Prevence znečištění odpadními vodami z lodí  
(účinnost od 27. září 2003)
- Příloha V** Prevence znečištění odpady z lodí  
(účinnost od 31. prosince 1988)
- Příloha VI** Prevence znečištění ovzduší z lodí z roku 1997  
(účinnost od 19. května 2005)

### 5.3.1 Historický exkurs k MARPOLU

MARPOL byl přijat na mezinárodní konferenci v roce 1973 (tehdy s 5 přílohami a 2 protokoly) a k jeho závaznosti bylo třeba nejméně 15 ratifikací státy, jejichž obchodní flotily tvořily dohromady více než 50 % světové hrubé nosnosti.

Důležitost celosvětového přijetí MARPOLU byla obecně přijímána, přesto však byla do roku 1976 ratifikována pouze třemi státy (Jordánskem, Keňou a Tuniskem), jejichž obchodní flotily představovaly méně než 1 % celosvětového obchodního loďstva.<sup>24</sup> V letech 1976 až 1978 došlo ke katastrofickým ropným haváriím, které znovu oživily zájem na přijetí této úmluvy.

Mezinárodní námořní organizace (angl. *International Maritime Organisation*, zkr. *IMO*) zorganizovala v únoru 1978 Mezinárodní

<sup>23</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, *Právo životního prostředí*, 1. vydání, C.H. Beck, Praha, 2003, ISBN 80-7179-747-2, str. 118

<sup>24</sup> International Maritime Organisation (IMO)

konferenci o bezpečnosti tankerů a prevenci znečištění na níž byl mimo jiné přijat i Protokol k MARPOLU, který umožnil signatářským státům samostatnou ratifikaci nejdříve Přílohy I o ropě a závaznost Přílohy II o tekutých škodlivých látkách umožnil odložit o tři roky po vstupu Protokolu v platnost a významně přispěl k přijetí úmluvy jako celku.

Úmluva o předcházení znečištění moří z lodí, která bývá z výše uvedených důvodů citována v literatuře jako MARPOL 73/78, a její první dvě přílohy vstoupily v platnost 2. října 1983.

Velice pozitivní je, že k MARPOLU v současné době přistoupilo již 136 států, které reprezentují více než 97% celkové námořní přepravní kapacity.<sup>25</sup>

### 5.3.2 Příloha I. MARPOLU: Opatření na prevenci ropného znečištění

V otázce ropného znečištění navázal *MARPOL* na dřívější *OILPOL*, oproti kterému přinesl kvantitativní i kvalitativní zlepšení právní úpravy. Znečištění moře z běžného provozu a vypouštění ropných zbytků omezil celkovým maximálním množstvím 1/15000 celkové přepravní kapacity tankeru, což je však již v současné době již zpřísněno na 1/30000 kapacity. Stále se uplatňuje již v *OILPOLU* uvedený zákaz úmyslného vypouštění do 50 mil od pobřeží i maximální limit úniku 60 litrů ropy na 1 míli. Úmluva však vyžaduje také vedení přesných záznamů o pohybech ropy a jejích zbytků od nakládky po vykládku (Čl. 20).

Některá moře byla *MARPOLEM* prohlášena za tzv. zvláštní oblasti s přísnější ochranou (Čl. 10). To v praxi znamená, že v těchto oblastech platí absolutní zákaz vypouštění jakýchkoli ropných odpadů do moře s velmi přesně stanovenými vzácnými výjimkami. V roce

<sup>25</sup> Intenational Maritime Organisation (IMO)

1973 za ně byly označeny Středozemní, Černé, Baltské a Rudé moře a Perský záliv.

*System load-on-top* byl úmluvou plně uznán. Všechny tankery byly proto povinny zajistit používání tohoto systému či vypouštět zbytky do přístavních zařízení pro příjem zbytků ropných nákladů. Pro konstrukci nových tankerů a lodí se měly plně uplatnit nové předpisy zejména ohledně instalace monitorovacích, filtrovacích a čerpacích zařízení na ropu.

Úmluva proto obsahuje certifikační postupy pro nové ropné tankery a lodě, s důrazem mimo jiné na jejich stabilitu v případě havárie či ztroskotání. Pro nové tankery s nosností více než 70.000 tun ropy (později již od nosnosti 20.000 tun) byl stanoven požadavek na zvláštní oddělené nádrže pro balast (angl. *segregated ballast tanks*, zkr. *SBT*), aby v nádržích na ropu nemusela být jako zátěž přepravována mořská voda, která by se pak znečištěná vypouštěla zpět do moře. Vznikla také povinnost zajistit v hlavních přístavech možnost použít zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů.

Protokolem z roku 1978 byla do úpravy vnesena mnohá zpřísnění, mimo jiné i inovace týkající se čištění nádrží surovou ropou (angl. *crude oil washing*, zkr. *COW*), což znamená, že nádrže na ropu by měly být čištěny samotnou ropou, tedy vlastním nákladem. V 70. letech se toto stalo alternativou k *SBT* u stávajících tankerů a u nových tankerů byla stanovena povinnost k zabudování možnosti *COW* vedle systému *SBT*. Změny z roku 1992 přinesly poté další zpřísnění pro stavbu lodí, protože nové tankery musí mít již dvojitý plášť a dvojitě dno a i dříve postavené tankery se musí tomuto požadavku v určitých etapách přizpůsobit nebo ukončit svůj provoz (Čl. 13G).

### 5.3.3 Vynutitelnost a dodržování ustanovení MARPOLU

Velice významné je však posoudit vynutitelnost a samotné dodržování hmotněprávních povinností, obsažených v přílohách úmluvy.

Porušení ustanovení *MARPOLU* je postižitelné nejen ve státě v němž došlo k porušení, ale i ve vlajkovém státě. Vlajkový stát je povinen zakázat provoz lodí, pokud postupy a opatření obsažená v úmluvě budou porušena, a dotyčné rejdaře potrestat. Ovšem i přístavní stát získal touto úmluvou oprávnění dohlížet na plnění jejích ustanovení, protože může kontrolovat jak certifikáty, tak provést inspekce přímo na lodi. V konkrétních případech tedy závisí na aktivitě příslušných státních úřadů, zda daných oprávnění dostatečně využívají, ovšem právě oprávnění přístavních států přimělo k překonání neochoty vlajkových států stíhat porušení preventivních hmotněprávních ustanovení.

Certifikace tankerů a lodí je sice významným instrumentem k posouzení souladu s ustanoveními úmluvy. Pokud by se však vyskytly důvodné pochyby o souladu zařízení lodi s vystaveným certifikátem, je příslušný úřad oprávněn zadržet loď, dokud nebude zajištěno, že provoz lodi nepředstavuje nepřiměřené riziko pro životní prostředí. Stejně zadržovací právo se může uplatnit i v případě, když na lodi není k dispozici žádný certifikát. Toto samozřejmě významně nutí rejdaře, aby uvedly svá plavidla do souladu s ustanoveními *MARPOLU*, protože zadržení lodí jim přináší ekonomické ztráty.

Nelze ponechat bez povšimnutí statistická data, která od 80. let potvrzují stále snižování ropného znečištění haváriemi. Toto je zřejmé z přílohy č. 7 podávající statistiku ročních úniků ropy, ale zejména přílohy č. 8, která udává snižující se počet ropných skvrn v desetiletých průměrech. Preventivní opatření prosazená *MARPOLEM* v tomto jistě sehrála svou nezanedbatelnou roli.

Trochu méně povzbudivé je, že za nedodržování standardů *MARPOLU* často nejsou udělovány dostatečně vysoké pokuty. V mnoha přístavech, zejména v přístavech kde jsou nejvíce potřeba – v přístavech nakládky, také nejsou dosud vybudována zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů (angl. *reception facilities*).<sup>26</sup> *MARPOL* ve svých ustanoveních požaduje „zajištění dostatečných zařízení pro příjem zbytků ropného nákladu hlavních přístavech“ (Čl. 10 Přílohy I). To samozřejmě poskytuje možnosti pro diskuse o tom, které přístavy lze považovat za ty hlavní, v nichž musí být zařízení vybudováno.

V praxi je mnohdy problematické prokázat konkrétním rejdařům zakázané úmyslné vypuštění ropného zbytku pro udělení pokuty. Právním problémem je, že neexistují dostatečné právní překážky, aby se tankery porušující pravidla *MARPOLU* přejmenovaly a podřídily jinému vlajkovému státu (angl. *reflagging*) a tím se vyhnuly pokutám.<sup>27</sup>

Je zde tedy stále ještě prostor pro zdokonalení uplatňování pravidel *MARPOLU* v první řadě zejména zavedením účinného monitorovacího a informačního systému i zpřesněním jeho jednotlivých ustanovení.

#### **5.4 Mezinárodní úmluvy podporující dodržování ustanovení *MARPOLU***

Pařížská Dohoda (angl. *Paris Memorandum on Port State control*) z roku 1982 se zabývá výhradně oprávněními přístavního státu provádět kontroly lodí. Smluvní státy dohody se zavázaly kontrolovat prostřednictvím příslušných úřadů minimálně 25% lodí vplouvajících

<sup>26</sup> MITCHELL, Ronald B., *Lessons from intentional oil pollution*, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, str. 11, ISSN 0013 9157

<sup>27</sup> MITCHELL, Ronald B., *Lessons from intentional oil pollution*, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, str. 16, ISSN 0013 9157



do přístavů. Kontrola se pak týká nejen souladu s ustanoveními *MARPOLU*, ale i s ustanoveními jiných úmluv, zejména v Úmluvy *COLREG* z roku 1972 a Úmluvy *SOLAS* z roku 1974, ve znění Protokolu z roku 1978.<sup>28</sup> Příslušný úředník má podle této dohody právo loď zadržet, dokud nejsou nedostatky odstraněny. Kontroly v přístavních státech jsou velice důležité, protože vlajkový stát není vždy schopen provést kontroly s dostatečnou péčí, za všechny takové státy je nejtypičtějším případem Libérie.

Velice významné je, že byl touto úmluvou založen informační systém. Každodenní zprávy od příslušných národních úřadů jsou shromažďovány v *Centre Administratif des Affaires Maritimes* ve francouzském Saint-Malo.

Tato dohoda je bohužel jen regionálního charakteru, mezi její signatáře původně patřilo jen 14 evropských států, v současné době se jedná o 20 států včetně Ruska a Kanady.

## 5.5 Evropské sekundární právo

Evropská společenství zařadila v průběhu své existence mezi tzv. komunitární politiky rovněž ekologickou politiku. V souladu se zásadou subsidiarity se jednou z oblastí řešenou směrnicemi ES na celoevropské úrovni stala otázka znečištění moře. První přijaté směrnice řešily jednotlivé problémy znečištění moře, především pak prevenci, a často jen reagovaly na závazky mezinárodně převzaté evropskými státy.

Směrnice 93/75/EHS<sup>29</sup> o minimálních požadavcích na lodě, které vplují do nebo vyplují z přístavů EU a převážejí nebezpečné nebo

<sup>28</sup> EBBESSON, Jonas, Oil Pollution Control in the Baltic Sea Area – A Survey of Approaches in International and European Community Law, WWF Sweden, Solna 1999, 1. vydání, str. 28

<sup>29</sup> Úřední věstník L 247, 05/10/1993, str. 0019 - 0027

potencionálně škodlivé látky pro životní prostředí, byla první z významných směrnic v této oblasti. Šlo o tzv. „minimální směrnici“, takže státy mohly přijmout přísnější opatření. Všechny lodě však musely splnit alespoň minimální požadavky kladené směrnicí, aby mohly užít přístavů EU, což mělo vést zejména ke snížení rizika nehod. Tato směrnice již dnes není v platnosti, protože byla nahrazena jinou, komplexnější směrnicí, zavádějící i dokonalejší informační systém ohledně lodí využívajících evropské přístavy.

Směrnice 94/57/ES<sup>30</sup> stanovila společná pravidla pro inspekci lodí a klasifikační společnosti, určila zejména jednotné principy pro certifikace lodí. Inspekce a certifikace mohly být dále prováděny jen klasifikačními společnostmi, které získaly oprávnění v souladu se směrnicí. Směrnice 95/21/ES<sup>31</sup> o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států, se zabývala přístavní kontrolou. Šlo v podstatě o transformaci Pařížské dohody do textu směrnice. Směrnice 2000/59/ES<sup>32</sup> o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu obsahovala zase závazek obsažený v MARPOLU k vytvoření dostatečných přístavních zařízení pro příjem zbytků ropy (angl. *reception facilities*).

Nedostatečnost mezinárodní úpravy pocítilo Evropské společenství po potopení ERIKY a Evropská komise tak 21. března 2000 ve svém „Sdělení o bezpečnosti námořní přepravy ropy“ uvedla konkrétní návrhy na opatření k předejití podobných katastrof a převzala aktivnější roli při prevenci znečištění moří ropou. Evropská rada na summitu v Biarritzu podpořila přijetí prvního „Erika balíčku opatření“ a Evropskou komisi pověřila vypracováním dalšího balíčku.

<sup>30</sup> Úřední věstník L 319, 12/12/1994, str. 0020 - 0027

<sup>31</sup> Úřední věstník L 157, 07/07/1995, str. 0001 - 0019

<sup>32</sup> Úřední věstník L 332, 28/12/2000, str. 0081 - 0090

První „Erika balíček opatření“ se zaměřil zejména na vylepšení směrnic, směrnice 95/21/ES o kontrole lodí přístavním státem a směrnice 94/57/ES o klasifikačních společnostech. Nařízením 417/2002/ES<sup>33</sup> pak byl zrychlen proces zavádění tankerů s dvojitým pláštěm do provozu. Nařízením 2099/2002/ES<sup>34</sup> byl vytvořen Výbor pro bezpečné moře a prevenci znečištění z lodí (angl. *Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships*, zkr. *COSS*), ve kterém byly centralizovány do té doby směrnicemi vytvořené výbory a který má pomáhat Evropské komisi ve věcech týkajících se námořní bezpečnosti a prevence znečištění.

Druhý „Erika balíček opatření“ byl komplexnější, v jeho rámci byl zatím vytvořen evropský monitorovací a informační systém a vznikla Evropská agentura pro bezpečnost námořní dopravy (angl. *European Maritime Safety Agency*, zkr. *EMSA*).

*EMSA* vznikla na základě nařízení 1406/2002/ES<sup>35</sup> o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost námořní dopravy. Úkolem této Agentury je zejména dohlédnout na jednotnou aplikaci mezinárodních a evropských předpisů, aby bylo účinně zamezováno ropnému znečištění, zejména vzniku ropných skvrn z havárií tankerů. Agentura má především poskytovat technickou i vědeckou pomoc Evropské komisi i členským státům. *EMSA* má zlepšit přístavní kontrolu lodí, provádět audit klasifikačních společností v EU, vytvořit jednotnou metodiku vyšetřování lodních havárií i dohlédnout na vytvoření jednotného informačního a monitorovacího systému. Jedním z úkolů Agentury je také zpracovávání analýz a monitorování rozvoje evropských i mezinárodních předpisů a jejich aplikace. Tato Agentura by měla v letošním roce přesídlit z Bruselu do Lisabonu.<sup>36</sup>

<sup>33</sup> Úřední věstník L 64, 07/03/2002, str. 0001 - 0005

<sup>34</sup> Úřední věstník L 324, 29/11/2002, str. 0001 - 0005

<sup>35</sup> Úřední věstník L 208, 05/08/2002, str. 0001 - 0009

<sup>36</sup> European Maritime Safety Agency (EMSA)

Směrnice 2002/59/ES<sup>37</sup> o zřízení monitorovacího a informačního systému Společenství pro provoz plavidel zrušila výše zmíněnou směrnici 93/75/EHS. Nová směrnice zavádí povinnost vybavit lodě s nosností více než 300 tun postavené po roce 2002, které chtějí užívat evropských přístavů, automatickým identifikačním systémem a tzv. černou skříňkou, což má pomoci při zásahu v případě havárií i při jejich následném vyšetřování. Směrnice klade požadavek na sjednocení technologií užívaných jednotlivými členskými státy za účelem zlepšení výměny dat mezi nimi. Důležitým ustanovením je i notifikační povinnost pro rejdaře přepravující nebezpečný či znečišťující náklad. Členské státy pak mají povinnost zasáhnout v případě jakéhokoliv incidentu týkajícího se těchto lodí a ostatní státy o tom informovat. Pobřežní státy jsou oprávněny požadovat při špatném počasí, aby loď zůstala v přístavu či do něj nevjížděla, na druhou stranu jsou však povinny umožnit lodím v nouzi přístup do svých přístavů.

## **6 Odpovědnost za znečištění a prostředky na nápravu škod**

### **6.1 Omezená odpovědnost rejdaře za škodu**

Odpovědnost rejdařů za škodu, kterou při námořní přepravě způsobí, je v souladu s tradičním přístupem, který navazuje už na římské právo, omezována, protože námořní přeprava byla vždy vnímána jako vysoce rizikové podnikání.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Úřední věstník L 208 , 05/08/2002, str. 0010 - 0027

<sup>38</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 242

Na mezinárodní úrovni byla první úmluva, stanovící omezení odpovědnosti rejdaře, Bruselská úmluva o omezení odpovědnosti majitelů námořních plavidel z roku 1924, která nezaznamenala žádný výrazný úspěch. V roce 1957 byla sjednána v Bruselu nová úmluva, která limity odpovědnosti výrazně zvýšila, ovšem v účinnost vstoupila až v roce 1968 v důsledku pomalé ratifikace.<sup>39</sup> V roce 1976 pak byla sjednána Londýně Úmluva o omezení odpovědnosti za námořní nároky (angl. *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, zkr. *LLMC*), která limity omezené odpovědnosti zvýšila opravdu výrazně, v některých případech až o 250 – 300 %.<sup>40</sup> Námořní nároky jsou rozděleny na nároky na odškodnění za zranění či smrt osoby a na nároky na náhradu škody na majetku, přičemž u každé skupiny nároků je jiný limit. Limity se dále odvíjejí od velikosti lodi, přičemž limity rostou s velikostí lodi degresivně. V roce 1996 byl přijat Protokol o dalším zvýšení limitů a v současné době je tedy limit pro lodě do nosnosti 2.000 registrovaných tun v případě osobních nároků 2 miliony SDR<sup>41</sup> (přibližně 3 miliony USD) a pro majetkové nároky 1 milion SDR. Je zřejmé, že pro škody způsobené ropou jsou tyto limity zcela nedostatečné.

Odpovědnost rejdaře za škodu způsobenou ropným znečištěním je proto upraveně speciálně a to mezinárodní úmluvou z roku 1969. I v této specifické oblasti se však uplatňuje tradiční přístup omezování odpovědnosti finančními limity, ovšem radikální změnu koncepce zde představuje objektivní odpovědnost a povinné pojištění odpovědnosti.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> TIBERG, Hugo, *Compendium: Maritime and Transportation Law, Limitation of Shipowner's Liability*, Stockholm Universitet, Stockholm 2003

<sup>40</sup> International Maritime Organisation (IMO)

<sup>41</sup> Special drawing rights = Práva zvláštního čerpání jsou umělou měnovou jednotkou OSN. Aktuální denní kurz je k dispozici na internetových stránkách Mezinárodního měnového fondu.

<sup>42</sup> FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, *Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Perspective*, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484, str. 204

### 6.1.1 Úmluva CLC

Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění (angl. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, zkr. *CLC*) z roku 1969, revidovaná v roce 1992 a 2000, stanoví objektivní odpovědnost rejdaře tankerů za veškeré škody vzniklé havarijními úniky v pobřežních vodách (do 200 námořních mil od pobřeží).

Princip objektivní odpovědnosti je nyní již standardem v právu životního prostředí, v roce 1969 byl ovšem novým prvkem, o kterém se při přípravě úmluvy dlouho diskutovalo. Klasické námořní právo totiž spočívalo plně na subjektivní odpovědnosti.<sup>43</sup>

Z povahy objektivní odpovědnosti vyplývá, že rejdař odpovídá za škodu i pokud ji nezavinil (Čl. 3 odst.1). Nejedná se však o zcela absolutní odpovědnost, protože existují případy, kdy se odpovědnost neuplatní, a to v případě způsobení škody důsledkem válečných operací či přírodní katastrofy, výlučně úmyslným jednáním třetí osoby nebo výlučně nedbalostí vlády nebo příslušného úřadu (např. při navigaci). Důkazní břemeno, že ke škodě došlo nějakým způsobem vylučujícím odpovědnost rejdaře, nese rejdař.

Odpovědnou osobou je výlučně rejdař, neboli vlastník lodi, odpovědnost jakýchkoli jiných osob, které mohly ke škodě přispět, je tu vyloučena (Čl. 3 odst.4). Tento princip (angl. *channeling of liability*) byl zaveden za účelem vyhnutí se neekonomickému paralelnímu uplatňování nároků u různých osob. Poskytování takovéto imunity (angl. *de-responsibilization*) nájemci (angl. *charterer*) či kapitánovi lodi v sobě však skrývá i mnohá rizika, zejména v nedostatečné prevenci

---

<sup>43</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, *Reciel* 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 243

havárií těmito osobami, ale i častou nedostupností dostatečné náhrady.<sup>44</sup> Mělo by se tedy vážně uvažovat o možném zavedení solidární odpovědnosti mimo jiné i proto, aby se tím uplatnil jeden ze základních principů práva životního prostředí, princip znečišťovatel platí (angl. *polluter-pays principle*).

Existuje tu finanční omezení odpovědnosti, které bylo v průběhu let zvýšeno protokoly zejména z let 1992 a 2000. S účinností od roku 1975 byl původní úmluvou stanoven maximální limit 14 milionů SDR (přibližně 18 milionů USD). V současnosti je limit pro lodě s maximálně 5.000 registrovanými tunami na úrovni 4,51 milionů SDR, pro větší tankery se počítá limit 631 SDR na každou tunu lodí, s maximálními 89,77 miliony SDR za loď s více než 140.000 registrovanými tunami, což v současné době představuje pro největší ropné tankery přibližně 115 milionů USD.

Kontinuální zvyšování limitů, když se po každé nové havárii sjednané limity ukáží jako nedostatečné pro stále katastrofálnější následky ropných skvrn, přináší otázku, zda odpovědnost stále omezovat. Objevují se totiž i názory, že finanční limity odpovědnosti demotivují od možných preventivních opatření na předcházení haváriím. V době jejich formulace však bylo vycházeno z možnosti pojistitelnosti a tedy nutné předvídatelnosti výše náhrad.<sup>45</sup>

Rejdař však nemůže svou odpovědnost omezit, pokud je prokázáno, že znečištění nastalo „*osobním jednáním či opomenutím, které bylo úmyslné nebo spácháno s vědomou nedbalostí*“ (Čl. 5 odst.2).

Rejdař je povinen se pojistit či nějakým jiným způsobem zajistit finanční záruku na částku ve výši maximálního limitu odpovědnosti

<sup>44</sup> FAURE, Michael a HUI, wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 250

<sup>45</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 249

v případě havárie. Už samotnou úmluvou je uloženo povinné pojištění této odpovědnosti u lodí převážejících více než 2.000 tun ropy a oprávněný se pak může domáhat náhrady škody způsobené ropným znečištěním přímo u pojišťovny, tzv. *P&I club*. Povinnosti pojištění jsou zproštěny tankery vlastněné státem, pokud mohou doložit, že limit odpovědnosti je finančně kryt (Čl. 7).

Kdokoli může uplatnit nárok na náhradu v průběhu tří let od katastrofy (Čl. 8). Pro aplikaci úmluvy je důležité místo způsobené škody, které se musí nacházet na území smluvního státu úmluvy. Není rozhodné, jestli je loď registrována v signatářském či nesignatářském státě úmluvy.<sup>46</sup>

Úmluva se však nevztahuje vůbec na válečné lodě či lodě provozované státem pro neobchodní účely. Úmluva revidovaná v roce 1992, která vstoupila v účinnost v roce 1996, je plně aplikovatelná na všechny lodě, které jsou postaveny či upraveny k přepravě ropy jako nákladu. Náhrada škody má být tedy poskytnuta i v případě vzniku ropné skvrny ze zásobníků těchto lodí.

Problémem úmluvy však je, že neřeší otázku úmyslných nehavarijních úniků, které jsou dnes velmi časté, například když jsou zbytky ropy vypuštěny do moře, aby byla loď tímto způsobem vyčištěna.

Poměrně problematická je i otázka nápravy ekologické újmy. Ekologická újma je imateriální ztráta na rozdíl od škody, která je čistě materiální újmou. Škoda způsobená ropným znečištěním je touto odpovědností pokryta, ovšem ohledně ekologické újmy je v Protokolu z roku 1992 stanoveno, že *„odpovědnost za poškození životního prostředí, jiná než ušlý zisk vzniklý z takového poškození, je omezena na náhradu nákladů skutečně poskytnutých či plánovaných na přiměřená*

<sup>46</sup> WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 74



*nápravná opatření*“ (Čl. 1 odst.6, písm. a). Kritizováno v tomto směru je, jaká opatření mohou být považována za přiměřená, a dále i to, že nenapravitelné a nekvantifikovatelné újmy na životním prostředí vlastně nemohou být v tomto systému kompenzovány.<sup>47</sup> Toto však souvisí i s výše uvedenou pojistnou povinností, protože újma, která není penězi ocenitelná – např. ztráta biodiverzity, je nepojistitelná, ovšem případné náklady nápravných opatření pojistitelné jsou.

Dalším problémem souvisejícím s nápravou ekologické újmy je otázka účasti veřejnosti a postavení nevládních ekologických organizací, tzv. *NGO* při uplatňování náhrad škod na veřejně přístupných přírodních zdrojích a využití těchto náhrad právě pro obnovu těchto zdrojů, protože tato oblast dosud není jednoznačně vyřešena.<sup>48</sup>

K Úmluvě o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění je však třeba uvést ještě jednu poznámku. V květnu 1998 přestaly být signatářské státy Protokolu z roku 1992 stranou původní *CLC* úmluvy z roku 1969. Režim Protokolu z roku 1992, modifikovaný v roce 2000, má plně nahradit původní úmluvu.<sup>49</sup>

V současné době však stále existují strany původní úmluvy, které Protokol dosud neratifikovaly, a tudíž *CLC* 1969 a Protokol 1992 vedle sebe dosud v praxi koexistují. K počátku roku 2006 přistoupilo k Protokolu 1992 113 států a jen 42 států zůstávalo signatáři původní *CLC* úmluvy.<sup>50</sup>

---

<sup>47</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, *Reciel* 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 250

<sup>48</sup> GAUCHI, Gottard, *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage*, Chichester 1997, 1. vydání, str. 155

<sup>49</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, *Reciel* 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 247

<sup>50</sup> International Maritime Organisation (IMO)

### 6.1.2 Úmluva BC

V roce 2001 byla přijata pod vlivem IMO Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění ze zásobníků paliva (angl. *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, zkr. *BC*). Tato úmluva má zajistit dostatečnou a rychlou náhradu škody způsobenou úniky z lodních zásobníků paliva v oblasti do 200 námořních mil od pobřeží. Je tak vyplněna dosavadní mezera v úpravě odpovědnosti za ropné znečištění.<sup>51</sup>

Rejdař se zde může zprostit objektivní odpovědnosti pokud prokáže liberační důvody obdobné těm, které jsou stanoveny v úmluvě *CLC*. Odpovědnost se vztahuje na náhradu škody včetně nákladů nápravných opatření a nákladů preventivních opatření včetně náhrady škody způsobenou preventivními opatřeními. Aplikují se zde finanční limity odpovědnosti podle *LLMC*. Právo na náhradu škody se promlčuje ve lhůtě 3 let od vzniku škody a 6 let od data incidentu, který škodu způsobil.

Vlastníci lodí s více než 1000 registrovanými tunami musí mít povinně uzavřené pojištění odpovědnosti nebo disponovat jinou finanční zárukou a toto musí být schopni na vyžádání prokázat certifikátem.

Tato úmluva nabude účinnosti 12 měsíců po ratifikaci 18 státy včetně 5 států, jejichž flotily představují více než 1 milion tun nosnosti.

### 6.2 IOPC-Fondy

Je jisté, že v důsledku omezení odpovědnosti rejdařů za vzniklé škody se často vyskytnou případy, kdy prostředky z pojištění

---

<sup>51</sup> International Maritime Organisation (IMO)

odpovědnosti na náhradu všech způsobených škod zkrátka nestačí. Z tohoto důvodu byl v roce 1979 Úmluvou o Fondu (angl. *Oil Pollution Fund Convention*) zřízen Mezinárodní fond pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním (angl. *International Oil Pollution Compensation Fund*, zkr. *IOPC Fund*).

Tato úmluva byla vypracována IMO z podnětu konference, na níž byla přijata úmluva *CLC*. Úmluva o Fondu byla přijata na Bruselské konferenci v roce 1971 a měla doplnit mezinárodní systém odpovědnosti *CLC* tak, že prostředky *IOPC Fondu* mají být doplňkem k náhradě škody dle *CLC*, a na druhé straně *IOPC Fond* má přinést i zmírnění finančního zatížení rejdařů v případě odpovědnosti dle *CLC*.<sup>52</sup>

*IOPC Fond* je mezinárodní organizací s vlastní právní subjektivitou, jejímiž členy se mohou stát pouze státy. Orgány jsou shromáždění států, Výkonný výbor a sekretariát v čele s ředitelem. Pro členství v *IOPC Fondu* je nutnou podmínkou přistoupení k Úmluvě *CLC*.

Z tohoto *IOPC Fondu* mohou být poškozenými čerpány prostředky ve třech případech: úhrnná částka způsobených škod přesahuje maximální odpovědnost rejdaře a na náhradu všech škod tak nestačí, což je nejčastější případ (Čl. 4 odst.1, písm. a); odpovědnost rejdaře je vyloučena některým z liberačních důvodů úmluvy *CLC* (Čl. 4 odst.1, písm. b); rejdař i pojišťovna jsou v platební neschopnosti a nemohou pokrýt vzniklé škody (Čl. 4 odst.1, písm. c). *IOPC Fond* je tedy povinen vyplatit náhradu, pokud poškození neobdrží žádnou nebo přiměřenou náhradu škody dle *CLC* v případě, že škoda způsobená ropou vznikla na území členských států Úmluvy o Fondu, případně v jejich teritoriálních vodách. *IOPC Fond* však musí uhradit i náklady na opatření podniknutá v případě ropné havárie smluvními státy i mimo

<sup>52</sup> FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Prospective, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484, str. 205

jejich území. V úmluvě je rovněž zakotvena možnost přispět i na preventivní opatření smluvních států ohrožených znečištěním, kterým *IOPC Fond* může za tímto účelem poskytnout nejen finanční ale i personální, materiální či jinou pomoc.

Druhým posláním *IOPC Fondu* je poskytovat částečnou podporu rejdařům formou příspěvku na část jejich odpovědnosti podle *CLC* (případně pojišťovně). Tento příspěvek může dosáhnout nejvýše částky 8,3 milionu SDR či 100 SDR za tunu, podle toho, která je nižší. Fond zde však nemá povinnost odškodnit rejdaře, pokud ten škodu způsobil úmyslně či pokud byla škoda alespoň částečně způsobena tím, že na lodi nebyly dodrženy bezpečnostní požadavky stanovené mezinárodními úmluvami. Doplňování odpovědnostního systému *CLC* prostředky *IOPC Fondu* má vést ke sdílení nákladů na náhradu škody způsobené ropným znečištěním mezi rejdaři a ropným průmyslem.<sup>53</sup>

*IOPC Fond* je financován z příspěvků odběratelů ropy, to znamená ropnými společnostmi (Čl. 10). Tyto příspěvky jsou kalkulovány podle předpokládaných ročních výdajů *IOPC Fondu*. Podle původního znění Úmluvy o Fondu neměla maximální částka vyplacená při jednotlivé havárii obětem překročit 30 milionů SDR, což znamená vyplacení maximálně 16 milionů SDR z prostředků Fondu. Ve výjimečných případech mohla být částka zvýšena až na 60 milionů SDR. Od roku 1978 se Fond zabýval více než 100 haváriemi a prostředky uvolnil na 68 z nich.<sup>54</sup>

V roce 1984 byl připraven Protokol, kterým měly být limity částek vyplacených z Fondu zvýšeny. Tento Protokol však nebyl nikdy přijat, mimo jiné i pod tlakem USA, které se tehdy postavily zásadně

<sup>53</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, *Reciel* 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 244

<sup>54</sup> GREY, Catherine, *The Cost of Oil Spills from Tankers: An Analysis of IOPC Fund Incidents*, materiál z *International Oil Spill Conference 1999*, 7-12 March 1999, Seattle, USA

proti principu omezené odpovědnosti rejdařů.<sup>55</sup> Až-Protokol z roku 1992 přinesl tolik potřebné zvýšení limitů.

Protokol z roku 1992 však s účinností od roku 1996 vytvořil samostatný *IOPC Fond*. To přineslo paralelní existenci dvou fondů na náhradu škod způsobených ropným znečištěním, které ale měly společného ředitele i sekretariát.<sup>56</sup> Původní Úmluva o Fondu pak pozbyla účinnosti v roce 2002 a *IOPC Fond* 1971 už v současné době nemá žádné členy a podílí se jen na náhradách škody u incidentů, které nastaly ve členských státech před rokem 2002.<sup>57</sup>

*IOPC Fond*, který vznikl v roce 1996 na základě Protokolu z roku 1992, měl k počátku roku 2006 98 členů.<sup>58</sup> Finanční strop plateb z *IOPC Fondu* 1992 po zvýšení na základě Protokolu z roku 2000, účinného v roce 2003, činí 203 milionů SDR pro jednotlivý incident (přibližně 260 milionů USD). Pokud by však tři členské státy *IOPC Fondu* během jednoho roku importovaly více než 600 milionů tun ropy, tento limit se zvyšuje na 300.740.000 SDR (přibližně 386 milionů USD).

Protokolem z roku 2003 byl však vytvořen další tzv. doplňkový fond (angl. *International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*, zkr. *IOPCS Fund*). Tento *IOPCS Fond* existuje od roku 2005 a je určitým třetím stupněm náhrady škod způsobených ropou, vedle *CLC* a *IOPC Fondu*. Celková výše náhrad, která může být poskytnuta v případě jednotlivé ropné havárie tankeru, je v souhrnu všech výše uvedených zdrojů omezena výší 750 milionů SDR (přibližně 1 miliarda USD). *IOPCS Fond* se navíc může uplatnit pro poskytování náhrad škod i v ekonomických zónách smluvních států. Příspěvky do tohoto

<sup>55</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 246

<sup>56</sup> International Maritime Organisation (IMO)

<sup>57</sup> IOPC Funds Annual Report 2002

<sup>58</sup> International Maritime Organisation (IMO)

*IOPCS Fondu* jsou vybírány v každém smluvním státě od osob, které importují ročně více než 150.000 tun ropy, pokud však celkový roční objem importované ropy do smluvního státu převyšuje 1 milion tun. Výše příspěvků je v každém roce stanovena na základě předpokládaných výdajů a příjmů *IOPCS Fondu*.

Významným principem přijatým v Protokolech z let 2000 a 2003 je procedura tichého souhlasu (angl. *tacit acceptance procedure*), která významně pomáhá vstupu zvýšených limitů v účinnost. Jedná se o proces, kdy uplynutím určité lhůty po akceptaci Protokolu určitou kvalifikovanou většinou smluvních států úmluvy (většinou 2/3) nabude protokol účinnosti. Případně neobjeví-li se proti Protokolu výhrady určitého minimálního počtu smluvních států (většinou 1/3), nabude protokol účinnosti rovněž uplynutím určité lhůty.

Na Londýnské konferenci v roce 2003 však zazněly hlasy, že je třeba významné revize Úmluvy *CLC* i Úmluvy o Fondu. Je to zejména Evropská unie, která je nespokojena se současným režimem i přes veškerá zvýšení limitů. Konkrétní návrhy na změnu těchto režimů však zaznívají rovněž jen ze strany Evropské unie.<sup>59</sup>

Jednou z kritizovaných skutečností je zdlouhavost vyplacení náhrad z *IOPC Fondu*. Jednou z příčin je v principu správná zásada rovnosti zacházení, když se všemi nároky se musí nakládat stejně, ovšem zejména v případě velkých ropných skvrn to může vést k významným zdržením. Možnou alternativou je rozdělení nároků do určitých tříd.<sup>60</sup>

<sup>59</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 248

<sup>60</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 251

### 6.3 *Prostředky ropných společností*

Dle mého názoru je zcela legitimní položit si otázku, zda by se na odstraňování škod způsobených ropou při jejím transportu neměly více podílet velké nadnárodní ropné společnosti, jimž plynou z přepravy ropy právě největší zisky.

Po havárii ropného tankeru TORREY CANYON došlo v roce 1969 k uzavření dohody mezi 7 rejdářskými společnostmi, v níž se zavázaly k náhradám škod způsobených ropnými katastrofami (angl. *Tanker Owner Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*, zkr. *TOVALOP*). Mezi těmito společnostmi však figurovaly i ropné společnosti British Petroleum, Mobil Oil, Shell a Texaco, které ropu přepravovaly ve vlastních tankerech. Došlo tím k dobrovolnému převzetí povinnosti k platbám náhrad škod způsobených ropným znečištěním.<sup>61</sup> Jak však bylo konstatováno v případě ESSO BERNICA, závazek k náhradě škody tu je pouze smluvní povahy, což snižuje možnost soudní vynutitelnosti.<sup>62</sup>

Dohoda *TOVALOP* však hrála významnou roli v období do nabytí účinnosti Úmluvy *CLC*. V roce 1978 pak byla uzavřena dohoda *TSA* (angl. *TOVALOP Standing Agreement*), která se uplatňovala v případech neaplikovatelnosti *CLC*.

Pro efektivnější čištění oblastí zasažených ropou a poskytování dostatečných a včasných náhrad škod byla uzavřena v roce 1971 i dohoda mezi ropnými společnostmi (angl. *Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Owner Liability for Oil Pollution*, zkr. *CRISTAL*). Na základě této dohody měly ropné společnosti poskytovat náhradu nad

<sup>61</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 245

<sup>62</sup> WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 122

úroveň limitu odpovědnosti rejdařů. Dohoda *CRISTAL* měla velký význam v období do nabytí účinnosti Úmluvy o Fondu, protože se týkala 90% přepravy ropy.<sup>63</sup>

Po nabytí účinnosti Protokolů z roku 1992 bylo rozhodnuto o zrušení dobrovolně uzavřených dohod *TOVALOP* a *CRISTAL*. Tyto dohody byly zrušeny v roce 1997, což přináší obtíže v případech ropného znečištění ve státech, které nejsou stranou mezinárodních úmluv. Nárok na náhradu škody je pak uplatněn podle místních zákonů proti rejdařské společnosti, která nemusí mít žádný majetek a nárok tak může zůstat neuspokojen.<sup>64</sup>

Ropné společnosti se v současné době podílejí na financování mezinárodních fondů, ze kterých jsou čerpány prostředky pro náhradu vzniklých škod (*IOPC-Fond*, *IOPCS-Fond*).

Veliké ekologické katastrofy (*AMOCO CADIZ*, *EXXON VALDEZ*) však ukázaly, že mezinárodními úmluvami stanovený systém náhrad škod není úplně dostatečný k nápravě, ačkoliv se limity omezení odpovědnosti i limity prostředků vyplácených z mezinárodních fondů neustále zvyšují. Mnozí odborníci přiznávají, že současný mezinárodněprávní režim náhrad škod způsobených ropným znečištěním je zastaralý a výlučná odpovědnost rejdaře s nepřekročitelnými finančními limity odpovědnosti v zásadě poskytuje větší ochranu ropnému průmyslu než poškozeným.<sup>65</sup> Konkrétní návrh na větší zapojení ropných společností do řešení ropného znečištění však dosud nebyl předložen.

---

<sup>63</sup> WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 114

<sup>64</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 247

<sup>65</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 252



## 6.4 Úprava odpovědnosti v národním zákonodárství

Mezinárodní smlouvy hrají v této právní oblasti samozřejmě velkou roli, protože stanoví pravidla, která jsou závazná pro vlajkové i přístavní státy. Státy, které přijímají vlastní zákony, do nich do značné míry inkorporují mezinárodní pravidla, ale v určitých oblastech jdou i nad rámec úmluv. V případě skandinávských států se zejména snaží obdobný režim aplikovat i na druhy ropných znečištění, na které se neuplatňuje mezinárodní režim.<sup>66</sup>

Jsou to však Spojené státy americké, které mezinárodní úpravu odmítly zcela a přijaly přísnější pravidla v národním zákonodárství.

### 6.4.1 Oil Pollution Act 1990

Spojené státy americké odmítly Úmluvu *CLC* ratifikovat a vypracovaly vlastní zákon (angl. *Oil Pollution Act*), který od roku 1990 aplikují na ropné havárie. Tento zákon obsahuje mnohem přísnější ustanovení o odpovědnosti rejdařů. Zákon, který přijaly USA, je v mnohých směrech nekompatibilní s mezinárodněprávním režimem a uzavírá tak USA možnost účastnit se tohoto mezinárodního systému.<sup>67</sup>

USA jsou velice významnou ropnou velmocí, těží 13 % světové ropy a spotřebovávají 25 %. Import ropy je podporován a pokrývá polovinu americké spotřeby. Ročně dochází k importu bezmála 400 milionů tun ropy.<sup>68</sup> Mezinárodněprávní režim náhrady škod tedy

<sup>66</sup> FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Prospective, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484, str. 207

<sup>67</sup> FAURE, Michael a HUI, Wang, The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 246

<sup>68</sup> WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 216

oslabuje to, že se ho takto významný stát jako jsou USA neúčastní, protože americké společnosti by byly velice významnými přispěvateli do *IOPC Fondu*.

*Oil Pollution Act* byl připravován 15 let a jeho uplatňování představuje mnohem citelnější finanční břemeno pro rejdaře než mezinárodněprávní režim. Odpovědnost za ropné znečištění se tu vztahuje na šest možných druhů poškození, která musí odpovědná osoba nahradit: (i) škoda na přírodních zdrojích; (ii) škoda a ekonomické ztráty vyplývající ze zničení majetku; (iii) škoda v důsledku snížení možnosti užití přírodních zdrojů bez ohledu na vlastnictví; (iv) škoda státu vyplývající z čistého snížení daňových příjmů; (v) ušlý zisk v důsledku poškození majetku; (vi) čisté náklady státu v důsledku ropného znečištění.<sup>69</sup>

Odpovědnosti se lze zprostit jen zcela výjimečně pro *vis maior* či válečnou operaci nebo jednání či opominutí třetí osoby. Existují tu však i možné limity odpovědnosti, které však nelze uplatnit při neoznámení ropné skvrny, nepodílení se na čistících pracích či úmyslu nebo hrubé nedbalosti odpovědné osoby při jejím způsobení.<sup>70</sup> Hrozí tu tedy mnohem více než v případě mezinárodních režimů možnost neomezené odpovědnosti za ropnou skvrnu.

Zákon zavádí kromě odpovědnosti rejdaře i druhotnou odpovědnost majitele nákladu a vytváří *Oil Spill Liability Trust Fund*, ze kterého lze poskytnout při jedné havárii prostředky až do výše 1 mld. USD.<sup>71</sup>

<sup>69</sup> HUTCHINSON, James A., Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, Iss. 1, str. 225

<sup>70</sup> HUTCHINSON, James A., Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, Iss. 1, str. 226

<sup>71</sup> WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 221

Rejdař musí poskytnout odpovídající důkaz o své finanční odpovědnosti, na jehož základě mu bude vydán certifikát o finanční odpovědnosti (angl. *certificate of financial responsibility*, zkr. *COFR*), který musí být vždy k dispozici na tankeru. Možným důkazem je nejen uzavřené pojištění, ale i bankovní či jiná záruka.<sup>72</sup>

V reakci na americký zákon však dochází v USA k zakládání tzv. jednolodních společností (angl. *single ship companies*).<sup>73</sup> To samozřejmě snižuje účinnost uplatňování zákonné odpovědnosti, protože tyto společnosti mají samozřejmě omezenou schopnost poskytnutí finančních náhrad.

V případě zavedení neomezené odpovědnosti za ropné znečištění mezinárodní úmluvou existuje tedy důvodná obava z dalšího vytváření těchto jednolodních společností. Toto je však možné vyřešit požadavky na mateřské holdingové společnosti a samotné by nemělo být důvodem k odmítnutí zavedení neomezené odpovědnosti.

## 6.5 Evropské sekundární právo

Rámcová směrnice 2000/60/ES<sup>74</sup> k vytvoření rámce pro opatření Společenství v oblasti vodní politiky (rámcová vodní směrnice, zkr. *WRRL*) je obecným právním předpisem sekundárního práva ES, která se obecně týká evropské ekologické politiky v oblasti vod. Implementována měla být do 22. prosince 2003. Tato směrnice má přispět k podstatnému snížení emisí nebezpečných látek do vody. Jak je však uvedeno, je pouze rámcovou směrnicí a zabývá se podzemními i

<sup>72</sup> HUTCHINSON, James A., *Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?*, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, Iss. 1, str. 227

<sup>73</sup> WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 5

<sup>74</sup> Úřední věstník L 327, 22/12/2000, str. 0001 - 0073

pozemními vodami. Mezi její cíle se řadí udržení a zlepšení vodního prostředí, zejména zlepšení kvality vody, a zajištění dostatečného množství vody. Jedním z cílů je tak i snížení koncentrace škodlivých látek i v moři.

Importy ropy do Evropské unie představují jednu třetinu celkových světových importů a 90% těchto importů je uskutečňováno námořní dopravou. To znamená, že každoročně je předmětem námořní přepravy v Evropské unii 1 miliarda tun ropy.<sup>75</sup>

Evropská komise se začala více věnovat problematice ropného znečištění moří po katastrofálních následcích ztroskotání lodi ERIKA. Po potopení ERIKY u břehů Evropské unie v prosinci 1999 došla Evropská komise znovu ke zjištění, že tehdejší systém odpovědnosti a odškodnění, upravený mezinárodními úmluvami, nepřináší dostatečnou záruku k odstranění škod a následků znečištění. Splňuje sice důležité požadavky na rychlost a funkčnost systému poskytování náhrad v prostředí existence mezinárodního prvku, když odpovědný a oprávněný jsou z různých států, na druhou stranu je však omezení odpovědnosti příliš nízké, aby mohlo skutečně financovat odstranění následků.<sup>76</sup> Potopení ERIKY přineslo škody ve výši 400 milionů EUR, odpovědnost rejdaře však byla omezena výší 11,4 milionů EUR. Evropská komise proto přišla s různými návrhy předpisů jak ohledně prevence, tak i odstranění škod způsobených ropou.

Rozhodnutí 2850/2000/ES<sup>77</sup> o stanovení rámce Společenství pro spolupráci v oblasti havarijního nebo záměrného znečišťování moře vyzývá k uplatňování principu původce při náhradě způsobených škod. Postup Evropského společenství v případě havarijních úniků do moře je již od roku 1978 založen na třech pilířích: 1) Akční program ES pro oblast monitorování a snižování ropného znečištění moře [Úřední

<sup>75</sup> Evropská Unie - SCADPlus

<sup>76</sup> Evropská Unie - SCADPlus

<sup>77</sup> Úřední věstník L 332, 28/12/2000, str. 0001 - 0006

věstník C 162 ze dne 8.7.1978]; 2) společenstevní informační systém [Úřední věstník L 355 ze dne 10.12.1981 a L 77 ze dne 22.3.1986]; 3) Task Force ES, který sestává z vládních expertů členských států, kteří při námořních katastrofách poskytují praktickou pomoc. Tímto Rozhodnutím byly právě tyto pilíře dále podpořeny a sjednoceny do jednotné spolupráce v průběhu let 2000 až 2006.

Součástí již výše zmíněného druhého „Erika balíčku opatření“ byl i Návrh nařízení o zřízení Fondu na odškodnění ropného znečištění v evropských vodách (angl. *Compensation for Oil Pollution in European waters fund*, zkr. *COPE Fund*).

Toto nařízení vyžaduje ke své platnosti souhlas Rady EU i Evropského parlamentu. Tento evropský fond měl vzniknout již v roce 2003, ovšem v návaznosti na vznik *IOPCS Fondu* na mezinárodní úrovni byl jeho vznik Radou EU odsunut. V současné době je pozměněný návrh v Evropském parlamentu.<sup>78</sup>

*IOPCS Fond* vytvořený Protokolem k Úmluvě o Fondu má doplňkově poskytovat náhradu pro jednotlivou katastrofu do výše 750 milionů SDR (přibližně 1 miliardy USD), což se blíží výši, která měla být k dispozici v evropském fondu. Limit *COPE Fondu* pro jednotlivou katastrofu měl podle původního návrhu dosahovat miliardy EUR.

*COPE Fond* měl být financován evropskými odběrateli ropy, kteří ročně odeberou více než 150.000 tun, a příspěvek by se měl odvíjet od odebíraného množství. Z *COPE Fondu* měla být vyplácena náhrada, jen pokud se nehoda stane v evropských vodách a náhrada z povinného pojištění rejdaře a z *IOPC Fondu* bude nedostatečná. Oprávnění čerpat prostředky z *COPE Fondu* mělo vzniknout za stejných podmínek, jako platí pro možnost čerpat prostředky z mezinárodního fondu, a Evropská

---

<sup>78</sup> Evropská Unie - SCADPlus

komise měla posuzovat, zda jsou pro čerpání z evropského fondu dány podmínky.<sup>79</sup>

V současné době je tento návrh fakticky odsunut do pozadí a není dle mého názoru příliš pravděpodobné, že bude v blízké době schválen. Vytvoření takového fondu by totiž znamenalo významné finanční zatížení pro evropské dovozce ropy a pravděpodobně by významně zdražilo evropské ceny ropných produktů, což by při dnes již poměrně vysokých cenách bylo velice nepopulární.

V listopadu 2002 se u evropských břehů potopila loď PRESTIGE a oživila legislativní úsilí Evropské unie v trochu jiném směru. Směrnice 2005/35/ES<sup>80</sup> o znečištění z lodí a zavedení sankcí za protiprávní jednání byla přijata 12. července 2005. Tuto směrnici doplňuje rámcové rozhodnutí 2005/667/SVV,<sup>81</sup> které bylo přijato současně a které se snaží posílit trestněprávní rámec vynutitelnosti práva v oblasti znečištění z lodí.

Orgány Evropské unie přiznávají, že mezinárodní režim občanskoprávní odpovědnosti a náhrady škody za znečištění ropnými látkami nezajišťuje dostatečný odrazující účinek, aby odradil strany zúčastněné na námořní přepravě nebezpečných nákladů od využívání postupů, které nesplňují normy. Požadovaných odrazujících účinků chce dosáhnout právě zavedením sankcí použitelných na každou osobu, která způsobí znečištění moře nebo k němu přispěje; sankce by měly být použitelné nejen na majitele nebo kapitána lodě, ale také na majitele nákladu, klasifikační společnost nebo jakoukoli jinou zúčastněnou osobu.

Vypouštění znečišťujících látek z lodí by mělo být považováno za protiprávní jednání, pokud bylo spácháno úmyslně, následkem vědomé nedbalosti nebo hrubé nedbalosti. Toto protiprávní jednání je

<sup>79</sup> Evropská Unie - EURLEX

<sup>80</sup> Úřední věstník L 255, 30/09/2005, P. 0011 - 0021

<sup>81</sup> Úřední věstník L 255, 30/09/2005, P. 0164 - 0167

považováno za trestný čin podle rámcového rozhodnutí 2005/667/SVV, kterým se doplňuje tato směrnice 2005/35/ES, a to za okolností, jež toto rozhodnutí stanoví. Sankce za vypouštění znečišťujících látek z lodí nesouvisejí se soukromoprávní odpovědností dotyčných stran a nepodléhají tak žádným pravidlům pro omezení nebo přenos soukromoprávní odpovědnosti ani neomezují účinnou náhradu obětem případů znečištění.

Boj s trestnými činy proti životnímu prostředí, zejména stanovení společných sankcí a srovnatelných procesních záruk, nemůže být předmětem evropských směrnic, protože v oblasti trestního práva nemají orgány Evropského společenství legislativní pravomoc a proto byla použita forma rozhodnutí v rámci třetího pilíře Evropské Unie. Každé protiprávní jednání ve smyslu článků 4 a 5 směrnice 2005/35/ES, to znamená znečištění z lodí úmyslné nebo jako následek hrubé nedbalosti, má být považováno za trestný čin a zároveň má být zajištěna i trestnost pomoci, účastenství a návodu ke spáchání takového trestného činu. Každý členský stát má povinnost přijmout nezbytná opatření k zajištění toho, aby za trestné činy bylo možné uložit účinné, přiměřené a odrazující tresty zahrnující, přinejmenším pro závažné případy, tresty odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně jeden až tři roky. Trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně pět až deset let je určen pro případy, kdy má trestný čin za následek závažné a rozsáhlé poškození jakosti vody, živočišných nebo rostlinných druhů nebo jejich části a smrt nebo vážné zranění osob.

Každý členský stát má rovněž povinnost přijmout opatření, aby i právnické osoby byly odpovědnými za uvedené trestné činy, které v jejich prospěch spáchala jakákoli osoba jednající samostatně nebo jako člen orgánu dotyčné právnické osoby, která v této právnické osobě působí ve vedoucím postavení nebo má pravomoc vykonávat kontrolu v rámci orgánu této právnické osoby. Trestem, který se má v těchto

případech uplatňovat, mají být zejména pokuty v horní hranici sazby nejméně 150.000 až 300.000 EUR, pro nejzávažnější případy v horní hranici sazby 750.000 až 1.500.000 EUR, ale i sankce jiné než pokuty, například: (i) zbavení oprávnění pobírat veřejné výhody nebo podpory, (ii) dočasný nebo trvalý zákaz provozování obchodních činností či (iii) zrušení rozhodnutím soudu.

Režim zavedený směrnicí a rozhodnutím se má týkat znečištění ve všech mořských oblastech, včetně volného moře, a má být vynutitelný vůči všem lodím připlouvajícím do evropských přístavů bez ohledu na jejich vlajku. Členské státy a jejich pobřežní úřady mají spolupracovat, aby odhalily nezákonné znečištění pocházející právě z konkrétní lodě a zahájily příslušné řízení. Zde má státům pomáhat i Evropská agentura pro bezpečnost námořní dopravy (*EMSA*) zmíněná výše.

## 7 Plány pro mimořádné události

U  
+  
Efektivita a úspěšnost odstranění velikých ropných skvrn závisí především na kvalitě předem vytvořených plánů pro takovou mimořádnou událost (angl. *contingency plans*) a dále na řízení prací při likvidaci ropných skvrn.<sup>82</sup> Je třeba, aby se na ropné katastrofy nereagovalo pouze ad-hoc, ale aby byl na základě zkušeností z jednotlivých havárií vytvořen jednotný efektivní postup reakce. Plány vyvířejí předpoklady pro proškolení odborníků i zajištění technického zabezpečení, aby byla možná okamžitá reakce při vzniku ropné skvrny. Proto je nutné se zmínit i o právní úpravě těchto plánů reakce na

<sup>82</sup> Dr. DICKS, Brian, PARKER, Hugh, Dr. MOLLER, Tosh, Dr. PURNELL, Karen, Dr. WHITE, Ian, Management and Work Force Requirements for Effective Shoreline Cleaning Operations, materiál z INTERSPILL 2000, A New Millennium - A New Approach to Spill Response, International Conference and Exhibition, 28-30 November 2000, Brighton, UK



mimořádné události, které doplňují systém prevence a systém odpovědnosti za škody.

## 7.1 Úmluva OPRC

Mezinárodní úmluva o připravenosti, reakci a spolupráci při ropném znečištění (angl. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*, zkr. OPRC) z roku 1990 zavazuje smluvní státy k vzájemné spolupráci zejména při odstraňování následků ropných havárií. Má vést zejména k podpoře okamžité reakce a zavazuje tak státy k zajištění dostatečných opatření odstraňování znečištění jak na národní úrovni, tak ve spolupráci s ostatními státy. Účinnosti nabyla tato úmluva v květnu roku 1995.

Úmluva obsahuje zejména koncepční a informační nástroje, mezi které patří i povinnost lodí mít na palubě zpracovaný havarijní plán pro případ úniku ropy odpovídající požadavkům *IMO* a povinnost odpovědných osob hlásit pobřežnímu státu každou událost, při které došlo k úniku ropy do moře.<sup>83</sup> Informace se pak má předávat dále všem státům, jichž by se mohl únik ropy dotknout.

Nejen na palubách lodí je však nutná existence havarijního plánu, své havarijní plány mají mít vypracovány i pobřežní orgány jednotlivých států. Smluvní státy úmluvy se musí vybavit dostatečným technickým zázemím pro boj s ropnými skvrnami i pořádat cvičení reakce pro případ vzniku ropné skvrny.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, *Právo životního prostředí*, 1. vydání, C.H. Beck, Praha, 2003, ISBN 80-7179-747-2, str. 119

<sup>84</sup> Dr. MOLLER, Tosh, MOLLOY, Fionn a THOMAS, Helen, *Oil Spill Risks and the State of Preparedness in the Regional Seas*, materiál z International Oil Spill Conference 2003, 6-11 April 2003, Vancouver, Kanada

## 7.2 Spolupráce při haváriích v Evropské unii

Rozhodnutí 2850/2000/ES o stanovení rámce Společenství pro spolupráci v oblasti havarijního nebo záměrného znečišťování moře mělo napomoci účinnějšímu rozvoji spolupráce v oblasti havarijního znečišťování moří. Rámec spolupráce je do značné míry založen na zkušenostech již dosažených na tomto poli od roku 1978, jak je již popsáno výše. Účelem je zlepšení postupů a metod zásahu a obnovy po mimořádné události a zvýšení stupně připravenosti na havárie, ovšem při respektování zásady znečišťovatel platí.

Rozhodnutím Rady 2001/792/ES, Euratom<sup>85</sup> o vytvoření mechanismu Společenství na podporu zesílené spolupráce při asistenčních zásazích v oblasti civilní ochrany je existující mechanismus pro spolupráci v oblasti znečištění vod v důsledku námořních havárií vytvořený Rozhodnutí 2850/2000/ES rozšířen i na jiné závažné havarijní události překračující hranice jednotlivých členských států. Obecným cílem mechanismu je poskytovat na základě žádosti podporu při výskytu mimořádných událostí a napomáhat lepší koordinaci asistenčního zásahu prováděného členskými státy a Společenstvím. Evropskou komisí bylo za tím zřízeno monitorovací a informační středisko.

## 8 Závěr

Preventivní opatření a regulace odpovědnosti za škody způsobenou znečištěním zůstávají hlavními pilíři právní úpravy na ochranu před znečištěním moří ropou při stále rostoucí námořní přepravě. Tyto základní instituty jsou doplněny dalšími prostředky,

---

<sup>85</sup> Úřední věstník L 297, 15/11/2001, str. 007 - 0011

zejména havarijním plánováním, mezinárodními fondy pro náhradu škod a kontrolními mechanismy na dodržování preventivních opatření.

Od vzniku prvních právních prostředků určených k ochraně moří před znečištěním ropou v 50. letech minulého století prošla tato oblast mořského práva značným rozvojem. *OILPOL* jako historicky první úmluva se snažila působit preventivně zejména ve vztahu k úmyslnému provoznímu znečišťování ropou. V 70. letech však byla nahrazena rozsáhlejší úmluvou, zabývající se prevencí veškerého znečištění moří z lodí, *MARPOLEM*. I přes své nedostatky je *MARPOL* stále nejvýznamnější úmluvou v oblasti prevence jak úmyslného znečišťování moří ropou, tak i prevence ropných katastrof a tedy i neúmyslných úniků ropy do moře, a je obecně uznávána i přijímána většinou států světa.

Na konci 60. let, po katastrofálních následcích havárie tankeru *TORREY CANYON*, byla přijata i Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním (zkr. *CLC*). Tato úmluva se stala základem pro náhradu škod způsobených ropnými katastrofami, zavedla objektivní princip odpovědnosti a možnost limitace náhrady škod. Na počátku 70. let byl jako doplněk k odpovědnosti založené úmluvou *CLC* zřízen Mezinárodní fond na kompenzaci škod způsobených ropným znečištěním (zkr. *IOPC Fond*), jako zdroj prostředků pro nápravu škod pro případ neuplatnění či nedostatečnosti náhrad založených odpovědností.

Úmluva OSN o mořském právu (zkr. *UNCLOS*) tvoří obecný základ mořského práva, a ačkoliv byla přijata až v 80. letech, ovlivnila i výše zmíněné úmluvy, které jí časově předcházely. *UNCLOS* měl svůj nezanedbatelný vliv na aplikaci a prosazování výše uvedených úmluv i na přípravu jejich dodatkových protokolů.

Mezinárodní úmluvy jsou jedinými právními prostředky, které umožňují globálnější přístup k této problematice, k tomuto globálnímu problému, ale nedokázaly v průběhu posledních desítek let znečištění moří podstatně snížit. Mezinárodní společenství nezůstává nečinné, Mezinárodní námořní organizací (*IMO*) jsou stále připravovány nové úmluvy i nové protokoly k již účinným úmluvám, čímž se snaží úpravu zpřísnit i zpřesnit.

Na ochranu určitých moří existují regionální úmluvy, např. Helsinská úmluva o Baltském moři, kterými jsem se zde nezabývala, protože mají jen regionální a omezený význam. Nadregionální význam mohou získat právě právní předpisy Evropské unie, již přijaté nebo připravované, které byly v nejdůležitějších bodech v mé práci představeny. Jsou velice významné i proto, že evropské pobřeží je jednou z oblastí nejvíce ohrožených ropným znečištěním.

Kritickým bodem při ochraně před znečištěním je zejména kontrola plnění bezpečnostních opatření. Jednotná bezpečnostní opatření prosazená mezinárodně zejména *MARPOLEM*, jako například zavedení dvojího pláště a dvojího dna ropných tankerů, mají veliký význam. Certifikace tankerů jistě významně přispěla k dodržování bezpečnostních postupů při stavbě lodí a tedy omezení rizik znečištění. Mezinárodně byl navíc přijat princip přístavní kontroly, která má doplňovat dohled vlajkového státu nad bezpečností tankerů, ale jeho úspěšné uplatňování v praxi je stále věcí spíše jen evropskou.

Ne všechna ustanovení *MARPOLU* jsou však tak beze zbytku dodržována. Dodržování a důsledné vynucování zákazu a omezování úmyslných provozních úniků z tankerů v souladu s ustanoveními *MARPOLU* je také stále ještě nedostatečné. V řadě významných světových přístavů také dosud nebyla v rozporu s úmluvou dosud vybudována zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů (angl. *reception facilities*).

Cestou k účinnějšímu zamezení úmyslného znečištění a prevenci může být i zavedení přísné trestní odpovědnosti, jak bylo prosazeno v EU nedávno přijatou směrnicí a rámcovým rozhodnutím. Je třeba sledovat, jak právě toto bude v členských státech implementováno, ale zejména uplatněno v praxi. Evropská unie je v oblasti prevence znečištění poměrně progresivní, ovšem nejviditelnějším pokrokem v této oblasti je dosud zejména vytváření určitých poradních výborů a agentur (*COSS* a *EMSA*).

Systém odpovědnosti za škody za znečištění moře ropou je postaven na principu objektivní odpovědnosti a na mezinárodněprávním základě zásluhou úmluvy *CLC*, přičemž limity omezení odpovědnosti se neustále zvyšují. Daleko více však rostou škody, které jsou jednotlivými haváriemi způsobeny. Vytváření mezinárodních fondů, na nichž se podílejí i ropné společnosti a z nichž jsou poté škody hrazeny, je jednou z cest, jak přinést dostatečné prostředky na náhradu rozsáhlých škod vzniklých ropným znečištěním, ovšem i tyto fondy mají pro vyplácení finančních náhrad své stropy.

Jak popsáno výše, je třeba zodpovědně zvážit, zda je v zájmu dosažení ochrany moří před ropným znečištěním vhodné uplatňovat na výši náhrad za ropné znečištění stále finanční limity. Navíc odpovědnost za ztrátu na životním prostředí (tzv. ekologická újma) není v oblasti ropného znečištění moří v současné době uspokojivě vyřešena a bylo by jistě žádoucí ji na mezinárodní úrovni přesně upravit a vynucovat. Pro výše naznačené problémy je však určující otázka pojistitelnosti možné odpovědnosti, protože pro možné havarijní úniky je nutné vytvářet určitou finanční rezervu, kterou v současné době zajišťuje právě obligatorní pojištění odpovědnosti.

Americký přístup k odpovědnosti za ropné znečištění je přísnější, ovšem z celosvětového pohledu je poměrně nešťastné, že došlo k rozštěpení režimu odpovědnosti na mezinárodní a americký.

Negativní je, že dochází k tříštění prostředků poskytovaných ropnými společnostmi, jako odběrateli ropy, do mezinárodního *IOPC Fondu* a amerického *Trust Fondu*. Evropská unie se vážně zamýšlela nad vytvořením doplňkového evropského *COPE Fondu*. Po vzniku mezinárodního doplňkového *IOPCS Fondu* je však vznik evropského fondu odsunut na neurčito a předpokládám, že k jeho realizaci již nedojde. Otázkou však stále zůstává, zda je vůbec možné shromáždit na nápravu všech škod a ekologické újmy vůbec dostatečné množství prostředků. Osobně považuji za vhodné prosadit větší finanční zapojení ropných společností do řešení problémů ropného znečištění moří.

## 9 Doslov

Ropa je strategickou surovinou a významnou světovou obchodní komoditou. Ačkoliv se v poslední době projevuje snaha omezovat její spotřebu a nahrazovat ji alternativními energetickými zdroji, ropa stále zůstává nezbytnou pro ekonomický rozvoj moderních ekonomik. Při přepravě ropy se stejně jako v jiných odvětvích ekonomiky uplatňuje stále vlivnější ekologický faktor a ohledy na trvale udržitelný rozvoj naší planety. Tento posun dokumentuje i množství mezinárodních úmluv zabývajících se bezpečnostní námořní dopravou, prevencí havárií, ale i plány pro případy havárií, odpovědností a prostředky na nápravu škod.

Boj proti znečišťování moří získal více aspektů, prvním je prevence znečištění, která se soustředí zejména na bezpečnostní opatření, druhým aspektem je odpovědnost za odstraňování následků znečištění, která se snaží určit způsob odstranění nebo alespoň zmírnění následků škod již vzniklých ropným znečištěním, třetím aspektem se stává havarijní plánování. Ve své práci jsem se snažila všem těmto aspektům věnovat a zhodnotit jejich praktické působení.

Za zcela klíčové považuji nutnost mezinárodní spolupráce při ochraně moří před znečištěním ropou, protože úniky ropy i důsledky ropných havárií překračují hranice států a dotýkají se celého světového společenství. Všechny výše uvedené aspekty a prostředky musí působit společně, vzájemně se doplňovat a souhrnně vést ke zlepšování ekologie oceánů a moří. Právní prostředky tu musí být doplněny mimoprávními, zejména ekonomickými. U všech mnou zkoumaných prostředků bylo v průběhu let dosaženo velkého pokroku a pozitivní je, že se objevují stále nové iniciativy ke zlepšení právního prostředí upravujícího ochranu moří před ropným znečištěním. Moře totiž není jen místem letních dovolených, ale významným ekosystémem ovlivňujícím klima a počasí a poskytujícím přirozené životní prostředí velkému množství živočichů a jeho znečišťování je jedním z globálních problémů naší planety.

## Seznam pramenů

### *Knihy*

DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, Právo životního prostředí, 1. vydání, C.H. Beck, Praha, 2003, ISBN 80-7179-747-2

EBBESSON, Jonas, Oil Pollution Control in the Baltic Sea Area – A Survey of Approaches in International and European Community Law, WWF Sweden, Solna 1999, 1. vydání

FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Prospective, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484

GAUCHI, Gottard, Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage, Chichester 1997, 1. vydání

NOVÁK, Radek, Námořní přeprava, ETC Publishing, Praha 1997, 1. vydání, ISBN 80 8600 6336

WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920

### *Články*

FAURE, Michael a HUI, Wang, The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797

HUTCHINSON, James A., Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?, Law and Policy in International Business, Washington 1992, Vol. 24, Iss. 1

MITCHELL, Ronald B., Lessons from intentional oil pollution, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, ISSN 0013 9157



### ***Materiály z konferencí a přednášek***

BLANCO-BAZÁN, Augustín, IMO interface with the Law of the Sea Convention (2000), Twenty-Third Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy, University of Virginia School of Law, IMO, January 6-9, 2000, USA

Dr. DICKS, Brian, PARKER, Hugh, Dr. MOLLER, Tosh, Dr. PURNELL, Karen, Dr. WHITE, Ian, Management and Work Force Requirements for Effective Shoreline Cleaning Operations, materiál z INTERSPILL 2000, A New Millennium - A New Approach to Spill Response, International Conference and Exhibition, 28.-30. listopad 2000, Brighton, UK

GREY, Catherine, The Cost of Oil Spills from Tankers: An Analysis of IOPC Fund Incidents, materiál z International Oil Spill Conference 1999, 7.-12. březen 1999, Seattle, USA

HERBER, Vladimír, Námořní doprava, Masarykova univerzita, projekt FRVŠ č. 1822/2005 „Multimediální podpora výuky předmětu Geografie Světového oceánu“, přednáška: „Námořní doprava“

HUIJER, Keisha, Trends in Oil Spills from Tanker Ships 1995-2004, International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF), Paper from the 28th Arctic and Marine Oilspill Program (AMOP) Technical Seminar, 7-9 June 2005, Calgary, Kanada

Dr. MOLLER, Tosh, MOLLOY, Fionn a THOMAS, Helen, Oil Spill Risks and the State of Preparedness in the Regional Seas, materiál z International Oil Spill Conference 2003, 6.-11. duben 2003, Vancouver, Kanada

TIBERG, Hugo, Compendium: Maritime and Transportation Law, Limitation of Shipowner's Liability, Stockholm Universitet, Stockholm 2003

Kapitán YVONNOU, Louis Alain, Maritime expert and advisor - Former Tanker Master, Clipper Survey France, March 2001

**Internet**

Cédre (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

Evropská Unie – EURLEX a SCADPlus

International Maritime Organisation (IMO),

International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

## Příloha č. 1

### Světová přeprava zboží a ropy, 1987-1999

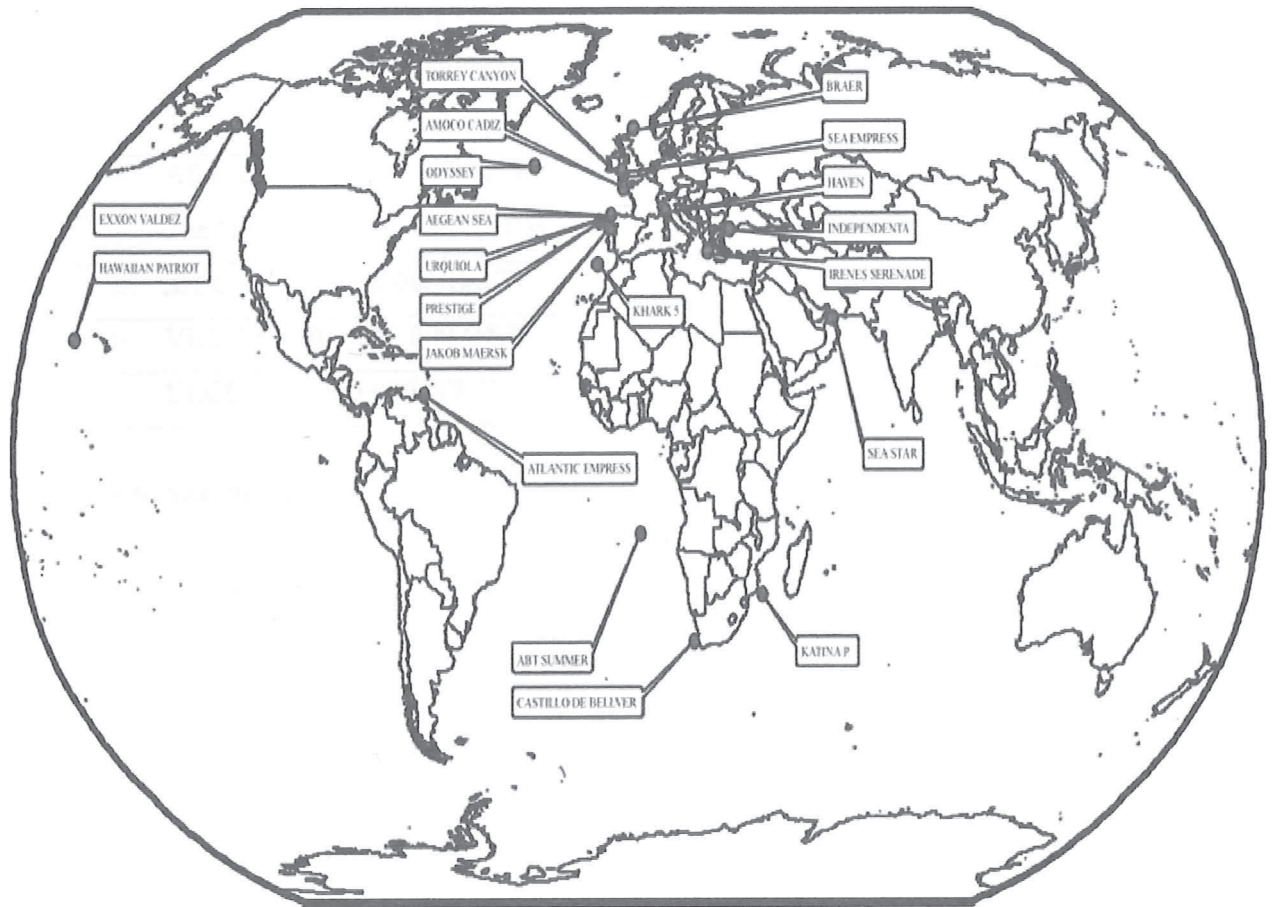
(mil. tun)

	Zboží	% změna	Ropa	% změna	Celkem	% změna
1987	2 178	3	<b>1 283</b>	2	3 461	2
1988	2 308	6	<b>1 367</b>	7	3 675	6
1989	2 400	4	<b>1 460</b>	7	3 860	5
1990	2 451	2	<b>1 526</b>	5	3 977	3
1991	2 537	4	<b>1 573</b>	3	4 110	3
1992	2 573	1	<b>1 648</b>	5	4 221	3
1993	2 625	2	<b>1 714</b>	4	4 339	3
1994	2 735	4	<b>1 771</b>	3	4 506	4
1995	2 891	6	<b>1 796</b>	1	4 687	4
1996	2 989	3	<b>1 870</b>	4	4 859	4
1997	3 163	6	<b>1 929</b>	3	5 092	5
1998	3 136	-1	<b>1 926</b>	0	5 062	-1
1999 (odhad)	3 210	2	<b>1 890</b>	-2	5 100	1

zdroj: Fearnleys Review 1999, Oslo, 2000.

## Příloha č. 2

### Mapa významných havárií tankerů



zdroj: International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

### Příloha č. 3

#### Rozlišení tankerů přepravujících ropu (angl. *Crude oil Carriers*)

- do 80 000 DWT <sup>1</sup>
- Aframax = do cca 85 000 DWT
- Suezmax = do cca 145 000 DWT
- MCC = 150 – 200 000 DWT
- VLCC = 200 – 299 000 DWT
- ULCC = od 300 000 DWT

zdroj: NOVÁK, Radek, Námořní přeprava, ETC Publishing, Praha 1997, 1. vydání, ISBN 80 8600 6336

<sup>1</sup> DWT je tzv. mrtvá nosnost je počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru, tedy celková nosnost plavidla

## Příloha č. 4

### Vybrané největší ropné skvrny

Umístění	Jméno tankeru	Rok	Místo havárie	Velikost skvrny (v tunách)
1	ATLANTIC EMPRESS	1979	U Tobaga, West Indies	287,000
2	ABT SUMMER	1991	700 námořních mil od Angoly	260,000
3	CASTILLO DE BELLVER	1983	U Saldanha Bay, Jihoafrická republika	252,000
4	AMOCO CADIZ	1978	U Bretaně, Francie	223,000
5	HAVEN	1991	Janov, Itálie	144,000
6	ODYSSEY	1988	700 námořních mil od Nového Skotska, Kanada	132,000
7	TORREY CANYON	1967	Scilly Isles, Velká Británie	119,000
8	SEA STAR	1972	Ománský záliv	115,000
9	IRENES SERENADE	1980	Navarino Bay, Řecko	100,000
10	URQUIOLA	1976	La Coruna, Španělsko	100,000
11	HAWAIIAN PATRIOT	1977	300 námořních mil od Honolulu	95,000
12	INDEPENDENTA	1979	Bosphorus, Turecko	95,000
13	JAKOB MAERSK	1975	Oporto, Portugalsko	88,000
14	BRAER	1993	Shetland Islands, Velká Británie	85,000
15	KHARK 5	1989	120 námořních mil od Atlantického pobřeží Maroka	80,000
16	AEGEAN SEA	1992	La Coruna, Španělsko	74,000
17	SEA EMPRESS	1996	Milford Haven, Velká Británie	72,000
18	KATINA P	1992	U Maputa, Mozambik	72,000
20 <sup>1</sup>	PRESTIGE	2002	U španělského pobřeží	63,000
35	EXXON VALDEZ	1989	Prince William Sound, Aljaška, USA	37,000

zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

<sup>1</sup> Velikost ropné skvrny způsobené únikem ropy z PRESTIGE byla aktualizována, aby odrážela i množství ropy získané z tankeru v říjnu roku 2004, tj. přibližně 13,600 tun. Toto odpovídá metodice použité i u předchozích havárií.

## Příloha č. 5

### Seznam ropných skvrn v chronologickém sledu

Spills



Rok	Jméno tankeru	Datum havárie
2003	JAMBO	29. červen 2003
2003	TASMAN SPIRIT	27. červenec 2003
2003	ADAMANDAS	22. září 2003
2002	LYKES LIBERATOR	2. únor 2002
2002	BOW EAGLE	26. srpen 2002
2002	LIMBURG	6. říjen 2002
2002	PRESTIGE	13. listopad 2002
2002	TRICOLOR	14. prosinec 2002
2001	JESSICA	16. leden 2001
2001	BALU	20. březen 2001
2001	CMA-CGM NORMANDIE	27. březen 2001
2001	BALTIC CARRIER	29. březen 2001
2001	AVERITY	26. září 2001
2001	MELBRIDGE BILBAO	12. listopad 2001
2000	NATUNA SEA	10. říjen 2000
2000	IEVOLI SUN	30. říjen 2000
2000	BUNGA TERATAI SATU	2. listopad 2000
2000	CORAL BULKER	25. prosinec 2000
1999	LOIRE	18. srpen 1999
1999	JUNIOR M	4. říjen 1999
1999	DOLLY	5. listopad 1999
1999	ERIKA	12. prosinec 1999
1998	BAHAMAS	24. srpen 1998
1997	NAKHODKA	2. leden 1997
1997	BONA FULMAR	18. leden 1997
1997	KONEMU	23. leden 1997
1997	ALBION II	18. únor 1997
1997	KATJA	7. srpen 1997
1997	GREEN LILY	19. listopad 1997

1997	MCS CARLA	24. listopad 1997
1997	ROSA M	30. listopad 1997
1997	ALLEGRA	4. prosinec 1997
1997	KAIRO	31. prosinec 1997
1996	SEA EMPRESS	15. únor 1996
1996	FENES	25. září 1996
1995	CHUNG MU	9. březen 1995
1994	PIONERSK	31. říjen 1994
1993	BRAER	05 leden 1993
1993	BRITISH TRENT	3. červen 1993
1993	BORODINSKOYE POLYE	17. listopad 1993
1993	GRAPE ONE	9. prosinec 1993
1992	AEGEAN SEA	3. prosinec 1992
1991	KIMYA	6. leden 1991
1991	GULF'S WAR	26. leden 1991
1991	VISTABELLA	7. březen 1991
1991	HAVEN	11. duben 1991
1990	ROSEBAY	12. květen 1990
1990	SEA SPIRIT	6. srpen 1990
1989	EXXON VALDEZ	24. březen 1989
1989	PHILLIPS OKLAHOMA	17. září 1989
1989	KHARK 5	19. prosinec 1989
1989	ARAGON	29. prosinec 1989
1987	KINI KERSTEN	1. leden 1987
1987	SKYRON	30. květen 1987
1987	VITORIA	23. červen 1987
1987	CASON	5. prosinec 1987
1986	CASTILLO DE SALLAS	11. leden 1986
1986	KOWLOON BRIDGE	22. listopad 1986
1983	SIVAND	28. září 1983
1980	TANIO	7. březen 1980
1979	BETELGEUSE	8. leden 1979
1979	GINO	28. duben 1979
1979	IXTOC 1	3. červen 1979
1979	ATLANTIC EMPRESS	19. červenec 1979
1979	PETER SIF	15. listopad 1979
1978	ANDROS PATRIA	31. prosinec 1978
1978	AMOCO CADIZ	16. únor 1978
1978	ELENI V	6. květen 1978
1978	CHRISTOS BITAS	12. říjen 1978
1978	ESSO BERNICIA	30. prosinec 1978
1976	OLYMPIC BRAVERY	24. leden 1976
1976	URQUIOLA	12. květen 1976
1976	BOEHLEN	15. říjen 1976

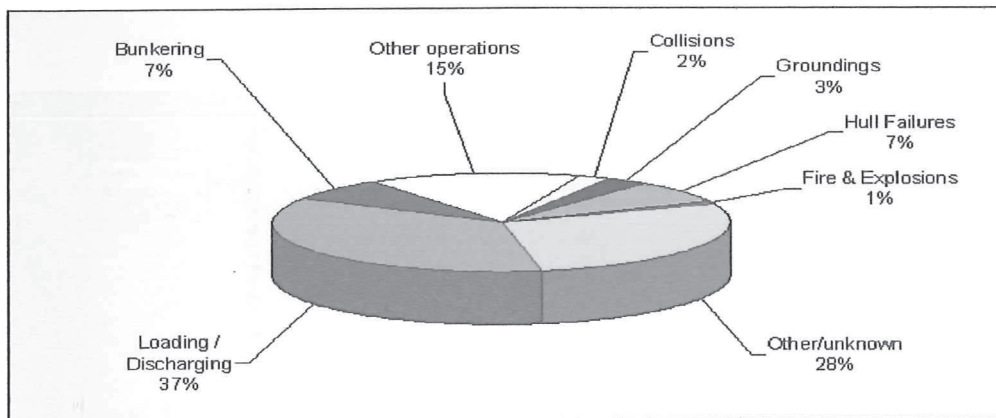


1975	AFRAN ZODIAC	11. leden 1975
1975	JACOK MAERSK	29. leden 1975
1975	PACIFIC COLOCOTRONIS	28. září 1975
1975	OLYMPIC ALLIANCE	12. listopad 1975
1974	SYGNA	25. květen 1974
1974	UNIVERSE LEADER	22. říjen 1974
1973	CONOCO BRITANNIA	24. červen 1973
1973	DONA MARIKA	5. srpen 1973
1971	TEXACO CARRIBBEAN	11. leden 1971
1971	HULLGATE	8. duben 1971
1970	EFTHYCOSTA II	8. duben 1970
1970	POLYCOMMANDER	4. květen 1970
1970	MONTE ULIA	26. červenec 1970
1970	PACIFIC GLORY	23. říjen 1970
1969	HAMILTON TRADER	30. duben 1969
1968	SITAKUND	20. říjen 1968
1967	TORREY CANYON	18. březen 1967
1966	SEESTERN	18. září 1966
1965	ESSO WANDSWORTH	23. září 1965
1961	ALLEGORITY	13. prosinec 1961
1960	ESSO PORTSMOUTH	9. červenec 1960

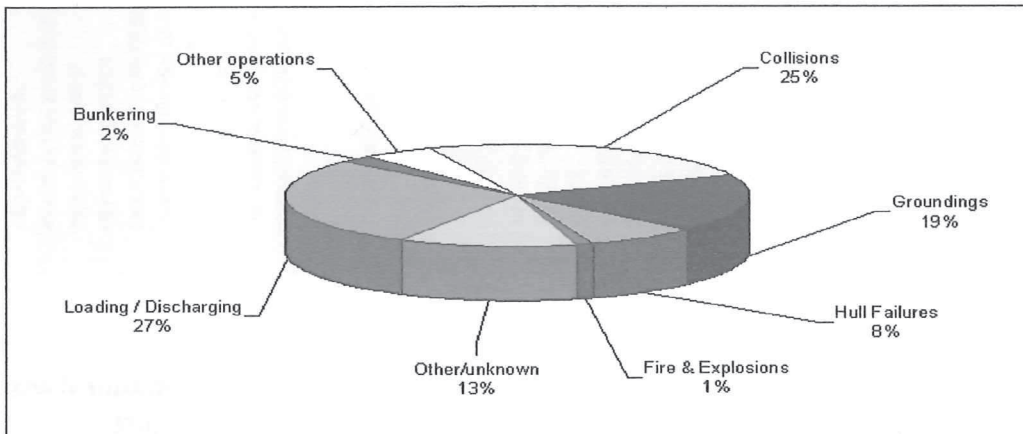
zdroj: Cédre (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)  
715 rue Alain Colas - CS 41836 - 29218 BREST CEDEX 2 – FRANCIE, Telefon: + 33 (0)2 98 33  
10 10, Fax: + 33 (0)2 98 44 91 38, Email: [contact@cedre.fr](mailto:contact@cedre.fr)  
Neziskové sdružení určené ke službě veřejnosti

## Příloha č. 6

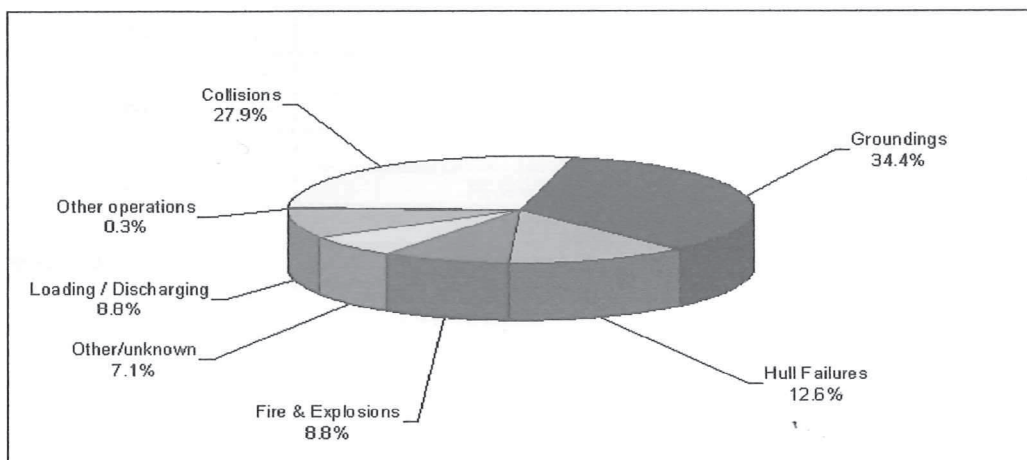
### Výskyt ropných skvrn < 7 tun podle příčiny, 1974-2004



### Výskyt ropných skvrn 7-700 tun podle příčiny, 1974-2004



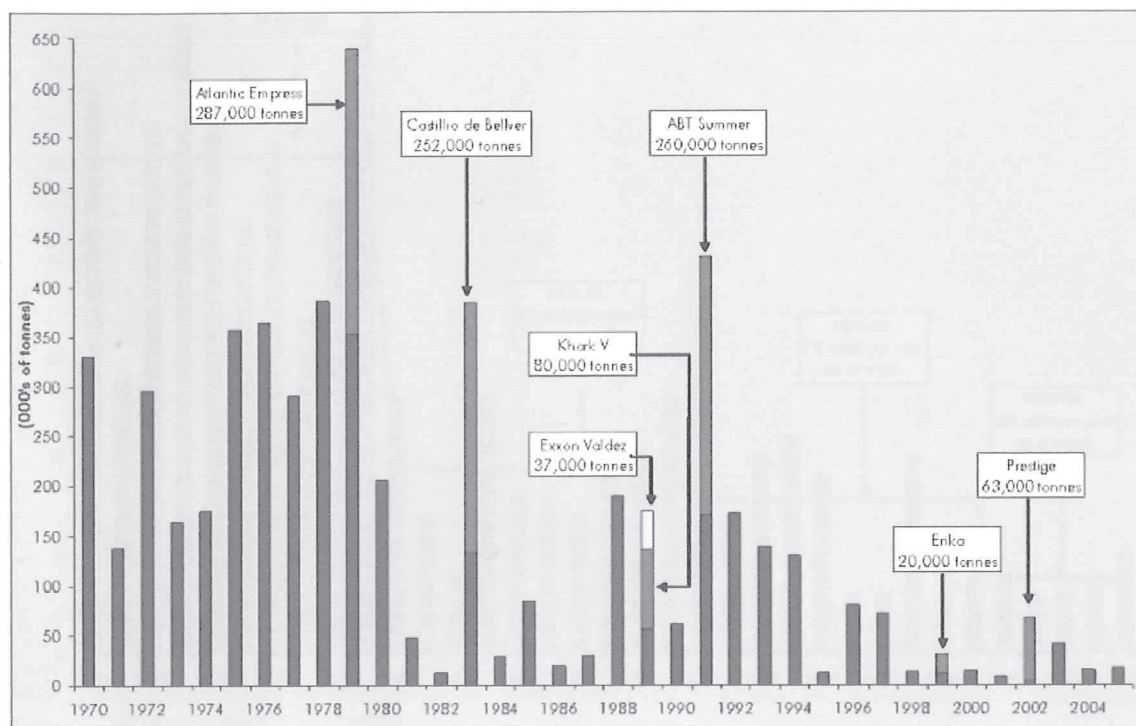
### Výskyt ropných skvrn >700 tun podle příčiny, 1974-2004



zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

## Příloha č. 7

### Roční množství uniklé ropy



Rok	Množství (v tunách)
1970	330,000
1971	138,000
1972	297,000
1973	164,000
1974	175,000
1975	357,000
1976	364,000
1977	291,000
1978	386,000
1979	640,000
<b>1970s</b>	<b>Celkem 3,142,000</b>

1980	206,000
1981	48,000
1982	12,000
1983	384,000
1984	28,000
1985	85,000
1986	19,000
1987	30,000
1988	190,000
1989	174,000
<b>1980s</b>	<b>Celkem 1,176,000</b>

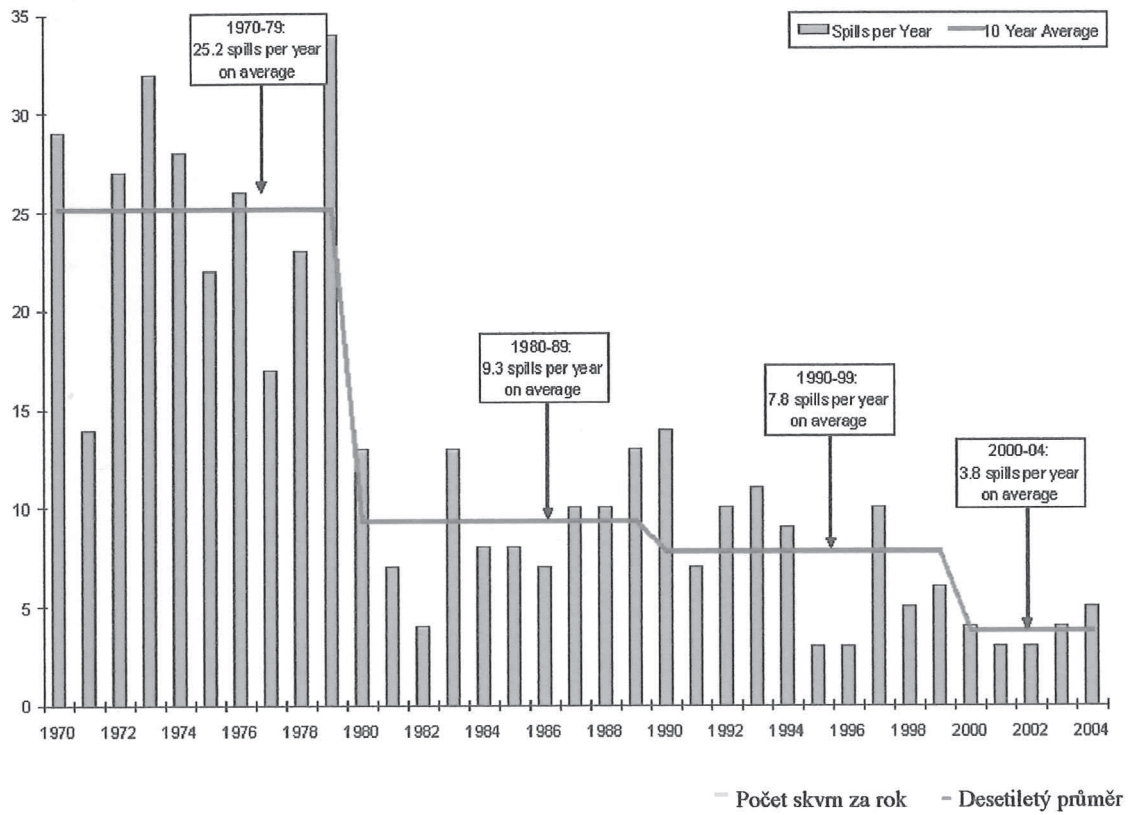
Rok	Množství (v tunách)
1990	61,000
1991	430,000
1992	172,000
1993	139,000
1994	130,000
1995	12,000
1996	80,000
1997	72,000
1998	13,000
1999	31,000
<b>1990s</b>	<b>Celkem 1,140,000</b>

2000	14,000
2001	8,000
2002	67,000
2003	42,000
2004	15,000

zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

## Příloha č. 8

### Desetileté průměry počtu ropných skvrn



zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)