

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Markéta Pekařová

Právní odpovědnost za znečištění oceánů

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Karolína Žáková, Ph.D.

Katedra práva životního prostředí

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 03.05.2017

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

V Praze dne 03.05.2017

Markéta Pekařová

Poděkování

Děkuji JUDr. Karolíně Žákové, Ph.D., za odborné vedení, cenné připomínky, věcnou kritiku a pomoc při zpracování mé diplomové práce.

Poděkování si zaslouží i má rodina a přátelé, kteří mne při psaní diplomové práce a po celou dobu studia podporovali.

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Právní úprava ochrany mořského prostředí před znečišťováním z plavidel.....	4
2.1 Mezinárodní námořní organizace.....	6
2.2 Právní úprava ochrany moří před provozním znečišťováním.....	7
2.3 Právní úprava ochrany moří před havarijním znečištěním.....	10
3. Odpovědnost za ropné znečištění způsobené havárií plavidla.....	13
3.1 Obecná východiska právní úpravy.....	15
3.2 Mezinárodní právní úprava individuální odpovědnosti za ropné znečištění. 17	
3.2.1 Úmluva o civilní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropou	18
3.2.2 Úmluva o založení mezinárodního fondu pro náhradu škody způsobené znečištěním.....	22
3.2.3 Dodatkové protokoly a Doplňkový fond.....	25
3.2.4 Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropnými palivy.....	30
3.3 Dobrovolné smlouvy.....	32
3.4 Oil Pollution Act 1990.....	37
3.5 Evropská unijní úprava.....	40
4. Srovnání mezinárodního a amerického režimu z hlediska uznatelných nároků 44	
4.1 Odškodnění v mezinárodním režimu.....	45
4.1.1 Škoda na majetku.....	47
4.1.2 Ekonomická ztráta.....	48
4.1.3 Náklady vynaložené na preventivní a nápravná opatření.....	49
4.1.4 Ztráta na životním prostředí.....	50
4.2 Odškodnění v americkém režimu.....	53
4.2.1 Škoda na přírodních zdrojích.....	53
4.2.2 Škoda na movitém a nemovitém majetku a ekonomická ztráta.....	55
4.2.3 Škoda na využitelnosti přírodních zdrojů.....	56
4.2.4 Ušlý zisk z daní a poplatků.....	57
4.2.5 Ušlý zisk.....	57
4.2.6 Náklady na veřejné služby.....	58
5. Česká právní úprava odpovědnosti za znečištění oceánů ropou.....	59
6. Kritika mezinárodního režimu a možný vývoj de lege ferenda.....	61
7. Závěr.....	64
Abstrakt.....	68
Použitá literatura.....	70
Summary.....	74

1. Úvod

Zásahy člověka do životního prostředí sahají až do počátků lidské civilizace. S rozvojem průmyslu nabývají negativní důsledky znečištění na rozsahu. Ekonomické zájmy společnosti a pohodlí člověka jsou často nadřazovány nad ochranu přírody. Využívání přírodních zdrojů a zásahy člověka do životního prostředí jsou mnohdy tak závažné, že jejich následky jsou nevratné. Od druhé poloviny minulého století si však společnost více uvědomuje nepříznivé změny v ekosystémech a ochrana životního prostředí se dostává do popředí celosvětového zájmu.

Znečištění mořského prostředí je globální problém, který nelze přehlížet. Povrch Země je tvořen ze dvou třetin vodní plochou a takto rozsáhlý ekosystém ovlivňuje každého z nás. Více než polovina lidí žije na pobřežích a jsou vysoce závislí na moři jako zdroji živobytí a potravy. Velká část světového obchodu probíhá díky námořní dopravě. Celá planeta je závislá na tom, jak oceány ovlivňují světové klima. Lidské aktivity si vybírají svou daň a mořské znečištění již v mnoha oblastech přesáhlo únosnou mez. Existuje velké množství zdrojů znečištění, může jít o znečištění vzniklé přímou lidskou činností např. vypouštěním škodlivých látek nebo ukládáním odpadů do moře, znečištění pocházející z ovzduší a atmosférických spadů. Specifickým problémem, někdy označovaným jako tzv. biologické znečištění, je narušování genetické rovnováhy v ekosystémech, příkladem je vnášení konkrétních živočichů do mořských oblastí, kteří jsou typičtí pro jinou oblast, především díky vypouštění

tzv. balastových vod¹. S vývojem průmyslu se rozrůstá i škála možných znečišťujících látek. Objevují se nové druhy znečištění z aktivit, které dříve nebyly považovány za škodlivé. Příkladem může být znečištění podmořským hlukem, jehož největším zdrojem jsou podmořské sonary, které se využívají k navigaci v námořní dopravě. Podmořský hluk má negativní dopad zejména na život velkých mořských savců.

Podle původu a zdroje můžeme klasifikovat znečištění do několika různých skupin. Lze jej rozdělit například na znečištění atmosférické, znečištění pocházející z pevniny a znečištění z plavidel². Dle hrubého odhadu poměru znečištění moří pocházejícího z lidské činnosti dochází k největším znečištění ze zdrojů na souši. Na celkovém znečištění mořského prostředí se podílí zhruba 44%, následuje znečištění z atmosférických zdrojů 33%, znečištění z plavidel se podílí 12% a ukládání odpadů z 10 %³.

Na celkovém ropném znečištění mořského prostředí se havárie ropných tankerů podílí zhruba 12%. Mnohem závažnější důsledky má tzv. provozní znečištění z plavidel, které se na ropném znečištění oceánů podílí až 37 %⁴. Přestože vědecké průzkumy prokázaly, že následky ropného znečištění nebývají nevratné, vyvolávají havárie ropných tankerů silné negativní ohlasy vůči ropným společnostem. Ropnému znečištění, jeho předcházení, odstraňování následků a odpovědnosti za vzniklou škodu se na mezinárodní úrovni věnuje velká

1 Jedná se o vodu, která je na načerpána do prázdné nákladní lodě za účelem jejího zatížení pro plavbu a následně vypuštěna na jiném místě do moře.

2 DAMOHORSKÝ, Milan; ŠTURMA, Pavel; ONDŘEJ, Jan; ZÁSTĚROVÁ, Jana; SMOLEK, Martin; SOBOTKA, Michal; STEJSKAL, Vojtěch a ŽÁKOVSKÁ, Karolína. *Mezinárodní právo životního prostředí. 2.část*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC.2008. ISBN 978-80-903409-8-9. str.42.

3 GESAMP. *The State of the Marine Environment*. Reports and studies n. 39. 1990. Str. 88.

4 TRANSPORTATION RESEARCH BOARD AND NATIONAL RESEARCH BOARD COUNCIL. *Oil in the Sea III: Inputs, Fates, and Effects*. Washington, DC: The National Academies Press. 2003.

pozornost. Díky stanovení bezpečnostních standardů a požadavků na provozovatele námořní dopravy, dochází k postupnému snižování znečištění pocházejícího z plavidel. Jen v průběhu 80. let došlo ke snížení ropného znečištění zhruba o 60%⁵. Další vývoj právní úpravy je však nezbytný, neboť faktorů ovlivňujících bezpečnost v námořní dopravě je mnoho. Objevují se nové znečišťující substance, rizikové se jeví stárnoucí nákladní plavidla, špatné podmínky jejich provozu nebo nekvalifikovaný personál obsluhující plavidlo. To vše nadále způsobuje závažné problémy, které je potřeba řešit⁶.

Osobně oblast ochrany mořského prostředí považuji za velmi důležitou, a proto jsem si ji zvolila jako téma diplomové práce. Zaměřila jsem se na znečištění mořského prostředí ropou, ke kterému dochází v důsledku havárií ropných tankerů a odpovědnost jednotlivce za tento typ znečištění. Cílem této diplomové práce je podat ucelený přehled o mezinárodní úpravě odpovědnosti za mořské ropné znečištění způsobené havárií plavidla. V práci se budu zabývat i několika nejvýznamnějšími úmluvami, které regulují ochranu mořského prostředí před ropným znečištěním a mezinárodními úmluvami, které upravují reakci států na havárie ropných tankerů a jejich spolupráci při odstraňování následků znečištění. Ačkoliv většina států přistoupila k platné mezinárodní úpravě odpovědnosti za tento typ znečištění, existuje několik pobřežních států, které zvolily vlastní právní úpravu. V diplomové práci se proto budu zabývat též právní úpravou odpovědnosti za ropné znečištění ve Spojených státech amerických a tyto dvě právní úpravy budu porovnávat.

5 Informační centrum OSN v Praze. *UNESCO: fakta a čísla OSN*, New York- Praha. 2002. str. 117.

6 TAN, Alan Khee-Jin. *Vessel-source marine pollution: the law and politics of international regulation*. New York: Cambridge University Press, 2006. ISBN-13: 9780521853422. str. 11-15.

2. Právní úprava ochrany mořského prostředí před znečišťováním z plavidel

První relevantní mezinárodní úprava zabývající se znečištěním z plavidel začala vznikat v souvislosti s rozvíjející se námořní dopravou, především v důsledku závažných námořních havárií. Právní prostředky ochrany mořského prostředí před znečištěním lze v závislosti na jejich funkci a účelu rozdělit do několika skupin. Některé lze označit jako bezpečnostní regulace s účelem předejití vzniku ropného znečištění, některé jako postupy pro případ havárie a některé jako pravidla pro uplatnění nároku na náhradu škody vzniklé ropným znečištěním. Právní úprava odpovědnosti je úzce svázána s právní úpravou zaměřující se na prevenci znečišťování oceánů. Proto v následující kapitole představím nejvýznamnější mezinárodní úmluvy, které tvoří právní rámec prevence a ochrany oceánů před tzv. havarijním znečištěním (znečištěním vzniklým v přímém důsledku havárie) a před tzv. provozním znečištěním (znečištěním vznikajícím například při mytí nádrží ropných tankerů na moři, vypouštěním odpadních vod či balastové vody).

Nejvýznamnějším mezinárodním dokumentem v oblasti mořského práva obecně je **Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu** (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, dále jen „UNCLOS“), která byla přijata 10. prosince 1982 v Montego Bay. Tato úmluva upravuje právní režim oceánů, jejich využívání, ochranu před znečišťováním a práva i povinnosti jednotlivých států. Záměrem úmluvy je vytvořit všeobecně platný řád využívání moří a oceánů, zabránit tak konfliktům a posílit mezinárodní mír.

Ustanovení, která se věnují ochraně mořského prostředí, jsou obsažena hlavně v části XII, celou úmluvou však prostupují odkazy a zmínky o potřebě této ochrany. Již článek 1 odstavec 4 UNCLOS definuje znečištění jako „*přímé nebo nepřímé zanesení takových látek nebo energie člověkem do mořského prostředí, včetně ústí řek, které mají či mohou mít takové zhoubné účinky, jako jsou poškození živých zdrojů a mořského života, ohrožení lidského zdraví, zabránění mořské činnosti včetně rybolovu či jinému oprávněnému využívání moře, zhoršení užité jakosti mořské vody a omezení podmínek pro rekreaci*“. Článek 192 ukládá státům obecnou povinnost chránit a uchovávat mořské prostředí. Tato povinnost je nadřazena svrchovanému právu státu nakládat s přírodními zdroji, jelikož článek 193 stanoví, že takové právo musí být vykonáváno v souladu s jeho povinností chránit a uchovávat mořské prostředí. Státům je uložena povinnost učinit veškerá opatření a přijmout nejúčinnější prostředky, které jsou nezbytné k předcházení a omezování znečišťování mořského prostředí z jakéhokoli zdroje a kontrola dodržování přijatých opatření.

2.1 Mezinárodní námořní organizace

Velmi důležitým aktérem při přijímání mezinárodních úmluv v oblasti ochrany moří před znečišťováním v souvislosti s námořní dopravou je **Mezinárodní námořní organizace**. *International Maritime Organization* (dále jen „IMO“) byla založena v roce 1948 na mezinárodní konferenci v Ženevě přijetím Úmluvy o mezinárodní námořní organizaci. Tato úmluva vešla v platnost až roku 1958 a následující rok proběhlo první setkání členů této organizace⁷. Jedná se o specializovanou organizaci přidruženou k OSN, která usnadňuje spolupráci mezi státy v oblasti prevence a kontroly znečišťování mořského prostředí z plavidel. Jejím počátečním zaměřením byla hlavně námořní bezpečnost a efektivita navigace. V současné době je její hlavní a nejdůležitější funkcí příprava právních nástrojů a pravidel upravujících námořní dopravu. V této oblasti plní IMO svůj úkol velmi dobře. Většina mezinárodních úmluv týkajících se ochrany mořského prostředí v souvislosti s námořní dopravou je připravována pod její záštitou⁸.

Nejvýznamnějšími orgány IMO jsou Shromáždění a Rada. Nejvyšším orgánem je Shromáždění, které se schází jednou za dva roky a jeho hlavním úkolem je schvalování programu, rozpočtu a volba členů Rady. Ta je výkonným orgánem organizace. Hlavním úkolem Rady je dozor nad činností celé organizace. Dále má IMO několik výborů, například Výbor pro námořní bezpečnost, Výbor pro ochranu mořského prostředí a Právní výbor⁹.

⁷ V současné době IMO sdružuje 171 států, Česká republika je členem od roku 1993 avšak Československo k organizaci přistoupilo již v roce 1963.

⁸ KARIM, Md Saiful. *Prevention of pollution of the marine environment from vessels: the potential and limits of the International Maritime Organisation*. Springer International Publishing. ISBN 978-3-319-10608-3 Str. 1 - 10

2.2 Právní úprava ochrany moří před provozním znečišťováním

Základem regulace znečišťování moří z plavidel je článek 211 UNCLOS, podle kterého mají „*státy, jednající prostřednictvím příslušné mezinárodní organizace (v této souvislosti jde o IMO) nebo prostřednictvím všeobecné diplomatické konference, povinnost usilovat o stanovení mezinárodních norem a standardů k zabraňování, snižování a kontrole znečištění mořského prostředí z plavidel plujících pod jejich vlajkou*“. Rovněž mohou optimalizovat trasy plavidel za účelem minimalizace jejich nehod. Stát vlajky má za povinnost přijmout odpovídající právní předpisy, které se na taková plavidla budou vztahovat a je povinen kontrolovat jejich dodržování.

Jednotlivé státy nebo sdružení více států mohou stanovit zvláštní požadavky na zabraňování, snižování a kontrolu znečišťování mořského prostředí jako podmínku pro vpuštění cizích lodí do svých přístavů nebo do vnitřních vod, ale také jsou oprávněny zastavit plavidlo ve svých pobřežních terminálech. Přísnější pravidla ovšem musí zveřejnit a rovněž s nimi obeznámit příslušnou mezinárodní organizaci, tedy IMO⁹. Specifické pravomoci mají pobřežní státy k oblastem své výlučné ekonomické zóny. Nad rámec obecné právní úpravy a pravidel přijatých v rámci IMO mohou pro tuto oblast přijímat zvláštní pravidla, která se týkají určitých specifických oblastí. Přijetí takových pravidel musí být odůvodněno zvláštní potřebou ochrany dané oblasti, ať už z důvodů technických, spojených s oceánografickými a ekologickými podmínkami, či s ohledem na

9 Structure of IMO. *International Maritime Organization*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>

10 UNCLOS. článek 211 odstavec 3.

charakter dopravy v souvislosti s využíváním takové oblasti nebo s ochranou jejích zdrojů. Přijetí zvláštních pravidel je podmíněno souhlasem IMO, aplikována pak mohou být až po uplynutí patnácti měsíců od zaslání oznámení¹¹.

Nejvýznamnějším dokumentem v oblasti prevence před znečišťováním mořského prostředí z lodí je **Mezinárodní úmluva o zabráňování znečišťování moří z lodí** z roku 1973 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, dále jen „MARPOL“). Cílem této úmluvy je prevence a omezování znečištění z plavidel. K dnešnímu dni k ní bylo připojeno šest příloh. Ropného znečištění se týká Příloha I, která stanoví zákaz vypouštění ropy a ropných látek do moře. Příloha také upravuje technické požadavky na plavidla převážející ropu, například vyžaduje, aby veškeré ropné tankery od roku 2010 měly dvojitý trup¹². Příloha II upravuje kontrolu znečišťování moří škodlivými tekutými látkami přepravovanými ve velkém množství. Příloha III stanoví podmínky námořní přepravy pro nebezpečné látky přepravované v balené formě. Příloha IV reguluje znečišťování moře odpadními vodami vypouštěnými z lodí. Příloha V upravuje ochranu mořského prostředí před znečišťováním tuhým lodním odpadem a příloha VI se týká znečišťování ovzduší z lodí¹³. Úmluva obecně zavazuje smluvní státy nepovolit provozování námořních lodí plujících pod jejich vlajkou, pokud není prokázáno, že loď svou konstrukcí a vybavením splňuje podmínky úmluvy. Stát vlajky má povinnost provést prohlídku lodi a jsou-li podmínky splněny, vydá o této skutečnosti osvědčení. Nachází-li se plavidlo v přístavu nebo v pobřežním terminálu jiného státu, může být z jeho strany kdykoli provedena prohlídka lodi za

11 UNCLOS, článek 211 odstavec 6.

12 ROTHWELL, Donald; STEPHENS, Tim. *The international law of the sea*. Oxford: Hart, 2010, ISBN 978-1-84113-257-0. Str 349.

13 MARPOL. *International Maritime Organization*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z <http://www.imo.org>

účelem prověření osvědčení. Pokud loď osvědčení nemá nebo pokud existuje opodstatněné podezření, že stav lodi či jejího vybavení neodpovídá specifikacím daného osvědčení, může pobřežní stát zakázat lodi odplout nebo ji dokonce zadržet¹⁴. Smluvní strany jsou také povinny zavést adekvátní sankce, kterými zaručí, že jakékoliv porušení požadavků stanovených úmluvou bude postihováno. MARPOL počítá se smíšenou jurisdikcí státu vlajky a státu pobřežního. Pokud dojde k porušení stanovených podmínek, je k potrestání příslušný stát vlajky, bez ohledu na to, kde k porušení dojde. Avšak jakékoliv porušení požadavků MARPOL v jurisdikci pobřežního státu může být také sankcionováno podle práva pobřežního státu¹⁵.

Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (*International Convention for the Safety of Life at Sea*, dále jen „SOLAS“) z roku 1974 ve znění postupně přijímaných změn je obecně považována za nejdůležitější ze všech mezinárodních smluv týkajících se bezpečnosti obchodních lodí. Její první verze byla přijata již roku 1914 v reakci na havárii *Titaniku*¹⁶. Hlavním účelem úmluvy je minimalizovat možnost námořních nehod tím, že stanoví minimální standardy pro konstrukci, vybavení a provoz plavidel a pro jejich plavbu.

14 KARIM. (opak. citace). Str. 7.

15 MARPOL. Článek 4.

16 SOLAS. *International Maritime Organization*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)

2.3 Právní úprava ochrany moří před havarijním znečištěním

Na ochranu mořského prostředí před znečišťováním způsobeným havárií je na mezinárodní úrovni kladen značný důraz. Tento typ znečišťování přitahuje velkou pozornost a vyvolává největší emoce. Havárie nákladních plavidel či ropných tankerů mají katastrofické následky pro životní prostředí, jelikož dochází k náhlé kontaminaci a vypuštění značného množství cizorodé látky na jednom místě. Pokud se nepodaří znečištění předejít, snaží se mezinárodní společenství alespoň zmírnit nepříznivé následky. Existují mezinárodní úmluvy upravující postup a spolupráci států za účelem minimalizace škody, určující jaké povinnosti mohou státy ukládat v případě nehody v oblasti své jurisdikce a jaké kroky mohou státy jednostranně podniknout pro odstranění rizika znečištění pobřeží státu v důsledku havárie plavidla plující pod cizí vlajkou na volném moři¹⁷.

UNCLOS obsahuje obecná pravidla týkající se lodních havárií, například již zmiňovaný článek 194 ukládá státům povinnost přijímat opatření vedoucí k předcházení znečištění z jakýchkoliv zdrojů. Úmluva též státům ukládá povinnost spolupracovat při odstraňování a zmírňování následků havárie. První a možná nejdůležitější povinností státu po vzniku havárie je jeho informační povinnost. Stát, který zjistí, že mořskému prostředí hrozí nebezpečí znečištěním, musí okamžitě uvědomit IMO a ostatní státy, které by mohly být postiženy touto škodou¹⁸. Informační povinnost dále rozvádí **Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění** (*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*) z roku 1990. Podle této

17 ROTHWELL. (opak. citace). Str. 362.

18 UNCLOS. článek 198.

úmluvy musí stát vlajky zabezpečit, aby kapitán v případě skutečného nebo i domnělého úniku úmluvou vyjmenovaných látek do moře informoval bezodkladně nejbližší pobřežní stát¹⁹. O závažných incidentech musí být také informována IMO, která následně koordinuje technickou spolupráci všech států, které čelí následkům znečištění²⁰.

V návaznosti na havárii ropného tankeru *Torrey Canyon*, který ztroskotal v roce 1967 poblíž pobřeží Velké Británie, byla přijata **Úmluva týkající se zásahu na volném moři v případech ropných znečištění způsobených haváriemi** (*International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*). Aby se předešlo znečištění pobřeží, rozhodla britská vláda, že bude vrak tankeru bombardovat a ropnou skvrnu zapálí. Tato akce však byla v rozporu s tehdejší mezinárodním právem, neboť jediným státem, který podle tehdejší právní úpravy mohl zasáhnout, byl stát vlajky. Touto úmluvou získaly pobřežní státy právo zasáhnout v případě havárie na volném moři za hranicemi své jurisdikce za účelem prevence, zmírnění nebo odstranění nebezpečí hrozícího jejich pobřeží²¹.

Spolupráci států při odstraňování následků havárií upravuje také několik regionálních úmluv. Jednou z nich je i **Dohoda o spolupráci při zdlouvání znečištění Severního moře ropnými a jinými škodlivými látkami** (*Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances*, dále jen „Bonnská dohoda“) z roku 1969. Jedná se o úmluvu, která reguluje spolupráci a vzájemnou pomoc jednotlivých států při odstraňování škodlivých následků ropného znečištění v Severním moři. Bonnská dohoda je

19 Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění. článek 4.

20 Úmluva o prevenci, ochraně a spolupráci v oblasti ropného znečištění. Článek 5. článkem 7.

21 ROTHWELL. (opak. citace). Str. 364.

postavena na třech základních pilířích, kterými jsou dohled nad danou oblastí, připravenost jednotlivých států a jejich rychlá reakce pokud dojde k znečištění.

3. Odpovědnost za ropné znečištění způsobené havárii plavidla

Mezinárodní právní úprava odpovědnosti za ropné znečištění začala vznikat až na konci 60. let 20. století. Před přijetím mezinárodních úmluv se při poskytování odškodnění za škodu vzniklou ropným znečištěním postupovalo dle právních úprav jednotlivých států, které se často velmi lišily. Tento stav byl zejména pro poškozené ropným znečištěním velmi nevýhodný. Po přijetí mezinárodních úmluv přistoupila převážná část států k této právní úpravě. Díky tomuto kroku tak došlo k výraznému posunu z hlediska sjednocování právní úpravy a ulehčení postupu poškozených při domáhání se odškodnění. Bohužel, ne všechny státy účastníci se přepravy ropy po moři s mezinárodní úpravou souhlasily. Příkladem může být USA, které zásadní mezinárodní úmluvy nikdy neratifikovalo a vytvořilo si vlastní právní úpravu.

Zásadním impulzem pro přijetí jednotné mezinárodní úpravy odpovědnosti za ropné znečištění byla havárie tankeru *Torrey Canyon* v roce 1967 v blízkosti Velké Británie. Podmínky odpovědnosti za znečištění moří z plavidel byly až do té doby upraveny v národních úpravách nejednotně, pokud vůbec a většinou ponechávaly rozhodnutí o náhradě škody na občanskoprávní řízení. Díky četnosti subjektů vystupujících v námořní přepravě ropy, bylo pro poškozené znečištěním způsobným únikem ropy z plavidla často velmi obtížné domoci se jakékoliv náhrady. V mnoha případech nebylo ani jisté, ve kterém státě nárok uplatňovat. Například výše zmiňovaný ropný tanker *Torrey Canyon* byl vlastněn bermudskou společností, plavil se pod liberijskou vlajkou, přepravoval náklad

vlastněný britskou společností British Petroleum Company a navíc k této havárii přispěla i chyba italského velitele a posádky. Určení odpovědné osoby však nebyl jediný problém. Vedle otázek ohledně odpovědné osoby, míry a způsobu náhrady vzniklé škody bylo nutné vyřešit i otázky do jaké míry může stát ohrožený nehodou vzniklou mimo jeho teritoriální vody zasáhnout na ochranu svých zájmů²². Velká Británie totiž v tomto případě zvolila kontroverzní způsob odstraňování ropné skvrny, který dle vědců ve výsledku napáchal větší ekologickou škodu, než havárie samotná. Jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, ropná skvrna byla odstraněna zapálením. IMO v listopadu roku 1969 svolala mezinárodní konferenci do Bruselu, na jejíž půdě došlo k přijetí mezinárodní úmluvy, která položila základ právní úpravě kompenzace znečištění moří ropou. Jedná se o Úmluvu o civilní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropou přijatou. Již při přijetí této úmluvy však bylo jasné, že úmluva neřeší veškeré otázky a problémy, které při náhradě škody vyvstávají. Na závěr konference tak bylo IMO doporučeno přijetí další úmluvy. K tomu došlo v roce 1971 na druhé konferenci v Bruselu, kdy byla přijata Úmluva o založení mezinárodního fondu pro náhradu škody způsobené znečištěním

22 WANG, Hui. *Civil liability for marine oil pollution damage: a comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime*. Biggleswade: Turpin Distribution, 2011. ISBN: 9789041136725. Str. 61.

3.1 Obecná východiska právní úpravy

Počet námořních havárií se díky rozsáhlé regulaci podařilo snížit. Přes veškeré snahy předcházet ropnému znečištění, se však tento typ mořského znečištění nepovedl odstranit úplně. Pokud však k ropnému znečištění skutečně dojde, je určení odpovědné osoby nezbytné. Hlavním účelem mezinárodní úpravy je zavedení jednotného režimu poskytování uspokojivého a adekvátního odškodnění poškozeným ropným znečištěním.

Mezinárodní úmluvy v naprosté většině pracují s občanskoprávní odpovědnosti jednotlivce, konkrétních osob podílejících se na námořní přepravě ropy. Díky článku 235 UNCLOS však nelze zcela vyloučit případnou odpovědnost státu vlajky plavidla, která škodu zavíní. Podle zmiňovaného článku jsou státy „odpovědny za plnění svých mezinárodních závazků týkající se ochrany a uchování mořského prostředí“ a dle článku 194 odstavce 2 mají státy „povinnost přijmout veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, že činnost podléhající jejich jurisdikci nebo kontrole bude prováděna tak, aby nezpůsobila znečištěním žádnou škodu jiným státům“. Na základě těchto ustanovení by skutečně mohla být zvažována odpovědnost státu vlajky lodi, která poruší bezpečností pravidla a v důsledku tohoto porušení dojde k mořskému znečištění. Až do dnešního dne však nebyla tato ustanovení v praxi použita²³. Spíše v teoretické rovině tak existuje mezinárodní právní úprava, zakládající odpovědnost států za vzniklou škodu.

UNCLOS obsahuje i ustanovení týkající se občanskoprávní odpovědnosti jednotlivce za mořské znečištění. Článek 235 odstavec 2 stanoví, že „státy zajistí,

23 ROTHWELL. (opak. citace). Str. 366.

že jejich právní řády umožní poskytnout okamžitou a přiměřenou náhradu anebo jinou pomoc, pokud jde o škodu způsobenou znečištěním mořského prostředí fyzickými nebo právníckými osobami, které podléhají jejich jurisdikci“. Dále odstavec 3 tohoto článku stanoví státům povinnost spolupráce pro „zajištění okamžité a přiměřené náhrady za veškeré škody způsobené znečištěním mořského prostředí a při jeho dalším rozvíjení v oblasti povinností a odpovědnosti za odhad a náhradu škody a urovnání příslušných sporů, a podle potřeby i při rozvíjení kritérií a postupů pro zaplacení přiměřené náhrady, jako jsou povinné pojištění nebo kompenzační fondy“. Obě zmíněná ustanovení jsou promítnuta a dále rozvedena v mezinárodních úmluvách, které byly přijaty na půdě IMO.

3.2 Mezinárodní právní úprava individuální odpovědnosti za ropné znečištění

Mezinárodní smlouvy zabývající se odpovědností za škodu vzniklou při námořní přepravě mají jisté rysy, které jsou všem úmluvám společné. Převážně vycházejí z principu výlučné odpovědnosti vlastníka plavidla a žádné jiné osoby, které mohly havárii zavinit či jakkoliv ovlivnit, odpovědné nejsou. Dalším společným znakem je limitace výše odškodnění určitou částkou, nad kterou již vlastník plavidla odškodnění poskytovat nemusí. Limitace odpovědnosti vlastníka plavidla za jím způsobené škody není v mořském právu novinkou. Teto princip omezení odpovědnosti byl používán již v římském právu. Omezení odpovědnosti majitele plavidla není ani výsadou námořního práva. V jiných typech přepravy, například silniční či letecké, je odpovědnost přepravce limitována také²⁴.

Dalším společným znakem je i uplatňování principu znečišťovatel platí. Jde o základní právní princip v otázce odpovědnosti za škodu na životním prostředí obecně, v právní úpravě znečištění mořského prostředí tomu není jinak. Většina mezinárodních úmluv týkajících se odpovědnosti za škodu vzniklou na životním prostředí tento princip uplatňuje, avšak s určitými odchylkami. V námořní dopravě není jednoduché určit, kdo přesně může být považován za znečišťovatele. Často dochází k situaci, kdy vlastník plavidla a vlastník nákladu jsou odlišné osoby, velmi často bývá i provozovatelem plavidla jiná osoba. Znečišťovatelem tak může být vlastník plavidla, které znečištění způsobilo. Zároveň ale znečištění způsobil náklad, a tak může být znečišťovatelem i vlastník

²⁴ WANG. (opak. citace). Str. 77.

nákladu. V případě, že provozovatel plavidla není její vlastník, může být také on označen za znečišťovatele. K havárii navíc může dojít i vinou třetí strany, například díky špatné navigaci přístavních pilotů nebo díky chybě posádky. Kdo je tedy ze všech možných osob odpovědný je otázkou, kterou mezinárodní smlouvy upravují samostatně. V oblasti odpovědnosti za ropné znečištění mořského prostředí však mezinárodní úmluvy většinou vychází z odpovědnosti vlastníka plavidla s případnou odpovědností třetích osob za škodu způsobenou jejich úmyslným jednáním či hrubou nedbalostí²⁵.

3.2.1 Úmluva o civilní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropou

Úmluva o civilní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropou (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, dále jen „CLC“) přijatá v roce 1969 v Bruselu, účinná od roku 1975 je nejvýznamnější mezinárodní dokument, zabývající se odpovědností za škodu způsobenou ropným znečištěním. V revidovaném znění Dodatkových protokolů z roku 1992 a 2000 je stále klíčovým dokumentem při poskytování adekvátní náhrady za škodu vzniklou znečištěním v důsledku havárie plavidel přepravujících ropu jako hromadný náklad²⁶. Každý ze smluvních států se přistoupením k CLC zavázal k přijetí adekvátní právní úpravy a začlenění úmluvy do národního právního řádu. Hlavním účelem úmluvy je „zabezpečit, aby se osobám, kterým vznikla škoda v důsledku vypuštění ropy či jejím únikem do moře, dostalo adekvátního zadoostiučinění“²⁷.

25 DAMOHORSKÝ. (opak. citace). Str. 53.

26 DAMOHORSKÝ. (opak. citace). Str. 54.

27 CLC. preambule.

Hlavním principem této úmluvy je **objektivní odpovědnost** vlastníka lodi, omezená určitou maximální částkou. Dnes je objektivní odpovědnost běžným prvkem v mezinárodním právu životního prostředí, ale v době přijímání CLC byl považován za nezvyklou novinku a názory zástupců jednotlivých států na tento problém se lišily. Při přijímání úmluvy se objevily návrhy na zavedení objektivní i subjektivní odpovědnosti majitele nákladu nebo subjektivní odpovědnosti majitele lodi s obráceným důkazním břemenem (vlastník lodi musel prokázat, že ke škodě nedošlo jeho zaviněním)²⁸. Nakonec byl zvolen koncept objektivní odpovědnosti v okamžiku havárie registrovaného vlastníka lodi. Pokud vlastník lodi prokáže, že ke škodě došlo v důsledku válečných činů, přírodní katastrofy, výlučným úmyslným jednáním třetí osoby nebo nedbalostním jednáním cizí vlády či jiné autority odpovědné za udržování navigačních zařízení, může se odpovědnosti za škodu zcela či částečně zprostit²⁹.

Jak již bylo řečeno výše, odpovědnost vlastníka lodi však není neomezená. Odškodnění poskytnuté za jednu havárii omezuje smlouvou stanovený finanční limit. Pokud požadovaná částka součtu všech vznesených nároku tuto hranici přesahuje, odpovědná osoba je povinna poskytnout odškodnění pouze do výše tohoto limitu. Maximální částka možného odškodnění se vypočítá dle celkové nosnosti lodi, čím větší nosnost, tím vyšší je i limit. Tento způsob výpočtu limitu odpovědnosti však opomíjí ostatní faktory, které mohou mít vliv na rozsah škody, například nebere v potaz druh látek, které unikly do moře nebo místo kde k nehodě došlo. K datu vstupu smlouvy v platnost byl limit stanoven na 133 SDR³⁰

28 WANG. (opak. citace). Str. 69.

29 CLC. článek III.

30 SDR neboli práva zvláštního čerpání (*special drawing rights*) jsou umělou jednotkou vytvořenou OSN. Aktuální kurz stanovený Mezinárodním měnovým fondem činí k 1.5.2017 \$ 1.369440 = 1 SDR.

na každou tunu nosnosti lodi a celková částka náhrady škody vlastníkem lodi byla omezena na 14 milionu SDR³¹. Existuje jediná výjimka prolomení tohoto limitu, a to pokud navrhovatel prokáže, že k nehodě došlo v důsledku osobního jednání či opomenutím vlastníka lodi, které bylo úmyslné nebo spácháno s vědomou nedbalostí. V takovém případě bude vlastník lodi povinný k náhradě škody v její plné výši bez omezení³².

Článek III odstavec 4 CLC vylučuje odpovědnost třetích osob, zaměstnanců či zmocněnců vlastníka lodi. Zavádí tím princip **soustředění odpovědnosti** (*channeling liability*). Důvodem pro zavedení tohoto principu bylo zjednodušení určení pasivně legitimované osoby a zabránění paralelnímu uplatňování jednoho nároku vůči různým osobám. Z hlediska poškozených je uplatňování tohoto principu výhodou, jelikož je jasné, vůči komu budou svůj nárok uplatňovat. Na druhou stranu je tím ale do jisté míry omezen základní princip znečišťovatel platí. Vlastník lodi často s únikem ropy nemá mnoho společného, naopak posádka či kapitán jsou osoby, které svým jednáním mohou nehodu způsobit nebo ji naopak zabránit či zmírnit její následky³³. Díky těmto ustanovením může skutečný znečišťovatel uniknout odpovědnosti. Úmluva však ponechává vlastníkově lodi regresní nárok vůči osobám, jejichž vinou ke škodě došlo.

Významným přínosem CLC úmluvy je zavedení **povinného pojištění vlastníka lodi**. Vlastník lodi nesoucí více než 2000 tun ropy je povinen zřídit si pojištění nebo jinou finanční záruku pro pokrytí jeho odpovědnosti za škodu. Pojistná částka musí odpovídat úmluvou stanovenému limitu odpovědnosti

31 TAN. (opak. citace). Str. 298.

32 CLC. článek V, odstavec 2.

33 TAN. (opak. citace). Str. 296.

vlastníka lodi. Poškození ropným znečištěním mají možnost obrátit se se svými nároky buď přímo na vlastníka lodi, nebo na jeho pojistitele. Pojistiteli pro tyto případy úmluva poskytuje veškerou ochranu a obranu, která je poskytnuta vlastníkově lodě. Navíc se může zbavit povinnosti k náhradě škody, pokud škoda vznikla úmyslným jednáním vlastníka nebo jeho pochybením³⁴. Pokud vlastník lodi splní pojišťovací povinnost, vydá mu stát vlajky lodi o této skutečnosti potvrzení či certifikát, který musí být umístěn na palubě. Pokud loď tento certifikát nemá, stát vlajky nesmí povolit její obchodování. Signatářské státy CLC navíc mají povinnost zajistit, aby veškeré lodě, které vstupující do jejich přístavů či je opouštějící, pojištění měly. Toto ustanovení má zajistit, aby pojištění nebo finanční záruku měly i lodě plující pod vlajkou nesignatářského státu CLC³⁵.

Vyloučena je náhrada za škodu způsobenou válečnou lodí či lodí provozovanou státem pro neobchodní účely³⁶. Úmluva se vztahuje na škodu způsobenou vyjmenovanými druhy ropy, jako jsou například surová ropa, nafta či topné oleje. Dle původního znění CLC musela být daná látka navíc v době úniku přepravovaná jako náklad³⁷. Pokud však došlo k znečištění například naftou, která sloužila jako pohonná látka lodě, byla aplikace CLC vyloučena. Dodatkovým protokolem z roku 1992 bylo toto ustanovení rozšířeno i o naftu jako pohonnou látku.

Náhrady se mohli domoci poškození ropným znečištěním, pokud škoda vznikla v teritoriálních vodách smluvního státu. Úmluva také připouštěla náhrady nákladů kýmkoliv vynaložených na preventivní opatření, která měla zabránit

34 CLC. článek VII. odstavec 8.

35 CLC. článek VII. odstavec 11.

36 CLC. článek XI.

37 CLC. článek I. odstavec 5.

úniku ropy do moře či zmírnit jeho následky. Těch se toto geografické omezení netýkalo, mohla být tak učiněná kdekoliv³⁸. Náhrada nákladů vynaložených na takové opatření však mohla být přiznána pouze, pokud k havárii nakonec došlo a únik ropy skutečně nastal. Náklady na úspěšná opatření, která vedla k zamezení úniku ropy, tak nemohly být odškodněny³⁹. I tato ustanovení byla změna dodatkovým protokolem z roku 1992.

3.2.2 Úmluva o založení mezinárodního fondu pro náhradu škody způsobené znečištěním

V roce 1971 došlo k přijetí **Úmluvy o založení mezinárodního fondu pro náhradu škody způsobené znečištěním ropou** (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, dále jen „FC“). Platnosti tato úmluva nabyla až roku 1978. Smluvním státem FC může být pouze stát, který je smluvním státem CLC, úmluvy mají totožnou územní působnost a obě používají stejné termíny a definice.

Úmluvou byl zaveden mezivládní orgán, na který se v určitých případech mohou obracet poškození ropným znečištěním. Tímto orgánem je **Mezinárodní fond pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním** (*International Oil Pollution Compensation Found*, dále jen „IOPC fond“). IOPC fond poskytuje odškodnění poškozeným ropným znečištěním, pokud jimi požadovaná částka přesahuje výši finanční limitu nastaveného CLC. Členy tohoto fondu se mohou

38 CLC. článek II.

39 BRANS, Edward H. P. *Liability for damage to public natural resources: standing, damage and damage assessment*. Kluwer Law International, 2001. International environmental law and policy series. ISBN 90-411-1724-5. Str. 315.

stát pouze státy, které přistoupily k oběma zmiňovaným úmluvám. Zavedením IOPC fondu bylo zajištěno, že v signatářských státech bude platit dvoustupňový režim odškodnění obětí znečištění. V prvním stupni poskytuje odškodnění vlastník lodi. Pokud vzniklá škoda přesahuje limit odpovědnosti stanovený CLC, je zbytek nároku odškodněn v druhém stupni, kterým je IOPC fond.

IOPC fond je financován z příspěvků, které jsou povinny platit stanovení příslušníci smluvních států úmluvy FC. Jsou jimi odběratelé ropy přepravované po moři, zejména ropné společnosti a vlastníci přepravovaného nákladu, kteří v kalendářním roce přijmou více než 150.000 tun ropy. Výše příspěvku je závislá na zprávách jednotlivých členských států a vypočítává se dle podílu jednotlivých subjektů na celkovém mezinárodním příjmu z ropy⁴⁰. Výše příspěvku se každoročně mění podle počtu a výše poskytnutých odškodnění z IOPC fondu. Signatářským státům úmluva ukládá pouze povinnost předložit seznam osob, které v daném roce budou do IOPC fondu přispívat. Samotná příspěvková povinnost však v původním znění FC státům uložena nebyla.

Hlavními účely FC je poskytnutí kompenzace poškozeným ropným znečištěním, pokud nárok nebyl odškodněn dle CLC nebo pokud náhrada poskytnutá dle CLC byla nedostatečná⁴¹. Z IOPC fondu mohou být prostředky čerpány ve třech případech: a) pokud je dle CLC odpovědnost vyloučena, tedy například pokud vlastník prokáže, že ke škodě došlo v důsledku válečné operace, díky úmyslnému jednání třetí strany; b) pokud je vlastník lodi v platební neschopnosti a pojištění či finanční záruka není dostačující; c) pokud vzniklá

40 MASON, M. *Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime*. 2003. Mar Policy 27:1–12 . str. 2.

41 FC. článek 2. odstavec 1. písmeno a.

škoda přesahuje limitní částku odpovědnosti vlastníka stanovenou CLC⁴². Ani náhrada poskytnutá IOPC fondem však není neomezená. Maximální částka nároku na odškodnění, včetně částky poskytnuté vlastníkem lodi podle CLC, byla v době přijímání FC stanovena na 450 milionu SDR na jednu událost, což v době přijetí FC činilo zhruba 35 miliónů amerických dolarů.

Podmínkou pro poskytnutí náhrady je prokázání, že příčinou vzniku škody je únik ropy z lodě, které převáží ropu jako náklad. IOPC fond neposkytne odškodnění, pokud se navrhovateli nepodaří prokázat, že škoda byla způsobena konkrétní událostí, které se zúčastnila alespoň jedna loď. IOPC fond se může plně či částečně zprostit povinnosti k náhradě škody pokud prokáže, že ke škodě došlo záměrným či nedbalostním jednáním poškozeného nebo pokud škoda vznikla jako důsledek války či pokud škodu způsobila válečná loď⁴³.

Druhým posláním původního IOPC fondu bylo poskytování částečného odškodnění vlastníkům lodí odpovědných dle CLC. Pokud vlastník lodi prokázal, že na havarované lodi byly dodržovány bezpečnostní požadavky stanovené některými mezinárodními úmluvami přijatými pod záštitou IMO (například SOLAS), byla jemu nebo jeho pojistiteli IOPC fondem poskytnuta částečná náhrada za odškodnění poskytnuté v rámci CLC režimu. Vlastníkům lodí poskytoval částečnou úlevu od finanční zátěže, kterou jim CLC v případě ropné havárie ukládá, a docházelo k dalšímu rozložení finanční odpovědnosti mezi vlastníky lodí a ropné společnosti. Toto ustanovení mělo fungovat i jako finanční stimul pro vlastníky plavidel, aby přijímali a dodržovali bezpečnostní opatření a svým chováním se snažili nehodám předcházet⁴⁴. Dodatkovým protokolem z roku

42 FC. článek 4. odstavec 1.

43 FC. článek 4. odstavec 2.

44 FC. článek 5.

1992 však bylo toto ustanovení vypuštěno.

Po přijetí úmluv CLC a FC došlo k velmi výraznému snížení nehod ropných tankerů, a tudíž k poklesu ropného znečištění mořského prostředí⁴⁵. Nicméně systém omezené odpovědnosti, nastavený výše zmíněnými úmluvami, se postupem času ukazoval jako neefektivní. Problémem byly zejména finanční limity odškodnění, které se s vývojem lodní dopravy, velikostí ropných tankerů a závažnosti škod způsobených ropným znečištěním staly nedostačující. Zejména havárie velkých ropných tankerů *Amocco Cadiz* v roce 1978 a *Tanio* v roce 1980 ukázaly, že právní úprava je v případech závažného ropného znečištění zastaralá a velikost vzniklé škody přesahuje odpovědnostní limity. Pro ilustraci je možné uvést, v důsledku havárie *Amocco Cadiz* vznikla škoda vyčíslená na více než 100 milionu amerických dolarů. Ale úmluva FC v době havárie dosud nebyla účinná a limit možného odškodnění poskytnuté vlastníkem lodi odpovídal zhruba 15% požadované částky⁴⁶. Muselo proto dojít ke změně právní úpravy a jejímu přizpůsobení aktuální situaci v námořní dopravě.

3.2.3 Dodatkové protokoly a Doplňkový fond

Pod záštitou IMO byla v roce 1984 opět svolána konference, jejímž hlavním cílem bylo připravit adekvátní revizi mezinárodních úmluv CLC a FC. Mělo dojít především k navýšení odpovědnostních limitů, ale také ke změně některých definic a rozšíření uznatelných nároků. Výstupem této konference byly dva protokoly zavádějící potřebné změny, které však nikdy nevyšly v platnost. Pro jejich platnost byla stanovena kombinace dvou kritérií, a to ratifikace určitým

45 WU, Chao. *Pollution from the carriage of oil by sea: liability and compensation*. Boston: Kluwer Law International. 1996 . Str. 134.

46 TAN. (opak. citace). Str. 311.

počtem států, v nichž jsou registrovány ropné tankery, jejichž nosnost odpovídá určitému podílu celkové světové nosnosti všech tankerů. Vzhledem k těmto ustanovením byla potřeba ratifikace USA, jako státu s velmi vysokým počtem tankerů a jedním z největších producentů ropy. USA však nesouhlasily s mezinárodní úpravou v mnoha bodech, zejména v omezení odpovědnosti vlastníka lodi, a nikdy k mezinárodní úmluvě nepřistoupily. Místo toho přijaly vlastní právní úpravu, tzv. Zákon o ropném znečištění (*Oil Pollution Act*).

Vzhledem k tomu, že dodatkové protokoly z roku 1984 nikdy nevstoupily v platnost, byla potřeba změny mezinárodního režimu stále naléhavější. Hlavně evropské státy IOPC fondu volaly po změně a modernizaci mezinárodního režimu. K tomu došlo až roku 1992, kdy byl přijat Dodatkový protokol 1992 k CLC (dále jen „CLC 92“) a Dodatkový protokol k FC (dále jen „FC 92“). Navrhovaná úprava byla téměř shodná s dodatkovými protokoly z roku 1984. Oba protokoly nabyly platnosti již v roce 1996.

Konečně tak došlo k navýšení odpovědnostních limitů, a to jak u odpovědnosti vlastníka lodi, tak v rámci kompenzace poskytované IOPC fondem. Důležitou změnou bylo zavedení procedury tichého souhlasu (*tacit acceptance procedure*), díky které je usnadněno zvyšování finančních limitů do budoucna. Pokud alespoň jedna čtvrtina smluvních států CLC navrhne změnu těchto limitů a minimálně dvě třetiny členských států se změnou souhlasí, vstoupí změna v platnost do 18 měsíců od jeho přijetí⁴⁷.

Změněny byly také některé definice a ustanovení obou úmluv týkající se uznatelných nároků. Úmluvy byly rozšířeny i z hlediska územní působnosti, podle nového znění CLC článku II se úmluvy uplatní nejen na škodu vzniklou v

⁴⁷ CLC 92. článek 15.

teritoriálních vodách signatářského státu, ale i v jeho výlučné ekonomické zóně. Významnou změnou bylo rozšíření nároků na odškodnění o preventivní opatření, která byla úspěšná, a tudíž k nehodě či úniku ropy nakonec nedošlo. Nově je též možné poskytnut náhradu za škodu, která vznikla v okamžiku, kdy loď nepřevážuje ropu jako náklad. Ani takové nároky před dodatkovým protokolem z roku 1992 nebyly odškodňovány. Rozšířen byl i článek III CLC, který se týká neomezené odpovědnosti vlastníka lodi. Zavedením testu „úmyslného či bezohledného chování“ (*intentional or reckless conduct test*) bylo k podmínkám náhrady škody v plné výši přidáno i úmyslné chování vlastníka, které vedlo ke vzniku škody či jeho bezohledné chování s vědomím, že taková škoda by vzniknout mohla.

Výraznými změnami prošla i FC. Dodatkovým protokolem k FC byl založen nový IOPC fond (dále jen „IOPC fond 92“), který funguje na stejném principu jako původní fond. Změněn byl ale jeho základní účel. IOPC fond 92 je založen za účelem poskytování odškodnění poškozeným ropným znečištěním, stejně jako původní IOPC fond, vypuštěn byl ale jeho druhý účel – poskytování částečného odškodnění vlastníkům lodí⁴⁸. Vedle sebe po určitou dobu existoval původní IOPC fond a zároveň nový IOPC fond 92. Státy, které ratifikovaly dodatkové protokoly z roku 1992 k FC a CLC, se staly členy IOPC fondu 92. Některé státy však neratifikovaly dodatkový protokol k FC, tyto pak zůstaly členy původního IOPC fondu. Koexistence dvou fondů vedle sebe nebyla příliš efektivní. Příspěvky ropných společností do fondů musely být rozděleny mezi oba dva, čímž se snižovala finanční životaschopnost obou fondů a možnost plného odškodnění v případech velkých ropných nehod. Aby však mohl být původní

48 FC 92. článek 2.

IOPC fond zrušen, musel počet jeho členských států klesnout pod určitou hranici. Díky tlaku mezinárodního společenství na státy, aby přijaly FC 1992 a opustily zastaralý režim, došlo v roce 2002 k poklesu členů IOPC fondu pod 25 a smluvními stranami bylo rozhodnuto, že v květnu 2002 tato smlouva ukončí svou platnost. Po vypořádání již vznesených nároků byl původní IOPC fond zrušen⁴⁹.

Závažné havárie ropných tankerů, jako například havárie tankeru *Erika* v roce 1999 u pobřeží Francie nebo tankeru *Prestige* v roce 2002 u pobřeží Španělska, opět ukázaly, že nastavené limity jsou nedostačující. V důsledku havárie tankeru *Erika* byly vzneseny nároky v celkové výši cca 800 milionů eur, ale poskytnuté odškodnění v rámci CLC a IOPC fondu 92 bylo pouze 184 milionů eur (12,8 milionu eur bylo poskytnuto pojistitelem vlastníka lodi, 171 milionu eur poskytl IOPC fond 92)⁵⁰. Pravděpodobně i díky tomu, že v posledních letech k velkým ropným haváriím docházelo v blízkosti evropského pobřeží, hraje Evropská unie významnou roli v nejnovějším vývoji mezinárodního režimu⁵¹. Zejména díky nátlaku Evropské komise a evropských pobřežních států došlo dalšími dodatky přijatými v roce 2000 s platností od roku 2003 opět k navýšení limitů, tentokrát zhruba o 50% původní částky. Nově nastavené limity dle CLC 92 pro lodě nepřesahující celkovou nosnost 5.000 tun činí 4,51 milionů SDR. U lodí s nosností od 5.000 tun do 140.000 tun se k částce 4,51 milionů SDR přičítá za každou tunu navíc 631 SDR a u lodě s nosností větší než 140.000 tun je limit stanoven na 89,77 milionu SDR. Odškodnění poskytované vlastníkem lodi tak může v současnosti dosáhnout až zhruba 132 milionů amerických dolarů. Náhrada

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

50 Incidents. *IOPC Found* [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z:<http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/>

51 WANG. (opak. citace). Str. 173.

poskytována z IOPC fondu 92 byla zvýšena ze 135 milionů SDR na 203 milionů SDR, což odpovídá zhruba 300 miliónům amerických dolarů.

I přes navýšení odpovědnostních limitů obava evropských států z nedostatečné kompenzace přetrvávala, a proto byl ještě v roce 2003 přijat protokol k FC 92 o založení **Doplňkového fondu pro škodu vzniklou z ropy** (*International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*, dále jen „Doplňkový fond“), který vznikl v roce 2005 a stal se třetím stupněm pro náhradu škody vzniklé ropným znečištěním. Financování tohoto fondu zajišťují opět příspěvky od osob ze členských států Doplňkového fondu, které importují ročně více než 150.000 tun ropy. Určitá povinnost ale byla uložena i členskými státy. Pokud celkový příjem ropy v členském státě klesne pod jeden milion tun za kalendářní rok, vzniká státu povinnost odvést příspěvek do Doplňkového fondu ve výši rozdílu mezi jedním milionem tun ropy a celkovým skutečným příjmem ropy v daném státě⁵². Cílem doplňkového fondu nebylo nahradit již zavedený IOPC Fond 92, ale poskytovat náhradu v případech, kdy odškodnění poskytnuté z IOPC Fondu 92 bylo z důvodu nastavených limitů nedostačující. Částka nejvyššího možného odškodnění je stanovena na 750 milionů SDR (zhruba 1,1 bilionu amerických dolarů), včetně odškodnění poskytnuté v režimu CLC a IOPC Fondu 92⁵³. K tomuto protokolu zatím přistoupilo pouze 31 států.

3.2.4 Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropnými palivy

V roce 2001 byla přijata **Mezinárodní úmluva o občanskoprávní**

⁵² WANG. (opak. citace). Str. 180.

⁵³ TAN. (opak. citace). Str. 332.

odpovědnosti za škodu způsobenou ropnými palivy (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, dále jen „BC“), která upravuje podmínky občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropou, která slouží jako palivo lodě. Došlo tak k vyplnění mezery v aplikaci CLC, jelikož ta se na výše uvedenou škodu nevztahuje. BC se vztahuje na škodu způsobenou únikem ropných látek sloužících jako palivo v nádržích lodí v oblasti teritoriálních vod a výlučné ekonomické zóny signatářského státu a na preventivní opatření přijatá kdekoliv⁵⁴. BC zakládá opět odpovědnost vlastníka lodi, který je povinen poskytnout náhradu za vzniklou škodu. Vlastník lodi se může zbavit odpovědnosti v několika případech, například pokud prokáže, že škoda vznikla v války, či byla způsobena úmyslným jednáním třetí strany⁵⁵. I tato úmluva zavádí povinné pojištění či určitou finanční záruku pro lodě s nosností větší než 1.000 tun. Odpovědnost vlastníka lodi ani dle BC není neomezená. Limit jeho odpovědnosti je to stanovených **Úmluvou o omezení odpovědnosti pro námořní nároky** (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*) z roku 1976⁵⁶. Dle současného znění úmluvy je tento limit pro lodě s nosností do 2.000 tun stanoven na 3,02 milionů SDR (cca 4miliony amerických dolarů).

S CLC úmluvou má BC mnoho společného, využívá například stejné definice a v několika případech na ni přímo odkazuje. Přesto se ale v určitých ustanoveních výrazně liší. Na rozdíl od CLC se BC vztahuje na škodu vzniklou z jakékoliv lodě, nemusí se tedy jednat o ropný tanker. Dalším rozdílem je, že BC odstoupila od principu soustředění odpovědnosti (*channeling liability*). Úmluva tak nevyklučuje možnost poškozených obrátit se se svým nárokem i na jinou

54 BC. článek 2.

55 BC. článek 3.

56 BC. článek 6.

osobu, než je majitel plavidla.

3.3 Dobrovolné smlouvy

Od počátku formování právní úpravy odpovědnosti za ropné znečištění panoval názor, že ropný průmysl by se měl více podílet na odstraňování následků ropného znečištění. Veřejné mínění nebylo bohatým ropným společností příliš nakloněno, právě jim totiž plynuly z lodní přepravy největší zisky a na odstraňování následků znečištění se podílely minimálně. I díky nátlaku veřejnosti velké ropné společnosti uzavřely několik soukromoprávních dohod, které výrazně přispěly k formování právní úpravy odpovědnosti za škodu způsobenou ropou. Z iniciativy největších ropných společností (například British Petroleum, Mobil Oil nebo Shell) vzešly dvě dohody na bázi dobrovolného sdružení, v roce 1969 **Dobrovolná dohoda vlastníků tankerů týkající se odpovědnosti za znečištění ropou** (*Tanker Owner Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*, dále jen „TOVALOP“) a v roce 1971 **Smlouva o přechodném dodatku k odpovědnosti vlastníků tankerů za ropné znečištění** (*Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Owner Liability for Oil Pollution*, dále jen „CRISTAL“). Obě smlouvy upravovaly odpovědnost a náhradu za škodu způsobenou znečištěním ropou v určitých případech a obě byly přijaty jako prozatímní prostředek k zaručení náhrady škody po dobu, než vstoupí v platnost veřejnoprávní mezinárodní úprava, tedy úmluvy CLC a FC. Například TOVALOP vstoupil v platnost 6. října 1969, měsíc před začátkem první IMO konference v Bruselu⁵⁷.

Smlouvy zavazovaly přímo vlastníky lodí a nákladů, čímž zaručovaly možnost kompenzace škody i v případech, kdy nebylo možné užít CLC ani FC,

⁵⁷ TAN. (opak. citace). Str. 292.

zejména pokud ke škodě došlo na území nečlenských států těchto úmluv. Z důvodu pomalého procesu ratifikace relevantních mezinárodních úmluv v jednotlivých státech však obě dobrovolné dohody zůstaly v platnosti až do roku 1997⁵⁸.

Základní myšlenkou **TOVALOP** byla prevence a předcházení ropnému znečištění. Pokud hrozilo ropné znečištění, musel vlastník lodi či její nájemce podniknout dostatečné kroky, aby znečištění zabránil. A pokud se nepodařilo škodě předejít, musel odškodnit stát nebo jiné osoby, které utrpěly škodu ropným znečištěním. Smlouva se vztahovala na znečištění vzniklé ropou jako nákladem, provozní znečištění z lodí, znečištění balastovou vodou a dokonce i ropou jako pohonnou hmotou. Před vznesením nároku však musela být škoda spojena s konkrétní lodí, což s sebou přinášelo problémy s dokazováním v případech provozního znečištění způsobeného neznámou lodí. Místo, kde k nehodě došlo, nehrálo roli, jelikož smluvními stranami nebyly státy, ale jednotlivé ropné společnosti. To přinášelo velké výhody, jelikož smlouva pokrývala téměř veškerou námořní přepravu ropy a do roku 1973 k ní přistoupili vlastníci reprezentující 99% nosnosti světové flotily tankerů⁵⁹. Na rozdíl od CLC byla odpovědnost vlastníka lodi vázána na prokázání jeho zavinění. Nárok na odškodnění mohl vznést pouze stát, na jehož území došlo ke škodě a mohl se týkat pouze náhrady nákladů skutečně vynaložených na preventivní opatření či likvidaci škod. Odpovědnost vlastníka lodi byla i podle této úmluvy omezena, a to částkou 100 amerických dolarů na tunu přepravované ropy nebo celkovou částkou možné kompenzace 10 miliónů amerických dolarů v závislosti na tom, která částka byla

58 BRANS. (opak. citace). Str. 36.

59 WANG. (opak. citace). Str. 55

nižší⁶⁰.

V mezidobí před vstupem FC úmluvy v platnost byla přijata další dobrovolná smlouva, a to **CRISTAL**. Stejně jako TOVALOP byla i CRISTAL přijata s poměrně velkým nadšením, do roku 1975 k ní přistoupila většina ropných společností a pokrývala tak 90% světového množství přepravované ropy⁶¹. Jejými signatáři byly ropné společnosti jakýmkoliv způsobem zapojené do obchodování s ropou. Účelem bylo poskytnout náhradu škody v případech, kdy odškodnění poskytnuté dle TOVALOP nebylo dostačující na pokrytí nákladů vynaložených na odstranění škody. Nárok na kompenzaci byl přiznán, pouze pokud se jednalo o znečištění vzniklé ropou patřící signatářské společnosti a zároveň musel být náklad dopravován lodí, která je vlastněná společností účastnicí se dohody TOVALOP. Úmluva vycházela z principu objektivní odpovědnosti, na rozdíl od TOVALOP však mohl být vznesen nárok jak od vlády poškozeného státu, tak i od soukromoprávních subjektů. Úmluvou byl ustanoven fond, který odškodnění poskytoval, a který byl financován z příspěvků účastnických společností. Maximální částka, kterou mohl fond poskytnout, byla 30 milionů amerických dolarů na událost včetně odškodnění poskytnutého v rámci TOVALOP. Osoba požadující odškodnění od fondu musela vyčerpat veškeré možné jiné prostředky na dosažení odškodnění.

Díky rychlému vzniku těchto smluv, jejich přijetí a účinnosti bylo zajištěno, že v mezidobí do přijetí mezinárodní úpravy a později v případech, kdy se jejich úprava neuplatnila, byly kompenzovány vzniklé škody. Na druhou stranu mezinárodní úprava, ačkoliv vyžadovala delší dobu k přijetí a ratifikaci v

60 WANG. (opak. citace). Str. 125.

61 WANG. (opak. citace). Str. 125.

jednotlivých státech, byla a je v mnoha směrech účinnější, zejména co se vynutitelnosti týče.

Vzhledem k tomu, že dobrovolné dohody byly přijaty pouze jako dočasné řešení a díky přijetí veřejnoprávní mezinárodní úpravy bylo zjevné, že smlouvy TOVALOP a CRISTAL ztratily důvod své existence. K jejich zrušení však došlo až v roce 1997. To s sebou však přineslo zásadní problém. Vzhledem k tomu, že obě dohody sdužovaly přímo ropné společnosti a vlastníky lodí, mohly být uplatněny bez ohledu na to, kde ke škodě došlo. Pokud ale dojde k ropnému znečištění ve státech, které nepřistoupily k mezinárodním úmluvám, chybí relevantní právní úprava. Nároky jsou pak odškodňovány na základě právních úprav jednotlivých států. Často také dochází k situacím, kdy je nárok vznesen proti plavidlu plujícím pod tzv. výhodnou vlajkou (*flag of convenience*)⁶², vlastněnému společností, která navíc nemá žádné příjmy. Bez existence CRISTAL a TOVALOP je náhrada škody vzniklé ropným znečištěním v zásadě nemožná⁶³.

V roce 2006 byly uzavřeny další dvě dobrovolné smlouvy, a to mezi vlastníky ropných tankerů. Důvodem pro jejich přijetí bylo projevení podpory vlastníků lodí IOPC fondu 92 a navýšení jeho finančních prostředků, aby i v případech velkých havárií měl z čeho poskytovat odškodnění⁶⁴. Jedná se o **Dohodu**

o odškodnění ropného znečištění z malých tankerů (*Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*, dále jen „STOPIA“) a o **Dohodu o odškodnění**

62 Jedná se o termín využívaný pro obchodní praktiky některých společností. Vlastník lodi může loď registrovat v jiném státě, aby se na ní vztahovala právní úprava tohoto státu. Díky menším bezpečnostním opatřením, nárokům na vybavení lodí či posádku lodí, která daný stát požaduje pro provozování lodí tak vlastníci lodí snižují své náklady. Státy vlajky také často umožňují vlastníkům anonymitu, což vede k nemožnosti jejich trestněprávní odpovědnosti. Mezi států umožňující tuto praxi byla mezinárodním společenstvím zařazena například Libérie či Panama.

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

64 WANG. (opak. citace). Str. 183.

ropného znečištění z tankerů (*Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*, dále jen „TOPIA“). Vlastníci tankerů se zavázali poskytnout částečnou úhradu nákladů IOPC fondu 92 a Doplňkovému fondu. Fondu bude zaplácena náhrada za jakékoliv plnění, které v důsledku omezení odpovědnosti vlastníka lodi dle úmluvy CLC poskytne poškozeným na náhradu škody. Částka, kterou vlastník lodi hradí IOPC či Doplňkovému fondu je omezena na maximálně 20 miliónů SDR (zhruba 27 milionu amerických dolarů)⁶⁵.

65 STOPIA. článek VI, odstavec C.

3.4 Oil Pollution Act 1990

Ačkoliv se USA staly signatářským státem CLC i FC, nikdy nepřistoupily k jejich ratifikaci, a tedy ani jedna z dohod tak nevstoupila pro USA v platnost. Mezinárodní režim tím značně utrpěl. USA je jednou z největších ropných velmocí, pokud by přistoupily k mezinárodní úpravě, došlo by k významnému posunu v procesu sjednocování právních předpisů. Navíc poplatky, které by plynuly od ropných společností do IOPC fondu, by značně navýšily jeho finanční prostředky. Bohužel USA nesouhlasily se zněním mezinárodních úmluv v mnoha směrech a vytvořily vlastní úpravu. V roce 1990 byl přijat zákon o ropném znečištění (*Oil Pollution Act*, dále jen „OPA“), který se uplatňuje při ropných haváriích ve vodách USA.

OPA zakládá objektivní odpovědnost osoby vlastnící, provozující nebo pronajímající si loď, ze které unikne ropa nebo její únik hrozí. Odpovědnost za škodu je omezená finančními limity. Jejich výše se liší v závislosti na nosnosti plavidla a podle toho, zda se jedná o plavidlo s jednoduchým či dvojitým pláštěm. Pro plavidla s jednoduchým pláštěm s nosností větší než 3.000 tun se jedná o vyšší z částek 3.500 amerických dolarů za tunu nebo 25.845.600 amerických dolarů celkem. Pro ostatní plavidla jde o částky 2.200 amerických dolarů za tunu nebo 18.796.800 amerických dolarů celkem⁶⁶. Na rozdíl od mezinárodního režimu americká úprava mnohem více rozšiřuje možnost neomezené odpovědnosti. Jedná se o hrubou nedbalost, úmyslné jednání či porušení bezpečnostních a operačních předpisů. OPA obsahuje i sankční neomezenou odpovědnost, a to v případech, kdy odpovědná osoba neohlásí nehodu nebo nedostatečně spolupracuje při následných

66 OPA. § 1004.

nápravných činnostech. Naopak zbavit se odpovědnosti může povinná osoba pouze v omezených případech, a to pokud prokáže, že k nehodě a následnému znečištění došlo jako následek *vis maior*; válečného činu nebo bylo způsobeno úmyslným jednáním či opomenutím třetí strany. Odpovědná osoba musí ale prokázat, že vynaložila potřebnou péči a učinila veškerá preventivní opatření ve snaze zabránit jednání třetí strany⁶⁷.

OPA byl zřízen **Svěřenský fond** (Oil Spill Liability Trust Fund), jehož účelem je poskytovat finanční náhradu za škodu, pokud odpovědná osoba nemůže být identifikována, požadované finanční odškodnění nemůže poskytnout nebo pokud celková částka odškodnění přesáhne OPA stanovený limit odpovědnosti. Svěřenský fond se skládá ze dvou fondů: nouzového fondu (Emergency Fund) a hlavního fondu (Principal Fund). Částka poskytovaná z nouzového fondu slouží k financování kroků jednotlivých států federace na odstranění následků a k obnovení přírodních zdrojů. Může dosahovat až 50 miliónů amerických dolarů ročně. Hlavní fond může poskytnout za jeden incident až 1 bilion amerických dolarů. Financování fondu je zajištěno příjmy z různých zdrojů, nejvyšší částka však plyne z daně placené ropnými společnostmi, tzv. barrel tax. Jedná se o daň uloženou na každý barel ropy, který se v USA buď vyprodukuje, nebo je do země dovezen. Tato daň je velmi specifická, jelikož se vybírá pouze, pokud finanční zdroje fondu klesnou pod jeden bilion dolarů. Pro období 2009-2016 byla daň stanovena na 8 centů za barel a od počátku roku 2017 činí 9 centů za barel. Dalším zdrojem příjmů jsou například pokuty uložené odpovědným osobám za neplnění jejich povinností nebo úroky a investice⁶⁸. Podmínkou pro získání

67 BRANS. (opak. citace). Str. 73.

68 The Oil Spill Liability Trust Fund. *United States Coast Guard*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z: https://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/osltf.asp

finanční částky od Svěrenského fondu je uplatnění nároku u odpovědné osoby. Pokud odpovědná osoba nárok odmítne nebo ho do devadesáti dnů neurovná, má poškozený možnost se se svým nárokem obrátit na soud nebo přímo na Svěrenský fond. Svěrenský fond má však regresní nárok vůči povinné osobě⁶⁹.

OPA ukládá povinné pojištění odpovědnosti pro plavidla s nosností více než 300 tun, a to až do výše zákonem stanovené hranice odpovědnosti. Zároveň zavádí poměrně přísná pravidla ohledně prokazování splnění této povinnosti. Nепrokázání pojištění odpovědnosti může vést k přísným sankcím, pokutám, odepření vstupu lodi do vod USA či zabavení lodi, a to i v případech preventivních kontrol⁷⁰.

Mezinárodní režim odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním je s americkým režimem v mnohém podobný. Odpovědnost za ropné znečištění je v USA rozložena mezi vlastníky lodí a ropné společnosti, příslušná právní úprava zavádí objektivní odpovědnost či povinné pojištění. V mnoha ohledech je však americký režim přísnější. Klade mnohem větší důraz na technické vybavení lodě a dodržování bezpečnostních pravidel. Od účinnosti OPA došlo k výraznému poklesu počtu ropných havárií ve vodách USA. Pokud by došlo k sblížení mezinárodní úpravy s americkou, efektivnost obou režimů by jistě vzrostla. Nicméně přijmout poměrně přísnou právní úpravu na mezinárodní úrovni se v současné době jeví značně nepravděpodobně. Mocné ropné společnosti ovlivňují ropnou politiku některých států, převážně těch rozvojových. Problém s užíváním nekvalitních lodí, nedodržování bezpečnostních pravidel či najímáním nekvalifikovaných posádek tak zůstává nadále velkým problémem.

69 WANG. (opak. citace). Str. 207-219.

70 WANG. (opak. citace). Str. 213.

3.5 Evropská unijní úprava

Problému ropného znečištění se Evropská unie začala intenzivně věnovat až po havárii ropného tankeru *Erika* v roce 1999 poblíž francouzského pobřeží. Následně po této havárii bylo přijato několik rozhodnutí a směrnic, které měly přispět ke zlepšení námořní bezpečnosti. Již v roce 2000 přijala Evropská unie tzv. *Erika I balíček*, který obsahoval rozhodnutí evropského parlamentu a Rady č. 2850/2000/ES o stanovení rámce Společenství pro spolupráci v oblasti havarijního nebo záměrného znečišťování moře. Evropská unie si stanovila za cíl podporovat snahy členských států v ochraně mořského prostředí, přispívat ke zlepšení schopnosti členských států reagovat v případě havárií, při nichž dojde k úniku ropy, zlepšit podmínky a usnadnit efektivní vzájemnou pomoc a spolupráci mezi členskými státy v této oblasti tak, aby byla zajištěna náhrada škody v souladu se zásadou znečišťovatel platí⁷¹. Ačkoliv se tento program týkal období do roku 2006, v prosinci roku 2006 zveřejnila Komise sdělení, ve kterém zdůraznila, že i když rámec Společenství pro spolupráci zanikne, hodlá Komise od roku 2007 pokračovat ve svých aktivitách v oblasti boje proti znečištění z lodí a dále je rozvíjet⁷².

Krátce po prvním Erika balíčku byl přijat i *druhý Erika balíček*, který měl zlepšit ochranu vod před námořními nehodami a s nimi souvisejícím znečištěním. Jeho součástí je směrnice 2002/59/ES, kterou byl zaveden *Systém pro výměnu informací*. Tento informační a kontrolní systém má zlepšit přehled o situaci v námořní oblasti a polohách lodí a přispívat k zlepšení námořní bezpečnosti a

71 Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 2850/2000/ES o stanovení rámce Společenství pro spolupráci v oblasti havarijního nebo záměrného znečišťování moře. článek 1.

72 Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru regionů č. 2006/0863. ze dne 22.12.2006. Str.10.

bezpečnosti lodí v přístavech. Dále mělo dojít ke zřízení **Fondu pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním v evropských vodách** (*Compensation for Oil Pollution in European Waters Fund* , dále jen COPE fond), který se měl stát třetím stupněm při nahrazování škod obětem ropného znečištění v evropských vodách. Tento fond měl vzniknout v roce 2003. Vzhledem k tomu, že byl ale zaveden Doplňkový fond, který se stal oním třetím stupněm, byl vznik COPE fondu odsunut a v roce 2015 bylo od jeho zavedení nadobro odstoupeno⁷³. Třetím bodem druhého balíčku bylo zavedení **Evropské agentury pro námořní bezpečnost** (*European Maritime Safety Agency*, dále jen EMSA), jejímž cílem je zajištění vysoké, jednotné a účinné úrovně námořní bezpečnosti a zabezpečení v Evropské unii. Jejím úkolem je též zabráňovat a reagovat na znečištění způsobené plavidly nebo zařízeními pro těžbu ropy nebo plynu. EMSA byla založena v roce 2003 nařízením Evropského parlamentu a Rady č.1406/2002.

I přes snahy Evropské unie zlepšit situaci v námořní dopravě došlo v roce 2002 u španělského pobřeží k další havárii tankeru *Prestige*. V návaznosti na tuto událost byla přijata směrnice 2005/35/ES o znečištění z lodí a zavedení sankcí za protiprávní jednání, která je doplněna směrnicí 2009/123/ES⁷⁴. Tato směrnice zajistila, že bude na území Evropské unie zaveden jednotný systém trestních sankcí za vypouštění ropných látek z lodí do vod členských států. Členské státy mají povinnost zajistit, aby byla zavedena trestní odpovědnost osob, které úmyslně, následkem vědomé nedbalosti nebo hrubé nedbalosti způsobí znečištění mořského prostředí vypuštěním znečišťujících látek z lodí. Trestné může být i

⁷³ Úřední věstník C 80. 07/3/2015. str. 17.

⁷⁴ Původně byla směrnice 2005/35/ES doplněna rámcovým rozhodnutím Rady 2005/667/SVV k posílení rámce trestního práva pro boj proti znečištění z lodí, které však bylo rozsudkem Evropského soudního dvora zrušeno a místo něj byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/123/ES.

navádění, napomáhání či spolupachatelství při vypouštění znečišťující látky. Článek 8a členským státům ukládá přijmout nezbytná „opatření k zajištění toho, aby za trestné činy bylo možné uložit účinné, přiměřené a odrazující trestní sankce“. Směrnice zakládá také trestní odpovědnost právnických osob. Členské státy musí zajistit, aby byly právnické osoby odpovědné, pokud v jejich prospěch spáchá trestný čin fyzická osoba jednající samostatně nebo jako člen orgánu dotyčné právnické osoby, a která působí v rámci této právnické osoby ve vedoucím postavení. Směrnice se neuplatní, pokud jde o znečištění způsobené vypouštěním látky z válečných lodí nebo jiných lodí v majetku státu nebo jím provozovaných a využívaných pouze pro vládní neobchodní účely. Druhou výjimku z uplatnění této směrnice tvoří vypuštění v případě ohrožení bezpečnosti lidí a plavidla.

V roce 2009 byl Evropským parlamentem přijat i *třetí Erika balíček*, který doplňuje dříve přijaté normy. Podporuje konkurenceschopnost těch, kteří dodržují bezpečnostní standardy, a snaží se vyplněním mezer v legislativě vytlačit používání nekvalitních plavidel. Členským státům ukládá některé další povinnosti, např. dohled státu vlajky nad dodržováním mezinárodních úmluv plavidly, které jsou v něm registrovány⁷⁵. Součástí balíčku byla i směrnice 2009/20/ES o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky, která ukládá členským státům povinnost zajistit, aby plavidla plující pod jejich vlajkou nebo plavidla nacházející se v jejich přístavech byly pojištěny.

V souvislosti s odpovědností za znečištění životního prostředí je třeba pro úplnost krátce zmínit směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/35/ES o

⁷⁵ EHLERS, Peter; LAGONI, Rainer. *Enforcement of international and EU law in maritime affairs*. Schriften zum See- und Hafenrecht, Bd. 15. 2008. ISBN 978-3-8258-1480-9. str. 192

odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí, která stanoví, že za škody na životním prostředí, mimo jiné i na mořském prostředí, je odpovědný ten, kdo škodu způsobí. Veškeré náklady na odstranění škody, jakož i náklady na nezbytná preventivní a nápravná opatření nese odpovědná osoba. Avšak směrnici nelze použít „na škody na životním prostředí ani na jakoukoli bezprostřední hrozbu takových škod, které vznikly při události, za kterou spadá odpovědnost a náhrada škody do oblasti působnosti některé mezinárodní úmluvy“⁷⁶, mezi kterými jsou výslovně zmíněny i CLC 92 a FC 92. Tuto směrnici tedy nelze na ropné znečištění použít.

76 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/35/ES o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí, článek 4.

4. Srovnání mezinárodního a amerického režimu z hlediska uznatelných nároků

V předchozí kapitole jsem představila dva nejvýznamnější právní režimy, které se uplatňují při určování osoby odpovědné za škodu vzniklou znečištěním ropou z plavidel a způsob její kompenzace. V této kapitole se budu věnovat definici škody jako takové, které nároky a za jakých podmínek mohou být odškodněny, a to jak v mezinárodním režimu, tak v režimu OPA. Definice je nezbytná pro stanovení, jaká škoda se nahrazuje a jakým způsobem se bude její výše vypočítávat. Hlavním účelem mezinárodního režimu je sjednocení národních úprav, proto je přesné vymezení uznatelných nároků nezbytné. Vzhledem k rozložení odpovědnosti a odškodnění do několika stupňů se však objevují rozdíly. V prvním stupni totiž o odškodnění rozhoduje vlastník lodi či jeho pojistitel. Ten se může rozhodnout, zda poskytne náhradu za škodu, která do definice nespadá a odškodněna by být nemusela. Naopak, pokud by se rozhodl definici zúžit, bylo by takové jednání podnětem pro poškozeného, aby se obrátil na soud. V druhém a třetím stupni, kdy o odškodnění rozhodují fondy, již ani k rozšíření definice nesmí docházet. IOPC fond musí ke všem nárokům přistupovat stejně a nečinit mezi nimi rozdíly.

4.1 Odškodnění v mezinárodním režimu

Jak již bylo řečeno v kapitole 4, mezinárodní režim se vztahuje na škodu vzniklou znečištěním persistentními minerálními oleji (například surovou ropou nebo topnými oleji), které unikly z plavidla. Vůči IOPC fondu se náhrady může dožadovat každý, komu vznikla škoda na území smluvního státu CLC a FC. Pokud je však daný stát členem pouze CLC, poškozený se náhrady může domáhat pouze vůči vlastníku lodi a jeho pojistiteli, nikoliv vůči IOPC fondu. Nárok může být uplatněn kýmkoliv, jak soukromoprávními subjekty, tak veřejnoprávními subjekty. V rámci „rozvrstvení“ odpovědnosti za škodu se navrhovatelé obrací nejprve na vlastníka plavidla nebo jeho pojistitele. Pokud navrhovatel nesouhlasí s rozhodnutím vlastníkem lodi, může se obrátit se svým nárokem na soud. O těchto sporech rozhodují národní soudy státu, ve kterém došlo ke škodě. Maximální lhůta pro uplatnění nároku u soudu je stanovena na tři roky od vzniku škody nebo šest let od okamžiku havárie⁷⁷. Podmínkou pro všechny typy nároků je jejich ekonomické vyčíslení a předložení stanovených dokumentů k prokázání jejich výše. U většiny nároků tato podmínka nečiní problémy, ale vyčíslení škody na životním prostředí tak jednoduché není.

Ačkoliv je v praxi převážná většina nároků vyrovnána vlastníky plavidel, od svého založení se IOPC fond zabýval přes 150 haváriemi a celkem bylo vyplaceno zhruba 600 milionů liber⁷⁸. Z rozhodovací praxe jak IOPC fondů i vlastníků plavidel je patrné, že se většinu nároků snaží vyrovnat mimosoudně. Přesto existuje několik zajímavých rozhodnutí, týkajících se jednotlivých druhů

⁷⁷ IOPC FUNDS. *Claims Manual. October 2016 Edition*. 2016. str. 19.

⁷⁸ IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 2016*. str. 4.

nároků, jejich výše a přípustnosti.

Mezinárodní úmluvy používají k definici škody poměrně všeobecné termíny. V původním znění CLC byla škoda vzniklá znečištěním definována jako *„ztráta nebo škoda mimo plavidlo způsobená únikem persistentního minerálního oleje z plavidla, všude tam, kde může dojít k takovému úniku nebo vypuštění“*. Tato škoda zahrnovala *„náklady na preventivní opatření a další ztrátu nebo škodu způsobenou preventivními opatřeními“*⁷⁹. Definice v sobě zjevně zahrnovala ekonomickou ztrátu spojenou s majetkovou újmou, zcela však opomíjela ztráty na životním prostředí. Její vágnost navíc prohlubovala nejednotný výklad mezinárodního režimu. Jednotlivé státy ve svých právních úpravách volily různý přístup k definici škody a právní úpravy se rozcházely⁸⁰.

Dodatkovým protokolem 92 byla definice změněna tak, aby zahrnovala i škody na životním prostředí. Ve znění dodatku se úmluva vztahuje na a) *„jakoukoliv škodu nebo ztrátu mimo plavidlo způsobenou únikem persistentního minerálního oleje z plavidla. Náhrada za poškození životního prostředí jiná než ušlý zisk z tohoto poškození je omezena na náklady přiměřených nápravných opatření, které již byly nebo budou provedeny; b) jakákoliv přiměřená opatření učiněná kýmkoliv po havárii za účelem odvrácení nebo minimalizování škody vzniklé znečištěním“*⁸¹. Dle rozšířené definice je tedy možné požadovat náhradu za a) škodu na majetku; b) poškození zdraví; c) ekonomickou ztrátu; d) náklady vynaložené na preventivní a nápravná opatření; e) ztrátu na životním prostředí⁸².

79 CLC. článek I. odstavec 6.

80 MASON (opak. citace). Str. 3.

81 CLC 92. článek I. odstavec 6.

82 MAES, Frank. *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*. Dordrecht: Springer, 2005. ISBN 9781402033698, Str. 60.

4.1.1 Škoda na majetku

Pokud majetek v důsledku ropného znečištění utrpí skutečnou, dlouhotrvající či neodstranitelnou újmu, má jeho vlastník nárok na odškodnění. Jedná se o částku odpovídající nákladům na vyčištění majetku, jeho opravu či náhradu. Je možné požadovat též náhradu škody na majetku, která vznikla v důsledku čisticích akcí. V praxi se nejčastěji jedná o nároky požadující náhradu za poničené lodě nebo rybářské sítě⁸³.

Tento typ nároků většinou nevyvolává spory, přesto však IOPC fond neposkytuje odškodnění vždy. V důsledku havárie tankeru *Sea Empress* v roce 1996 odmítl IOPC fond poskytnout odškodnění vlastníku malého ostrova, který uplatnil nárok na náhradu ztráty na majetku a tvrdil, že z důvodu ropného znečištění jeho ostrov nemohl být prodán za stejnou cenu, kterou měl před havárií, tedy že došlo k poklesu jeho tržní hodnoty. Jelikož po provedení nápravných opatření nebyla zjištěna žádná relevantní kontaminace, byl tento návrh IOPC fondem zamítnut jako tzv. *stigma damages*^{84 85}.

83 IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 2016*. Str 31.

84 Jedná se o termín používaný pro nároky na odškodnění vlastníků nemovitého majetku za pokles hodnoty jejich nemovitosti. Ačkoliv nemovitost ve skutečnosti není kontaminovaná, pod vlivem veřejného mínění dojde k poklesu její hodnoty.

85 BRANS. (opak. citace). Str. 320.

4.1.2 Ekonomická ztráta

Pod tímto pojmem jsou zahrnuty dva druhy kompenzovatelných nároků. Jedná se o **ušlý zisk** (*consequential loss*) a **čistou ekonomickou ztrátu** jako důsledek poškození životního prostředí (*pure economic loss*). Prvně jmenovaný zahrnuje nároky vlastníků poškozeného majetku, kteří v důsledku ropného znečištění přišli o zisk. Příkladem může být ztráta výdělku rybáře po dobu, kdy je jeho ropou znečištěná loď čištěna, a ten tak nemůže vykonávat svou práci⁸⁶.

Nároky na poskytnutí kompenzace za **čistou ekonomickou ztrátu** jsou přípustné v případě ztráty výdělku v přímém důsledku ropné havárie, ačkoliv majetek nebyl přímo poškozen. Může jít například o rybáře, jehož sítě nebyly poškozeny, ale díky ropné kontaminaci došlo k úhynu ryb v dané oblasti, a tak nemůže provozovat svou výdělečnou činnost. Samotná havárie není v takovém případě dostačujícím důvodem pro přiznání nároku. Navrhovatel musí prokázat, že k ekonomické ztrátě došlo v přímém důsledku znečištění. Argumenty jako „pokud by nedošlo k havárii, nedošlo by ke škodě“ tedy neobstojí. Při posuzování, zda taková spojitost existuje, je zvažováno mnoho aspektů. IOPC fond stanovil určitá kritéria, která při rozhodování bere v potaz. Patří sem například posouzení vzdálenosti mezi nehodou a postiženou oblastí, stupeň ekonomické závislosti navrhovatele na poškozeném přírodním zdroji nebo možnost alternativních finančních příjmů navrhovatele⁸⁷.

K ekonomické ztrátě nemusí nutně dojít přímým působením znečišťujících látek na přírodní zdroje. V důsledku havárie ropného tankeru *Sea Empress* v roce

86 LARSSON, Marie-Louise. *The law of environmental damage: liability and reparation*. Stockholm: Norstedts Juridik. 1999. ISBN 9139004562. Str. 187.

87 MENSAH, Thomas A.; Tafsir Malick. NDIAYE; Rüdiger. WOLFRUM a Chie. KOJIMA. *Law of the Sea, Environmental Law, and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Boston: Martinus Nijhoff, 2007. ISBN 9004161562. Str.431.

1996 byly přiznány nároky za ekonomickou ztrátu vzniklou v důsledku přecenění všeobecně negativního veřejného mínění o ropném znečištění. Pláže ve Walesu byly zasaženy ropným znečištěním, ale následky byly pouze dočasné a charakter prostředí se brzy vrátil do původního stavu. Turistický ruch v této oblasti však důsledku obecného názoru veřejnosti na dlouhodobost ropného znečištění ustal na mnohem delší dobu, než po kterou trvaly čistící práce⁸⁸.

4.1.3 Náklady vynaložené na preventivní a nápravná opatření

Dalším možným kompenzovatelným nárokem jsou náklady vynaložené na preventivní a nápravná opatření. Za preventivní opatření jsou považována jakákoliv následná opatření (po havárii), jejichž účelem je předejít škodě vzniklé znečištěním či ji omezit, a to bez ohledu na to, kdo je učinil. Odškodnění může být poskytnuto za opatření učiněná kdekoliv, tedy i na volném moři či ve výlučné ekonomické zóně státu, který není členem žádné z mezinárodních úprav.

Aby však mohla být náhrada nákladů za preventivní opatření přiznána, musí být učiněná opatření „přiměřená“. Určení, kde je hranice přiměřenosti, je velmi složitá, a proto je tato formulace častým terčem kritiky. Dle IOPC Fondu by přiměřenost měla být posuzována dle objektivních kritérií každého případu, jako jsou jeho okolnosti s přihlédnutím na informovanost a poradenství poskytnuté těm, kteří o provedení opatření rozhodují⁸⁹. Přiměřené musí být i náklady vynaložené na preventivní opatření a jejich přesné vyčíslení je nezbytné. Naopak by nemělo hrát roli to, jestli byla opatření učiněná vládou státu, jinými veřejnoprávními subjekty či soukromými osobami.

88 BRANS. (opak. citace). Str. 322.

89 IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 1994*. Str. 25.

Opatření ale musí negativní dopad na životní prostředí skutečně zmírnit. Z rozhodovací činnosti IOPC fondu je patrné, že například náklady vynaložené na technické vybavení, čisticí prostředky, náklady vynaložené na úklid pláží či odchyt a omývání živočichů jsou odškodňovány téměř bez výhrad. Ovšem náhrada za promeškaný čas a odměna dobrovolníkům již odškodněny být nemusí, IOPC fond v nemálo případech tak skutečně rozhodl, například při havárii ropného tankeru *Brear*⁹⁰. Diskutabilní je i náhrada nákladů vynaložených na preventivní opatření. Pokud je preventivní opatření podniknuto za účelem předejití škody, jsou náklady na taková opatření hrazeny, i pokud ke škodě nakonec nedojde. Postačí skutečnost, že existovala vážná hrozba této škody a díky preventivnímu opatření k ní nakonec nedošlo. Pokud opatření není podniknuto za účelem předejití ekologické újmy, ale spíše za účelem záchrany lodě, posádky či nákladu, vyvstává otázka, zda je možná kompenzace vynaložených nákladů, jelikož nenaplnuje definici preventivního opatření. Tímto problémem se IOPC fond zabýval v důsledku havárie tankeru *Patmos*. Bylo rozhodnuto, že záchranné práce budou do definice preventivního opatření zahrnuty pouze v případě, že jejich účelem není pouze záchrana lodě či nákladu, ale také předejití škody na životním prostředí⁹¹.

4.1.4 Ztráta na životním prostředí

Původní znění CLC z roku 1969 neobsahovalo ustanovení o možné kompenzaci škody na životním prostředí odlišitelné od ekonomické ztráty, bylo tak na národních soudech, aby o takových nárocích rozhodovaly. Až dodatkovými

90 BRANS. (opak. citace). Str. 324.

91 WANG. (opak. citace). Str. 271.

protokoly z roku 1992 byla definice o tento druh škody rozšířena. Dle článku I odstavce 6 CLC úmluvy se jedná se o „*fyzickou újmu životnímu prostředí odlišitelnou od ekonomické ztráty, náhrada za takovou škodu je limitována náklady vynaloženými na odůvodněná opatření učiněná za účelem návratu životního prostředí do původního stavu.*“ Náhrada za takové poškození je však limitována částkou, která odpovídá nákladům na nápravná opatření, kterými je stav mořského prostředí vrácen do stavu, ve kterém byl před znečištěním. Pro přiznání kompenzace musí nárok splňovat dvě podmínky. Za prvé musí jít o opatření již provedená nebo o opatření, která skutečně provedena budou. Zavedením odškodnění budoucích nároků zabraňuje úmluva nežádoucí situaci, kdy opatření nemohou být z důvodu nedostatku financí provedena⁹². Druhou podmínkou je přiměřenost nákladu těchto opatření. IOPC fond vypracoval test přiměřenosti těchto nákladů. Náklady na opatření jsou považovány za přiměřené pokud „a) nejsou v nepoměru s dosaženým či oprávněně očekávaným výsledkem a b) jsou vhodné a nabízejí přiměřené vyhlídky na úspěch“. V potaz musí být vzata i schopnost obnovitelnosti přírodního zdroje. Ještě před tím, než budou opatření provedena, měla by být provedena odborná studie, které přiměřenost jednotlivých opatření posoudí⁹³.

Ekonomická vyčíslitelnost výše škody na životním prostředí je v některých případech velmi složitá. Do přijetí dodatkového protokolu 92 byly často uplatňovány nároky vyčíslené na základě neurčitého vzorce nebo jako v případě nároku vzneseného v důsledku havárie ropného tankeru *Patmos*, nebylo stanovení částky vůbec odůvodněné. Například u vůbec prvního odškodnění poskytnutého

92 LARSSON. (opak. citace). Str. 194.

93 IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 1994*. str 27.

IOPC fondem v důsledku havárie tankeru *Antonio Gramsci* v roce 1979, byla Sovětskému svazu přiznána kompenzace za újmu na mořském prostředí ropným znečištěním, kde byla ztráta na životním prostředí vyčíslena pomocí sovětského teoretického modelu, tzv. *Metodiky*, která stanovila fixní částku (v daném případě 2 rubly) za každý metr krychlový znečištěné vody⁹⁴. IOPC tento nárok nerozporoval, ale dle Branse spíše došlo ke kompromisu, jelikož náklady případného soudního řízení o oprávněnosti tohoto nároku by byly pravděpodobně vyšší, než Sovětským svazem požadovaná částka. V návaznosti na tento incident však IOPC fond přijal rozhodnutí, kterým zavedl závazná pravidla týkající se kompenzace a výpočtu výše těchto nároků stanovené na základě abstraktních modelů⁹⁵. Změnou definice dodatkovým protokolem 92 bylo užití teoretických modelů vyloučeno úplně. Vyčíslení škody musí být provedeno na základě reálných podkladů a dokumentů. Jakákoliv ekologická újma, která nelze vyčíslit na základě ekonomické ztráty, nebude dle CLC ani FC odškodněna. V praxi to znamená, že pokud dojde k poškození mořského prostředí, které je například přírodní rezervací, ale za vstup do něj není vybírán žádný poplatek, nemůže být škoda vyčíslena z ekonomického hlediska a na odškodnění nemá poškozený právní nárok.

94 REIS, Tarcísio Hardman. *Compensation for environmental damages under international law: the role of the international judge*. Kluwer Law International. 2011. ISBN 9041134379, str. 170.

95 IOPC FUNDS. The Assembly of the IOPC Fond, *Resolution N°3—Pollution Damage*. 1980.

4.2 Odškodnění v americkém režimu

I v případě poskytování náhrady vzniklé škody zvolily USA odlišný režim. OPA obsahuje relativně vyčerpávající definici škody a výčet nároků, které je možné v důsledku znečištění uplatnit. Aby byl nárok na odškodnění úspěšný, musí se jednat o škodu způsobenou únikem ropy z plavidla nebo jiného zařízení. OPA připouští i odškodnění za škodu vzniklou v důsledku opodstatněné hrozby úniku ropy. Z geografického hlediska musí k úniku dojít v nebo do splavných vod USA a jejich přiléhajících břehů nebo ve výlučné ekonomické zóně⁹⁶. Náhrada může být požadována za náklady vynaložené na odstranění škod a za škodu jako takovou. Náklady jsou definovány jako: „*zadržení a odstranění ropy nebo jiné nebezpečné látky z vod a břehů nebo přijímání dalších opatření potřebných k minimalizaci a zmírnění škody na veřejném zdraví nebo obecném blahu*“⁹⁷. Náhrada škody zahrnuje několik typů nároků za a) škodu na přírodních zdrojích; b) škodu na movitém a nemovitém majetku a ekonomická újma; c) škodu na využitelnosti přírodních zdrojů; d) ušlý zisk z daní a poplatků; e) ušlý zisk a výdělečná činnost; f) náklady na veřejné služby. Rozdílné je i určení kdo může požadovat odškodnění za jednotlivé typy škody. Zatímco mezinárodní režim nerozlišuje jednotlivé nároky a v zásadě každý může svůj nárok uplatnit, americký režim také rozdíly zná. Určité nároky mohou být vzneseny jen vládou, některé i soukromoprávními osobami.

4.2.1 Škoda na přírodních zdrojích

OPA škodu na přírodních zdrojích definuje jako „*poškození, zničení,*

96 OPA. § 1002 (a).

97 OPA. § 2701 (30).

ztrátu na přírodních zdrojích nebo ztrátu užitku z přírodních zdrojů“, přičemž přírodními zdroji jsou „*půda, ryby, zvěř, biota, ovzduší, voda, spodní voda, zásoby pitné vody a jiné takové zdroje patřící, obhospodařované, opatrované, příslušející nebo jinak kontrolované USA,[...] Státem federace nebo jeho vládou nebo indiánským kmenem[...]*“⁹⁸. Výše odškodnění by měla odpovídat „a) *nákladům vynaloženým na obnovu, uzdravení, nahrazení nebo poskytnutí přiměřené náhrady za poškozený přírodní zdroj, b) snížené hodnotě těchto přírodních zdrojů čekajících na obnovení, spolu s; c) přiměřenými náklady na posouzení těchto škod*“⁹⁹. Odškodnění je tedy poskytováno za náklady vynaložené na obnovení přírodních zdrojů, ale také za dočasnou ztrátu užitku po dobu do jejich úplného uzdravení. Výpočet výše náhrady se v obou systémech velmi liší. Zatímco mezinárodní režim náhradou za ztrátu na životním prostředí omezuje na přiměřené náklady vynaložené na jejich obnovu a výpočet pomocí teoretických modelů je nepřipustný, americký režim připouští oba dva způsoby výpočtu. V praxi ale většinou obnovu provádí přímo osoba odpovědná za znečištění nebo je jí financována dle plánu schváleného státním orgánem. Pokud obnova není možná, odpovědná osoba uhradí vytvoření srovnatelného prostředí, které bude poskytovat srovnatelné nebo stejné užitky¹⁰⁰.

Nárok na náhradu tohoto typu škody může být vznesen pouze zákonem vyjmenovanými subjekty. Jedná se o tzv. *správce přírodních zdrojů (natural resource trustee)*, kterým může být prezident USA, guvernér státu či kmenový řídicí orgán podle toho, na jakém území se poškozený přírodní zdroj nachází. Tito

98 OPA. §2702 (a)(b).

99 OPA. § 2706 (d).

100 KIRCHNER, Andree. *International marine environmental law: institutions, implementation, and innovations*. Kluwer Law International. 2003. ISBN 9041120661, str. 236.

správci pak vystupují ve veřejném zájmu a kromě vznesení nároku na náhradu škody a jeho vyčíslení se starají o přijetí plánu obnovy a jeho provádění. Odškodnění je poskytnuto pouze správci přírodních zdrojů, a jen ten s ním může nakládat. Vzhledem k tomu, že reprezentují veřejný zájem (na rozdíl od soukromých osob), nemělo by docházet k tomu, že peněžité odškodnění bude použito na něco jiného, než navrácení přírodních zdrojů do původního stavu. Soukromoprávní subjekty však mohou vznášet i nároky na náhradu škody na přírodních zdrojích nepřímo, pokud poškození přírodního zdroje má za následek jejich ekonomickou újmu nebo ztrátu výdělku¹⁰¹.

4.2.2 Škoda na movitém a nemovitém majetku a ekonomická ztráta

Nárok na náhradu škody na movitém a nemovitém majetku může být vznesen kýmkoliv, kdo vlastní nebo má v pronájmu majetek, jež v důsledku ropného znečištění utrpěl škodu nebo kdo v důsledku zničení tohoto majetku utrpěl ekonomickou ztrátu. V případě ekonomické ztráty se ale musí jednat o ekonomický dopad zničeného majetku, jelikož ekonomické ztráta je jako taková odškodňována dle jiného ustanovení. Mohlo by dojít k podvojnému nároku na odškodnění, což OPA nepřipouští. Pod tímto ustanovením mohou být nahrazeny i škody vzniklé na majetku v důsledku nápravných prací.

Poškozený se nejprve obrací na odpovědnou osobu. V případě, že nárok vznesený vůči odpovědně osobě není do 90 dnů vyřízen, může poškozený svůj nárok uplatnit vůči Svěřenskému fondu. Navrhovatel musí fondu prokázat, že a) má vlastnictví k majetku nebo oprávněný nájem; b) poškození či zničení majetku;

¹⁰¹ BRANS. (opak. citace). Str. 73-74.

c) náklady vynaložení na jeho opravu či nahrazení; d) hodnotu majetku před a po havárii.

Výše odškodnění se rovná té nejnižší z částek, kterou mohou být buď náklady vynaložené na obnovení stavu majetku do období těsně před poškozením, rozdíl ceny majetku před a po nehodě nebo cena za jeho náhradu. V případě ekonomické ztráty se jedná o částku odpovídající přiměřeným nákladům vynaloženým na možnost užití náhradního majetku nebo hrubý odhad ekonomický ztráty v důsledku nemožnosti využití majetku¹⁰².

4.2.3 Škoda na využitelnosti přírodních zdrojů

Dalším nárokem, který může být vznesen kýmkoliv, je nárok na náhradu škody na přírodních zdrojích, která vedla k snížení jejich využitelnosti nebo sklizně. OPA pro tento nárok používá termín „samozásobitelská zemědělská výroba“, resp. „užití pro živobytí“ (*subsistence use*). Jedná se využití přírodních zdrojů a jejich čerpání pouze pro vlastní potřebu, například k obživě, obydlí nebo pro kulturní či duchovní účely. Tento druh využívání přírodních zdrojů je často spojován s určitým životním stylem. Každý, kdo je tímto způsobem závislý na přírodním zdroji, který byl poškozen či zničen v důsledku ropného znečištění, může vznést nárok na odškodnění. Není rozhodující, kdo je vlastníkem tohoto přírodního zdroje. Podstatné je využití přírodního zdroje pouze pro osobní potřebu, nikoliv v rámci podnikatelské aktivity či pro výdělečnou činnost. Nejedná se tedy o ekonomickou ztrátu, která se uplatňuje v rámci jiného ustanovení OPA, jak potvrdil soud v několika rozhodnutích. Například ve věci

102 AWOYEMI, Olubunmi. *The Anatomy of United States Oil Pollution Act of 1990*. Tulane Law School: M.O Awoyami & Co. Independat law publising, 2013. ISBN 0996011609. str. 375.

Petition of Cleveland Tankers, INC v roce 1990 kdy v důsledku havárie navrhovatel požadoval odškodnění v rámci tohoto ustanovení a snažil se pod termín *subsistence use* uplatnit i svou výdělečnou činnost, jelikož v důsledku havárie byla na určitou dobu omezena veškerá komerční plavba v dané oblasti. Soud ale tento nárok zamítl a zopakoval, že tyto nároky mohou být uplatněny pouze v případech, kdy navrhovatel přírodní zdroje využívá v minimální možné míře pouze pro svoji obživu¹⁰³.

4.2.4 Ušlý zisk z daní a poplatků

Vláda USA, jednotlivých států nebo jejich politické útvary mohou požadovat náhradu škody, která vznikla v důsledku poškození, zničení či ztráty na nemovitém a movitém majetku či přírodních zdrojích a odpovídá výši čisté ztráty na daních, licenčních poplatcích, nájemném, poplatcích nebo podílech na zisku¹⁰⁴. Částka, která může být odškodněna, musí odpovídat zisku, který by plynul z výše zmíněných příjmů, nedošlo-li by k poškození majetku či přírodních zdrojů ropnou havárií. Aby byl nárok na odškodnění přiznán, musí navrhovatel předložit přesnou identifikaci a popis ekonomické újmy, včetně identifikace majetku a typu poplatků, které nebylo možno požadovat. Dále musí prokázat, že škoda skutečně vznikla v důsledku poškození tohoto majetku, musí předložit porovnání se skutečně vybranými poplatky v jiném období a vyčíslit čistou ztrátu.

4.2.5 Ušlý zisk

Nejčastěji vznášené nároky na náhradu škody vzniklé v důsledku ropného znečištění se týkají ekonomické újmy. Každý kdo v důsledku poškození movitého,

103 AWOYEMI, (opak.citace) str. 365.

104 OPA. §2702 (b)(2)(D).

nemovitého majetku či přírodních zdrojů utrpí škodu spočívající ve ztrátě na zisku nebo poškození výdělečné schopnosti, může požadovat náhradu¹⁰⁵. Pro úspěšné vymožení nároku není podstatné, jestli poškozený majetek je ve vlastnictví navrhovatele, či ne. Musí se ale jednat o nárok požadující skutečně ušlý příjem, nikoli možný celkový zisk, který by osoba mohla získat, nedošlo-li by k havárii. Jinak řečeno, částka, kterou uplatňuje, by měla odpovídat čistému příjmu za určité období (po odečtení veškerých nákladů)¹⁰⁶. Příkladem může být společnost, která pořádá výletní plavby v oblasti, která je zasažená ropným znečištěním. V důsledku znečištění je po určitou dobu uzavřen přístav, ze kterého společnost vyplouvá a kotví zde její plavidla. Nárok na odškodnění se tak může týkat ušlého zisku za období, kdy byl přístav uzavřen.

4.2.6 Náklady na veřejné služby

Posledním typem škody, za kterou může být v rámci OPA poskytnuta náhrada, jsou náklady vynaložené na zvýšené veřejné služby poskytované v rámci nebo následně po likvidačních pracích zaviněných ropným znečištěním, včetně ochrany před ohněm, bezpečnosti, či ochrany před zdravotními riziky¹⁰⁷. Tento nárok však opět může být uplatněn pouze vládami jednotlivých států a vztahuje se pouze na mimořádné služby, poskytnuté v důsledku ropného znečištění. Není možné uplatnit nárok za běžně poskytované veřejné služby.

105 OPA. §2702 (b)(2)(E).

106 OIL SPILL CLAIMS. *United States Coast Guards*. National Pollution Funds Center[online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z <https://www.uscg.mil/>

107 OPA. §2702 (b)(2)(F).

5. Česká právní úprava odpovědnosti za znečištění oceánů ropou

Česká republika není pobřežním státem a mohlo by se zdát, že potřeba právní regulace mořského znečištění a přistoupení k mezinárodním úmluvám nejsou nutné. Až na výjimku se také Česká republika nestala signatářským státem žádné z úmluv upravující odpovědnost za znečištění moří způsobené ropou. V roce 2012 však Česká republika přistoupila k Mezinárodní úmluvě o občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropnými palivy (BC). Skutečnost, že Česká republika nepřistoupila ani k CLC úmluvě ani k Úmluvě o omezení odpovědnosti pro námořní nároky (LLMC), vnáší do právního řádu nejasnosti, jelikož sama BC úmluva na výše zmíněné úmluvy odkazuje a s jejich přijetím počítá.

Díky geografické působnosti CLC úmluvy nejsou čeští poškození ropným znečištěním vyloučeni z možnosti domoci se kompenzace. Pokud český státní příslušník utrpí ropným znečištěním škodu, může se náhrady dovolávat ve všech třech stupních mezinárodního režimu za předpokladu, že ke škodě dojde na území signatářského státu. Jelikož ČR nemá žádné pobřežní vody, mohlo by se skutečně přistoupení České republiky k mezinárodním úmluvám jevit zbytečné. Dle mého názoru je ale tento přístup nesprávný. To, že je ČR vnitrozemským státem, nevylučuje, že existují české společnosti přijímající ropu. Pokud by ČR přistoupila k CLC a k FC, musely by i české ropné společnosti přispívat do IOPC fondu, pokud by se podílely na transportu ropy po moři. Došlo by k navýšení jeho finančních rezerv a ropné společnosti by přijaly finanční závazek za využívání

moří pro dopravu ropy.

Díky směrnici Evropské unie, které musela Česká republika transponovat do svého právního řádu, nalezneme prvky odpovědnosti za znečištění mořského prostředí ropou i v našem právním řádu, jedná se ale spíše o odpovědnost trestněprávní. V souvislosti s transpozicí směrnice 2005/35/ES byl zaveden trestný čin *Neoprávněné vypouštění znečišťujících látek*¹⁰⁸. Ohledně občanskoprávní odpovědnosti by se pravděpodobně použila obecná občanskoprávní úprava odpovědnosti za škodu nebo by se uplatil zákon č. 167/2008 Sb., o předcházení ekologické újmě a o její nápravě. Ačkoliv tento uvedený zákon transponuje směrnici 2004/35/ES o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí, kterou jsem zmiňovala v kapitole 4.5, a která aplikaci na ropné znečištění vylučuje, nelze tuto výjimku z užití směrnice uplatnit, a to právě z důvodu, že Česká republika není členem mezinárodních smluv upravujících odpovědnost za tento typ škody¹⁰⁹.

108 Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. [cit. 1.5. 2017]. §297, odstavec 1 zákona „*Kdo v rozporu s mezinárodní smlouvou, byť i z nedbalosti, vypustí nebo, ač je k tomu povinen, nezabrání vypuštění ropné, jedovaté kapalné nebo jiné obdobné znečišťující látky z lodi nebo jiného námořního plavidla, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci*“.

109 STEJSKAL, Vojtěch a Ondřej VÍCHA. Zákon o předcházení ekologické újmě a o její nápravě: s komentářem, souvisícími předpisy a s úvodem do problematiky ekologicko-právní odpovědnosti. Praha: Leges, 2009. Komentátor. ISBN 9788087212073, str 45.

6. Kritika mezinárodního režimu a možný vývoj de lege ferenda

Přijetím mezinárodních úmluv a jejich následným doplněním byl zaveden fungující režim poskytování odškodnění poškozeným ropným znečištěním, který je uplatňován v převážné většině států světa. Některá jeho ustanovení jsou však předmětem časté kritiky, a to zejména limity odpovědnosti majitele lodi. Dle některých autorů vedou tyto limity k oslabování povinnosti k předcházení nehod, nedodržování bezpečnostních pravidel a k oslabování princip znečišťovatel platí. Faure například navrhuje, aby byl tento problém vyřešen úplným zrušením limitů¹¹⁰. V současné době se neomezená odpovědnost za škodu použije jen v několika případech, zejména jako určitý typ sankce za nedodržení bezpečnostních pravidel. Možným řešením by dle mého názoru bylo zavedení primární neomezené odpovědnosti vlastníka plavidla, a pokud by vlastník lodi prokázal, že nehoda nebyla způsobena jeho nedbalostí či zaviněním, mohla by jeho odpovědnost být omezena. Dle mého názoru by takové pravidlo mohlo vlastníky plavidel motivovat k dodržování bezpečnostních pravidel a také by mohlo dojít k zlepšení technického stavu plavidel.

S odpovědnostními limity souvisí pojištění odpovědnosti majitele plavidla, které také není přijímáno bez výhrad. Zavedení povinného pojištění v plné výši odpovědnosti vlastníka lodi je velkou výhodou pro poškozené znečištěním, jelikož zvyšuje jejich možnost na odškodnění. Na druhou stranu ale může opět snižovat motivaci vlastníků k udržování standardů bezpečnosti a celkové péči o plavidla.

110 FAURE, M. *Deterrence, Insurability and Compensation in Environmental Liability Future Developments in the European Union*, Springer. 2003. ISBN 978-3211838631. str. 194-206.

Skutečnost, že vlastník lodi ve výsledku není povinen hradit žádné odškodnění, může vést k riskantnímu a méně opatrnému chování. Takové chování je v souvislosti s jakýmkoliv pojištěním odpovědnosti často zmiňováno a bývá označováno jako morální hazard. Dle mého názoru by se tento problém dal vyřešit změnou přístupu pojišťoven. Pokud by rozlišovaly mezi zodpovědnými pojištěnými, kteří dbají všech pravidel prevence ropného znečištění a dodržují bezpečnostní standardy a naopak nezodpovědnými, například poskytováním finančních úlev či rozdílnou výši pojistných sazeb, jistě by tento přístup přispěl k větší opatrnosti majitelů plavidel. Tímto přístupem se zabýval i IOPC fond. Pracovní komise v roce 2007 se dotazovala různých pojišťoven na tento přístup a jeho možný přínos. Bohužel ale dospěla k názoru, že diferenciací pojistných sazeb by pravděpodobně nevedla k zlepšení situace v námořní přepravě ropy¹¹¹.

Velká nevýhoda mezinárodního režimu je často spatřována v definici újmy na životním prostředí, která je poměrně úzká a nezahrnuje řadu aspektů poškození životního prostředí. Poškození ropným znečištěním mohou vznášet své nároky, ale náhrady se jim dostane pouze, pokud jsou dotčeny jejich ekonomické zájmy. Obtížně vyčíslitelná ztráta na životním prostředí je hrazena pouze ve výši nákladů vynaložených na uvedení znečištěného životního prostředí do původního stavu nebo nepřímo přes ekonomickou ztrátu či ušlý zisk. Ale pokud dojde k závažnému poškození životního prostředí a uvedení do původního stavu není možné, nemůže být poskytnuto ani odškodnění. Paradoxně tak může dojít k situaci, kdy mírnější znečištění a poškození životního prostředí je odškodněno, ale za závažné a nenávratné poškození životního prostředí náhrada poskytnuta není¹¹². Pro výpočet

111 IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 2008*. str. 32.

112 WILKINSON, David. *Moving the boundaries of compensable environmental damage caused by marine oil spills: The effect of two new international protocols*. *Journal of Environmental*

takové škody by se muselo užít teoretických modelů, k čemuž se ale IOPC fond staví odmítavě. CLC by se v tomto směru mohla nechat inspirovat americkou úpravou. Pokud není uvedení životního prostředí do původního stavu možné, je možné využít jiného modelu pro výpočet ekonomické ztráty na životním prostředí¹¹³.

Díky přístupu IOPC fondu k některým problémům, zejména pak k definici škody, se některé státy v národních úpravách od mezinárodního režimu odchyľují. V této souvislosti je velmi často zmiňovaný případ *Erika*. V důsledku havárie tohoto ropného tankeru došlo k ropnému znečištění, v jehož důsledku bylo uplatněno mnoho nároků na odškodnění právě ztráty na životním prostředí, které IOPC fond odmítl odškodnit. Poškození se obrátili na francouzské soudy a díky právním mezerám v CLC a aplikaci francouzského národního práva náhradu za škodu na životním prostředí získali. Chybějící jednotný režim a stanovení závazných pravidel k posuzování nároku na odškodnění a jeho vyčíslení, neodpovídá účelu mezinárodní úpravy, kterým je sjednotit právní úpravu. Veškeré mezery, které díky stručnosti CLC vznikají, jsou vyplněny v jednotlivých státech jejich národním právem, což vede k nejednotnosti, která je nežádoucí¹¹⁴.

113 BRANS. (opak. citace). Str. 356 – 358.

114 GURUMU, Tumanio a Lixin HAN. *The Role and Challenge of International Oil Pollution Liability Legislations in the Protection of Marine Environment. International Journal of Environmentak Science and Development*. 2012, 3(2), 183-188.

7. Závěr

V současné době existuje „třístupňový“ mezinárodní režim při poskytování náhrady škody vzniklé ropným znečištěním, ke kterému přistoupila velká část států a je možné ho uplatnit u převážné většiny nároků¹¹⁵. Mezinárodní režim se vztahuje na škodu, ke které dojde v důsledku havárie plavidla převážející vyjmenované druhy ropy. Aby mohly být mezinárodní úmluvy použity, musí ke škodě dojít v teritoriálním moři či výlučné ekonomické zóně signatářského státu. V prvním stupni za způsobenou škodu odpovídá vlastník lodě dle úmluvy CLC. Nároky na odškodnění mohou poškození vznášet přímo vůči vlastníku plavidla či vůči jeho pojistiteli. S tímto souvisí povinné pojištění plavidel, které mají nosnost vyšší než 2.000 tun ropy. Odškodnění poskytované vlastníkem plavidla je však omezeno úmluvou stanoveným limitem, který se v průběhu let zvyšuje. K poslednímu zvýšení limitů došlo dodatkovými protokoly v roce 2000. V závislosti na celkové nosnosti plavidla může odškodnění poskytnuté vlastníkem dosahovat až 132,5 milionů amerických dolarů. Pokud nároky poškozených přesahují částku stanovenou CLC, pokud je vlastník plavidla v platební neschopnosti nebo pokud se vlastník plavidla zbaví odpovědnosti, mají poškození nárok na odškodnění v dalším, druhém stupni mezinárodního režimu. Za tímto účelem byl zřízen IOPC fond, který je financován z příspěvků ropných společností. Dochází tak k rozložení finanční odpovědnosti dvě skupiny osob, které nejvíce těží z dopravy ropy po moři - vlastníky plavidel a ropné společnosti. Ovšem i částka, kterou může poskytnout IOPC fond za jednu událost je omezena. V současné době je

¹¹⁵ IOPC fond 92 má v současné době 114 členských států, z toho 31 států se připojilo i k Doplňkovému protokolu. CLC 92 podepsalo 135 států.

maximální možná náhrada necelých 300 milionů amerických dolarů. V roce 2003 byl založen Dodatečný fond, který je třetím a posledním stupněm mezinárodního režimu odškodnění. Slouží jako doplňkový fond k IOPC fondu a odškodnění je z jeho prostředků poskytnuto pouze, pokud je odškodnění IOPC fondem nedostačující pro vyrovnání nároků. Odškodnění poskytnuté z Doplňkového fondu je možné maximálně zhruba do 1,1 bilionu amerických dolarů, a to včetně částky, která je poskytnuta v rámci dvou předchozích stupňů.

Přestože je stranami CLC a IOPC fondu většina pobřežních států světa, existuje jedna významná výjimka, kterou jsou Spojené státy americké. Mezinárodní režim poskytování náhrady škody poškozeným ropným znečištěním se s právním režimem USA v mnohém shoduje, ale v mnoha ohledech je vůči odpovědné osobě přísnější. Nastavuje důsledněji požadavky týkající se dodržování bezpečnostních pravidel a klade větší důraz na příznivý technický stav plavidla a prevenci nehod. Ačkoliv ve vodách USA díky přísným požadavkům na bezpečností a technické vybavení plavidel došlo ke zlepšení situace a výraznému zmenšení ropného znečištění, z mezinárodního hlediska tento problém zdaleka není vyřešen. Panují oprávněné obavy, že zpřísněním požadavků ve vodách USA a vykázaním technicky méně kvalitních plavidel z vod USA došlo pouze k jejich přesunutí do zemí, kde tato pravidla nejsou tak přísná, čímž došlo pouze k nárůstu již poměrně vysokého nebezpečí pro životní prostředí v ostatních částech světa¹¹⁶.

I přesto je dle mého názoru právní úprava USA vhodněji zvolena. Klade větší důraz na prevenci ropného znečištění, vlastníkům lodí stanoví přísnější požadavky na technický stav plavidel a v neposlední řadě se i s problémem náhrady za škodu vypořádala mnohem lépe než CLC úmluva. Zdálo by se proto

116 TAN. (opak. citace). Str.327.

logické, aby se mezinárodní úprava inspirovala úpravou americkou a pokusila se jí přiblížit. Zpřísněním podmínek by však mohlo dojít k odklonu států od mezinárodní úpravy, což by bylo nežádoucí zejména z hlediska jednotného právního režimu.

Hlavním cílem této diplomové práce bylo seznámit čtenáře s problematikou odpovědnosti za ropné znečištění mořského prostředí. Zaměřila jsem se na znečištění způsobené haváriemi ropných tankerů. Odpovědnost za ropné znečištění jsem zkoumala z hlediska občanskoprávního, trestní odpovědnost jsem ponechala stranou. Pro doplnění výkladu jsem představila i nejdůležitější mezinárodní předpisy, zabývající se prevencí a ochranou mořského prostředí před ropným znečištěním z plavidel. Podrobně jsem se zaměřila na individuální odpovědnost za ropné znečištění mořského prostředí a porovnála jsem mezinárodní úpravu, kterou v současné době uplatňuje přes sto států světa s právní úpravou USA. Mezinárodní úpravu jsem analyzovala od jejího vzniku až do současnosti, v právním režimu USA jsem ovšem zkoumala pouze platnou právní úpravu. Zaměřila jsem se i na postoj Evropské unie k danému problému. Ve čtvrté kapitole jsem se zaměřila na srovnání mezinárodní a americké úpravy z hlediska definice škody a typů nároků, které jsou odškodňovány. V kapitole páté jsem se stručně zaměřila na postoj České republiky k problému odpovědnosti za ropné znečištění a k mořskému znečištění jako takovému. Na závěr jsem shrnula sporná místa mezinárodní právní úpravy a představila možné návrhy *de lege ferenda*.

Dle mého názoru na mezinárodní úrovni existuje poměrně funkční systém poskytování náhrady škody vzniklé v důsledku ropného znečištění. Díky

navyšování odpovědnostních limitů a zavedením Doplnkového fondu je v současné době naprostá většina nehod systémem pokryta a je tak zaručeno, že poškozeným ropného znečištění se dostane adekvátní náhrady za škodu.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá problémem ropného znečištění mořského prostředí, které je způsobeno plavidly. Na úvod práce jsem představila nejdůležitější mezinárodní předpisy, zabývající se ochranou mořského prostředí před znečištěním a úmluvy regulující spolupráci států při odstraňování následků ropného znečištění. Práce se soustředí zejména na mezinárodní úmluvy upravující odpovědnost jednotlivce za ropné znečištění oceánů, krátce se však zabývá i otázkou odpovědnosti státu. Pro porovnání zkoumá práce i relevantní právní úpravu USA. Zároveň práce věnuje pozornost postoji Evropské unie a České republiky k danému problému. Na závěr práce jsou některá ustanovení mezinárodních úmluv podrobena kritice a jsou navrženy možné změny právní úpravy.

Klíčová slova

Ochrana mořského prostředí, odpovědnost, ropné znečištění, plavidla

Abstract

This diploma thesis deals with the problem of oil pollution of the marine environment caused by vessels. At the beginning of the thesis, the most important international agreements dealing with the protection of the marine environment and conventions regulating the cooperation of states in the elimination of the consequences of oil pollution are introduced. The thesis focuses mainly on the international conventions governing liability of an individual entity due to oil pollution of the oceans, but also briefly deals with the question of the state liability. The work analyses relevant US legislation, and compares this with an examination into the stance of the European Union and the Czech Republic with regards to this problem. In conclusion, some provisions of the international conventions are subjected to criticism and possible changes to the legislation are proposed.

Key words

Protection of marine oil pollution, liability, oil pollution, vessels.

Název práce v anglickém jazyce

Legal responsibility for marine pollution

Použitá literatura

Knihy

AWOYEMI, Olubunmi. *The Anatomy of United States Oil Pollution Act of 1990*. Tulane Law School: M.O Awoyami & Co. Independat law publising, 2013. ISBN 0996011609.

BRANS, Edward H. P. *Liability for damage to public natural resources: standing, damage and damage assessment*. The Hague: Kluwer Law International. 2001. ISBN 90-411-1724-5.

DAMOHOŘSKÝ, Milan a kolektiv. *Mezinárodní právo životního prostředí. 2.část*. Beroun: Eva Rozkotová – IFEC. ISBN 978-80-903409-8-9. 2008.

EHLERS, Peter; LAGONI, Rainer. *Enforcement of international and EU law in maritime affairs*. Schriften zum See- und Hafenrecht, Bd. ISBN 978-3-8258-1480-9.15. 2008.

FAURE, Michael; HU. James. *Prevention and compensation of marine pollution damage: recent developments in Europe, China and the US*. Kluwer Law International. 2006.

FAURE, Michael; SONG, Ying. *China and international environmental liability: legal remedies for transboundary pollution*. Edward Elgar. 2008.

FAURE, Michael. *Deterrence, Insurability and Compensation in Environmental Liability Future Developments in the European Union*, Springer. ISBN 978-3211838631. 2003.

KARIM, Md Saiful. *Prevention of pollution of the marine environment from vessels: the potential and limits of the International Maritime Organisation*. Springer International Publishing. ISBN 978-3-319-10608-3. 2015.

KIRCHNER, Andree. *International marine environmental law: institutions, implementation, and innovations*. Kluwer Law International . 2003. ISBN 9041120661

LARSSON, Marie-Louise. *The law of environmental damage: liability and reparation*. Stockholm: Norstedts Juridik. 1999. ISBN 9139004562.

MAES, Frank. *Marine resource damage assessment: liability and compensation for environmental damage*. Dordrecht: Springer, c2005. ISBN 9781402033698.

MENSAH, Thomas A.; Tafsir Malick. NDIAYE, Rüdiger. WOLFRUM; Chie. KOJIMA. *Law of the Sea, Environmental Law, and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Boston: Martinus Nijhoff. 2007. ISBN 9004161562.

REIS, Tarcísio Hardman. *Compensation for environmental damages under international law: the role of the international judge*. Kluwer Law International. 2011. ISBN 9041134379.

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

RUE, Colin M. de la.; ANDERSON, Charles B. *Shipping and the environment: law and practice*. 2nd ed. London: Informa Law, 2009. ISBN 9781843113232.

SEERDEN, René, Michiel. HELDEWEG a K. DEKETELAERE. *Public environmental law in the European Union and the United States: a comparative analysis*. London: Kluwer Law International, 2002. ISBN 9789041119261.

STEJSKAL, Vojtěch a Ondřej VÍCHA. *Zákon o předcházení ekologické újmy a o její nápravě: s komentářem, souvisícími předpisy a s úvodem do problematiky ekologicko-právní odpovědnosti*. Praha: Leges, 2009. Komentátor. ISBN 9788087212073

TAN, Alan Khee-Jin. *Vessel-source marine pollution: the law and politics of international regulation*. New York: Cambridge University Press. ISBN-13: 9780521853422.2005.

WANG, Hui. *Civil liability for marine oil pollution damage: a comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime*. Biggleswade: Turpin Distribution, c2011. Energy and environmental law & policy series,

WILDE, Mark. *Civil liability for environmental damage: comparative analysis of law and policy in Europe and the US*. Kluwer Law International. 2013. 2. vydání. ISBN 9041132333.

WU, Chao. *Pollution from the carriage of oil by sea: liability and compensation*. Boston: Kluwer Law International. 1996. ISBN 904110920X

Časopisy

CASSOTTA, Sandra. *Environmental damage and liability problems in a multilevel context: the case of the Environmental Liability Directive*. Biggleswade, Bedfordshire, United Kingdom: Turpin Distribution Services, c2012. Energy and environmental law & policy series, v. 22. ISBN 9041138307.

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

FRANCIONI, Francesco a Tullio SCOVAZZI (eds.). *International responsibility for environmental harm*. London: Graham and Trotman, 1991. International environmental law and policy series. ISBN 1-85333-579-7.

WILKINSON, David. *Moving the boundaries of compensable environmental damage caused by marine oil spills: The effect of two new international protocols*. Journal of Environmental Law. 1993, 1993(5)

GURUMU, Tumanio a Lixin HAN. The Role and Challenge of International Oil Pollution Liability Legislations in the Protection of Marine Environment. *International Journal of Environmentak Science and Development*. 2012, 3(2).

MASON, M. *Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime*. 2003 Mar Policy 27:1–12

NICHOLS, James E. *Oil Pollution Act of 1990(OPA):Liability and responsible parties*. Congressional Reserch Service. 2010.

Ostatní publikace

GESAMP. *The State of the Marine Environment*. Reports and studies n. 39. 1990.

Informační centrum OSN v Praze. *UNESCO: fakta a čísla OSN*, New York-Praha. 2002.

IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 1994*.

IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 2008*

IOPC FUNDS. *International Oil Pollution Compensation Funds annual report 2016*

IOPC FUNDS. *Claims Manual. October 2016 Edition*.2016.

TRANSPORTATION RESEARCH BOARD AND NATIONAL RESEARCH BOARD COUNCIL. *Oil in the Sea III: Inputs, Fates, and Effects*. Washington, DC: The National Academies Press. 2003.

Internetové zdroje

Incidents. *IOPC Fund* [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z: <http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/>

MARPOL. *International Maritime Organization*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z <http://www.imo.org/>

OIL SPILL CLAIMS. *United States Coast Guards*. National Pollution Funds Center [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z <https://www.uscg.mil/>

SOLAS. *International Maritime Organization*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Structure of IMO. *International Maritime Organization*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.asp>

The Oil Spill Liability Trust Fund. *United States Coast Guard*. [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z: https://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/osltf.asp

Summary

The main goal of this thesis is to analyse the international legislation governing the responsibility of the individuals for marine oil pollution, which arise as a result of sea transport of oil. I compared the international legislation, with the legislation of the United States of America. I analyzed the international legislation since its beginning to the present, however the analysis of the US legal regime only covers the valid legal regulation. This thesis also dealt with a few voluntary contracts that have greatly contributed to forming a compensation scheme for oil pollution. I have focused on the stance taken by the European Union and Czech Republic towards the topic.

The compensation for oil pollution is based on a three „tiers“ system. In the first tier the compensation is provided by the owner of the vessel that caused the pollution. However, the liability of the vessel owner is capped by the financial limit set. Today the limit is around 132.5 million USD for the biggest vessels in the international regime, and the amount can be more than 18 million USD in the US system. If the damage exceeds this limit, the rest of the damage is compensated in the second tier-by the IOPC Fund in the international regime, and by a Trust Fund in the US regime. There are also financial limits on the compensation in the second tier. This equates to around 300 million USD for the IOPC Fund, and one billion USD for the US Trust Fund. Due to these limits, the third tier for the international regime has been established. This is in the form of a Supplementary Fund that can provide the compensation for up to 1.1 billion USD.

In my opinion, the greatest deficiency of the international regime is the

definition of environmental damage and determining its amount. The compensation can be quantified using the costs of measures for reinstatement, or by using certain economical models. However, in some cases this is not possible, and the international regime does not allow to use theoretical models for quantification of the damage. Despite this, and a few other criticized provisions, both the US and international regime can, in my opinion, provide sufficient and adequate compensation for marine oil pollution.