

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Studijní obor: Právo a právní věda



Název diplomové práce:

Aspekty registrace plavidel v mezinárodním právu

**(oblast mezinárodního práva mořského a registrace námořních
plavidel)**

Autor diplomové práce: Matěj Mládek

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Jan Ondřej CSc., DSc.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma
„Aspekty registrace plavidel v mezinárodním právu“
vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně
citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Praha dne 20. 3. 2013

Podpis

Na tomto místě bych rád poděkoval svému vedoucímu diplomové práce panu doc. JUDr. Jan Ondřejovi CSc., DSc. za odborné vedení a věcné připomínky při tvorbě této diplomové práce.

Název diplomové práce:

Aspekty registrace plavidel v mezinárodním právu

(oblast mezinárodního práva mořského a registrace námořních plavidel)

(Aspects of the registration of vessels in the International Law)

Abstrakt:

Spolu s rybolovem je plavba jedním z nejstarších a nejdůležitějších využití moře. Lodě jsou nejdůležitějším prostředkem pro přepravu zboží: 95 % celkové hmotnosti zboží přepravovaného v mezinárodním obchodu po moři. Moře a plavidla jsou neméně důležité pro vojenské účely coby bitevní pole. Zatímco téměř všechny pobřežní státy a některé vnitrozemské státy (již bez účasti České republiky) mají svá obchodní loďstva, je pozoruhodné sledovat výrazný rys této oblasti mezinárodního práva, spočívající v kumulaci plavidel pod vlajky jen relativně malého množství států. Tento stav rozhodně nezrcadlí rozdělení vlastnictví registrovaných plavidel. Hovoříme zde o „vlajce z rozumu“ a toto je právě jedním z témat této práce. Tato práce se zabývá transformací od mezinárodního obyčejového práva k aktuální úpravě registrace plavidel.

Udělování státní příslušnosti plavidlům je jeden z nejpodstatnějších prostředků, jak nastolit řád v oblasti moře. Národnost plavidla jednak indikuje, jaká práva a povinnosti dané plavidlo požívá, tak i jaký stát vykonává jurisdikci nad tímto plavidlem a jaká práva a povinnosti mu z toho plynou. Stejně tak národnost plavidla povolává příslušný stát k odpovědnosti v případech, kdy se plavidlo dopustilo jednání nebo opomenutí v rozporu s mezinárodním právem nebo naopak právo poskytnout plavidlu diplomatickou ochranu.

Poslední tématem práce je pravomoc pronásledování plavidel. Moderní mezinárodně právní úprava pronásledování plavidel má svůj základ v návrzích článků a komentářích Komise pro mezinárodní právo, Úmluvě o volném moři z roku 1958 a v Úmluvě o mořském právu. Vzhledem k významu pronásledování pro pobřežní státy v oblasti uplatňování jurisdikce nad svým pobřežním mořem se tato úprava často odráží i ve vnitrostátních předpisech mnoha pobřežních států.

Abstract:

Along with fishing, navigation is the oldest use of the sea, and remains one of the most important. Ships are the most important means of transporting goods on such routes: ninety-five per cent, by weight, of all international trade is seaborne. On the military side is it same important battle field. While almost all costal States and some landlocked (right now without Czech Republic) ones have a merchant navy of some description, one of the remarkable features of the international shipping industry is the degree to which ships are concentrated under the flags of relatively few States. This does not necessarily indicate a similar distribution of ownership. We are talking about “flags of convenience” and it is one of the topics of this thesis. This thesis deals transformation from customary international law to current codified regulation of the registration of vessels.

The ascription of nationality to ships is one of the most important means by which public order is maintained at sea. As well as indicating what rights a ship enjoys and to what obligations it is subjects, the nationality of a vessel indicates which State is to exercise flag State jurisdiction over the vessel. Nationality also indicates which State is responsible in international law for the vessel in cases where an act or omission of the vessel is attributable to the State, and which State is entitled to exercise diplomatic protection on behalf of the vessel.

And last topic of this thesis resulting from jurisdiction is hot pursuit. The contemporary international law dealing with hot pursuit has its foundation in the International Law Commission’s draft articles and commentaries, the 1958 Convention on the High Seas, and in the Law of the Sea Convention. Given the significance of hot pursuit for coastal state maritime enforcement, it is also reflected in the municipal laws of many coastal states.

Obsah

1	Úvod.....	3
2	Právní rámec mořského práva.....	5
3	Prameny mezinárodního práva mořského.....	6
3.1	Obyčejové právo.....	6
3.2	Mezinárodní smlouvy a úmluvy.....	6
3.3	Jednostranná prohlášení.....	7
4	Historický vývoj v oblasti registrace plavidel.....	9
4.1	Úmluva OSN o mořském právu.....	18
5	Registrace plavidel.....	20
5.1	Povinnosti státu vlajky.....	22
5.2	Účelová státní příslušnost.....	23
5.3	Vnitrostátní úprava ČR.....	26
5.4	Úprava Panamské republiky.....	28
6	Jurisdikce nad plavidly.....	30
6.1	Vnitřní vody a přístavy.....	31
6.1.1	Právo přístupu do přístavů.....	32
6.1.2	Jurisdikce nad plavidly v přístavu.....	33
6.2	Pobřežní moře.....	34
6.2.1	Právo poklidného proplutí.....	37
6.2.2	Práva a povinnosti pobřežního státu vzhledem k pokojnému proplutí pobřežními vodami.....	43
6.2.3	Práva plavidel pod vlajkou cizího státu.....	48
6.2.4	Jurisdikce v zóně souvislé.....	51
6.3	Výlučná ekonomická zóna.....	52
6.4	Jurisdikce nad plavidly na volném moři.....	54
6.4.1	Svoboda plavby na volném moři.....	56
6.4.2	Omezování svobody plavby na volném moři.....	59
7	Problematika pronásledování plavidel a použití síly.....	61
7.1	Oprávněné použití síly.....	65
8	Závěr.....	70
	Seznam zkratk.....	72
	Použitá literatura.....	73

1 Úvod

Mezinárodní právo mořské je jednou z nejdůležitějších oblastí současného mezinárodního práva, zahrnující nejen principy smluv jako je Úmluva OSN o mořském právu (LOSC)¹, ale stále rostoucí řada dalších smluv, judikatury a rámců pro správu a kontrolu světových oceánů. Tato práce se bude zabývat zejména oblastí mořského práva a registrace především námořních plavidel. Původní obyčejové mořské právo a následně jeho prvotní kodifikace směřovali převážně k zajištění kontroly a získání moci nad pobřežním mořem a následně světovými oceány. Dnešní mezinárodní mořské právo dalece přesahuje tyto hranice, a to zejména soustředěním se na ochranu zájmů pobřežních států v oblasti suverenity a jurisdikce, ochranu zájmů mezinárodních společenství v oblasti mořského dna, volného moře či rybolovu a v neposlední řadě oblast výzkumu a ochrany této nezanedbatelné části životního prostředí, jež zaujímá 71 % povrchu naší planety. Výsledkem tohoto vývoje, stejně jako v mnoha jiných oblastech mezinárodního práva, není jen růst a detailnost legislativní úpravy, ale zejména expanze působnosti a vlivu mořského práva do nejméně z dalších významných oblastí mezinárodního práva.

Všechny tyto „nové“ oblasti a směry aktuálního vývoje mezinárodního práva mořského spojuje právě používání plavidel, bez kterých by expanze naší civilizace na světové oceány nebyla možná a tím pádem ani potřeba kodifikace této oblasti lidské činnosti. Vedle rybolovu a válčení je námořní přeprava nejstarším způsobem využívání moře a oceánů a také jedním z nejdůležitějších. Tématem této práce nejsou mezinárodní prostory jako takové, ale právě činnost všech druhů plavidel a jiných objektů, na které se úprava mezinárodního práva vztahuje, v jednotlivých oblastech jako nedílná součást jejich využívání a spravování a z toho plynoucí vztah plavidel k státu registrace, coby subjektu mezinárodního práva. Zejména pak jejich

¹Úmluva OSN o mořském právu, VS – 10. Prosince 1982

statusy a práva, ale i povinnosti států plynoucí z registrace těchto plavidel ve svém námořním rejstříku pod svou vlajkou.

Především z pohledu vnitrozemského státu nemusí být mořské právo považováno za podstatnou část našeho právního řádu, avšak jak jsme mohli vidět v nedávné minulosti i vnitrozemský stát našich rozměrů může být významným subjektem této oblasti mezinárodního práva.

Právě současné výzvy v oblasti bezpečnosti spojené s pirátstvím vnáší do oblasti jurisdikce státu vlajky, nejen pravomoci pro daný stát, ale i povinnosti tohoto státu plynoucí právě z příslušnosti plavidla, případně pravomoc cizího státu zasáhnou a omezit jurisdikci státu vlajky, pod kterou je plavidlo registrováno. Kdy ještě globálnějšího rozměru odpovědnosti za registrovaná plavidla můžeme najít v oblasti ochrany životního prostředí. Tyto výzvy a nejen ony nám mohou naznačit, jak flexibilní mořské právo v odpovědi na ně bude a hlavně jak důležitou oblastí mořského práva je právě registrace plavidel, jež zasahuje v podstatě do všech aspektů mořského práva a zní plynoucí odpovědnosti států, které plavidla do svých národních námořních rejstříků umožní zapsat. Z těchto bezpečnostních hrozeb vyplývají otázky možnosti výkonu jurisdikce nad plavidly, jež spadají do jurisdikce cizího státu a výkonem takové jurisdikce dochází bezprostředně k omezení práv státu vlajky. Nejvýznamnějším takovým zásahem, kterým se bude tato práce také zabývat, je bezesporu pronásledování a zadržení plavidel cizím státem.

2 Právní rámec mořského práva

Ucelený právní režim pro oblast světových oceánů, moří a přírodních zdrojů položila v prosinci 1982 Úmluva Organizace Spojených Národů.² Ve své úpravě zakotvuje úzkou souvislost všech problémů mořských oblastí a potřebu je řešit vždy jako celek. Navíc Úmluva jasně definuje územní hranice národních států s ohledem na režim volného moře.

Úmluva byla předložena k podpisu 10. Prosince 1982 v Montego Bay na Jamajce a byla vyvrcholením více než 14-ti let jednání, která zahrnovala účast více než 150-ti zemí reprezentující všechny regiony světa včetně různých politických a zájmových systémů. V době svého přijetí sjednotila Úmluva většinu do té doby uznávaných a užívaných instrumentů mezinárodního práva mořského. Sjednotila do té doby kodifikační snahy a zakotvila obyčejová pravidla upravující využívání oceánů. Vedle sepsání stávající úpravy představila nové právní pojmy a režimy. Úmluva rovněž poskytla právní rámec pro další rozvoj specifických oblastí mořského práva.

Předmětná úprava konkrétně stanovuje povinnosti států zajistit prevenci a kontrolu nad plavidly registrovanými v jejich státním rejstříku a nesoucí jejich státní vlajku na volném moři. Je tedy zřejmá vázanost států zajistit dodržování vnitrostátních a mezinárodních plavidel těmito plavidly.

Zajímavostí je, ačkoliv Spojené Státy Americké uznaly Úmluvu OSN o mořském právu, jako kodifikaci do té doby platných obyčejových předpisů, se dodnes nestaly jejím signatářem.

Výkonným orgánem pro záležitosti právních režimů světových oceánů a moří se stala Divize OSN pro záležitosti oceánů a mořského práva. Divize má na starosti jednak ratifikaci Úmluvy novými signatáři, tak zveřejňování souvisejících dokumentů a předpisů.³

² dále také jen „Úmluva“

³ OSN pro záležitosti oceánů a mořského práva, Dostupné (online) <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>

3 Prameny mezinárodního práva mořského

3.1 Obyčejové právo

Prameny mezinárodního práva mořského jsou převážně obsaženy v obyčejových pravidlech, a až v poslední době, v mezinárodních úmluvách a smlouvách. Nicméně v souladu s článkem 38 odstavce prvního Statutu Mezinárodního soudního dvora, se za prameny práva při rozhodování berou všechny zdroje, které mohou být nadány schopností přispět k objasnění skutečností. V oblasti mořského práva jasně dominovala státní praxe a mezinárodní obyčejové právo přibližně až do poloviny dvacátého století. Avšak ani nyní nelze vliv mezinárodního obyčejového práva ignorovat. Především v oblastech právních předpisů, jejichž případné rozšíření ponechává Úmluva v kompetenci států, jsou státní praxe a obyčejové mezinárodní zvyklosti důležitým pramenem. Tento jev byl jednoznačně potvrzen mnohými rozhodnutími Mezinárodního Soudního dvora.⁴ V záležitostech mořského práva,⁵ je zvláště patrný ve vývoji kodifikace práva v otázkách vymezení námořní hranice. Výrazně bylo použito mezinárodního obyčejového práva potvrzeno MSD v případě Severomořského kontinentálního šelfu,⁶ v němž MSD určil existenci obyčejového práva a položil základ pro metodiku výkladu takovýchto pravidel pro mezinárodní soudy a tribunály.

3.2 Mezinárodní smlouvy a úmluvy

Pokud jde o úpravu smluvní, mají významný vliv na současnou mezinárodně právní úpravu mořského práva čtyři Ženevské konvence z roku 1958, které byly následovány Úmluvou OSN o mořském právu. Význam podtrhuje fakt, že se jedná o mnohostranné úmluvy reflektující kompromis většiny významných oblastí a zástupců světa. Úmluva v některých případech obsahuje duplicitní úpravu vzhledem k Ženevským úmluvám, ale většina úpravy předchozí úmluvy rozšiřuje nebo vytváří

⁴ MSD

⁵ Například rozhodnutí o Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Kanada vs. USA), 1984 MSD Rep 246, odst. 79-96;

⁶ případ severomořského kontinentálního šelfu (Německo vs. Dánsko a Německo vs. Holandsko), 1969, MSD

zcela novou úpravu. Nyní na začátku jednadvacátého století představuje Úmluva poměrně vyspělý a ucelený právní rámec a i vzhledem k relativně krátké účinnosti, měla Úmluva okamžitý dopad na režim mořského práva. Vývoj mezinárodního práva mořského se rozhodně přijetím Úmluvy nezastavil, ale nastavil nový směr vývoje státní praxe v této oblasti mezinárodního práva, jež se vyvinula během aplikace Úmluvy.

Neméně významným pramenem mezinárodního práva, který by neměl být ignorován, je rostoucí skupina bilaterálních nebo multilaterálních smluv jak na globální tak regionální úrovni. Takové smlouvy upravují především specifické problémy konkrétních oblastí a jejich signatářů. Nejvýznamnějšími jsou multilaterální úmluvy přijaté pod záštitou Mezinárodní Námořní Organizace,⁷ upravující otázky znečištění,⁸ nebo řízení rybolovu a jsou velmi důležité pro aplikaci částí V a VII Úmluvy.⁹ Navíc můžeme nalézt mnohé dvoustranné smlouvy zpřesňující úpravu obsaženou v Úmluvě. Především v oblasti stanovení námořních hranic.¹⁰ Pokud všechny zmíněné smlouvy a úmluvy implementujeme k právnímu rámci tvořenému Úmluvou OSN o mořském právu, vznikne nám velmi komplexní a hluboká úprava mezinárodního práva mořského.

3.3 Jednostranná prohlášení

Specifickým pramenem mezinárodního práva jsou jednostranná prohlášení suverénních států, která hrála významnou roli především během vývoje a formování mořského práva. Nejprve se jednalo o jednostranná prohlášení, jejichž účelem bylo rozšířit nároky přiřčené státům mezinárodní úmluvou. Příkladem takového jednostranného prohlášení je Proklamace prezidenta Spojených Států Trumana z roku 1945, kterou si spojené státy nárokovali nerostné bohatství pod mořským dnem v podstatně širším pásmu, než jim deklarovala Úmluva. Dvacáté století je s ohledem na vývoj mořského práva plně obdobných deklarácí, většinou s větším či menším základem v platné úpravě. Zpětně můžeme vliv těchto prohlášení

⁷ IMO

⁸ Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL), 1973/1978

⁹ Úmluva na ochranu tuňáka modroploutvého, 1993

¹⁰ Smlouva mezi Austrálií a Timorem upravující sporné otázky, 2006

považovat za nepřilíš výrazný, kdy v případě prohlášení širě pobřežních vod, nároky států výrazně převyšovaly výslednou úpravu.

Druhým typem jednostranných prohlášení je vznesení nových námořních nároku plně v souladu s platnou právní úpravou. S obdobnými nároky však mořské právo počítá a jsou tedy plně legitimní.

4 Historický vývoj v oblasti registrace plavidel

Počátky mezinárodního práva mořského můžeme spatřovat v první polovině dvacátého století, které vycházejí především od Evropských námořních velmocí té doby. Evropské mocnosti nevynikaly jen v oblasti námořních technologií, které jim umožnily prozkoumat nové oblasti moří a oceánů a získat nové obchodní cesty, ale zároveň tyto technologie umožňovaly přímou kontrolu a možnost omezování využití moří dalším státům případně získání kontroly nad obchodními cestami. I přesto, že již Římské právo deklarovalo volné využívání moře pro všechny¹¹, bylo mnoho moří či průlivů, a jiných zejména logisticky významných oblastí, již od středověku ovládáno silnějšími státy. Příkladem takového nároku může být Bula Papeže Alexandra VI. následně potvrzená smlouvou z Tordesillas, jež byla následkem Kolumbových objevů a rozdělovala nově objevená území na portugalskou a španělskou část včetně rozdělení přilehlých moří.

K prvnímu a jednomu z nejdůležitějších zlomů v oblasti nadvlády nad mořem přispěl holandský právník a filozof Hugo Grotius s publikací *Mare Liberum*¹². Grotius ve své publikaci stanovuje nové principy užívání moře, jako mezinárodního teritoria, kdy považuje moře za *res nullius*. Považuje oceány za nepřivlastnitelné pro člověka protože: „věc, která nemůže být obsazena nebo nebyla nikdy obsazena, se nemůže stát ničím majetkem, a to jelikož vznik vlastnictví vychází právě z jejího obsazení a ovládnutí.“¹³ Měl by tedy být zaručen přístup všech států k možnostem užívání oceánu k námořní plavbě a ostatnímu využití. Zatímco Grotiova snaha o volné moře pramenila ze zájmů Holandska v době vzrůstajícího zájmu o Asijské obchodní cesty, které se dostalo i podpory asijských států, ostatní námořní velmoci včele s Anglií zastávaly opačného názoru. Což vyvrcholilo vydáním *Mare Clausum* (uzavřené moře) vydané na popud Anglického krále Karla I. anglickým právníkem Johnem Seldenem, ve kterém se snaží prokázat

¹¹ Roman Law did pass on to posterity the concept of the „freedom of the sea“ which concept exerted profound influence upon the development of international law“: Philip C Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction* (New York, Jennings, 1970), s. 4

¹² *The Freedom of the Sea: Hugo Grotius* (New York, Oxford University Press, 1916), kapitola V

¹³ tamtéž s. 27

možnost okupovat moře stejně jako pevninu. Nakonec Grotiův pohled na moře převážil a svobodné užívání moří a oceánů se stalo základním principem nově vznikajícího odvětví mezinárodního práva. Právě díky vítězství této koncepce došlo k nutnosti rozlišit na volném moři plavidla patřící a plující pod odlišnou vlajkou státu. V tomto období se ještě převážně vlastnictví plavidla a jeho registrace v podstatě překrývají a účelová registrace začne být využívána až o několik století později.

Období od sedmnáctého do devatenáctého století bylo v oblasti svobodného užívání moří relativním obdobím stability. Následně však dochází k nárůstu vojenských námořních flotil a vojenské síly mocností, které přímo ohrožovaly pobřežní města a přístavy. Tato skutečnost byla jistým katalyzátorem pro znovu zvážení absolutní svobody pohybu plavidel po mořích včetně oblastí v těsné blízkosti pobřežních linií cizího státu. Vzniklý stav značně zjednodušoval nepřátelským plavidlům snadné přiblížení k pobřežní linii, kdy obránce na základě práva volného moře neměl možnosti řádné obrany a byl značně znevýhodněn. Pobřežní státy si následně začaly nárokovat právo na kontrolu svých přilehlých vod, avšak až postupem času tento pás vod okolo pobřeží získal mezinárodní status Pobřežního moře. Pobřežní moře se stalo oblastí pod jurisdikcí a kontrolou daného pobřežního státu, do které spadaly nejen pravomoci nad plavidly proplouvajícími pobřežními vodami, ale i nároky na nerostné a živočišné zdroje v tomto pásmu. V této době byly nároky z pobřežních vod pro pobřežní stát ještě velmi těžko vynutitelné, pokud nedisponoval dostatečně silným válečným loďstvem. Nicméně tento stav si žádal nutnost mezinárodní úpravy tohoto odvětví mezinárodního práva.

Až první světová válka a následný vznik Společenství národů byl dostatečným impulsem, který podnítil snahy o novou kodifikaci mezinárodního práva. Tento vývoj vyvrcholil v roce 1924 rozhodnutím valného shromáždění o ustanovení komise expertů, jež by měla formulovat otázky mezinárodního práva, o kterých je potřeba diskutovat a měly by být kodifikovány mezinárodními smlouvami. V následujících letech byla tato problematika předmětem rozhovorů členských států společenství se zřetelem na mořské právo a to zejména v oblastech

pobřežních vod a v otázkách zacházení a jurisdikce nad cizími plavidly.¹⁴ Iniciativa Společenství národů však nebyla jedinou. V dvacátých letech dvacátého století se otázkou kodifikace mořského práva dále zabývaly zejména Ústav mezinárodního práva, Mezinárodní právní asociace, Německo Japonská společnost pro mezinárodní právo, Americký institut mezinárodního práva a Harvardská právnická fakulta.¹⁵ Nakonec Společenství Národů svolalo v roce 1930 Haagskou kodifikační konferenci za účasti 44 států. Bohužel účastníci se státy nebyly schopny dosáhnout shody v otázkách mořského práva a nepodařilo se podepsat ani jednu smlouvu. Sporným bodem rozhovorů se stal především režim pobřežního moře, kdy státy nebyly schopny najít shodu v oblasti šíře a vztahu přilehlé souvislé zóny.¹⁶ Navzdory neúspěchu konference se vývoj mezinárodního práva v oblasti mořského práva nezastavil, což dokazuje Konvence z roku 1936 podepsaná v Montreux upravující režim svobodného proplutí a navigace přes Černomořské úžiny.¹⁷ Ačkoliv až do začátku druhé světové války přetrvávaly snahy o kodifikace mořského práva, státy si stály za svými nároky a až do konce války k žádné kodifikaci již nedošlo.

Konec války přinesl mnoho prostoru a nespočet příležitostí pro vývoj mořského práva, kterého se v září 1945 ujaly Spojené Státy Americké a stanovily směr vývoje této oblasti mezinárodního práva pro následující dekády. Stěžejním dokumentem se stala Proklamace Prezidenta vydaná pod číslem 2667,¹⁸ známá také jak Trumanova Proklamace, prostřednictvím které Spojené Státy hledaly způsob jak jednostranným dokumentem získat jurisdikci a kontrolu nad přírodními zdroji pod mořským dnem a kontinentálním šelfem. Ačkoliv Trumanova Proklamace stanovovala jakousi vnější hranici, neměla dopad na svobodu plavby v těchto oblastech. Proklamace byla především prvním dokumentem, kterým si pobřežní stát nárokoval nerostné zdroje tak daleko za hranicí pobřežních vod. Čímž se otevřela

¹⁴ Antonio Sanchez de Bustamante, *The Territorial Sea* (New York, Oxford University Press, 1930) s. 63-78

¹⁵ O'Connell, *The international Law of the Sea*, vol 1, Oxford, Clarendon Press, 1982 (s. 20-21)

¹⁶ R. P. Anand, *Origin and Development of the Law of the Sea*, (BRILL, 1983) s. 140 - 141

¹⁷ Konvence z Montreux, 20. července 1936, Montreux

¹⁸ United States Presidential Proclamation No. 2667: Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf, 28. Září 1945

cesta pro ostatní pobřežní státy, aby mohly vznést nároky na podmořské nerostné zdroje.¹⁹

Současně s tímto vývojem kodifikace mezinárodního práva se začala vyvíjet i judikatura v oblasti mořského práva. Prvním institucí rozhodující případy mořského práva byl Stálý soud mezinárodní spravedlnosti ustanovený signatárním protokolem Společenství národů v roce 1920, který byl následně v roce 1946 rozpuštěn a nahrazen Mezinárodním soudním dvorem, již jako součást Organizace Spojených Národů. Vytvořením těchto stálých mezinárodních soudů, schopných vydávat autoritativní rozhodnutí na základě stavu tehdejšího obyčejového mezinárodního práva, se mohlo mezinárodní mořské právo úspěšně dále rozvíjet. Prvním případem rozhodovaným Mezinárodním soudním dvorem ve věci mořského práva byl v roce 1949 případ Korfského průlivu, kdy soud projednával režim pobřežních vod zejména vzhledem v právu volného proplutí a užití průlivu v době míru.²⁰ Nedlouho poté rozhodoval soud v případě Fisheries,²¹ který byl vyvrcholením sporu trvajících již od roku 1933 mezi Spojeným Královstvím a Norskem o určení hranice Norských pobřežních vod a jeho výhradního práva k rybolovu. Tento vývoj judikatury byl svědectvím rychle se rozvíjejícího mezinárodního mořského práva v poválečné éře.

První konference Spojených Národů v oblasti mořského práva (UNCLOS I) se uskutečnila 24. února až 27. dubna roku 1958 a přinesla čtyři nové úmluvy. Jednalo se o Úmluvu o pobřežních vodách a pásmu souvislém,²² Úmluvu o kontinentálním šelfu,²³ Úmluvu o volném moři²⁴ a Úmluvu o rybolovu a ochraně biologického bohatství volného moře.²⁵ Vedle těchto úmluv bylo dále dohodnuto, že budou vedeny rozhovory k uzavření dalších rezolucí v oblasti mořského práva, především zaměřené na jaderné testy v prostředí volného moře, znečišťování moří

¹⁹ Například v roce 1947 si Chile nárokovalo zónu 200nm: Presidential Declaration Concerning Continental Shelf, 23 července 1947, Chile.

²⁰ případ Corfu Channel (United Kingdom vs. Albania), 1949 MSD

²¹ případ Fisheries (United Kingdom vs. Norway), 1951 MSD

²² Úmluva o teritoriálních vodách a pásmu souvislém, UNCLOS I, platná od 10. září 1964

²³ Úmluva o kontinentálním šelfu, UNCLOS I, platná od 10. července 1964

²⁴ Úmluva o volném moři, UNCLOS I, platná od 30. září 1962

²⁵ Úmluva o rybolovu a ochraně biologického bohatství volného moře, UNCLOS I, platná od 20. března 1966

radioaktivním materiálem či úprava pobřežního rybolovu. Jedna z komisí byla založena za účelem projednání otázek přístupu vnitrozemských států v moři, avšak nebylo v této oblasti dosaženo shody a bylo doporučeno, aby zájmy těchto států se staly předmětem později uzavřených smluv.²⁶

V oblasti úpravy a režimu plavidel byla podstatná Úmluva o pobřežních vodách a pásmu souvislém, která kodifikovala stávající obyčejovou úpravu pobřežních vod. Jednalo se o první významnou úmluvu v této oblasti, avšak její úprava rozhodně nebyla dokonalá. Například článek 6 úmluvy upravuje šíři pobřežních vod jako „*every point of which is at a distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea*“, ale již neuvádí jaká šíře to vlastně je. Nakonec postoj klíčových států, Velké Británie, Francie, Západního Německa a Spojených států, zastával názor zachování obyčejové šíře pobřežních vod do vzdálenosti tří námořních mil od pobřežní linie.²⁷ Ať již tedy byla definice pobřežních vod jakkoliv nedostatečně definována, úmluva zajišťovala možnost pokojného proplutí těmito vodami pro plavidla registrovaná pod vlajkou cizího státu a dále stanovovala režim pro pokojné proplutí mezinárodními průplavy.²⁸ V této úpravě byly zohledněny problémy již judikovaného případu Corfu Channel Mezinárodním soudním dvorem. Významným krokem byla v článku 24, v mezinárodněprávní smluvní úpravě vůbec poprvé, definice režimu souvislé zóny, jako zóny pro prosazování celních, daňových či imigračních předpisů pobřežního státu nad plavidly plujícími pod vlajkou cizího státu. Tento článek omezuje souvislou zónu do maximální vzdálenosti 12 nm.²⁹

Hlavní záměr ženevské kodifikace můžeme vidět v Úmluvě o volném moři, jež shrnula do té doby užívané obyčejové mezinárodní právo. Toto je patrné hned z preambule úmluvy, kde se uvádí: „*Státy, které jsou stranami této Úmluvy, přejíce*

²⁶ Konference Spojených Národů o mořském právu, oficiální záznam, vol 7 (Geneva, 1958)

²⁷ A. H. Dean, The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished, 1958, American Journal of International Law, s. 610

²⁸ Úmluva o teritoriálních vodách a zóně souvislé, Ženeva 1958, oddíl III – Právo pokojného proplutí, článek 14-23

²⁹ námořní míle (nautical miles) dále jen nm

si kodifikovat pravidla mezinárodního práva týkající se volného moře...,"³⁰ a že ustanovení přijaté úmluvy jsou: „ve své podstatě výrazem platných zásad mezinárodního práva.“³¹ Samotnou definici volného moře najdeme následně v článku 1 úmluvy, jako ty části moře, která nejsou zahrnuta pod pobřežní vody nebo vnitřní vody. Touto definicí bylo připuštěno prolínání úpravy volného moře se zónou souvislou a kontinentálním šelfem. Úmluva sic stanovila svobody užívání volného moře, avšak již nebyly konkrétně definovány.³² Stěžejní však byla tato úmluva právě pro oblast registrace plavidel, kde došlo k základní kodifikaci v oblasti užívání vlajky státu registrace a příslušnosti plavidla k danému státu,³³ byla zde zakotvena obyčejová pravidla upravující pirátství³⁴ a pronásledování plavidel na volném moři.³⁵

Úkolem UNCLOS I bylo kodifikovat obyčejové mezinárodní právo mořské, pokud možno s ohledem na případy řešené Mezinárodním soudním dvorem. I přes enormní úspěch konference na poli kodifikace mezinárodního práva, zůstala stále podstatné otázky nezodpovězeny. Předseda delegace Spojených států například zhodnotil výsledek konference takto: „Za devět týdnů je velmi obtížné vypořádat se s problémy, jež se nahromadily za generace.“³⁶ I přes velký úspěch konference, přijaté úmluvy byly ovlivněny mnoha faktory a to především mezinárodní politickou situací šedesátých let dvacátého století. Ženevské úmluvy lze tedy shrnout jako základ pro nově kodifikovanou, na bázi multilaterálních smluv, oblast mezinárodního práva, jež byla doposud upravena výhradně obyčejovými pravidly.

Druhá konference Spojených Národů v oblasti mořského práva (UNCLOS II) byla svolána hned o dva roky později. Valné shromáždění OSN vyzvalo k uspořádání konference již v prosinci 1958, kdy však nebylo cílem uzavírání nových Ženevských úmluv, ale spíše se zaměřit na upřesnění šířky pobřežních vod,

³⁰ Úmluva o volném moři, Ženeva 1958, preambule

³¹ tamtéž

³² tamtéž, čl. 2

³³ tamtéž, čl. 5-10

³⁴ tamtéž, čl. 14-22

³⁵ tamtéž, čl. 23

³⁶ A. H. Dean, The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished, 1958, American Journal of International Law, s. 628

hlavně v souvislosti s možnostmi rybolovu a jeho limity³⁷. Zúčastněné státy konference byly v podstatě rozděleny na dva tábory, jedni zastávali 12 mílové pobřežní vody a druhá skupina podporovala pobřežní vody do vzdálenosti pouze 6 nm. Hlavním cílem konference bylo stanovit tuto oblast s ohledem na bezpečnost, rybolov a ekonomické zájmy dotčených států³⁸. Finálním kompromisem byl návrh Spojených států a Kanady, který navrhoval šesti mílové pásmo pobřežních vod s přilehlým šestimílovým rybolovným pásmem. Tento návrh však nedostal potřebnou, dvou třetinovou podporu, a to pouze o jeden jediný hlas, v důsledku čehož Druhá Ženevská konference nedospěla ke shodě a nepřinesla kýženou úpravu Ženevských úmluv³⁹. UNCLOS II selhala ve snaze zakotvit důležité oblasti mořského práva a nijak nepřispěla k rozvoji této oblasti mezinárodního práva.

Neúspěch konference UNSLOS II nijak neomezil vývoj oblasti mořského práva v šedesátých letech a i přes shodu v klíčových oblastech mořského práva, kodifikovanou ženevskými úmluvami, nezabránil některým státům ve vznesení nových nároků v rozporu s úmluvami. Období šedesátých let bylo charakteristické novými nároky pobřežních států a také zájmem států, dosud nezúčastněných, na aktivní roli při vývoji kodifikace mořského práva.

Neúspěchem kodifikačních snah začal vývoj mořského práva ztrácen směr nastavený Ženevskými úmluvami, a proto se tato rychle se rozvíjející oblast mezinárodního práva vracela zpět k obyčejové úpravě, která umožnila doplnit mezery úmluvami neupravené, ale také vznesení nových nároků. Ženevským úmluvám se dostalo jen malého uznání a to zejména mezi nově vzniklými státy, které nebyly signatáři úmluv a tím pádem nerespektovaly omezení z nich plynoucí a to zejména v otázkách rybolovných oblastí. Většina států se klonila k variantě dvanáctimílové rybolovné zóně neboli „Výlučná oblast pro rybolov“ („exclusive fishing zones“), ale nebyly výjimkou ani nároky na 50, 100, 200 či 400 mílové

³⁷ Rezoluce Valného shromáždění OSN 1307 (XIII), 1958

³⁸ D. W. Bowett, *International and Comparative Law Quarterly – The Second United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol 9, Cambridge University Press, 1960, s.415 (415-435)

³⁹ „Whilst the Canadian / United States proposal received a vote of 54 in favor, 28 against, with 5 abstentions, this did not reach the necessary two-thirds majority required for adoption by the Conference in Plenary“ tamtéž s. 432

pásmo. Zatímco evropské státy si převážně nárokovaly 12 nm rybolovného pásma, Latinsko-americké státy jako Ekvádor, Argentina, Panama, Uruguay či Brazílie si nárokovaly pásmo až do vzdálenosti 200 nm nebo Africká Guinea rozšířila své pobřežní vody až do vzdálenosti 130 nm.⁴⁰

Nároky pobřežních států na výhradní rybolovné oblasti nebyly jen jednostrannými prohlášeními, ale v šedesátých letech byly mezi státy uzavírány také bilaterální mezinárodní smlouvy případně regionální dohody. Na bilaterální úrovni se většinou jednalo o uznání rybolovné zóny do vzdálenosti 12 nm a to například smlouva Spojeného Království a Norska z roku 1960, Japonska a Jižní Korey z roku 1965 nebo mezi Spojenými státy a Mexikem z roku 1967. Nejvýznamnější regionální multilaterální smlouvou byla Londýnská úmluva o rybolovu z roku 1964, kterou podepsalo 12 Evropských států, a stanovila hranici rybolovné oblasti ve vzdálenosti 12 nm.⁴¹

Konference UNCLOS III se značně lišila od předchozích dvou, především zde nebyla ustanovena komise, která by předkládala text navrhovaných úmluv, a tedy text měl vyplynout ze samostatných jednání. Za zmínku délka konference, jelikož trvala od roku 1973 do roku 1982 a to zejména z důvodu neustálého vývoje státní praxe v oblasti mořského práva. Na druhou stranu se konference zúčastnil daleko větší počet států, čímž na rozdíl od předchozích dvou získala podstatně silnější mandát pro kodifikaci mořského práva. Vedle zástupců jednotlivých států, zde byly zastoupena různá národní hnutí, specializované agentury a organizace Spojených Národů, mezivládní a nevládní organizace v podobě nezávislých pozorovatelů⁴². Vzhledem počtu přítomných států měla konference naprosto odlišnou politickou dynamiku než předchozí dvě a systém komisí byl sestaven dle regionálního uspořádání (Africká, Asijská, Latinsko-Americká, Západoevropská a Východoevropská skupina).

⁴⁰ O'Connell, *The International Law of the Sea*, vol 1, s. 556 - 558

⁴¹ tamtéž s. 543 - 544

⁴² Kompletní seznam přítomných států a organizací najdeme v Závěrečném aktu UNCLOS II: „Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea“; (on-line) dostupné na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/final_act_eng.pdf

Konference se musela především zabývat uklidněním situace v oblasti vznesených nároků na rybolovné pásmo a využívání mořských zdrojů v těchto oblastech, které bezprostředně před konferencí byly velmi rozlišné a ani judikatura Mezinárodního soudního dvora nedokázala vnést do problematiky jednoznačné stanovisko, jak můžeme spatřovat v případě „Fisheries Jurisdiction“⁴³. Většina impulzů na začátku konference směřovala k rozšíření nebo vytvoření jakési zóny ekonomického vlivu, která zahrnovala právě vznesené nároky v oblasti rybolovu a využívání nerostného bohatství. Tento impulz se zformoval hlavně v Deklaraci z Montevidea, která vyzývala k úpravě nového režimu, postaveného na základním principu „práva pobřežních států využívat mořské zdroje v blízkosti svého pobřeží.“⁴⁴ Latinskoamerické země dále rozvíjely tento princip schváleného konceptu "patrimoniálního moře", který zahrnoval požadavek na 200 nm zónu, nad kterou by vykonávaly svrchovanost⁴⁵. Tyto postoje nakonec směřovaly ke vzniku Výlučné Ekonomické Zóny, jak jí známe dnes.

I přes délku se jednání nesla v celkem harmonickém duchu a dvanáctimílové pásmo pobřežních vod bylo dosaženo hned z kraje jednání. Tímto se v podstatě uzavřela podoba jednotlivých pásem moře a pozornost se mohla zaměřit na úpravu režimu plavidel v těchto pásmech. Zejména pak na definování práva pokojného proplutí pobřežními vodami, mezinárodními průlivy a pak také úprava režimu plavby ve Výlučné Ekonomické Zóně. Vedle těchto témat se zástupci států zabývali již diskutovaným, avšak odloženým problémem úpravy nároků vnitrozemských a jinak geograficky znevýhodněných států k moři. I přes velký úspěch konference UNCLOS III se shoda mezi tolika státy nehledala snadno a většina ústupku jedné skupiny států musela být vykoupena ústupky na straně druhé. Nejlépe můžeme takový kompromis spatřovat právě v šíři pobřežních vod, která byla právě „vykoupena“ právem pokojného proplutí.

⁴³ Rozhodnutí MSD, případ Fisheries Jurisdiction (Spojené Království vs Island), MSD, 1974

⁴⁴ Houston Lay, Robin Churchill, Myron Nordquist, *New Direction in the law of the Sea*, vol 1, New York, Oceana, 1973, s. 235

⁴⁵ tamtéž, s. 247

4.1 Úmluva OSN o mořském právu

Zatím poslední a nejkompaktnější úmluvou vzešlou z konference UNCLOS III je Úmluva OSN o mořském právu, která byla podepsána v roce 1982 a v platnost i přes nesouhlas námořních velmocí vstoupila v roce 1994. Ve svých 320 člancích komplexně upravila poslední vývoj v rychle se vyvíjejícím odvětví mezinárodního práva a je často označována za „ústavu pro oceány“

Úmluva o mořském právu je dělena dále na 17 částí, kdy režim pobřežního moře a zóny souvislé je upraven v části druhé, a to do vzdálenosti ne větší než 12 nm⁴⁶ pro pobřežní moře a zóna souvislá byla rozšířena do vzdálenosti ne větší než 24 nm od pobřežní linie.⁴⁷ Patříčná úprava je také věnována pokojnému proplutí, vymezení pravomocí pobřežních států v těchto pásmech a také úprava pokojného proplutí mezinárodními úžinami, jež je upravena v části třetí úmluvy. V souvislosti s úpravou pobřežních vod a práva poklidného proplutí, upravuje následující kapitola režim souostrovňích států, kde jsou stanoveny zvláštní ustanovení pro proplutí takovými vodami.

Režim Výlučné Ekonomické Zóny (VEZ) spolu s úpravou kontinentálního šelfu je zde upraven v části V. a VI. přičemž stanovuje svrchovanost pobřežního státu nad zdroji až do vzdálenosti 200 nm, s jistými odchylkami stanovenými právě pro kontinentální šelf. Režim volného moře pak převážně odráží úpravu přijatou Úmluvou o volném moři v Ženevě v roce 1958, avšak přináší nové svobody, jako je budování umělých ostrovů a jiných zařízení, nebo právo vědeckého výzkumu.⁴⁸ Pro oblast plavby stojí určitě za zmínku úprava obsažená v části IX. upravující režim uzavřených a polouzavřených moří a utváří právní rámec pro pobřežní státy zúčastněné v této oblasti. Další významnou kapitolou je část XII. upravující, ne příliš podrobně, rámec pravidel pro ochranu mořského prostředí proti znečišťování,

⁴⁶ Úmluva OSN o mořském právu, 1982 Montego Bay, čl. 3

⁴⁷ tamtéž čl. 33

⁴⁸ tamtéž čl. 87

kde rozhodně převážně obchodní lodě v dnešní době tvoří nezanedbatelný zdroj znečištění.⁴⁹

Úmluva sice neobsahuje výčet pobřežních států, ale identifikuje je jako státy s nároky na pobřežní vody, související práva a jurisdikci nad příslušnými oblastmi. Za stát vlajky jsou považovány státy, jež si stanovili podmínky a postupy registrace a udělování státní příslušnosti lodím a umožnil těmto lodím plout pod vlajkou daného státu na základě vnitrostátní úpravy. Úmluva, však těmto státům stanovuje vedle pravomocí i patřičné povinnosti⁵⁰ nad každou lodí plující pod jeho vlajkou, která se nevztahuje jen na dobu, kdy se loď vyskytuje v pobřežních vodách daného státu, ale umožňuje státu vykonávat tuto jurisdikci i na volném moři, v pobřežních vodách a přístavech cizích států. Na druhou stranu stát, v jehož přístavu se taková loď nachází, a to dobrovolně, má určitou omezenou jurisdikci nad tímto plavidlem. Tento stát vykonává v takovém případě pouze pravomoci v rozsahu své jurisdikce nikoliv pravomoci státu vlajky.

Významný procedurální problém představovalo vyřešení vztahu nové úmluvy k stávající úpravě, a to zejména k Ženevským úmluvám z roku 1958, ale i k bilaterálním a regionálním úpravám v oblasti mezinárodního práva mořského. Tento vztah řeší článek 311 úmluvy, jež upřednostňuje novou úpravu před Ženevskými a ostatními smlouvami případně úmluvy ponechává v platnosti, nejsou-li v rozporu s touto úmluvou.⁵¹ Toto uznání bylo důležité hlavně pro zachování statusu quo v citlivých oblastech námořní hranice pobřežních a rybolovných oblastí.

⁴⁹ tamtéž čl. 145

⁵⁰ tamtéž čl. 94

⁵¹ tamtéž čl. 311

5 Registrace plavidel

Státní příslušnost plavidel je upravena v článku 91 Úmluvy OSN o mořském právu, jenž zakotvuje pravomoc státu udělovat povolení plavidlu plout pod jeho vlajkou a požívat jeho ochrany. Podmínky udělení práva plout pod vlajkou daného státu a registrace v jeho národním rejstříku je již na vnitrostátní úrovni států a úmluva stanovuje pouze jednu podmínku, kterou je nutnost skutečného pouta mezi plavidlem a státem registrace.⁵² Tento požadavek je odrazem obecných zásad mezinárodního práva týkajících se státní příslušnosti plavidel, a jež byla potvrzena rozhodnutím MSD v případě *Nottebohm*⁵³ a následně kodifikována Úmluvou OSN o podmínkách registrace plavidel z roku 1986.⁵⁴ Můžeme tedy říct, že právě charakteristika tohoto skutečného vztahu plavidla ke státu registrace a prosazení jeho jednotné vnitrostátní úpravy, je jedním z velmi obtížných úkolů v této oblasti mořského práva. Komise pro mezinárodní právo (ILC) se k problematice vyjádřila ve svém komentáři k danému ustanovení Úmluvy.⁵⁵ Tato snaha ILC dále směřovala ke stanovení nutnosti „minimálního národního prvku.“⁵⁶ Minimálního národního prvku neboli existenci dostatečného faktického pouta mezi plavidlem a státem registrace. Nutnost faktického pouta není ani tak podmínkou pro registraci plavidla, ale jeho nutnost je spatřována zejména pro zajištění povinné kontroly a výkonu jurisdikce státu vyplývající z udělení státní příslušnosti. Nejedná se o stanovení povinností pro plavidlo, ale o stanovení povinností státu registrace, který následně vnitřními předpisy upraví pravidla provozu plavidel registrovaných v jeho lodním rejstříku. Z tohoto pohledu by měl stát zhodnotit, do jaké míry je schopen povinností, vyplývajících mu z ustanovení Úmluvy, plnit při výkonu jurisdikce nad plavidly. Jak vyplývá z úmluvy z Montego Bay, existence skutečného pouta mezi lodí a státem není nezbytnou předběžnou podmínkou pro získání státní vlajky

⁵² Úmluva OSN o mořském právu, čl. 91 odst. 2, ustanovení v plném rozsahu převzato z čl. 5 odst. 1 Ženevské úmluvy.

⁵³ případ *Nottebohm* (Lichtenštejnsko vs Guatemala), 1955 ICJ

⁵⁴ Úmluva OSN o podmínkách registrace plavidel, 1982 Valné shromáždění OSN, čl. 1

⁵⁵ *Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries*, Komise pro mezinárodní právo, 1956, Year book of the International Law Commission, s.278, 279, (on-line) dostupné na

http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf

⁵⁶ tamtéž s. 280

daného státu. Avšak aplikace ustanovení o povinnostech státu upravených článkem 94 Úmluvy je bez existence skutečného pouta mezi plavidlem a státem značně ztížena.

Jednou z problematických otázek je vznik tzv. „otevřených registrů“, které provozují státy s velmi liberální právní úpravou registrace plavidel a umožňují tak zahraničním rejdařským společnostem registrovat svá plavidla pod jejich vlajkou a vyhnout se tak přísnější právní úpravě své vlastní země. Faktický vztah těchto plavidel ke státu registrace je pak minimální, v mnoha případech žádný a takováto registrace plavidla je pak označovaná jako „flags of convenience“ nebo také „vlajka z rozumu.“⁵⁷ Státy provozující tyto registry převážně nevykonávají žádnou jurisdikci nad těmito plavidly a tím pádem nejsou zajištěny přísné mezinárodní standardy v oblasti bezpečnosti plavby nebo bezpečnost posádek těchto lodí. Plavby pod vlajkou takovýchto států jsou pro mezinárodně právní regulaci nežádoucí a vytváří značné právní problémy, avšak v podstatě neporušují pravidlo požadavku skutečného vztahu ke státu registrace. Mezinárodní tribunál pro mořské právo (ITLOS) měl v roce 1999 v případě M/V Saiga (případ č. 2) možnost zhodnocení ustanovení úmluvy upravující právě pravidlo skutečného vztahu ke státu registrace a vyjádřil se takto: „*The conclusion of the Tribunal is that the purpose of the provisions of the Convention on the need for a genuine link between a ship and its flag States to secure more effective implementation of the duties of the flag State, and not to establish criteria by reference to which the validity of the registration of ships in a flag State may be challenged by other States.*“⁵⁸ Ve svém rozhodnutí soud došel k závěru, že neexistuje právní základ pro to, aby Guinea odmítla uznat právo M/V Saiga plout pod vlajkou Sv. Vincenta a Grenady na základě chybějícího skutečného pouta mezi plavidlem a státem registrace.⁵⁹

Úzce spojen je článek 91 s článkem 92 úmluvy, jež se zabývá statusem lodí vzhledem k vlajce, pod kterou pluje. Úprava zde uvedená potvrzuje výlučnou

⁵⁷ H. Edwin Anderson, článek: The nationality of ships and flags of convenience: Economics, politics, and alternatives, 1996, 21 Tulane Maritime Law Journal 139

⁵⁸ případ M/V Saiga (č. 2), St. Vincent a Grenada vs. Guinea, 1. června 1999, ITLOS, čl. 83

⁵⁹ tamtéž čl. 86

pravomoc státu vlajky nad plavidlem, v jehož registru je vedeno, a stanovuje jeho výlučnou jurisdikci nad tímto plavidlem na volném moři. Jedinou výjimkou, kdy jurisdikce nad plavidlem přechází na jiný stát je, dojde-li k zatčení plavidla na volném moři, plavidlem jiného státu pro účast na činnosti úmluvou výslovně zakázaných, jako je například pirátství. Za takovýchto okolností spadá zadržené plavidlo pod jurisdikci státu, který se na zadržení podílel. Změna příslušnosti plavidla je dovolena jen v případě přeregistrace či při změně vlastníka plavidla. Výslovně je zakázáno měnit vlajku plavidla během plavby, nebo během pobytu v přístavu.

5.1 Povinnosti státu vlajky

Povinnosti státu plynoucí z registrace plavidla ve svém rejstříku jsou zakotveny v článku 94 úmluvy, který významně rozšířil úpravu obsaženou v Úmluvě o volném moři z roku 1958.⁶⁰ Článek 94 úmluvy jednak upřesňuje a rozšiřuje jurisdikci státu vlajky, ale také uvádí konkrétní povinnosti, jež plynou státu vlajky z umožnění plavidlu užívat a plout pod jeho vlajkou.⁶¹ Z těchto ustanovení úmluvy vyplývá povinnost státu „účinně“ vykonávat svou jurisdikci a dohled v oblasti správní, technické a sociální nad loděmi plujícími pod jeho vlajkou a vést registr všech těchto plavidel. K této povinnosti se vztahuje i povinnost státu adekvátně upravit tyto oblasti vzhledem k lodím a posádkám vlastní vnitrostátní úpravou. Vzniká tak požadavek na vnitrostátní úpravu státu vlajky v oblasti námořního a obchodního práva, vzhledem k plavidlům registrovaným v námořním rejstříku tohoto státu, a také k vnitrostátní úpravě oblasti občanskoprávní či trestně právní ve vztahu k posádkám těchto plavidel. Stát vlajky je rovněž povinen přijmout dostatečná opatření v oblasti bezpečnosti života na moři, stanovení pracovněprávních podmínek posádek a přijmout pravidla pro zabránění srážky na moři plavidlům nesoucí jeho vlajku. Všechna tato opatření musí odpovídat všeobecně uznávaným mezinárodním předpisům, přijatých Mezinárodní námořní organizací (IMO), jako je například Úmluva o mezinárodních pravidlech pro

⁶⁰ Úmluva o volném moři, 1985, čl. 10

⁶¹ Šíří a upřesnění jurisdikce státu vlajky nalezneme v článku 217 Úmluvy o mořském právu.

zabránění srážky na moři (COLREG) z roku 1972, nebo Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS),⁶² jež byla přijata v roce 1914, jako reakce na potopení RMS Titanic. Tato pravidla byla postupně dále zpřísňována a k poslední rekonstrukci úmluvy SOLAS došlo v roce 1988. Úpravu povinností státu vlajky nalezneme i v úmluvě OSN o podmínkách registrace plavidel z roku 1986. Avšak tato úmluva doposud nevstoupila v platnost a vzhledem k tomu, že dodnes přistoupilo k úmluvě pouze 14 států a smlouva vyžaduje minimálně 40 signatářů, v kombinaci s podmínkou minimálně 25 % světové tonáže plavidel, je její budoucnost více než nejistá.⁶³

5.2 Účelová státní příslušnost

Termín „flag of convenience“ neboli „účelová“ státní příslušnost plavidla je používán především v obchodní praxi a jedná se o registraci plavidla do registru suverénního státu odlišného od sídla vlastníků lodi. K registraci pod vlajky třetích států přistupují rejdářské společnosti převážně z důvodů snížení nákladů, nebo aby se vyhnuli z pravidla přísnějším předpisům v zemi sídla společnosti. Takto registrovaná loď podléhá právnímu režimu právě dle vlajky registrace a stát registrace by měl vykonávat regulační kontrolu nad plavidlem. Zejména provádět pravidelné kontroly lodního vybavení a posádky a vydávat bezpečnostní dokumenty pro prevenci znečišťování moří. Takto registrovaná loď pluje podle zákonů státu vlajky, a tento právní řád státu vlajky se použije v případě nehod nebo mimořádných událostech na moři. Pro lodní rejstříky těchto třetích zemí se používá termín „otevřených registrů“ právě proto, že umožňují registrace plavidel zahraničních subjektů pod svou vlajku a jedná se buď o státní, nebo soukromé registry. Termín „flag of convenience“ se používá asi od poloviny 20. Století. Tento způsob registrace byl nejednou projednáván mezinárodními soudními dvory, právě v otázkách souladu s mezinárodními úmluvami.

Samotné použití odlišné vlajky od státu vlastníka lodi nejsou v podstatě ničím novým. Pouze důvody plavby pod vlajkou jiného státu se v průběhu dějin mění.

⁶² Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), 1914/1974

⁶³ Úmluva OSN o podmínkách registrace lodí, valné shromáždění OSN 1986

Obchodní lodě používaly falešné vlajky jako taktiku k vyhnutí se střetu s nepřátelským válečným loďstvem již od starověku, a příklady lze nalézt již od doby římské až do středověku. V poslední době byla tato taktika použita Brity během napoleonských válek a Spojenými státy během války v roce 1812. Během poloviny 19. století, otrokářských lodě používali různé vlajky, aby se vyhnul britskému loďstvu, jež se snažilo bojovat proti otrokářství. Tento fenomén, jak ho známe dnes, tedy převážně v ekonomickém a právním smyslu, odstartovala změna a zpřísnění podmínek registrace plavidel ve Spojených Státech Amerických v průběhu 20. let dvacátého století. Ve spojení s rostoucími mzdovými náklady začali americké rejdařské společnosti registrovat svá plavidla pod vlajku Panamské republiky. Rozmach registrací plavidel do tzv. „otevřených rejstříků“ vyvrcholil v roce 1968, kdy námořní rejstřík Libérie překonal v počtu registrovaných plavidel rejstřík Spojeného Království a stal se tak největším rejstříkem na světě. Světové prvenství ještě postupem času získala Panamská republika. V roce 2009, bylo již více jak polovina světové tonáže plavidel, registrována pod odlišnými vlajkami od státu vlastníka, přičemž 40 % světové flotily civilních plavidel je registrováno právě v námořním rejstříku Panamské republiky, Libérie nebo Maršálových ostrovů. Tento rapidní nárůst se podařilo v posledních letech relativně stabilizovat, a to vedle jiných i díky kampani „Flag of Convenience campaign“ pod záštitou Mezinárodní federace zaměstnanců v dopravě, které se podařilo dosáhnout určitého minimálního standardu v legislativní úpravě států provozujících otevřené registry.⁶⁴

Účelová registrace se v podstatě od svého vzniku stává terčem kritiky. V roce 2009 byla vnitrostátní právní úprava, států provozující otevřené námořní rejstříky, shledána mezinárodními organizacemi jako nedostatečná. Základem kritiky je především vznik jakési právní anonymity, která neumožňuje patřičně postihovat delikty v oblasti občanskoprávní a trestněprávní. Zejména pak postihovat delikty v oblasti mezinárodního terorismu, znečišťování životního prostředí nebo negativního dopadu na mořské zdroje v podobě neregulovaného rybolovu. Příznivci

⁶⁴ Flags of Convenience campaign, ITF Handbook, 13:1 (2009), (online) dostupné na <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>

této praxe naopak namítají ekonomické a právní výhody účelové registrace a především větší svobodu v hledání pracovní síly.

Důvody pro volbu cizího registru jsou velmi rozmanité a zahrnují především vyhýbání se placení vyšších daní, možnost vyhnout se přísnějším pracovněprávním, sociálním a ekologickým úpravám⁶⁵ a v neposlední řadě možnost najmout levnější pracovní sílu. Přičemž národní a uzavřené rejstříky vyžadují loď vlastněnou právnickou nebo fyzickou osobou se sídlem či pobytem na území daného státu a nejméně část posádky musí být občané tohoto státu. Naopak otevřené registry umožňují velmi rychlou registraci jakéhokoliv plavidla, a to často vše on-line, jen na základě vyplněného formuláře a uhrazení administrativního poplatku.⁶⁶ Používání těchto vlajek jednoznačně směřuje k snižování nákladů na provoz plavidel a následně i cenu námořní nákladní dopravy, jak můžeme spatřovat například u dánské rejdarské společnosti A. P. Moller-Maersk Group (dříve Sea Land), která v roce 1999, převodem své flotily pod vlajku třetího státu, dokázala ročně ušetřit 3,5 milionu amerických dolarů. Na druhou stranu nedostatečná kontrola plavidel pravděpodobně vedla v roce 1978 k potopení tankeru Amoco Cadiz plujícího pod vlajkou Libérie, avšak vlastněného americkou společností Amoco Corporation se sídlem v americkém státě Illinois a způsobení jedné z největších námořních ekologických havárií. Výše ekologických škod byla vyčíslena, soudem ve Spojených státech, až čtrnáct let po havárii a včetně úroků se vyšplhala na 192 milionů eur. Jedná se zcela jistě o velmi pádný argument proti úsporám na technickém stavu plavidel díky mírnější míře kontroly.

Potopení Amoco Cadiz vedlo k ratifikaci multilaterální smlouvy, umožňující přístavním autoritám zasáhnout proti nezpůsobilému plavidlu pod jinou státní vlajkou. Touto mezinárodní úmluvou bylo v roce 1982 „Paris Memorandum of Understanding on Port State Control,“ které v důsledku havárie tankeru Amoco Cadiz podepsalo 14 evropských států. Smlouva umožňuje provádět v přístavech

⁶⁵ P. S. Dempsey & L. L. Helling, *Oil Pollution by Ocean Vessels – An Environmental Tragedy: The Legal Regime of Flags of Convenience, Multilateral Conventions, and Coastal States*, 1980, University of Denver

⁶⁶ Podmínky registrace plavidla v Panamské republice, dostupné (online) na <http://www.prlog.org/10074393-panama-register-of-ships.html>

kontrolu životních a pracovních podmínek posádek na palubě, prvky zajišťující bezpečnost lidského života na moři a technického stavu plavidel, za účelem zabránění znečištění moří způsobené provozem plavidel.⁶⁷ V případech, kdy je inspekcí odhalen nedostatek ohrožující bezpečnost další plavby, má daný stát, jež prováděl inspekci, pravomoc přijmout taková opatření, včetně zadržení plavidla, aby nebyl ohrožen provozem plavidla lidský život či životní prostředí. V roce 2007 členské státy Pařížského memoranda provedly 14 182 kontrol, při kterých byly nalezeny nedostatky, a z toho v 1 250 případech bylo plavidlo zadrženo.⁶⁸ V současné době má memorandu již 27 členských států a vedle pařížského memoranda byla uzavřena do dnešního dne memoranda upravující „Port State Control“ pro téměř všechny oblasti plavby.⁶⁹

5.3 Vnitrostátní úprava ČR

Vzhledem k již neexistenci České obchodní námořní flotily si tato kapitola jistě zaslouží krátkou zmínku. Stopy českých námořníků můžeme nalézt již na lodích Rakouska-Uherska, avšak novému Česko-slovenskému státu bylo až v roce 1919 Versaillskou mírovou smlouvou přiznáno právo transitu po mezinárodních říčních tocích⁷⁰ pro vnitrozemské státy a také svobodné přístavní pásmo v Hamburku a Štětíně na následujících 99 let.⁷¹ V souvislosti s tímto vývojem přijalo Československé národní shromáždění 9. dubna 1920 zákon o vlajce a rejstříku lodí námořních. Zákonem byly upraveny podmínky registrace plavidel pod Československou vlajku, byl vytvořen námořní rejstřík při obchodním soudu v Praze a rejstříkovým, neboli domovským přístavem Československých lodí se stala Praha.⁷² Následně byl nárok na registraci vlastních plavidel vnitrozemským

⁶⁷ Paris Memorandum of understanding on port state kontrol, 1982, Paříž

⁶⁸ Výroční zpráva 2007 Port State Control of Paris MOA, dostupné (online) na http://www.pfri.uniri.hr/~zec/PSC_annual_report_20071.pdf, s. 25 - 28

⁶⁹ Úmluvy upravující Port State Control dle oblastí: The Latin America Agreement on Port State Control of Vessels, West and Central Africa MoU, Black Sea MoU, Caribbean MoU, Indian Ocean MoU, Mediterranean MoU, Paris MoU NIR („New Inspection Regime“ poslední změna úmluvy účinná od 1. 1. 2011), Riyadh MoU, Tokyo MoU (Asia-Pacific MoU),

⁷⁰ Versaillská mírová smlouva, 1919 Paříž, část XII, sekce II

⁷¹ tamtéž část XII, kapitola V

⁷² Zákon o vlajce a rejstříku lodí námořních, ČNS, 1920 (online) dostupné na http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/T2819_01.htm

státem uznán Barcelonskou deklarací z roku 1921, kde se signatáři smlouvy zavázaly uznávat vlajku námořních lodí zemí, jež nemají přístup k moři neboli „Landlocked States.“ Podmínkou registrace bylo stanovení místa registrace tzv. rejstříkového přístavu pro lodě těchto vnitrozemských států, kterým se tak v případě československých lodí stal, ratifikací Barcelonské deklarace v roce 1924 Československem, přístav Praha.⁷³ Mezinárodní režim řeky Odry však musel potvrdit až Stálý mezinárodní soud svým rozhodnutím ze dne 10. září 1929.⁷⁴

Během období do druhé světové války byly v Československém rejstříku vedeny lodě různých soukromých společností, především Legiobanky nebo Tomáše Bati. V tomto období se jednalo převážně o menší plavidla. V poválečné éře došlo z politických důvodů na základě Protokolu o spolupráci v námořní dopravě mezi ČSR a ČLR z 11. června 1953 k převodu Čínských lodí pod Československou vlajku. Za tímto účelem byla následně v roce 1959 vyhláškou ministerstva zahraničního obchodu založena mezinárodní akciová společnost Československá námořní plavba (ČNP),⁷⁵ pod jejíž správu nově spadali, jak čínské, tak československé lodě. Od jejího vzniku prošlo do roku 1993 Československou námořní plavbou 44 obchodních plavidel.

V dnešní době neexistuje Ministerstvo dopravy České Republiky, jako Námořní úřad České republiky dle § 7 zákona o námořní plavbě, žádné námořní obchodní lodě. Současná zákonná úprava, za určitých podmínek, umožňuje registraci nejen plavidel vlastněných českými právnickými osobami se sídlem či fyzickými osobami s trvalým pobytem na území České Republiky, respektive po pozdější euronovele se sídlem či trvalým pobytem na území kteréhokoliv členského státu Evropské unie a můžeme jej tedy považovat za námořní rejstřík „otevřený“. Jediné omezení pro zahraniční vlastníky je povinnost, aby jejich plavidlo bylo provozováno fyzickou osobou s trvalým pobytem nebo právnickou osobou se

⁷³ Usnesení poslanecké sněmovny o vládním návrhu (tisk 4230), kterým předkládá se Národnímu shromáždění republiky Československé: „Úmluvy sjednané v Barceloně 20. Dubna 1921“, PSNSČR, 19. Prosince 1923, (online) dostupné na http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/1vo/tisky/T1785_01.htm

⁷⁴ případ River Odra, Territorial Jurisdiction of the International Commission of the River Oder (United Kingdom, Czechoslovakia, Denmark, France, Germany, Swedenvs Poland), PCIJ, 1929 (online) dostupné na http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1929.09.10_river_oder.htm

⁷⁵ Vyhláška ministerstva zahraničního obchodu, č.133/1959 Sb.

sídlem v České republice či jiném členském státě Evropské Unie.⁷⁶ Zde můžeme nalézt rozdíl od úpravy Československého námořního rejstříku z období první republiky, který výslovně přiznával československou národnost lodím vlastněným minimálně ze dvou třetin státními občany Československé republiky nebo právníckými osobami se sídlem na území republiky.⁷⁷ Ke změně v „otevřený“ rejstřík došlo zákonem o námořní plavbě z roku 1952, ve kterém pro udělení československé státní příslušnosti plavidlu již postačí, aby provozovatel byl československý stát, občan nebo právnícká osoba. Tato úprava napomohla i provozování čínských lodí pod československou státní vlajkou a to z prostého důvodu. Čínská lidová republika v roce 1953 ještě nebyla členem Organizace Spojených Národů a tím pádem ani signatářem mezinárodních smluv v oblasti mořského práva. Nemožnost provozovat plavidla pod svou státní vlajkou Čínská lidová republika kompenzovala smlouvami s Československem a Polskem o provozování námořních plavidel. Vedle vlastnické struktury lodě stanovuje zákon technické parametry, jež musí plavidlo splnit, aby mohlo být zapsáno do námořního rejstříku České Republiky.

Od prodeje Československé námořní flotily se jediným předmětem Českého námořního rejstříku stala registrace rekreačních plavidel, respektive námořních či rekreačních jachet, jak je definuje současná legislativa.⁷⁸

5.4 Úprava Panamské republiky

Jako typický příklad účelové registrace je registrace plavidel pod vlajku Panamské republiky, jejíž námořní rejstřík je typicky „otevřeným“ rejstříkem bez jakéhokoliv omezení vlastníků plavidel dle trvalého pobytu či sídla společnosti. Námořní rejstřík Panamské republiky je od roku 2009 s více než 5 700 registrovanými loděmi rejstříkem s nejvyšším podílem registrovaných plavidel na světě (měřeno dle výtlačku v brutto tunách). Pod vlajkou této středoamerické země již neplují jen námořní obchodní lodě, ale stala se populární i pro registraci

⁷⁶ Zákon o námořní plavbě č. 61/2000 Sb., §5

⁷⁷ Zákon o vlajce a rejstříku lodí námořních, ČNS, 1920, §1

⁷⁸ tamtéž, § 2

námořních jachet i přes to, že se nejedná o klasický daňový ráj, tedy jde především o využívání mírnější právní úpravy v oblasti technického stavu či bezpečnosti života a plavidel na moři. Díky tomu také téměř denně plní lodě plující pod panamskou vlajkou stránky světových deníků s informacemi, kde se jaká loď dostala do problémů a proto drží i prvenství v počtu zadržených plavidel nařízených přístavní inspekcí.⁷⁹

V oblasti registrace námořních jachet je panamská legislativa velmi benevolentní a většina zprostředkovatelů pod panamskou vlajku se prezentuje promptním vyřízením registrace plavidla, z plavidla do dvou dnů po uhrazení administrativních poplatků a bez jakékoliv fyzické účasti plavidla. Celý proces registrace je v dnešní době možné provést z druhého konce světa prostřednictvím internetu a originální dokumenty plavidla požaduje panamský námořní rejstřík dodat ve velmi pohodlné lhůtě šesti měsíců po registraci plavidla.

⁷⁹ Výroční zpráva Port State Control of Australia MOU 2010, s. 20, (online) dostupné na http://www.amsa.gov.au/Publications/Shipping/Port_state_control_Annual_reports/PSCReport10.pdf

6 Jurisdikce nad plavidly

Jurisdikci v mezinárodním právu můžeme definovat různými způsoby. Primárně ji můžeme definovat jako pravomoc výkonu a výkladu pravidel nad objekty, spadající pod jurisdikci daného státu v dané oblasti. Nebo jako vládu suverénního státu nad svým územím a oblastmi přiznanými mu mezinárodní úmluvou. V takovém případě požívá tento stát pravomoc regulovat pravidla a následně je vynucovat pro jednotlivé oblasti, a to především prostřednictvím moci zákonodárné, výkonné a soudní. A do třetice můžeme jurisdikci považovat za právní titul k výkonu moci státu, jako subjektu mezinárodního práva, zejména na základě vztahu k fyzickým nebo právnickým osobám. V našem případě pak především vztahu, který bude vyplývat z registrace lodí v příslušném námořním rejstříku daného státu a jedná se o jurisdikci z titulu ochrany nebo registrace.⁸⁰ Z výše uvedených definic, můžeme vidět úzkou souvislost jurisdikce a suverenity pobřežního, ale i vnitrozemského státu.

V otázkách výkonu jurisdikce nad plavidly bude ve většině případů vykonávat suverénní stát svou pravomoc nejen na svém území, ale častokrát v mezinárodních prostorech. Jedná se o výkon jurisdikce tzv. extrateritoriálně, a vzhledem k suverénitě ostatních států bude i jeho výkon jurisdikce přiměřeně omezen. V oblastech působení jurisdikce více než jednoho subjektu mezinárodního práva vedle sebe dochází ke „konkurenci jurisdikcí“. Při uplatňování státní jurisdikce extrateritoriální dochází k výkonu práva mimo území suverénního státu a půjde pak především o jurisdikci, universální, personální (v otázkách posádky plavidel), zastupující, delegovanou a pro oblast plavby nejčastější, z titulu registrace. Vzhledem k registraci plavidel se zde hovoří o jurisdikci státu vlajky. Jurisdikce z titulu státu vlajky je významná v oblasti mezinárodních prostorů, které nemohou být pod výkonem suverenity žádného jiného subjektu mezinárodního práva. Zákaz přivlastnění si volného moře, jako mezinárodního prostoru, je upraven v článku 89

⁸⁰ Vedle jurisdikce z titulu registrace a ochrany se dále dělí na teritoriální, personální, univerzální, delegovanou a zastupující: J. Ondřej, Právní režimy mezinárodních prostorů, 1. Vydání, nakladatelství Aleš Čeněk, 2004, s. 42.

Úmluvy OSN o mořském právu⁸¹ a je státní praxí považován za obyčejové pravidlo kogentního charakteru, což bylo potvrzeno i mnohými rozhodnutími MSD.⁸² V oblasti jurisdikce nad registrovanými objekty, vedle požívání práv, je stát vázán závazky z mezinárodních smluv a je především povinen v mezinárodních prostorech zajistit dodržování pravidel mezinárodního práva a i obyčejových pravidel.

6.1 Vnitřní vody a přístavy

Samostatný režim pro vnitřní vody, se v mezinárodním právu mořském začal formovat až v průběhu dvacátého století a to především skrz metodu určení základních linií, s níž v rozporu tyto oblasti jsou. Samostatný režim vnitřních vod se tedy postupně vyčlenil z režimu pobřežního moře a nyní je zakotven v článku 8 úmluvy.⁸³ Nutnost úpravy oblastí, které ve svém základu ani nespádají do působnosti mezinárodního práva, se projevila po případu *Anglo - Norwegian Fisheries*,⁸⁴ kde mezinárodní soud potvrdil norské vody za základní pobřežní linií jako vody „vnitřní.“ Úpravou se začala následně zabývat Komise pro mezinárodní právo,⁸⁵ jejíž úsilí vyústilo v úpravu režimu vnitřních vod v úmluvě UNCLOS I.

Vnitřní vody jsou tedy součástí svrchovaného území pobřežního státu, a tento stát vykonává nad tímto svým územím plnou jurisdikci s výhradou pouze omezení plynoucích z mezinárodního práva. V režimu vnitřních vod, jež jsou sdílené mezi dvěma státy,⁸⁶ můžeme nalézt odraz bilaterálních smluv uzavřených mezi těmito dvěma státy nebo opatření plynoucí přímo z ústavy daného státu, upravující některá práva nad těmito vodami.⁸⁷ Nejvýznamnějším omezením plné suverenity úmluvou je právě právo pokojného proplutí vnitřními vodami, které do stanovení režimu

⁸¹ Sdělení č. 240/1996 Sb. Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě OSN o mořském právu, účinnost pro ČR od 21. 6. 1996, čl. 89

⁸² J. Ondřej, Právní režimy mezinárodních prostorů, kapitola II, s. 25 a následující

⁸³ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 8

⁸⁴ L. C. Green, *The Modern Law Review*, Vol. 15, No. 3 1952, Blackwell Publishing, s. 373-377

⁸⁵ *Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries*, Komise pro mezinárodní právo, s. 277

⁸⁶ Prohlášení Chile učiněné při podpisu (10. prosince 1982), (online) dostupné na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm, odkazující na mírovou smlouvu s Argentinou z roku 1984, „Treaty of Peace and Friendship with Argentina regarding navigation through internal water.“

⁸⁷ tamtéž, prohlášení Filipín ke vztahu úmluvy k ústavě republiky

vnitřních vod nebylo vůbec předmětem mezinárodní úpravy. Další důležitou výjimkou omezující plnou svrchovanost státu je vyjmutí válečných lodí cizího státu při návštěvě vnitřních vod nebo přístavů, které nepodléhají právní úpravě pobřežního státu. Nicméně pobřežní stát si stále zachovává pravomoc nepovolit vplutí lodi, o níž se domnívá, že představuje zbytečné riziko pro jeho bezpečnost, jako jsou například plavidla nesoucí jadernou výzbroj nebo pohon.⁸⁸

6.1.1 Právo přístupu do přístavů

Úmluva o mořském právu mlčí o právu na vstup zahraničních lodí do přístavů. Toto právo vstupu však podporuje, z dřívějších mezinárodních smluv, judikatury a státní praxe plynoucí obecný princip, že stát nemá absolutní pravomoc zakázat plavidlům přístup do svého přístavu.⁸⁹ Úmluva z roku 1923 o Mezinárodním režimu námořních přístavů⁹⁰ stanovuje obecné, rovné zacházení mezi státy v otázkách vzájemných práv na vstup do přístavů.⁹¹ Princip volného přístupu k námořním přístavům byl později konstatován v roce 1958 v případě Saudské Arábie vs Aramco, kde rozhodce uvedl: „*According to a great principle of public international law, the ports of every State must be open to foreign merchant vessels and can only be closed when the vital interests of the State so require.*“⁹² Následně též v případě Nikaragui konstatoval, že je zde právo volného přístupu cizích lodí do přístavu v souvislosti s právem na svobodnou komunikaci a provozování námořního obchodu.⁹³ Nicméně existují případy států, které vstup do svých přístavů vnitrostátními předpisy částečně omezují. Austrálie zakázala přístup do svých přístavů pro cizí velrybářské lodě, pokud si nezažádají o zvláštní povolení nebo nedojde k zásahu vyšší moci.⁹⁴ Nový Zéland omezuje svým zákonem vstup

⁸⁸ Například Nový Zéland omezuje tento režim vnitrostátním předpisem: „New Zealand Nuclear Free Zone, Disarmament, and Arms Control Act,“ 1987.

⁸⁹ O’Connell, *The International Law of the Sea*, s. 848

⁹⁰ *Convention and Statute of the International Regime of Maritime Ports*, 1923 Geneva, Společnost Národů

⁹¹ *tamtéž*, čl. 1 definuje „námořní přístavy“ jako „All ports which are normally frequented by sea-going vessels and used for foreign trade shall be deemed to be maritime ports within the meaning of the present Statute.“

⁹² případ *Saudská Arábie vs Arabsko Americká ropná společnost (ARAMCO)*, 1963, *International Law Reports*, vol. 27 s. 117

⁹³ případ *Nikaragua vs USA*, 1986, MSD, čl. 214

⁹⁴ Australský zákon *Environmental Protection and Biodiversity Conservation Act 1999*, § 236

s částečným nebo plným jaderným pohonem.⁹⁵ Odlišným příkladem pak může být odepření přístupu plavidlům pod vlajkou určitého státu během ozbrojených konfliktů.⁹⁶ Status plavidla v nouzi, kterému nesmí být vstup do přístavu odmítnut, se v posledních letech stal několikrát předmětem sporu a to především v souvislosti s plavidly převážejícími uprchlíky, jejichž cílem je žádost o azyl v dané zemi, a to i plavidlům poskytujícím záchranu života na moři. Například v roce 2001 neumožnila Austrálie vstup Norské lodi Tampa do svého přístavu poté, co plavidlo úspěšně zachránilo 433 uprchlíků v severovýchodní části Indického oceánu.⁹⁷ Norsku se po tomto incidentu podařilo v Mezinárodní námořní organizaci prosadit změnu ustanovení úmluvy z roku 1974 o bezpečnosti lidského života na moři, která přiznává plavidlu, jež provádí pátrací a záchranné operace dle této úmluvy, právo osoby zachráněné na moři vysadit v nejbližším přístavu.

6.1.2 Jurisdikce nad plavidly v přístavu

S výjimkou plavidel podléhajících svrchované imunitě dle článku 236 úmluvy, se na všechna zahraniční plavidla nacházející se ve vnitřních vodách nebo v přístavu vztahují trestněprávní a občanskoprávní předpisy státu daného přístavu.⁹⁸ Využití této pravomoci je čistě na uvážení pobřežního státu a v méně závažných případech, především týkajících se vnitřních věcí na lodi, může být pravomoc přenechána na státu vlajky dané lodi. Pobřežní stát zde bude zejména hodnotit míru škodlivosti daného skutku vůči jeho zájmům a bude svou jurisdikci převážně uplatňovat v závažnějších případech.⁹⁹ Závažnějším problémem je otázka plavidel, jež byla donucena vplout do přístavu z vyšší moci nebo v nouzi. V takovém případě státní praxe poskytuje určitou imunitu takovýmto plavidlům, avšak je zde snaha tuto imunitu nepřiznat, zejména pokud se jedná o život neohrožující situaci, například

⁹⁵ New Zealand Nuclear Free Zone, Disarmament, and Arms Control Act, 1987, § 11

⁹⁶ případ Nikaragua, 1986, MSD, čl. 125, Kdy Spojené státy vyhlásily úplné obchodní embargo proti Nikaragui a byl zakázán vstup všem lodím plujícím pod Nikaragujskou vlajkou.

⁹⁷ Donald R Rothwell, The Law of the Sea and the MV Tampa Incident: Reconciling Maritime Principles with coastal state Sovereignty, 2002, Public Law Review č. 13, s. 144 - 145

⁹⁸ P. C. Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction (NY, Jennings, 1970), s. 144- 145

⁹⁹ tamtéž, s. 169 „Teorie absolutní pravomoci přístavního státu nad plavidly se nejčastěji aplikuje v Anglii a má tedy původ v Anglickém právu.“

jde-li pouze o technickou tíseň a plavidlo vykazuje značné známky hrozícího znečištění životního prostředí.

Jisté omezení proplutí cizích lodí pobřežními vodami do vnitřních vod nebo do přístavu¹⁰⁰ vytváří některé vnitrostátní úpravy, jež omezují vplutí do přístavu například dle konstrukce lodi, posádky či vybavení. Pokud stát přijme takové standardy, musí být tyto normy v souladu s obecně platnými mezinárodními pravidly¹⁰¹ a specifickými nástroji Mezinárodní námořní organizace jako je například úmluva SOLAS.¹⁰² Podstatné je, že úmluva o mořském právu nevyžaduje, aby vnitrostátní úprava zabraňující znečištění moře byla stejná, pro pobřežní moře jako pro vnitřní moře a přístavy, což vede k přísnější úpravě zejména ve vnitřních vodách. Rozdílnou úpravu umožňuje úmluva v článku 311 odst. 3, kde požaduje po státu, který zřídí takováto zvláštní omezení zabraňující znečištění, jako podmínku pro vstup plavidla do přístavu, aby požadovaná kritéria byla patřičně a včas zveřejněna. Především v poslední době, zejména v důsledku ekologických katastrof způsobených ztroskotáním lodí, některé přímořské státy svého práva na zpřísnění podmínek využili. Například Španělsko od roku 2003 zakázalo vjezd do svých přístavů a terminálů pro jednotrupé tankery přepravující těžké topné oleje, uhelný dehet nebo těžkou ropu.¹⁰³

6.2 Pobřežní moře

Rozsah státní suverenity a jurisdikce v oblasti pobřežního moře je enormní a i přes omezení vyplývající z Úmluvy OSN o volném moři vzhledem k právu pokojného průjezdu, téměř neomezený ve všech ostatních oblastech ochrany státních zájmů. I přesto zde lze najít určité neshody v otázkách úpravy této oblasti, zejména pak v oblasti úpravy pobřežní linie a s tím spojeným právem pokojného průjezdu do vnitřních vod či přístavů.

¹⁰⁰ Úmluva o mořském právu, čl. 18 odst. 1, nesoulad některých vnitrostátních úprav s právem na pokojné proplutí

¹⁰¹ tamtéž, čl. 21 odst. 2

¹⁰² Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), 1914

¹⁰³ E. R. Jaworski, Developments in Vessel-based Pollution: Prestige Oil Catastrophe Threatens West European Coastline, Spurs Europe to Take action against aging and unsafe tankers, 2002, Colorado Journal of international Environmental Law and Policy, s. 101 - 109

S rostoucími hrozbami pro národní bezpečnost a souvisejícími otázkami regionální či mezinárodní bezpečnosti, se pobřežní vody staly především v posledním desetiletí zónou, kde pobřežní státy stále aktivněji prosazují svoji suverenitu z důvodů zajištění bezpečnosti svého území. Tato zvýšená bezpečnostní opatření, jež byla přijata především po teroristických útocích proti Spojeným Státům z 11. září 2001, je zvláště viditelná v případech oznamovací povinnosti plavidel a letadel, blížících se k pobřeží daného státu. V některých případech se státy snažily rozšířit tuto oznamovací povinnost pro lodě a letadla nejen na pobřežní vody a zónu souvislou, ale i pro výlučnou ekonomickou zónu a v krajních případech i pro volné moře.¹⁰⁴ Dalšími oblastmi mezinárodní trestné činnosti, ve kterých došlo ke zvýšené represivní snaze a prosazování jurisdikce pobřežních států, je především pašování drog a nelegální obchod s lidmi. Se zvýšeným výskytem těchto mezinárodních trestných činů přistoupily některé státy ke kontrole plavidel, blížících se k jejich pobřeží, nejen v pobřežních vodách a zóně souvislé, ale v různé intenzitě i ve výlučné ekonomické zóně a na volném moři. Tento přístup je pak zvláště sporný v případech zadržení plavidel převážejících uprchlíky a žadatele o azyl. Lodě převážející uprchlíky jsou často zadrženy v zóně souvislé nebo ve výlučné ekonomické zóně s cílem zabránit jim dosažení pobřežních vod státu, jelikož v okamžiku kdy plavidlo vstoupí do pobřežních vod státu, je pobřežní stát vázán mezinárodními úmluvami o právním postavení uprchlíků a úmluvami o lidských právech. Podobná státní praxe byla aplikována například Spojenými státy v oblasti Karibského moře¹⁰⁵ nebo některými Evropskými státy v oblasti Středomoří.¹⁰⁶ V nedávné minulosti byl například následkem těchto opatření

¹⁰⁴ Například se jedná o Australskou úpravu - Australský Námořní Identifikační Systém. Natalie Klein, *Legal Limitations on Ensuring Australia's Maritime Security*, 2006, 7 *Melbourne Journal of International Law* 306, (on-line) dostupné na <http://www.austlii.edu.au/au/journals/MelbJIL/2006/13.html>, čl. III kapitola A.

¹⁰⁵ S. H. Legomsky, *The USA and Caribbean Interdiction Program*, 2006, 18 *International Journal of Refugee Law*, s. 677

¹⁰⁶ T. G. Hansen, *The Refugee, the Sovereign, and the Sea: EU Interdiction Policies in the Mediterranean*, 2008, Danish Institute for International Studies Working Paper 6, (on-line) dostupné na http://www.diis.dk/graphics/publications/wp2008/wp08-6_refugee_sovereign_sea_eu%20interdiction_policies_mediterranean.pdf, s. 15

odepřen přístup do Australského přístavu Norské lodi Tampa, jež na volném moři zachránila 433 uprchlíků.¹⁰⁷

S výkonem jurisdikce v pobřežních vodách dále souvisí ochrana mořského životního prostředí před znečištěním pocházejícím z námořní dopravy a opět viditelný nárůst prosazování suverenity. Pobřežní vody jsou nejcitlivější oblastí pro znečištění, jednak z důvodu bezprostřední blízkosti pobřeží a populačních center, pro které představuje neopomenutelný zdroj příjmů a s tím souvisejícím zvýšeným provozem plavidel, která představují enormní hrozbu katastrof způsobených kolizí plavidel pro celou oblast mořského životního prostředí. Pobřežní stát může v oblasti ochrany mořského prostředí vykonávat neomezenou svrchovanost a přísnost své legislativní úpravy zcela dle svého uvážení. Taková úprava se pak týká především opatření stanovující plavební dráhy, informační povinnost plavidel, vyhlášení chráněných mořských oblastí a parků, zákaz komerčního a rekreačního rybolovu v těchto oblastech, ukládat moratoria pro těžbu nebo stanovit zvláštní ochranu pro oblasti kulturního významu, jako jsou útesy nebo historické vraky lodí.

Je otázka jak bude stát schopen uplatňovat taková omezení vůči svým vlastním plavidlům a lodím plujícím pod jeho vlajkou registrace. Tady vzniká problém jednotného uplatňování takovýchto přísnějších pravidel, vzhledem k cizím lodím požívajícím práva pokojného proplutí dle Úmluvy. Přestože z čl. 21 Úmluvy jasně vyplývá značná pravomoc pobřežního státu regulovat tyto činnosti i vzhledem k cizím plavidlům požívajících práv pokojného průjezdu, je žádoucí, aby pobřežní stát svou legislativu uvedl do souladu s obecnými pravidly a principy, které vyplývají z hlavních mezinárodních smluv upravujících mezinárodní mořské právo. Z níž asi nejvýznamnější, a hlavně velmi podrobně upravující režim zabránění znečištění moří pocházející z lodí, je úmluva MARPOL z roku 1973/1978.¹⁰⁸ I přes výrazné zpřísnění režimu znečišťování pocházejícího z lodí úmluvou MARPOL, zůstává stále otázkou, zda je ještě další zpřísnění režimu ochrany mořského prostředí v pravomoci pobřežního státu. Zda-li takové zpřísnění není v rozporu

¹⁰⁷ D. R Rothwell, The Law of the Sea and the MV Tampa Incident: Reconciling Maritime Principles with coastal state Sovereignty, 2002, Public Law Review č. 13, s. 144 - 145

¹⁰⁸ Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL), 1973/1978

s článkem 21, případně neodporuje-li článku 211 odst. 4 Úmluvy OSN o mořském právu, který stanovuje pravomoc pobřežního státu upravit tento režim, avšak pouze nedojde-li k narušení pokojného proplutí cizích plavidel. Například pokud nějaký stát vyžaduje nulovou toleranci při vypouštění odpadů, pro všechna plavidla v pobřežních vodách, jež je nad rámec obecně uznávaných mezinárodních pravidel, jestli je potom takovýto předpis stále v souladu s Úmluvou.¹⁰⁹

Poslední relativně samostatnou skupinou plavidel patřících pod státní jurisdikci pobřežního státu jsou výzkumná plavidla provádějící mořský vědecký výzkum. Žádná z mezinárodních úmluv neupravuje práva cizích států na přístup výzkumných plavidel do pobřežních vod daného státu a je tedy čistě v jurisdikci tohoto státu, zda tento výzkum umožní. A to buď ve spolupráci s pobřežním státem, nebo může být toto povolení uděleno samostatně. Jakékoliv zpřístupnění či usnadnění spolupráce v oblasti mořského výzkumu je předpokládáno i Úmluvou OSN o mořském právu a tato spolupráce na mezinárodní úrovni je zde výslovně zakotvena.¹¹⁰

6.2.1 Právo poklidného proplutí

Právo pokojného proplutí, respektive jakýkoliv vstup a pobyt cizích plavidel, v pobřežních vodách pobřežního státu je rozhodně jedním z nejožehavějších sporů v celé historii kodifikace mezinárodního práva mořského vůbec. Současná mezinárodní úprava, obsažená zejména v části druhé oddíl třetí Úmluvy o mořském právu, hledí na toto právo dvěma pohledy. Prvním z nich, je právo pokojného proplutí, které obecně platí i pro plavidla cizích států v pobřežních vodách pobřežního státu a úmluva poskytuje úpravu ve třech odstavcích, které se zabývají úpravou pravidel podle druhu plavidla. Tedy na pravidla platná pro obchodní loď, válečná plavidla a státní plavidla užívaná k nekomerčním účelům. Druhým pohledem je pak právo tranzitu mezinárodními průlivy, jež jsou součástí pobřežních vod z důvodu překrývání oblasti s přilehlým pobřežím. Tato práva proplutí jsou

¹⁰⁹ E. J. Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel - Source Pollution, 1998, Kluwer Law International, s. 201

¹¹⁰ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 239, 242

dlouhou dobu se vyvíjející úpravou mezinárodního mořského práva vycházející od obyčejových pravidel a prošli několikerou rektifikací, než se dostala do současné úpravy, která je obsažena v Úmluvě. Bez ohledu na vývoj uvedených smluv, zůstává proměnná státní praxe ve vztahu k právům cizích plavidel v pobřežních vodách, která se částečně odráží v prohlášeních činěných státy při podpisu nebo ratifikaci Úmluvy. Lze tedy konstatovat, že řada států se snaží omezit právo pokojného proplutí některým lodím příslušející jim z Úmluvy. Například Bangladéš, Egypt nebo Malajsie nedovolují vstup plavidel, poháněných jaderným pohonem nebo nesoucí podobný materiál na svých palubách, do svých pobřežních vod bez předchozího souhlasu.¹¹¹ Čína, Írán a Omán pak podobně deklarovaly povinnost předchozího oznámení válečným plavidlům, která projeví zájem vstoupit do jejich pobřežních vod.¹¹² Pozice těchto států je stále sporná a nejedná se pouze o opačný projev, než vyplývá z deklarací ostatních států,¹¹³ ale zároveň těmito prohlášeními dávají najevo obecný nesouhlas s aktuální mezinárodní úpravou svobod volného průjezdu a plavby.

Z čehož je patrné, že 12 nm široké pobřežní moře spolu s právem poklidného proplutí, bylo kompromisem při vyjednávání Úmluvy OSN o mořském právu a následná prohlášení při jejím podpisu jsou zářným příkladem velmi odlišného pohledu jednotlivých námořních velmocí na danou problematiku i v dnešní době. Jak Německo zdůraznilo ve svém prohlášení k Úmluvě: „*A prerequisite for the recognition of the coastal State's right to extend the territorial sea is the regime of transit passage through straits used for international navigation.*“¹¹⁴ a proto je zde předpoklad, že závazky zakotvené v úmluvě budou signatáři ctít bez rozdílu. I přes poskytnutí práv volného proplutí pobřežními vodami si stále státy zachovávají

¹¹¹ Bangladéš, 27. června 2001; Egypt 26. srpna 1983; Malajsie, 14. září 1996; prohlášení učiněná při podpisu Úmluvy (on-line) dostupné na

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm

¹¹² Čína, 7. července 1996; Írán, 10. prosince 1982; Omán, 1. Června 1983; prohlášení učiněná při podpisu Úmluvy (on-line) dostupné na

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm

¹¹³ Německo, 14 října 1994; Nizozemsko, 28. července 1996, tamtéž: „*None of the provisions of the Convention which in so far [as they] reflect existing international law, can be regarded as entitling the coastal State to make the innocent passage of any specific category of foreign ships dependent on prior consent or notification.*“

¹¹⁴ tamtéž, čl. 3

převážnou část pravomocí umožňujícím jim zajistit svou státní suverenitu a bezpečnost v této oblasti. Mezi něž patří možnost uplatňovat vlastní právní řád nad plavidly požívající práva poklidného proplutí pobřežními vodami a zároveň i omezené právo dočasně pozastavit právo poklidného proplutí.¹¹⁵ Avšak vzhledem k různým postojům a citlivosti problematiky se v budoucnu může stát předmětem sporů.

Nicméně v současné době platná úprava je tedy obsažena v druhé části oddíl 3, pododdíl A Úmluvy a zahrnuje úpravu pravidel aplikace práva pokojného proplutí pobřežním mořem pro všechny lodě, jak je definuje článek sedmnáct. V souladu s historickým vývojem mořského práva se toto ustanovení vztahuje na lodě všech států, ať jde o stát pobřežní či vnitrozemský. Právo pokojného proplutí pobřežním mořem požívají lodě cizích států jednak z platné Úmluvy OSN o mořském právu a zároveň toto právo plyne i z původního obyčejového práva a není zde tedy nezbytná úprava vnitrostátními předpisy pobřežních států, aby mohla být uplatněna. Čím samozřejmě taková úprava není vyloučena, a některé pobřežní státy právo pokojného průjezdu kodifikovaly vnitrostátními normami, především pak z důvodu možnosti zpřísnění a konkrétnějšímu určení práv a povinností plavidel, požívajících práva pokojného proplutí a práv a povinností pobřežních států nad těmito plavidly.¹¹⁶ Samotný akt pokojné plavby pobřežními vodami má dle článku 18 Úmluvy tři podoby:

- Proplutí pobřežním mořem bez vplutí do vnitřních vod, zařízení nebo přístavů. Jedná se pak pouze o transferovou plavbu a musí být co nejefektivnější a nejpřímější.

¹¹⁵ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 25 odst. 3

¹¹⁶ J. A. Roach a R. W. Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims*, 2. Vydání, 1996, s. 230 – 231, v současné době implementovalo právo pokojného proplutí do svého právního řádu 34 států.

- Vplutí nebo vyplutí do vnitřních vod, přístavů či zařízeních pobřežního státu za účelem vykládky či nakládky zboží, cestujících, případně servisních zastávek.¹¹⁷
- Pro vstup do pobřežních vod existuje ještě jedno právo vyplývající z mezinárodního obyčejového práva a z Úmluvy, které umožňuje plavidlu vstup na omezenou dobu v případě nouze nebo je-li ohrožen lidský život na moři. Právo „asistenčního vstupu“ je založeno na základním principu poskytování pomoci osobám a plavidlům v tísni a lze jej nalézt zakotvené v článku 98 Úmluvy a také v Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS).¹¹⁸ Článek 18 odstavec 2 Úmluvy pak umožňuje vstup cizí lodi do pobřežních vod z důvodu pomoci osobám nebo jinému plavidlu v nouzi.¹¹⁹

S výjimkou třetí podoby musí být pokojného proplutí nepřerušované, rychlé a s ohledem na plavební a navigační schopnosti plavidla co nejrychlejší. Proto v souladu s historickými obyčejovými pravidly pokojného proplutí není plavidlo, jež nevykonává v pobřežních vodách pohyb (driftuje) bez zjevného důvodu či poruchy. Stejně tak se porušení těchto pravidel dopouští vyhlídkové lodě v pobřežních vodách, jež nabízejí svým cestujícím vyhlídkové plavby kolem pobřeží cizího státu. V těchto případech může pobřežní stát vyžadovat například povolení, neboť plavidlo nepožívá práva pokojné plavby dle úmluvy, a je oprávněn omezit takovouto činnost dle své vnitrostátní úpravy. V případě ponorek se pak bude jednat o pokojné proplutí pouze v případě plavby na hladině a s patřičným označením státu registrace dle příslušných mezinárodních standardů.¹²⁰

¹¹⁷ Takováto podoba pokojného proplutí byla MSD definována jako „obyčejové právo poklidného proplutí pobřežním mořem pobřežního státu za účelem vstupu nebo opuštění vnitřních vod“, *Military or paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua vs USA)*, 1986, rozsudek MSD čl. 214

¹¹⁸ Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), 1914/1974

¹¹⁹ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 18 odst. 2

¹²⁰ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 20

V celku vyčerpávající, avšak pouze demonstrativní, je negativní vymezení pokojného proplutí v článku 19, který vychází z článku 18 úmluvy a zachovává základní názvosloví úmluvy jako je pobřežní moře a zóna souvislá. Obecně však úmluva, v souladu s obyčejovým právem, definuje pokojné proplutí jako proplutí, které nezpůsobuje škodu pobřežnímu státu a neohrožuje jeho pořádek či bezpečnost. Z čehož následně plyne povinnost kapitánů lodí uplatňujících pokojné proplutí, být obeznámeni nejen s mezinárodními předpisy, ale i se všemi předpisy pobřežního státu v souladu s úmluvou a mezinárodně právními předpisy v oblasti mořského práva obecně.¹²¹ Zvolená definice však počítá se subjektivním zhodnocením situace pobřežním státem, z čehož očividně může dojít k problému, v určení, zdali jde ještě o pokojné proplutí nebo nikoliv. Vodítkem má pak být odstavec druhý, obsahující demonstrativní negativní vymezení pokojného proplutí. Zde je rozdíl od Úmluvy o pobřežním moři a zóně souvislé, která nabízí sice také demonstrativní, ale celkem podrobný seznam činností, jež nelze považovat za činnosti ohrožující mír, veřejný pořádek a bezpečnost pobřežního státu.¹²² Kromě demonstrativně vyjmenovaných činností se ne-pokojného proplutí dopustí plavidlo vykonávající „*jakoukoli jinou činnost, která nemá přímý vztah k proplutí.*“¹²³ Úmluva tedy odkazuje spíše na aktivní činnost, tedy konání, nežli omisivní jednání. Neurčitým je dále způsob, jakým je pobřežní stát oprávněn kontrolovat lodě, jestli provádějí poklidné proplutí dle pravidel. Tato otázka je zejména citlivá v případě pobřežních států, které legislativně omezují a upravují právo pokojného proplutí a mohlo by tak následně dojít k neúměrné interpretaci negativního výčtu v úmluvě ve prospěch pobřežního státu, z čeho by pramenilo podstatné omezení práva pokojného proplutí, které je rozhodně záměrem úmluvy. Aby bylo možné řešit případné neshody ve výkladu ustanovení článku 19 odstavce 2, vzniklo v roce 1989 společné prohlášení mezi USA a SSSR o jednotném výkladu pravidel mezinárodního práva upravujících pokojné proplutí, které říká:

¹²¹ Například v Úmluvě stanovené právo pobřežního státu určit plavební dráhy a pak zejména ostatní mezinárodní úmluvy v oblasti bezpečnosti plavby (COLREG) nebo ochrany životního prostředí (úmluva pro předcházení znečištění z provozu lodí a protokol MARPOL)

¹²² Společné prohlášení USA a SSSR k interpretaci mezinárodněprávních pravidel v oblasti pokojného proplutí, 1989, čl. 3

¹²³ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 19 písm. 1

A coastal State which questions whether the particular passage of a ship through its territorial sea is innocent shall inform the ship of the reason why it questions the innocence of the passage, and provide the ship an opportunity to clarify its intentions or correct its conduct in a reasonably short period of time. ¹²⁴

Takový přístup dává cizímu plavidlu možnost osvětlit své záměry, případně napravit své potenciálně delikventní chování a je zároveň odrazem mezinárodní zdvořilosti a tím představuje i obecnou citlivost otázky pokojného proplutí cizích lodí pobřežním mořem pobřežního státu.

¹²⁴ Společné prohlášení USA a SSSR k interpretaci mezinárodněprávních pravidel v oblasti pokojného proplutí, 1989, čl. 4.

6.2.2 Práva a povinnosti pobřežního státu vzhledem k pokojnému proplutí pobřežními vodami

Právo pokojného průjezdu upravené v Úmluvě představuje ústupek ze strany pobřežního státu vůči lodím plujícím pod cizí státní vlajkou a vyúsťuje v omezení suverenity pobřežního státu. Je však potřeba uvést, že se jedná o právo reciproční, na základě kterého tento pobřežní stát naopak získává právo pokojného průjezdu pobřežními vodami ostatních států. Režim volného průjezdu je pak zejména zaměřen proti plavidlům nesoucích cizí vlajku.

Úmluva vymezuje práva a povinnosti pobřežního státu, pokud jde o pokojné proplutí v člancích 24 a 25, jež vychází z Úmluvy o pobřežních vodách a zóně souvislé.¹²⁵ S ohledem na článek 19, nevykonává-li loď plavbu v režimu pokojného proplutí, opravňuje článek 25 přímořský stát, aby přijal taková nezbytná opatření, jež jsou nutná k zajištění bezpečnosti. Stejně tak může pobřežní stát zasáhnout proti plavidlům, chystajícím se vstoupit do vnitřních vod nebo přístavů, pokud by hrozilo porušení podmínek vstupu do těchto vod nebo přístavů. Úprava zde umožňuje státu značně rozsáhlé možnosti reakce v závislosti na bezpečnostní riziko, které však nejsou přímo specifikovány. Může se zde zejména jednat například jen o výzvu lodi porušující pravidla, aby od takového jednání upustila, nebo o výzvu k okamžitému opuštění pobřežních vod, přes zabránění plavidlu v pokračování plavby až po zásah státních orgánů. Státních orgánů jako je pobřežní stráž nebo námořní policie, formou obsazení plavidla a následného vyvedení z pobřežních vod, nebo zadržení plavidla, dopustilo-li se trestné činnosti. Úmluva v konkrétní úpravě mlčí s ohledem na státní suverenitu pobřežního státu a nechává na zvážení státních autorit, co může být vnímáno jako hrozba nebo již je poškozováním státem chráněných zájmů. Přestože je rozhodnutí na zvážení každého suverénního státu. Vždy záleží na okolnostech případu, jak se například vyjádřil Mezinárodní tribunál pro mořské

¹²⁵ Úmluva o teritoriálních vodách a pásmu souvislém, čl 15 a 16.

právo v případě M/V Saiga. Reakce by měla zachovávat obecné zásady mezinárodního práva, jako je nutnost a přiměřenost takového zásahu.¹²⁶

S tím souvisí právo pobřežního státu plynoucí z článku 25 dočasně pozastavit právo pokojného proplutí specifickými oblastmi pobřežních vod za účelem zajištění své bezpečnosti. K takovému omezení, například z důvodů vojenských manévrů v oblasti, může stát přistoupit jen za předpokladu, že záměr omezit pokojnou plavbu v oblasti řádně a včas uveřejní, aby se zabránilo jednorázovému a účelovému omezování práv.¹²⁷ Některé státy výslovně umožňují pozastavení pokojného proplutí v rámci svých národních legislativ.¹²⁸ Právo omezit pokojnou plavbu svým pobřežním mořem může být i z důvodu vnitrostátní bezpečnostní situace, která vyžaduje policejní nebo vojenský zásah. Z důvodu vnitřních nepokojů vyhlásila Papua Nová Guinea v roce 1990 50 nm zakázané zóny kolem ostrova Bougainville, která však byla následně na protest Austrálie odvolána pro překročení vzdálenosti takové zóny. Pojem „dočasného“ uzavření pobřežních vod je definován Úmluvou, avšak výklad záleží vždy na okolnostech daného případu a zejména pak zdali se jedná o omezení z očekávaných důvodů, jako je tomu v případech vojenských manévrů (musí mu předcházet oznámení), nebo jde-li o reakci na již vzniklou bezpečnostní situaci vyžadující reakci státu pro zajištění především vnitřní bezpečnosti státu, ale také k zajištění bezpečnosti cizích plavidel proplovajících jeho pobřežními vodami. V roce 1986 například Spojené Státy vznesli protest proti omezením, která vyhlásila Srí Lanka a jež vyžadovala pro všechna plavidla zvláštní povolení pro vstup do jejích pobřežních vod. I přesto, že spojené státy podporovali vládní snahy o potlačení protivládních nepokojů, tato omezení považovali za porušování Úmluvy. Srí Lanka si však tento postup zdůvodnila svým právem na

¹²⁶ Případ M/V Saiga (č. 2), St. Vincent a Grenada vs. Guinea, 1. června 1999, ITLOS, tribunál v čl. 155 rozsudku uvádí: „*Although the Convention does not contain express provisions on the use of force in the arrest of ships, international law, which is applicable by virtue of article 293 of the Convention, requires that the use of force must be avoided as far as possible and, where force is unavoidable, it must not go beyond what is reasonable and necessary in the circumstances.*“

¹²⁷ Omezení pokojného proplutí jsou oznamována generálnímu tajemníkovi OSN a jsou zveřejňována Divizí OSN pro Oceánské záležitosti a mořské právo, dostupné (online) na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passages_suspension.htm

¹²⁸ Maritime Zone Act, Mauritius, 2005 čl. 10; Zákon č. 28, Sýrie, 2003 čl. 13

ochranu vnitřní bezpečnosti a faktem, že se jednalo o dočasné, nikoliv trvalé opatření.

Dalším právem pobřežního státu plynoucím z úmluvy, konkrétně z článku 21, je právo regulace pravidel plavby. Právo stanovit podmínky vychází zejména ze suverenity pobřežních států nad pobřežními vodami a schopnost přijímat a prosazovat zákonné předpisy upravující oblast plavby jednak plavidel registrovaných ve vlastním rejstříku, a tedy pod vlajkou daného pobřežního státu, ale pak především vymahatelnost těchto vnitrostátních předpisů na plavidlech registrovaných pod vlajkami cizích států. Takovéto vnitrostátní předpisy mohou upravovat celou řadu činností spojených s průjezdem, zejména bezpečnosti plavby a regulace námořního provozu, zachování živých mořských zdrojů a mořského prostředí, včetně prevence znečišťování, mořský vědecký výzkum a záležitosti imigračních a sociálních otázek. Od lodí plujících pod cizí státní vlajkou se pak očekává, že budou své právo pokojného proplutí vykonávat v souladu s těmito vnitrostátními předpisy.¹²⁹ V tomto směru existují jasné korelace mezi činnostmi považovanými za pokojné proplutí dle článku 19 úmluvy a činnostmi, které podléhají regulaci dle článku 21 úmluvy. Dvě nejdůležitější jsou pak otázky regulace pro předcházení znečištění pocházející z provozu lodí a regulace rybolovu. Kromě činu úmyslného a vážného znečištění, jež je v rozporu s pravidly pokojného proplutí, je pobřežním státům umožněno regulovat další méně závažné formy znečištění v pobřežních vodách, za které může být plavidlo zodpovědné především v souvislosti s jeho provozem. Veškeré tyto vnitrostátní úpravy musí vždy být v souladu s články úmluvy a dalšími příslušnými mezinárodními předpisy.¹³⁰

S problematikou právní úpravy pokojného proplutí úzce souvisí, avšak značně odlišná a limitovaná, problematika aplikace trestněprávní jurisdikce pobřežního státu vůči osobám na palubě lodí pokojně plujících pod vlajkou cizího státu.¹³¹ Trestněprávní jurisdikci úmluva připouští jen v případech zde stanovených a to pokud dojde důsledkem trestného činu k ohrožení bezpečnosti nebo pořádku

¹²⁹ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 21 odst. 4

¹³⁰ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel - Source Pollution, s. 199-240

¹³¹ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 27

v pobřežním státě, případně vyžádá-li si takovou podporu velitel lodi, nebo v otázkách pašování drog a obchodování s lidmi. Ještě více omezující je pak ustanovení o soukromoprávní jurisdikci pobřežního státu, které takovýto výkon jurisdikce nad plavidlem registrovaným pod státní vlajkou jiného státu během pokojného proplutí nepřipouští vůbec.¹³²

Povinnost pobřežních států vzhledem k pokojnému proplutí je vyjádřena jako povinnost nebránit cizím lodím v pokojném proplutí pobřežními vodami.¹³³ Předmětná úprava je v souladu se záměrem úmluvy zajistit volný pohyb mezinárodního námořního obchodu pobřežními vodami pobřežních států. Především pak cizím lodím vykonávajícím právo pokojného průjezdu, nesmí být vstup do pobřežních vod zamítnut a zároveň během průjezdu nesmí být do tohoto práva bezdůvodně zasahováno. Spornou otázkou pak bylo, zda pobřežní stát může vyžadovat při průjezdu všech cizích lodí svým pobřežním mořem přítomnost Pilota na palubě lodí po celou dobu pobytu lodí v pobřežních vodách. Státy pak tento postup zdůvodnili především potřebou provést lodě obzvláště nebezpečnými nebo pak obzvláště citlivými oblastmi, které vyžadují služby pilota pro zajištění bezpečné plavby. Pokud by tato povinnost měla dopadat na všechny plavidla bez rozdílu, šlo by o porušení povinnosti státu nerušit pokojný průjezd pobřežním mořem.¹³⁴ Aby bylo možné rozlišit mezi legitimním použitím vnitrostátních předpisů na úpravu pravidel navigace, považují se za nepřípustné takové předpisy, které mají přímý dopad na odepření nebo omezení pokojného proplutí, nebo které diskriminují pouze plavidla plavící se pod konkrétní vlajkou cizího státu či vezoucí určitý konkrétní náklad.¹³⁵ Související povinností pobřežního státu je povinnost informovat proplouvající plavidla o překážkách představujících nebezpečí pro plavbu v jeho pobřežních vodách. Za pokojné proplutí nejsou státy oprávněny vybírat žádné

¹³² tamtéž, čl. 28

¹³³ tamtéž, čl. 24 odst. 1

¹³⁴ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 24 odst. 1

¹³⁵ tamtéž, čl. 21 odst. 2 „...předpisy se nevztahují na projektování, konstrukci, složení posádky anebo vybavení cizích lodí.“; a také článek 227 zakazující jakoukoliv diskriminaci mezi státy.

poplatky, nejedná-li se o zajištění proplutí za asistence pilota v oblastech, kde je to pro bezpečné proplutí nezbytné.¹³⁶

V neposlední řadě patří do pravomoci pobřežních států stanovení námořních tras a zón odděleného provozu pro zajištění bezpečnosti plavby ve zvláště exponovaných oblastech jako jsou úžiny nebo oblasti v blízkosti přístavů. Úmluva přiznává státům významná práva v oblasti určení a regulace námořních tras v oblasti pobřežního moře. Článek 22 odstavec první umožňuje pobřežnímu státu regulovat a požadovat, aby cizí lodě vykonávající pokojné proplutí, dodržovali vnitrostátními předpisy stanovené námořní trasy, koridory a systémy oddělené plavby (SOP), za účelem zajištění bezpečnosti plavby. Pobřežní stát však nemá absolutní právo při stanovení námořních tras a je vázán doporučeními vydanými pracovní skupinou Mezinárodní námořní organizace. Dále je pobřežní stát povinen brát ohled zejména na průlivy, které byly historicky obvykle užívány pro mezinárodní plavbu, zvláštní vlastnosti lodí a hustotu provozu v daných oblastech.¹³⁷ Úmluva výslovně umožňuje vyhradit koridory pro plavidla s jaderným pohonem, nesoucí jaderný materiál nebo jiné nebezpečné látky na své palubě a vyžadovat plavbu těchto plavidel výhradně takovými koridory.¹³⁸ Úmluva stanovení námořních cest pobřežním státům umožňuje, ale není povinností pobřežního státu tyto námořní cesty a koridory stanovit. Při absenci takové vnitrostátní úmluvy požívají i tato plavidla plného práva pokojného proplutí.¹³⁹ Nicméně i zde jsou plně aplikovatelná pravidla pro zajištění bezpečnosti na moři obsažená v úmluvě COLREG a všechny cizí lodě jsou jimi vázány i v pobřežních vodách.¹⁴⁰

¹³⁶ tamtéž, čl. 26

¹³⁷ tamtéž, čl. 22 odst. 3

¹³⁸ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 22 odst. 2

¹³⁹ Společné prohlášení USA a SSSR k interpretaci mezinárodněprávních pravidel v oblasti pokojného proplutí, 1989, dostupné (on-line) na <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1989%20USA-USSR%20Joint%20Statement%20on%20the%20Uniform%20Interpretation%20of%20Rules%20of%20International%20Law-pdf.pdf>, čl. 5

¹⁴⁰ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 21 odst. 4

6.2.3 Práva plavidel pod vlajkou cizího státu

Vedle stroze definovaného práva pokojného proplutí v článku 17, neposkytuje úmluva žádné další upřesnění práv lodí plavících se pod vlajkou cizího státu pobřežním mořem. Extenzivní definice pokojného proplutí v článku 19 úmluvy umožňuje velmi široký výklad tohoto pojmu a i přes pomocný negativní výčet uvedený v druhém odstavci, dává úmluva pevnější právní základ pobřežnímu státu, na jehož základě je oprávněn vstup do pobřežních vod zamezit případně již proplovající plavidlo zajistit. Úmluva státům stanovuje povinnost nebránit plavidlům pod cizí vlajkou proplutí pobřežním mořem, avšak již se nevyjadřuje k možnostem cizích lodí, kterým je vstup zamítnut, nebo pokojné proplutí přerušeno v rozporu s úmluvou. V úmluvě jednoznačně chybí způsob jak prokázat, že se plavidlo dopustilo porušení dle negativního výčtu v úmluvě. V případě Korfského kanálu se Mezinárodní soudní dvůr zaměřil více na způsob proplutí Britských válečných plavidel, než skutečný důvod proplutí.¹⁴¹

Bez ohledu na velmi neustálený přístup k pokojnému proplutí válečných lodí, úmluva v článku 17 přiznává toto právo všem lodím všech států. Nicméně v části druhé, pododdíl C úmluvy obsahuje čtyři články upravující některé aspekty pokojného proplutí válečných lodí a dalších státních plavidel provozovaných pro neobchodní účely pobřežním mořem. Válečné lodě jsou definovány v článku 29 úmluvy jako lodě patřící ozbrojeným silám státu, s rozlišovacími vnějšími znaky a pod velením důstojníka a posádkou, podléhající vojenské kázní.¹⁴² Následující článek pak upravuje pravomoci pobřežního státu pro případ, kdy válečné plavidlo cizího státu neplní pravidla poklidného proplutí. Potenciálně se jedná o jednu z nejcitlivějších otázek, která může při poklidném proplutí válečné lodi vzniknout. Ustanovení předpokládá nejprve žádost pobřežního státu, aby se válečné plavidlo podřídilo jeho právním předpisům, které se týkají průjezdu pobřežním mořem a až v případě nevyhovění takové žádosti požadovat okamžité opuštění svých pobřežních vod. Předmětná ustanovení jsou opět velmi extenzivní a ponechávají

¹⁴¹ případ Corfu Channel, 1949, MSD

¹⁴² Úmluva OSN o mořském právu, oddíl 3, pododdíl C, čl. 29

mnoho prostoru státní praxi. V tomto případě poskytla státní praxe konkrétní pomocný výklad daných ustanovení v roce 1989 jednotným prohlášením USA a SSSR pro jednotnou interpretaci pravidel mezinárodního práva v oblasti poklidného proplutí, která stanoví, že „*If a warship engages in conduct which violates such law or regulations or renders its passage not innocent and does not take corrective action upon request, the coastal State may require it to leave the territorial sea ... In such case the warship shall do so immediately.*“¹⁴³ Poslední dva články týkající se válečných lodí upravují otázky mezinárodní odpovědnosti za způsobené ztráty nebo škody vzniklé pobřežnímu státu v důsledku nedodržení pravidel pro poklidný průjezd a imunitu válečných lodí. Proto, zatímco cizí válečnou loď nelze stíhat například za znečištění v pobřežních vodách, bude v takovém případě k odpovědnosti povolán přímo stát vlajky takového válečného plavidla. Některé státy si však stále stojí za svým stanoviskem, že válečné lodě cizího státu smějí požívat práva pokojného proplutí jen na základě svolení pobřežního státu, což nemůže být v souladu s úmluvou.¹⁴⁴ Nicméně zatímco úmluva přiznává válečným lodím právo pokojného proplutí, z negativního výčtu činností, které nejsou pokojným proplutím, vyplývá, nutnost zvláštní pozornosti pro pokojné proplutí válečných plavidel, jež jsou svou činností rozhodně náchylnější k porušení pravidel pokojného proplutí. Kromě použití síly je válečným lodím v pobřežních vodách výslovně zakázáno provozovat vojenská cvičení, shromažďování zpravodajských informací s cílem ohrozit bezpečnost pobřežnímu státu nebo vypouštění či přistávání letadel nebo jiných vojenských zařízení z letadlových lodí. Proto letadlové lodě nemohou při pokojném proplutí operovat s letadly.

Obdobné postavení příkládá úmluva lodím s jaderným pohonem nebo přepravujících jaderné či „jiné nebezpečné nebo škodlivé látky,“ jak je uvedeno v článku 23 úmluvy. Pokojné proplutí je zde podmíněno odpovídající dokumentací a dodržováním zvláštních preventivních opatření v souladu s mezinárodními

¹⁴³ Společné prohlášení USA a SSSR k interpretaci mezinárodněprávních pravidel v oblasti pokojného proplutí, čl. 7

¹⁴⁴ Prohlášení učiněná při podpisu úmluvy: Čína 1996, Chorvatsko 1995, Írán 1982 a další

smlouvami upravujícími nakládání s takovým materiálem.¹⁴⁵ Tato úprava se značně překrývá s úpravou válečných lodí, jelikož některé válečné lodě mají jak jaderný pohon tak nesou jaderné zbraně, a proto mají zmíněná ustanovení zvláštní význam pro svobodu plavby námořnictev. Nicméně některé státy přijaly přísnější opatření, než stanoví úmluva a vyžadují předchozí souhlas pro vstup a pokojnou plavbu pro plavidla s jaderným pohonem, což vyvolává protesty ostatních států, především pak USA.¹⁴⁶ Bez ohledu na zdánlivě jednoznačná ustanovení v úmluvě, nestačí některým státům povinnost neohrozit jejich bezpečnost, a proto je právo poklidného proplutí plavidel s jaderným pohonem nebo nákladem stále předmětem diskuzí a většina států, jež přijala přísnější opatření, stojí na svém stanovisku.¹⁴⁷ Například v roce 1992 přepravovala Japonská loď Akatsuki Maru plutonium z Evropy do Japonska kolem mysu dobré naděje a přes Indický a Tichý oceán. Několik států v Asii a Tichomoří následně odepřelo přístup této lodi do svých pobřežních vod s odvoláním se na svou bezpečnost a ochranu životního prostředí v případě nehody. Následně Indonésie, Malajsie a Singapur neumožnili plavidlu proplout úžinou Malaka, čím nepřímou zabránili vstupu lodi do jejich pobřežních vod. I přes všechny protesty nakonec Akatsuki Maru doplula úspěšně do Japonského přístavu.

Poslední skupinou plavidel požívající právo pokojného proplutí jsou plavidla v nouzi. Jedná se o velmi nejasnou úpravu v úmluvě a také byla několikrát předmětem sporů. Do stavu nouze se plavidlo může dostat v různých situacích a ani nemusí dojít k jeho poškození. Úmluva v článku 18 odst. 2 umožňuje vstup plavidlům do pobřežních vod například v případě nepřízně počasí včetně zastavení a vyhledání útočiště. Šíře úpravy vyvolává otázku kdo má pravomoc zhodnotit, zdali loď již je v nouzi nebo není. Za jednoznačných okolností jako jsou lodní nehody, kdy je poškození lodi evidentní a viditelné nebo za rozbouřeného moře, není o takové nouzi pochyb. Opačným případem je pokud se do nouze dostane posádka a cestující lodi, je objektivní zhodnocení pobřežním státem podstatně ztíženo. Státní praxe přenechává v takovýchto případech pravomoc rozhodnou veliteli lodi, který

¹⁴⁵ Například úmluva SOLAS, kapitola VII; MARPOL, dodatek II apod.

¹⁴⁶ Roach and Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims*, s. 271 - 276

¹⁴⁷ *Maritime Zone Act 2005*, Mauricius, čl. 10 odst. 3

uplatní vyšší moc nebo stav nouze buď přímo, nebo prostřednictvím majitele lodi.¹⁴⁸ Nicméně problematická je i otázka imunity takového plavidla v přístavu. Otázka zní, zdali má mít pobřežní stát pravomoc nad plavidlem, které využilo svého práva na útočiště například z důvodu nepřízně počasí a nemohlo ovlivnit pobyt v přístavu daného státu. Britská praxe zastává názor zachování imunity těchto plavidel právě proto, že přítomnost plavidla byla zapříčiněna vyšší mocí a byla nevyhnutelná.

6.2.4 Jurisdikce v zóně souvislé

Kromě pobřežních vod, uznávala státní praxe na začátku dvacátého století určitou úroveň jurisdikce pobřežního státu i za hranicemi této oblasti a to zejména z důvodů zajištění především celních zákonů, aby se zabránilo pašování zboží přes vody blízké pobřežním. Základ této praxe lze nalézt v britském námořním právu, kdy byl v osmnáctém století přijat zákon „Hovering Act“ upravující oblast tzv. „mimo dostřel kanonu“ a zakazující stání nebo kotvení v této oblasti s cílem poskytnout základnu pro protiprávní činnost.¹⁴⁹ Dalším zastáncem rozšiřování jurisdikce do této oblasti byly Spojené Státy, jež přijaly obdobný předpis v roce 1799, a v roce 1891 pak Nejvyšší soud Spojených států rozšířil pravomoc států za hranici pobřežních vod takto: „*all governments, for the purpose of self-protection in time of war or for the preventive of frauds on its revenue, exercise an authority beyond this limit*“¹⁵⁰ a rozšířil jurisdikci Spojených států mimo pobřežní vody pro oblast pašování a zejména pak k zamezení pašování alkoholu do Spojených států v době prohibice mezi lety 1919 a 1933.¹⁵¹ Tento vývoj následně ovlivnil debatu na Haagské konferenci v roce 1930, která se otázkami zóny souvislé začala zabývat na mezinárodní úrovni.

¹⁴⁸ Jean-Pierre L. Fonteyne, All Adrift in a Sea of Illegitimacy: An International Law Perspective on the Tampa Affair, 2001, Public Law Review 12, s. 245-250

¹⁴⁹ O'Connell, The International Law of the Sea, vol 1, s. 90

¹⁵⁰ Manchester vs Massachusetts, 1891, 139 U.S., (on-line) dostupné na <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/139/240/case.html> s. 258

¹⁵¹ P. C. Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, s. 211 - 238

6.3 Výlučná ekonomická zóna

Zatímco Výlučná ekonomická zóna vznikla původně jako režim upravující přechodnou oblast mezi pobřežními vodami a volným mořem, kde převládalo zaměření na ochranu práv pobřežních států nad živými a neživými zdroji této oblasti, již během jednání v průběhu konference UNCLOS III státy dospěly k nutnosti regulace práv proplutí Výlučnou ekonomickou zónou (VEZ). Bez přijetí těchto práv plavby by vznik VEZ nebyl možný. Proto pátá část Úmluvy jednoznačně přiznává, ať pobřežním nebo vnitrozemským států, pro oblast VEK podobná práva jako dle článku 87 úmluvy pro oblast volného moře, který zahrnuje i právo svobodné plavby.¹⁵² Nicméně na rozdíl od výkonu svobody plavby na volném moři, existuje pro VEZ dynamická úprava článku 58 odst. 3 uvádí, že *„při výkonu svých práv a plnění svých povinností ve výlučné ekonomické zóně podle této Úmluvy musí státy náležitě přihlížet k právům a povinnostem pobřežního státu a jsou povinny podřídit se zákonům a předpisům, které pobřežní stát přijal v souladu s ustanoveními této Úmluvy a s jinými pravidly mezinárodního práva potud, pokud nejsou neslučitelné s touto Částí“*. Ačkoliv to není nezbytně nutné, některé státy jako například Čína, přijali své vnitřní předpisy, upravující svobodu plavby plavidel pod vlajkou cizích států plujících jejich VEZ. Rovnováhu mezi právy pobřežního státu v jeho výlučné ekonomické zóně a svobodu proplutí touto oblastí by nemělo být problematické dosáhnout, budou-li se pobřežní státy v oblasti své vnitrostátní úpravy držet právního rámce stanoveného úmluvou a zdrží-li se zásahu do práva svobodné plavby. Pátá část úmluvy, upravující práva pobřežního státu ve VEZ, by neměla mít významný dopad na svobodu plavby plavidel plujících pod vlajkou cizího státu. Přesto se některé pobřežní státy snaží regulovat například plavidla nesoucí nebezpečný náklad formou předchozí oznamovací povinnosti před proplutím VEZ. Diskuze kolem této problematiky se pak značně vyhrotila v období

¹⁵² Úmluva OSN o mořském právu, čl. 58 odst. 1

jaderných testů v Pacifiku, jež měla jednoznačný odraz v prohlášení některých států k úmluvě.¹⁵³

V rámci svobody navigace výlučnou ekonomickou zónou můžeme spatřovat ještě další dva kontroverzní aspekty. Prvním zcela jistě bude právo transitu rybářských plavidel cizích států, na která se v době kdy nekonají svou rybolovnou činností, vztahuje právo svobodné plavby stejně jako na jiná plavidla. Citlivost této otázky je zde patrná, jelikož vyvstává oprávněná obava pobřežního státu vzhledem k možností nelegálního rybolovu prováděného takovými plavidly v jejich výlučné ekonomické zóně. Na druhou stranu rybářské lodi nevykazující podezřelé aktivity či činnosti směřující k nelegálnímu rybolovu by mělo být proplutí bez omezení povoleno. V neposlední řadě úmluva nebrání pobřežnímu státu vykonat vizuální kontrolu takového plavidla v souladu s mezinárodními identifikačními předpisy.

Druhou spornou otázkou je svoboda plavby vojenský lodí výlučnou ekonomickou zónou a pak zejména, které činnosti ještě podléhají této svobodě a které již nikoliv. Obavy pobřežních států zde neplynou z plavby v jejich VEZ, ale především z činností vykonávaných vojenskými plavidly jako jsou vojenská cvičení a podobné manévry, při kterých dochází ke zkouškám zbraní a mohou být považovány za demonstraci síly. Tento postoj některých států odráží i několik prohlášení k Úmluvě.¹⁵⁴ Například Kapverdy ve svém prohlášení k úmluvě v roce 1987 uvedly, že:

„In the exclusive economic zone, the enjoyment of the freedoms of international communication, in conformity with its definition and other relevant provisions of the Convention, excludes any non-peaceful use without the consent of the coastal State, such as exercises with weapons or other activities which may affect the interests of the said state.“¹⁵⁵

¹⁵³ Prohlášení Nizozemska učiněné při podpisu úmluvy, (on-line) dostupné na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Netherlands%20Upon%20Ratification

¹⁵⁴ Prohlášení učiněná při podpisu úmluvy: Brazílie (1988), Malajsie (1996), Uruguay (1996), (on-line) dostupné na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm

¹⁵⁵ tamtéž, prohlášení k úmluvě Kapverdy, čl. 5

Všechny tyto interpretace a prohlášení se týkají otázek, zdali použití zbraní při vojenských cvičeních a manévrech jsou součástí práva svobodné plavby, nebo již spadají pod výrazný rys práva svobodné plavby na volném moři. V tomto případě požívání práva svobodné plavby během takovýchto vojenských manévrů a cvičení závisí zcela na výkladu článku 58 Úmluvy. Určité rozdíly v režimu výlučné ekonomické zóny a volného moře musí být zcela jistě přikládány minimálně letadlovým lodím a ponorkám, u kterých je dvojitý režim při pokojném proplutí a případných vojenských manévrech zcela zjevný a snahy pobřežních států omezit takové manévry ve svých vodách zcela pochopitelné. Tím není dotčeno právo těchto plavidel na pokojné proplutí VEZ.

6.4 Jurisdikce nad plavidly na volném moři

Svobody užívání volného moře jsou obsaženy v úpravě článku 87 Úmluvy a zcela jasně říká, že volné moře je otevřeno všem suverénním státům ať pobřežním nebo vnitrozemským. Úmluva uvádí šest svobod užívání moře, což je o dvě víc než obsahovala Úmluva z roku 1958. Později byla přidána svoboda vědeckého výzkumu a stavby umělých ostrovů a jiných obdobných zařízení. Nejedná se o taxativní výčet svobod, článek je uveden slovy „mimo jiné“. Demonstrativní výčet svobod zde má v současné době význam především při výkonu vojenských cvičení a testování zbraní na volném moři, není-li takové testování v rozporu s jinou mezinárodní úmluvou. Svobodné užívání volného moře není rozhodně absolutním právem a musí být požíváno zejména v souladu s Úmluvou OSN o mořském právu, ostatními úmluvami a obyčejí mezinárodního práva a pak především s ohledem na zájmy ostatních subjektů mezinárodního práva.

S obyčejovými zásadami svobodného užívání volného moře je úzce spojeno striktní omezení výkonu jurisdikce států mimo své území. Jedná se o kogentní obyčejové pravidlo, které připouští exteritoriální pravomoc jen z titulu registrace a ochrany. Územní princip výkonu pravomoci suverénních států je základním prvkem mezinárodního práva a vylučuje jakékoliv uplatňování jurisdikce nad volným mořem. Nepříslušnost jakékoliv jurisdikce na volném moři umožňuje subjektům mezinárodního práva uplatňovat exteritoriální jurisdikci v této oblasti zejména nad

plavidly registrovaný v rejstřících suverénních států, včetně jurisdikce nad jejich posádkou a cestujícími. Takový stát vykonává exteritoriální jurisdikci z titulu státu vlajky. Exteritoriální jurisdikce zde má své důležité místo při zaplňování oblastí bez jurisdikce v době kdy se loď nachází na volném moři. Nicméně jurisdikce státu vlajky na volném moři není výhradní. V průběhu vývoje režimu volného moře vyvstala potřeba stanovit určité formy omezení výhradní jurisdikce, a to zejména přiznáním omezené universální jurisdikce i ostatním států, zejména pak v citlivých otázkách jako je pirátství nebo obchod s lidmi.¹⁵⁶

Tato obyčejová pravidla exteritoriální jurisdikce se odráží nejen ve státní praxi, ale také byla stvrzena názorem Stálého soudu mezinárodní spravedlnosti v jeho rozhodnutí z roku 1927 v případě Lotu.¹⁵⁷ Případ se stal v roce 1926, kdy došlo na volném moři ke střetu lodi Lotus plující pod francouzskou vlajkou a tureckého plavidla Boz-Kourt, které se následkem střetu později potopilo včetně posádky, tureckých státních příslušníků. Francouzské lodi Lotus se podařilo zachránit deset členů posádky lodi Boz-Kourt, avšak po příjezdu do Istanbulu byl kapitán Lotusu zatčen za vraždu a následně i odsouzen. Francie podala stížnost k SSMS, který následně rozhodl.

Ve vztahu k výkonu jurisdikce soud uvedl:

„Jurisdiction is certainly territorial; it cannot be exercised by a state outside its territory except by virtue of a permissive rule derived from international custom or from a convention. It does not, however, follow that international law prohibits a state from exercising jurisdiction in its own territory, in respect of any case which relates to acts which have taken place abroad, and in which it cannot rely on some permissive rule of international law.“¹⁵⁸

Ve svém názoru soud omezil, mezinárodním právem do té doby uznávanou, výhradní jurisdikci státu vlajky nad plavidly registrovanými v jeho námořním

¹⁵⁶ Robert C.F. Reuland, Interference with non-national Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag –state Jurisdiction, 1989, Vanderbilt Journal of Translation Law, s. 1161

¹⁵⁷ případ Lotus (Francie vs Turecko), 1927, SSMS, rozsudek serie A, č. 10, dostupné (online) na http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf

¹⁵⁸ tamtéž, čl. III odst. 5, s. 18-19

rejstříku. A uvedl, zejména v návaznosti na nastoupení následku skutkové podstaty: „*Turkey to take into consideration the fact that the offence produced its effects on the Turkish vessel and consequently in a place assimilated to Turkish territory in which the application of Turkish criminal law cannot be challenged, even in regard to offences committed there by foreigners.*“¹⁵⁹ Soud tímto konstatoval, že nastanou-li následky trestného činu na palubě plavidla pod tureckou státní vlajkou, žádné pravidlo mezinárodního práva nezakazuje Tureckým orgánům trestně stíhat kapitána Francouzské lodi Lotus.¹⁶⁰ Rozhodnutí bylo v té době podrobena rozsáhlé kritice¹⁶¹ a vzhledem k těsnému přijetí 8:7 nebyl rozsudek přijat Komisí OSN, která trvala na výlučné jurisdikci státu vlajky. Rozsudek byl následně odůvodňován na základě definice plavidla jako „plovoucího“ státního území státu, pod jehož vlajkou pluje na volném moři. Nicméně tento výklad byl později překonán nejen státní praxí¹⁶², ale také rozhodnutím MSD, který svým rozsudkem¹⁶³ konstatoval výrazné překonáním tohoto výkladu dalším vývojem jak mezinárodního práva, tak mezinárodního práva mořského.¹⁶⁴ Současná teorie jurisdikce státu vlajky vychází z titulu registrace lodí v námořním rejstříku příslušného suverénního státu a nikoliv tedy fiktivního státního území. Ze stejné teorie jurisdikce z titulu registrace vychází i český trestní zákoník, který říká: „*Podle zákona České republiky se posuzuje též trestnost činu, který byl spáchán mimo území České republiky na palubě lodi nebo jiného plavidla, anebo letadla nebo jiného vzdušného dopravního prostředku, které jsou registrovány v České republice. Místo spáchání takového činu se posuzuje obdobně podle § 4 odst. 2 a 3.*“¹⁶⁵

6.4.1 Svoboda plavby na volném moři

Svoboda plavby je jednou ze šesti svobod užívání volného moře a je upravena v části sedmé Úmluvy OSN o mořském právu. Byť se na první pohled

¹⁵⁹ tamtéž, s. 23

¹⁶⁰ tamtéž, s. 23

¹⁶¹ J. L. Briery, The Lotus Case, 1928, Law Quarterly Review, s. 154

¹⁶² O'Connell, The international Law of the Sea, vol 2, s. 800

¹⁶³ případ Zatykáci rozkaz z 11. dubna 2000 (Demokratická republika Kongo vs Belgie), 2002 MSD, Rep 3, čl. 51

¹⁶⁴ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 97

¹⁶⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, § 5

může toto ustanovení jevit jako úprava jen pro ty části moře, které nejsou zahrnuty do vnitřních vod, pobřežních vod, VEZ nebo ostrovních vod,¹⁶⁶ není vyloučena aplikace práv svobodného užívání moře na VEZ, za splnění podmínek především ekonomického využití VEZ, v souladu s právy a povinnostmi uvedenými v Úmluvě.¹⁶⁷ Svobody zde uvedené je potřeba následně podrobit rozsáhlé úpravě v jiných částech Úmluvy nebo v dalších mezinárodních úmluvách a instrumentech mezinárodního práva. V případě práva svobodné plavby je úprava obsažená v Úmluvě celkem obsáhlá a i další mezinárodní úmluvy v oblasti mořského práva poskytují relativně dostatečný právní rámec.

Jak již bylo řečeno, svoboda plavby je právem všech suverénních pobřežních i vnitrozemských států,¹⁶⁸ a je odrazem pozice státní praxe a obyčejových pravidel, jež považuje volné moře za *res communis, tedy společné všem*. S ohledem na vnitrozemské státy dle článku 87 a následnou úpravou přiznávající tato práva v části desáté, článku 125, Úmluva jasně stanovuje „*Vnitrozemské státy mají právo na přístup k moři a od moře za účelem výkonu práv... práva svobodné plavby.*“ Klíčovým pojmem je zde „plavba“, který je neodmyslitelně spjat vůbec s realizací výkonu práva svobodného užívání volného moře. Samotný pojem plavby není v části druhé Úmluvy definován, definici lze vyvodit z kontextu úpravy pokojného proplutí, tedy jedná se o činnost pohybu vodou a to na hladině nebo pod hladinou.¹⁶⁹ Samotné „právo plavby“ je Úmluvou definováno v článku 90, avšak vyhýbá se jakékoliv upřesňující definici, co je za právo plavby považováno. Výklad plavby jak vyplývá například z kontextu článku 92 lze tedy vykládat na základě námořní praxe, kdy pod termínem „sail“ je považován pohyb plavidel s pohonem všeho druhu schopného pohybu na nebo pod mořskou hladinou.¹⁷⁰

Shora uvedené skutečnosti jasně znázorní jen rámcovou úpravu práva svobodné plavby v Úmluvě. Od lodí se očekává, že budou plavbu vykonávat

¹⁶⁶ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 86

¹⁶⁷ tamtéž, čl. 58 odst. 2; čl. 86

¹⁶⁸ tamtéž, čl. 87 odst. 1

¹⁶⁹ tamtéž, čl. 20, „V pobřežním moři jsou ponorky a jiná podmořská plavidla povinna plout na povrchu...“ tedy na volném moři je plavba definována i pod mořskou hladinou.

¹⁷⁰ tamtéž, čl. 92 odst 1: „Ships shall sail under the flag of one State.“

s vyvěšenou státní vlajkou dle registrace a to pouze vlajkou jednoho státu.¹⁷¹ A následně z titulu státu vlajky podléhají jurisdikci právě toho státu, pod jehož vlajkou se plaví na volném moři. Kterému je právo udělovat státní vlajku přiznáno, ale následně podléhá povinností stanovit podmínky přidělování státních vlajek a vynucování dodržování těchto pravidel.¹⁷² Vedle těchto pravidel podléhají plavidla na volném moři řadě významných mezinárodních smluv upravujících například ochranu života na moři (SOLAS), zabránění srážky na moři (COLREG) nebo úmluvou o předcházení znečištění moře (MARPOL). Povinností států z těchto úmluv je zajistit jejich dodržování plavidly, jež nesou jejich státní vlajku a podléhají tedy jejich jurisdikci.

Vzhledem k současnému výkladu teorie jurisdikce státu vlajky, jak bylo uvedeno výše, požívají některá plavidla imunity na volném moři a to zejména z universální jurisdikce ostatních států, přiznané jim právě zlomovým rozhodnutím Stálého dvora mezinárodní spravedlnosti v případě Lotus. Této imunity na volném moři požívají válečné lodě¹⁷³ a lodě používané pouze k neobchodní státní službě.¹⁷⁴ Pro případ konkurenční jurisdikce, dle současné teorie, uvádí článek 97 postup určení trestní jurisdikce pro případ srážky nebo jiné plavební nehody na volném moři.¹⁷⁵ Druhým případem omezení svobodné plavby na volném moři jsou případy podezření plavidel z porušování mezinárodních úmluv, zejména v oblasti pirátství¹⁷⁶, přepravy otroků,¹⁷⁷ pašování drog¹⁷⁸ nebo neoprávněného vysílání z volného moře.¹⁷⁹ Pokud pojme podezření z těchto trestných činů válečné či státní neobchodní plavidlo cizího státu, Úmluva mu přiznává právo prohlídky nebo pronásledování na volném moři.¹⁸⁰

¹⁷¹ tamtéž, čl. 91 a 92

¹⁷² Úmluva OSN o mořském právu, čl. 94

¹⁷³ tamtéž, čl. 95

¹⁷⁴ tamtéž, čl. 96

¹⁷⁵ Úmluva o volném moři, čl. 11

¹⁷⁶ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 100 -107

¹⁷⁷ tamtéž, čl. 99

¹⁷⁸ tamtéž, čl. 108

¹⁷⁹ tamtéž, čl. 109

¹⁸⁰ detailně rozebráno v kapitole 6

6.4.2 Omezování svobody plavby na volném moři

Svoboda volného moře se v posledních desetiletích dostává pod zvýšený tlak zejména od pobřežních států a mezinárodních společenství. Jde především o otázky zvýšení bezpečnostních nároků ať na mezinárodní nebo regionální úrovni a o zájem přísnější regulace a nové úpravy činností mimo národní jurisdikce, které mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti a ekonomických zájmů pobřežních států, případně globální bezpečnost a mír. K vývoji došlo ve dvou dimensích. První z nich je zvýšení role a vlivu Rady bezpečnosti OSN a rezolucí přijatých radou na volné moře. V kontextu s kapitolou VII, rezoluce reagovali především na zvýšenou hrozbu šíření jaderného materiálu a jaderných zbraní a z toho plynoucí ohrožení mezinárodního míru a bezpečnosti. V roce 2000 přijala Rada bezpečnosti OSN rezoluci zaměřenou na omezení jaderného programu Severní Korey, která poskytla omezenou pravomoc ostatním členům zastavovat a kontrolovat na volném moři podezřelá plavidla z přepravy zakázaného jaderného materiálu.¹⁸¹ Stejně tak přijala Rada bezpečnosti OSN rezoluci č. 1540 v roce 2004, která měla za cíl nastínit obecná opatření států pro boj proti šíření jaderných, chemických a biologických zbraní. Státy se vyzývají, aby neposkytovali podporu nestátním subjektům zabývajících se vývojem, výrobou či prodejem zbraní hromadného ničení a vytvořily odpovídající vnitrostátní opatření k tomuto účelu. Rezoluce dále vyzívá státy, aby spolupracovaly v otázkách zabránění šíření jaderných zbraní v souladu se svými vnitrostátními předpisy a v souladu s mezinárodním právem.¹⁸² Rezoluce Rady bezpečnosti č. 1540 poskytla potenciální základ pro spolupráci mezi členskými státy při snaze zastavit šíření zbraní hromadného ničení na moři, a aby státy přijaly aktivnější přístup při výkonu závazků plynoucích z mezinárodního práva.

¹⁸¹ Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1874, 2009, čl. 8 „Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1874 (2009) dále vyzývá všechny členské státy OSN, aby se souhlasem státu vlajky kontrolovaly plavidla na volném moři, jestliže mají k dispozici informace, které opravňují k domněnce, že náklad těchto plavidel obsahuje věci, jejichž dodávka, prodej, převod či vývoz je zakázán podle rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1718 (2006) nebo rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1874 (2009).“

¹⁸² Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1540, 2004

Druhý základ pro omezení práva svobodné plavby na volném moři lze nalézt ve smluvním právu. Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby¹⁸³ z roku 1988 byla přijata, jako reakce na teroristický útok na italskou výletní loď Achille Lauro ve Středozemním moři, který vyústil ve vraždu cestujících.¹⁸⁴ Úmluva definovala sérii trestných činů spojených s teroristickými činy na moři a přiznala právo států zasáhnout proti takovému plavidlu se souhlasem státu, jehož vlajku nese. Tato práva byla následně rozšířena v roce 2005 tak aby úmluva postihovala nové činy a bezpečnostní obavy, také jako reakce na teroristické činy proti Spojeným státům v New Yorku a Washingtonu.

Vývoj v poslední dekádě předestírá důraznou snahu zvýšit kontrolu nad svobodou plavby na volném moři. Zajímavé je i srovnání s vyjádřením D. P. O'Connella, které přesně odráží stávající vývoj.

„The concept of the freedom of the seas is neither absolute or static: it embodies the balance of Jurisdictional functions among States which at any time best serve the community of nations, and its content is subject to constant modification as that community adjusts itself to the solution of new problems.“¹⁸⁵

¹⁸³ Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby, 1988

¹⁸⁴ Malvina Halberstam, „Terrosrism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety“, duben 1988, American Society of international Law, s. 269 – 310 dostupné (online) na http://www.uio.no/studier/emner/jus/humanrights/HUMR5503/h09/undervisningsmateriale/halberstam_achille_lauro.pdf

¹⁸⁵ O'Connell, International Law of the Sea, vol 2, s. 797

7 Problematika pronásledování plavidel a použití síly

Problematika pronásledování plavidel je jedním ze zásahů do jurisdikce státu vlajky cizím státem, a to zejména v souvislosti s registrací plavidla a následného vykonávání či nevykonávání práv a povinností vůči němu. Současné mezinárodní právo mořské zabývající se pronásledováním má svůj základ v návrzích článků Komise pro mezinárodní právo z roku 1956¹⁸⁶, následně v Úmluvě o volném moři z roku 1958 a v neposlední řadě samozřejmě v Úmluvě OSN o mořském právu. Vzhledem k významu pronásledování při zabezpečení zájmů pobřežních států se často úprava vyskytuje i ve vnitrostátních normách mnoha států.¹⁸⁷ Hlavní rámec úpravy pronásledování je pak zakotven v článku 111 Úmluvy následujícím způsobem:

- Cizí loď může být pronásledována, jestliže se příslušné orgány pobřežního státu důvodně domnívají, že loď porušila právní předpisy tohoto státu.
- Toto pronásledování musí začít v okamžiku, kdy je cizí loď nebo jeden z jejích člunů uvnitř vnitrozemských vod, souostrovních vod, v pobřežním moři nebo v pásnu přilehlém pronásledujícího státu a může pokračovat mimo hranice pobřežního moře nebo pásma přilehlého jen za podmínky, že nebylo přerušeno.
- Pronásledování se považuje za zahájené jen za podmínky, že pronásledující loď dala cizímu plavidlu dostatečný vizuální nebo zvukový signál, které má k dispozici.
- Právo na pronásledování může být vykonáváno pouze válečnými loděmi nebo vojenskými letadly anebo jinými loděmi nebo letadly určenými pro státní službu a zvláště k tomuto účelu zmocněnými.
- Výkon pronásledování původně zahájený letadlem může být převeden na pronásledování lodí za podmínek, že nedošlo k přerušení pronásledování a pronásledovanému plavidlu byl dán dostatečný signál k zastavení.

¹⁸⁶Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries, Komise pro mezinárodní právo

¹⁸⁷Například Fisheries Management Act, 1991 Austrálie, Maritime Drug Law Enforcement Act, USA nebo Trestní zákoník Kanady, 1985, C-46.

Od prvotních snah o kodifikaci pronásledování v padesátých letech došlo pouze k rozšíření pravidel na výlučnou ekonomickou zónu a kontinentální šelf. Ostatní pravidla pronásledování jsou kodifikována stále ve stejném duchu a i v komentáři Komise pro mezinárodní právo můžeme nalézt odkaz na článek 11 nařízení přijatých Druhou Komisí Haagské kodifikační konference z roku 1930.¹⁸⁸

Otázka pronásledování byla několikrát projednávána řadou mezinárodních tribunálů a to před podepsáním Úmluvy OSN o mořském právu tak již za její platnosti. Zatím posledním, a směr udávajícím rozhodnutím, je rozhodnutí Mezinárodního Tribunálu pro Mořské právo v případě M/V Saiga (č. 2).¹⁸⁹ Ropný tanker Saiga plavící se pod státní vlajkou Svatého Vincenta a Grenad byl pronásledován ve výlučné ekonomické zóně Guiney v říjnu 1997. Plavidlo prodávalo v oblasti palivo pro rybářské lodě a v inkriminované době se tanker měl pohybovat mezi zónou souvislou a výlučnou ekonomickou zónou Guiney. Úřady Guiney tvrdily, že pronásledování plavidla bylo zahájeno, po obdržení informací o porušování ekonomických zájmů státu, ve výlučné ekonomické zóně a k zadržení plavidla došlo na volném moři. Guinea uvedla, že prodejem paliva v jejich výlučné ekonomické zóně došlo k porušením zákonů o pašování a k daňovým únikům, pro něž byl kapitán lodi zadržen a obviněn. Svatý Vincent a Grenady následně napadl právní titul pronásledování plavidla a jeho zadržení na volném moři a podal podnět k přezkoumání podmínek článku 111 Úmluvy k Mezinárodnímu tribunálu.

Mezinárodní Tribunál pro mořské právo přezkoumal okolnosti případu a ve svém rozsudku uvedl, že podmínky pronásledování jsou kumulativní a musí tedy být do poslední splněny, aby mohlo být zahájeno legitimní pronásledování dle Úmluvy.¹⁹⁰ Tribunál zjistil, že se Guinea při výkonu pronásledování dopustila několika významných opomenutí plynoucích z článku 111, včetně nedostatečného zjištění a potvrzení porušení právního řádu a také ve způsobu vizuálního a zvukového upozornění plavidla. Dle závěru tribunálu tedy nedošlo k naplnění

¹⁸⁸ Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries, Komise pro mezinárodní právo, 1956, Year book of the International Law Commission

¹⁸⁹ případ M/V Saiga (č. 2), St. Vincent a Grenada vs. Guinea, 1. června 1999, ITLOS

¹⁹⁰ tamtéž, odst. 146

právního titulu pro zahájení pronásledování a následnému zadržení tankeru Saiga¹⁹¹ a Guinea nemá žádný právní nárok požadovat náhradu po Svatém Vincentu a Grenadách.¹⁹²

I přes pevné zakotvení práva pronásledování, jak ve vnitrostátních normách tak mezinárodních úmluvách v čele s Úmluvou OSN o mořském právu, stále vyvolává řadu sporných otázek. Základem naplnění právního titulu státu zahájit pronásledování je domněnka, že cizí loď porušila zákony a předpisy, které mají legitimní základ v Úmluvě. Proto je zásadní, aby ke škodlivému chování došlo na lodi pod cizí státní vlajkou a v oblasti, jež je úmluvou předpokládána k výkonu práva pronásledování. Zvláště citlivé bude takové rozhodnutí v případech, kdy se nezákonný rybolov odehrává na hranici výlučné ekonomické zóny a volného moře. Pronásledování nemůže být zahájeno dříve, než je kontrolované plavidlo dostatečně zřetelným akustickým nebo vizuálním způsobem vyzváno k zastavení. Úmluva výslovně hovoří o zvukových nebo vizuálních signálech a je tedy vyloučeno předání takové výzvy prostřednictvím radiového vysílání.¹⁹³ Cílem této úpravy je požadavek bezprostřední blízkosti cizí lodi tak, aby mohla provést vizuální kontrolu plavidla a případně sledovat porušení předpisů pobřežního státu. Pronásledování může být prováděno pouze státními letadly nebo loděmi, které jsou součástí ozbrojených složek pobřežního státu. Vedle námořnictva může jurisdikci vykonávat pobřežní stráž, celní, policejní a další ozbrojené složky státu. Úprava obsažená v úmluvě, rozhodnutí mezinárodního tribunálu i státní praxe potvrzují, že pronásledování musí být nepřerušené,¹⁹⁴ avšak připouští drobné úlevy v případě náročných podmínek na moři a při zhoršeném počasí nedojde-li přechodným přerušením ke ztrátě práva na pronásledování. Je také zřejmé, že pronásledování je

¹⁹¹ tamtéž, odst. 149

¹⁹² tamtéž, odst. 167 – 177; Guinea požadovala odškodnění ve výši 2 123 357.- USD

¹⁹³ International Law Commission, Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries, 1956, Yearbook of the International Law Commission, s. 285

¹⁹⁴ případ M/V Saiga (č. 2), St. Vincent a Grenada vs. Guinea, 1. června 1999, ITLOS, odst. 147

možné přenést z lodi na letadlo a naopak, jak tomu bylo učiněno v případě plavidla Volga,¹⁹⁵ což potvrzuje i dosavadní státní praxe.¹⁹⁶

Související otázkou je zde, zda je v souladu s Úmluvou „mnohostranné“ pronásledování, respektive pokud se do pronásledování podezřelého plavidla zapojí více pobřežních států a zda tím pádem nedojde k přerušení nepřetržitého pronásledování.¹⁹⁷ Dva významné příklady se odehrály v Jižním oceánu. Loď South Tomi, registrovaná pod státní vlajkou Toga, byla v roce 2001 pronásledována z Výlučné ekonomické zóny Austrálie. Pronásledování bylo zahájeno australskou lodí Southern Supporter v blízkosti Heardova ostrova a trvalo po dobu 14 dnů. Nakonec byla loď zadržena ve vzdálenosti 3 300 nm od místa zahájení pronásledování dvěma Jihoafrickými námořními loděmi s Australskou posádkou na palubě 320 nm jižně od Kapského Města. V případě Uruguayského plavidla Viarsa, které bylo pronásledováno v roce 2003 po dobu 21 dnů do vzdálenosti 3 900 nm, dokud nebylo zadrženo za pomoci Jihoafrického a Britského Královského námořnictva. Zatímco Úmluva o právu třetího státu připojit se k probíhajícímu pronásledování mlčí, tak ze strany Tonga ani Uruguaye po zadržení plavidel nebyl proti postupu vznesen žádný protest. Jelikož v obou případech byla plavidla nakonec zadržena Australskými úřady, byl zachován princip pobřežního státu při prosazování svých právních předpisů.¹⁹⁸ Tyto případy jsou názorným příkladem přeměny státní praxe v uznávané obyčejové pravidlo mezinárodního práva, jež úspěšně doplňuje schválenou úpravu obsaženou v Úmluvě. Oba případy také upozornily na problém ve vztahu k doprovodu zadržené lodě přes volné moře zpět do Austrálie, kde se nakonec konalo soudní řízení. Článek 111 odst. 7 Úmluvy přímo řeší problematiku doprovodu zadržené lodě po pronásledování zpět do

195 Úmluva OSN o mořském právu, čl. 111; Případ Volga, Stanovisko Austrálie, 2002, odst. 5 – 13, „where the pursuit was conducted jointly by ship and organic helicopter from that ship with the boarding party inserted onto the Volga via a fast rope from the helicopter“

196 Erik Jaap Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa I and South Tomi, 2004, International Journal of Marine and Coastal Law, s. 19

197 tamtéž, s. 49 definuje mnohostranné pronásledování jako: „a multilateral exercise of a coastal State right that involves pursuing vessels, aircraft or officials with different nationalities, that is authorized by the relevant coastal State where necessary and is consistent with the main substantive and procedural conditions in Article 111“

198 E. J. Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa I and South Tomi, s. 19 -23

přístavu pobřežního státu, který zahájil pronásledování a není zde žádný důvod plavidlo propustit.

Je zřejmé, že v případě dlouhého pronásledování nebo pronásledování v blízkosti pobřežních vod jiného státu, se bude podezřelé plavidlo snažit uprchnout do těchto pobřežních vod a získat ochranu dle čl. 111 odst. 3 Úmluvy, který nařizuje v takovém případě pronásledování zastavit. Nicméně pobřežní státy se mohou zapojit do spolupráce v případě boje proti společným hrozbám, jako je ilegální rybolov nebo pašování drog, a vzdát se části svých svrchovaných práv v konkrétním případě, čímž umožní pokračování pronásledování ve svém pobřežním moři. Příklad takového přístupu lze nalézt v roce 2003 v Australsko-Francouzské smlouvě¹⁹⁹ pro oblast Jižního oceánu, která umožňuje oběma státům v případě potřeby požádat o pomoc s pronásledováním²⁰⁰ druhou stranu a také pokračovat v pronásledování do pobřežních vod za předpokladu informování druhé strany, a že při výkonu pronásledování nedojde k žádnému fyzickému donucení či prosazování svých práv.²⁰¹ Popsaný druh spolupráce prosazování zájmů pobřežních států jsou aplikovatelné především na odlehlé a rozlehlé oblasti oceánů, kde je výkon jurisdikce a kontroly pro pobřežní stát velmi ztížen. V případě neexistence obdobných opatření, právo na pronásledování zaniká vstupem pronásledované lodě do pobřežních vod svého státu dle registrace případně vstupem do pobřežních vod jakéhokoliv třetího státu, když se jedná jen o dočasný vstup a loď následně pobřežní vody opět opustí.

7.1 Oprávněné použití síly

Použití síly v mezinárodním kontextu je potřeba rozlišit na použití síly pro účely výkonu vynucení právních norem pobřežního stát, zejména pro výkon pobřežní stráže a tedy v sebeobraně a na sílu, která se užije při vojenských operacích, prostřednictvím námořnictva pobřežního stát, převážně tedy během

¹⁹⁹ Australsko-Francouzská smlouva, 2003, upravující spolupráci obou zemí v Jižním oceánu

²⁰⁰ tamtéž, čl. 3 odst. 3

²⁰¹ tamtéž, čl. 4

ozbrojeného konfliktu.²⁰² Námořní regulace a prosazování zájmů a norem pobřežního státu zahrnuje především policejní nebo celní funkce v jednotlivých oblastech. Policejní činnost je v námořních oblastech převážně vykonávána pobřežní stráží a celními a imigračními orgány. To však nevylučuje zapojení standardních státních policejních složek na moři, například v případě vyšetřování trestné činnosti nebo zatýkání pachatelů. Nicméně vzhledem k povaze a závažnosti jednotlivých činů, které mohou být spáchány na enormní rozloze oceánského prostoru je vysoké riziko, že se kontrolovaná loď bude snažit uniknout, nebo bude při zadržení klást ozbrojený odpor. Tím vzniká značné riziko pro orgány pobřežního státu vykonávající kontrolu a je pak obtížné dodržovat právo použití síly pouze v sebeobraně.²⁰³ Proto státní praxe někdy přistupuje k vnitrostátní úpravě umožňující širší užití síly při pronásledování. Taková úprava může být praktická v případech, kdy právo na sebeobranu je sice aplikovatelné, ale pro zajištění bezpečnosti státního plavidla pobřežního státu může být značně nedostatečná. Půjde hlavně o případy vynucování práva pobřežního státu pod hrozbou útoku. Vzhledem k právu pokojného proplutí cizích plavidel vzniká v otázkách použití síly v sebeobraně další rozměr, kdy musí být jednoznačně prokázáno delikventní chování plavidla nebo musí dojít k přímému útoku. Vedle výkonu jurisdikce můžou některé formy regulace, především rezoluce rady bezpečnosti OSN, vyžadovat zapojení válečných plavidel, jako například z důvodu posílení sankcí uvalených danou rezolucí.

Úmluva OSN o mořském právu v otázkách použití síly většinou mlčí. Tato skutečnost vychází ze skutečnosti, že základ práva na užití síly najdeme především v obyčejových pravidlech a částečně také v Chartě OSN, ale úprava zůstává stále velmi diskutabilní. Úprava obsažená v úmluvě se převážně zabývá mírovým využitím moře a již neřeší právní úpravu pro případ ozbrojeného konfliktu. Toto je potvrzeno v článku 301 úmluvy, který zdůrazňuje, že při výkonu práv a plnění svých povinností podle úmluvy se smluvní státy zdrží jakéhokoliv ohrožení nebo použití síly proti územní celistvosti nebo politické nezávislosti kteréhokoliv státu

²⁰² Christine Gray, *International Law and the Use of Force*, 2nd edition, 2004 Oxford, Oxford University Press

²⁰³ Molenaar, *Multilateral Hot Pursuit*, s. 35

nebo jakýmkoliv způsobem neslučitelnými s Listinou základních práv a svobod Organizace spojených národů. Článek 301 přímo potvrzuje článek 2 odst. 4 Listiny, ale také uznává právo na sebeobranu obsaženou v článku 51. To vše s ohledem na bezpečnost a neohrožování cizích plavidel při výkonu takovéto jurisdikce.²⁰⁴ V části dvanácté Úmluvy dochází k omezení použití síly v souladu s opatřeními na ochranu a zachování mořského prostředí a zajištění bezpečnosti života na moři. Je však sporné, zdali je účelem článku 225 omezit přirozené právo na sebeobranu v mezinárodním právu. V komentářích k těmto otázkám týkajících se použití síly v mezinárodním mořském právu se Mezinárodní tribunál vyjádřil v případě Saiga, kdy zastává názor, že „*použití síly je potřeba se vyvarovat a je-li užití nevyhnutelné, pak by nemělo přesáhnout rámec přiměřenosti a nezbytnosti vzhledem k daným okolnostem. Úvahy o lidskosti musí být zohledněny v mořském právu stejně jako v ostatních oblastech mezinárodního práva.*“²⁰⁵

Způsob, jakým se předpokládá použití síly na moři, by měl být vždy v případech nezbytných. Nezbytnost je jedním z faktorů, které je potřeba zvážit, ale je i podstatné zvolit správnou charakteristiku použité síly. Například celní lodě často užívají jen ručních osobních palných zbraní pro osobní sebeobranu. Pobřežní stráž může být vybavena podstatně těžšími zbraněmi, které mohou být použity jak při pronásledování tak při sebeobraně. Vojenské lodě vykonávající námořní dohled a kontrolní činnost. Jsou vybaveny zbraňovými systémy v souladu s jejich běžnou činností a účelem.

V roce 2007 pak v případě Guyany a Suriname byl rozhodčí soud požádán o zodpovězení několika otázek, zejména jednání námořnictva Suriname, jež se blížilo k ropné plošině C. E. Thornton, která byla provozována v souladu s koncesí udělené Guyaně, avšak ve sporných vodách mezi Guyanou a Surinamem.²⁰⁶ Vrtná souprava byla vyzvána k opuštění sporné oblasti do dvanácti hodin pod hrozbou použití síly. Guyana nakonec výzvě vyhověla a stáhla svou plošinu z oblasti. Soud došel

²⁰⁴ Úmluva OSN o mořském právu, čl. 225

²⁰⁵ případ M/V Saiga (č. 2), odst. 155

²⁰⁶ Arbitráž Guyana vs. Suriname, 2007 dostupné (online) na http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1147

k závěru, že „constituted an explicit threat that force might be used if the order was not complied with.“²⁰⁷ I když bylo uznáno možnost použití síly nebo hrozby síly při vymáhání práva, užití těchto prostředků by mělo být pouze za předpokladu „such force is unavoidable, reasonable and necessary.“²⁰⁸ Na základě skutečností tohoto konkrétního případu se jednalo spíše o „seemed more akin to a threat of military action rather than a mere law enforcement activity.“²⁰⁹ Akce Suriname byla tedy odsouzena jako přímá hrozba vojenskou silou v rozporu s Úmluvou, Chartou OSN a obecně mezinárodním právem.

Rozhodnutí tribunálu v případě Saiga z roku 1999 zdůraznilo význam přiměřenosti reakce při snaze zastavit loď na volném moři. Především bylo dále zdůrazněno pořadí činností, které musí nevyhnutelně předcházet použití síly. Nejprve použití vizuálních a zvukových signálů, stejně jako v případě pronásledování, následované varovným výstřelem před příď. Pokud selžou všechna jmenovaná opatření, je plavidlo pobřežního státu oprávněno použít síly jako poslední možnosti, když soud uvádí: „Even then, appropriate warning must be issued to the ship and all efforts should be made to ensure that life is not endangered“.²¹⁰

Pokud jde o skutečné použití zbraní proti plavidlu cizí státní příslušnost, je potřeba postupovat s maximální obezřetností. Použití síly proti takovému plavidlu, i když bude přistiženo při trestné činnosti, je významnou mezinárodní událostí s významným potenciálem přivodit vážné diplomatické důsledky mezi zúčastněnými státy. Mezinárodní soudy a tribunály byly několikrát vyzvány k rozhodnutí podobných případů. Například v roce 1961 v případě lodi Red Crusader,²¹¹ Dánské státní plavidlo Niels Ebbesen se pokusilo zastavit a nalodit výsadek na rybářský trawler Red Crusader plující pod Britskou státní vlajkou. Britské lodi se povedlo výsadku zabránit a pokusila se uprchnout na volné moře. Po třicetiminutovém pronásledování vypálil Niels Ebbesen varovné výstřely před příď

²⁰⁷ tamtéž, odst. 439

²⁰⁸ tamtéž, odst. 445

²⁰⁹ tamtéž

²¹⁰ případ M/V Saiga (č. 2), odst. 156

²¹¹ případ Red Crusader, 1962, s. 485

a zád' pronásledovaného plavidla a následně byl ostrou palbou poškozen radar britského trawleru. Záležitost byla předána vyšetřovací komisi, která uvedla, že kapitán dánského plavidla překročil legitimní pravomoc použití síly ze dvou důvodů. Nejprve vypálil bez varovného výstřelu, respektive okamžitě po jejich vypálení, kdy nemělo plavidlo možnost reagovat. A druhým důvodem bylo ohrožení lidského života na palubě Red Crusaderu, aniž by prokázal nutnost použití síly.²¹² Komise zde zdůraznila důležitost využití všech možných prostředků před použitím síly.²¹³ S tímto názorem se též ztotožnil mezinárodní tribunál v případě Saiga,²¹⁴ kde silně kritizoval postup Guiney, jejíž hlídková loď bez jakéhokoliv signálu vypálila ostrou salvu proti plně naloženému ropnému tankeru, který měl vzhledem k nákladu omezenou manévrovatelnou a dosahoval maximální rychlosti 10 uzlů.²¹⁵ Závěrem soudu bylo nepřiměřené použití síly a ohrožení lidského života při vynucování svého práva v rozporu s mezinárodním mořským právem.²¹⁶

Potopení lodi, byť dopouštějící se delikventního jednání, je přípustné jen za nanejvýš výjimečných okolností. V rozhodovací praxi mezinárodních soudů a tribunálu nebyl dosud zaznamenán případ, kdy by potopení pronásledované lodi bylo označeno za „odůvodněné použití síly“.

²¹² případ Red Crusader, 1962, s. 499

²¹³ tamtéž

²¹⁴ případ M/V Saiga (č. 2), odst. 156

²¹⁵ tamtéž, odst. 157

²¹⁶ tamtéž, odst. 158

8 Závěr

Tato práce vyzdvihuje především mezinárodně právní kodifikaci registrace plavidel a následné jurisdikce, jež je registrací plavidla pod vlajku státu založena. Využití moře pro plavbu je nejstarším a v současné době jediným způsobem jak je člověk schopen jeho potenciálu využít. I přesto, že v osobní přepravě dokázala námořní přepravu nahradit letecká, v přepravě zboží je stále využívána z 95% všeho přepraveného zboží na světě a tím se toto odvětví stává jedním z nejdůležitějších v oblasti mezinárodního práva a bude se v budoucnu dále vyvíjet.

Především je věnována pozornost jurisdikci spojené právě s registrací plavidla v příslušném rejstříku a následné problematice odpovědnosti států za tato plavidla. Problematika zneužívání registrace plavidel pod „výhodnější“ vlajky je rozhodně jedním z problémů, který zatím není dostatečně kodifikován a bude nutno jej dále řešit. Práce vyzdvihuje také historický vývoj této úpravy a to zejména v otázkách přechodu od obyčejového práva k multilaterální kodifikaci v průběhu minulého století.

Vzhledem k tomu, že mořské právo je stejně důležité po celém světě, snažil jsem se využít pramenů napříč všemi světadíly a z obsáhlé literatury lze pozorovat obrovský potenciál a dynamiku mořského práva jako celku.

Základním problémem, stejně jako v ostatních oblastech mezinárodního práva, je schopnost států a ostatních subjektů mezinárodního práva najít shodu v základních otázkách. Nejen dnes, ale i v nejbližší budoucnosti budou státy nuceny hledat společnou řeč zejména v oblasti bezpečnosti a také ochrany životního prostředí. Jak již bylo řečeno, problematika registrace plavidel je dokonalým příkladem neschopnosti států, nikoliv kodifikovat tuto oblast práva, ale vymoci úmluvami stanovená pravidla. Tuto neschopnost opět nespatřujeme přímo při uplatňování jurisdikce na konkrétní plavidla avšak hlavně v neschopnosti donutit státy s otevřenými rejstříky, aby svou jurisdikci uplatňovali. Bohužel situace dospěla až tak daleko, že státy s největšími otevřenými rejstříky na světě by ani při největší snaze nebyly schopny jurisdikci nad takovým množstvím plavidel

vykonávat. K těmto otevřeným rejstříkům bude nutné v co možná nejkratším horizontu zaujmout jednoznačné stanovisko a pokusit se problematiku vyřešit. Upřímně si v současné mezinárodní situaci nedovedu jednoznačné řešení ani v nejmenším představit.

Neméně důležitým aspektem je pronásledování plavidle v mezinárodním právu mořském a obecně všechny zásahy do jurisdikce států vlajky ať ze strany ostatních států nebo mezinárodních organizací. Do problematiky pronásledování plavidel se relativně úspěšně, ale pomalu, daří zavádět právní jistotu rozhodnutími mezinárodních soudů, jež upřesňují a poskytují výklad nepřiliš konkrétních kodifikačních snah.

Vedle omezování jurisdikce států vlajky během pronásledování plavidel, je podstatné také její omezení v otázkách zajištění ochrany životního prostředí. Jedná se o velmi citlivou otázku, které přímo navazuje na problematiku registrace plavidel do otevřených rejstříků. V podstatě se dá říci, že dokud nedojde k vyřešení problematiky otevřených rejstříků, nebudeme schopni účinně zajišťovat ochranu přírodního bohatství a zdrojů. V této oblasti se v podstatě neobejdeme bez téměř absolutní shody všech států světa. Na rozdíl od bezpečnostních otázek, kdy můžeme určité části světa označit za nepřiliš bezpečné a dále je přehlížet, v otázkách životního prostředí se jedná o jeden jediný ekosystém. A proto, byť dvou třetinová, shoda při kodifikaci nedokáže zajistit efektivní ochranu životního prostředí.

Kodifikační snahy, spojené s přechodem od obyčejového práva k psanému, zdaleka ještě nejsou naplněny a na poli mořského práva je stále velké množství neupravených otázek, případně otázek velmi citlivého charakteru, jejichž kodifikace se více či méně úmyslně stále odkládá. Tento zdlouhavý proces se snaží s větším či menším úspěchem moderovat stále nově vznikající mezinárodní organizace. I přes ne vždy přiliš stabilní postavení mezinárodních organizací, považují tento směr za správně nastolený.

Seznam zkratk

- LOSC	-	Úmluva OSN o mořském právu
- NM	-	námořní míle
- MSD	-	Mezinárodní soudní dvůr
- IMO	-	Mezinárodní námořní organizace
- UNCLOS I,II,III	-	kodifikační Konference OSN v oblasti námořního práva
- VEZ	-	výlučná ekonomická zóna
- ILC	-	Komise pro mezinárodní právo
- ITLOS	-	Mezinárodní tribunál pro mořské právo
- MARPOL	-	Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí
- COLREG	-	Mezinárodní úmluva v oblasti plavby
- SOLAS	-	Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři
- ČNP	-	Česká námořní plavba
- SOP	-	system oddělené plavby

Použitá literatura

Primární prameny

Mezinárodní smlouvy

- Úmluva OSN o mořském právu, VS – 10. Prosince 1982
- Konvence z Montreux, 20. července 1936, Montreux
- Úmluva o pobřežních vodách a pásnu souvislém, UNCLOS I, platná od 10. září 1964
- Úmluva o kontinentálním šelfu, UNCLOS I, platná od 10. července 1964
- Úmluva o volném moři, UNCLOS I, platná od 30. září 1962
- Úmluva o rybolovu a ochraně biologického bohatství volného moře, UNCLOS I, platná od 20. března 1966
- Úmluva OSN o podmínkách registrace plavidel, 1982 Valné shromáždění OSN
- Versailleská mírová smlouva, 1919 Paříž
- Convention and Statute of the International Regime of Maritime Ports, 1923 Geneva, Společnost Národů
- Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), 1914/1974
- Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL), 1973/1978
- Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby, 1988
- Úmluva na ochranu tuňáka modroploutvého, 1993

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN

- Rezoluce Valného shromáždění OSN 1307 (XIII), 1958
- Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1874, 2009
- Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 1540, 2004

Ostatní mezinárodní dokumenty

- United States Presidential Proclamation No. 2667: Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf, 28. Zář 1945
- Presidential Declaration Concerning Continental Shelf, 23 července 1947, Chile
- Konference Spojených Národů o mořském právu, oficiální záznam, vol 7 (Geneva, 1958)
- Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea“; (on-line) dostupné na
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/final_act_eng.pdf
- Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries, Komise pro mezinárodní právo, 1956, Yearbook of the International Law Commission, (on-line) dostupné na
http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf
- Paris Memorandum of understanding on port state kontrol, 1982, Paříž
- Prohlášení Chile učiněné při podpisu úmluvy (10. prosince 1982), (online) dostupné na
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm
- Oznámení o Omezení pokojného proplutí, Divize OSN pro Oceánské záležitosti a mořské právo, dostupné (online) na
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passages_suspension.htm
- Společné prohlášení USA a SSSR k interpretaci mezinárodněprávních pravidel v oblasti pokojného proplutí, 1989, dostupné (on-line) na
<http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1989%20USA-USSR%20Joint%20Statement%20on%20the%20Uniform%20Interpretation%20of%20Rules%20of%20International%20Law-pdf.pdf>
- Případ Volga, Stanovisko Austrálie, 2002
- Australsko-Francouzská smlouva, 2003
- Smlouva mezi Austrálií a Timorem upravující sporné otázky, 2006

Vnitrostátní úprava

- Zákon o vlajce a rejstříku lodí námořních, ČNS, 1920 (online) dostupné na http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/T2819_01.htm
- Usnesení poslanecké sněmovny o vládním návrhu (tisk 4230), kterým předkládá se Národnímu shromáždění republiky Československé: „Úmluvy sjednané v Barceloně 20. Dubna 1921“, PSNSČR, 19. Prosince 1923, (online) dostupné na http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/1vo/tisky/T1785_01.htm
- Vyhláška ministerstva zahraničního obchodu, č.133/1959 Sb.
- Zákon o námořní plavbě č. 61/2000 Sb.,
- Australský zákon Environmental Protection and Biodiversity Conservation Act 1999
- Maritime Zone Act, Mauritius, 2005 čl. 10
- Zákon č. 28, Sýrie, 2003 čl. 13
- Sdělení č. 240/1996 Sb. Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě OSN o mořském právu, účinnost pro ČR od 21. 6. 1996

Soudní rozhodnutí

Stálý soud mezinárodní spravedlnosti

- případ *River Odra*, Territorial Jurisdiction of the International Commission of the River Oder (United Kingdom, Czechoslovakia, Denmark, France, Germany, Sweden vs Poland), PCIJ, 1929 (online) dostupné na http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1929.09.10_river_oder.htm
- Případ Nikaragua vs USA, 1986, MSD,
-

Mezinárodní soudní dvůr

- Případ Corfu Channel (United Kingdom vs. Albania), 1949 MSD
- Případ Fisheries (United Kingdom vs. Norway), 1951 MSD
- Rozhodnutí MSD, případ Fisheries Jurisdiction (Spojené Království vs Island), MSD, 1974
- Případ Nottebohm (Lichtenštejnsko vs Guatemala), 1955 ICJ
- případ Saudská Arábie vs Arabsko Americká ropná společnost (ARAMCO), 1963, International Law Reports, vol. 27

- Military or paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua vs USA), 1986, rozsudek MSD
- Příklad Zatýkáci rozkaz z 11. dubna 2000 (Demokratická republika Kongo vs Belgie), 2002 MSD, Rep 3

Rozhodnutí ostatních institucí

- Manchester vs Massachusetts, 1891, 139 U.S., (on-line) dostupné na <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/139/240/case.html>
- Příklad Lotus (Francie vs Turecko), 1927, SSMS, rozsudek serie A, č. 10 dostupné (online) na http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf
- Arbitráž Guyana vs. Suriname, 2007 dostupné (online) na http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1147
- Příklad Red Crusader, 1962,

Sekundární prameny

Odborná monografie

- J. Ondřej, Právní režimy mezinárodních prostorů, 1. Vydání, nakladatelství Aleš Čeněk, 2004
- Philip C Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction (New York, Jennings, 1970)
- The Freedom of the Sea: Hugo Grotius (New York, Oxford University Press, 1916)
- Antonio Sanchez de Bustamante, The Territorial Sea (New York, Oxford University Press, 1930)
- O'Connell, The international Law of the Sea, vol 1, Oxford, Clarendon Press, 1982
- R. P. Anand, Origin and Development of the Law of the Sea, (BRILL, 1983)
- A. H. Dean, The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished, 1958, American Journal of International Law, s. 610
- D. W. Bowett, International and Comparative Law Quarterly – The Second United Nations Conference on the Law of the Sea, vol 9, Cambridge University Press, 1960

- P. S. Dempsey & L. L. Helling, Oil Pollution by Ocean Vessels – An Environmental Tragedy: The Legal Regime of Flags of Convenience, Multilateral Conventions, and Coastal States, 1980, University of Denver
- L. C. Green, The Modern Law Review, Vol. 15, No. 3 1952, Blackwell Publishing
- E. R. Jaworski, Developments in Vessel-based Pollution: Prestige Oil Catastrophe Threatens West European Coastline, Spurs Europe to take action against staging and unsafe tankers, 2002, Colorado Journal of International Environmental Law and Policy
- S. H. Legomsky, The USA and Caribbean Interdiction Program, 2006, 18 International Journal of Refugee Law
- T. G. Hansen, The Refugee, the Sovereign, and the Sea: EU Interdiction Policies in the Mediterranean, 2008, Danish Institute for International Studies Working Paper 6, (on-line) dostupné na http://www.diis.dk/graphics/publications/wp2008/wp08-6_refugee_sovereign_sea_eu%20interdiction_policies_mediterranean.pdf
- E. J. Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, Kluwer Law International
- Jean-Pierre L Fonteyne, All Adrift in a Sea of Illegitimacy: An International Law Perspective on the Tampa Affair, 2001, Public Law Review 12
- J. A. Roach a R. W. Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims, 2. Vydání, 1996
- Robert CF Reuland, Interference with non-national Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag – state Jurisdiction, 1989, Vanderbilt Journal of Translation Law
- J. L. Brierly, The Lotus Case, 1928, Law Quarterly Review
- Malvina Halberstam, „Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety“, duben 1988, American Society of International Law, dostupné (online) na http://www.uio.no/studier/emner/jus/humanrights/HUMR5503/h09/undervisningsmateriale/halberstam_achille_lauro.pdf
- Erik Jaap Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa I and South Tomi, 2004, International Journal of Marine and Coastal Law

- Christine Gray, International Law and the Use of Force, 2nd edition, 2004 Oxford, Oxford University Press

Internetové zdroje

- Flags of Convenience campaign, ITF Handbook, 13:1 (2009), (online) dostupné na <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>
- Podmínky registrace plavidla v Panamské republice, dostupné (online) na <http://www.prlog.org/10074393-panama-register-of-ships.html>
- Výroční zpráva 2007 Port State Control of Paris MOA, dostupné (online) na http://www.pfri.uniri.hr/~zec/PSC_annual_report_20071.pdf,
- Výroční zpráva Port State Control of Australia MOU 2010, s. 20, (online) dostupné na http://www.amsa.gov.au/Publications/Shipping/Port_state_control_Annual_reports/PSCReport10.pdf
- Natalie Klein, Legal Limitations on Ensuring Australia's Maritime Security, 2006, 7 Melbourne Journal of International Law 306, (on-line) dostupné na <http://www.austlii.edu.au/au/journals/MelbJIL/2006/13.html>
- Manchester vs Massachusetts, 1891, 139 U.S., (on-line) dostupné na <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/139/240/case.html>
- Manchester vs Massachusetts, 1891, 139 U.S., (on-line) dostupné na <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/139/240/case.html>
- Oznámení o Omezení pokojného proplutí, Divize OSN pro Oceánské záležitosti a mořské právo, dostupné (online) na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passages_suspension.htm
- Společné prohlášení USA a SSSR k interpretaci mezinárodněprávních pravidel v oblasti pokojného proplutí, 1989, dostupné (on-line) na <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1989%20USA-USSR%20Joint%20Statement%20on%20the%20Uniform%20Interpretation%20of%20Rules%20of%20International%20Law-pdf.pdf>
- Malvina Halberstam, „Terrosrism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety“, duben 1988, American Society of

international Law, dostupné (online) na

http://www.uio.no/studier/emner/jus/humanrights/HUMR5503/h09/undervisningsmateriale/halberstam_achille_lauro.pdf

- Arbitráž Guyana vs. Suriname, 2007 dostupné (online) na http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1147

Key words:

- registrace, plavidlo, jurisdikce, vlajka, rejstřík, mezinárodní mořské právo, Úmluva OSN o mořském právu, OSN
- registration, vessel, jurisdiction, flag, register, the international law of the sea, the UN Convention on the Law of the Sea, United Nations