

Medzinárodnoprávna úprava záchrany osôb na mori a jej súčasné výzvy

Daniel Šmihula*

Abstrakt: Záchrana stroskotancov a iných osôb v nebezpečenstve života na mori je od 19. storočia považovaná za povinnosť, ktorá bola vnímaná takmer automaticky a bez akýchkoľvek výnimiek. Potvrdená bola aj zmluvne a to najmä Medzinárodným dohovorom o ochrane ľudských životov na mori, Dohovorom o morskom práve a pod. Táto povinnosť bola v nedávnej dobe v súvislosti s masovou migračnou vlnou cez Stredozemné more v rokoch 2014–2017 na úrovni rôznych populistických vyjadrení a v rôznych „alternatívnych“ médiách spochybňovaná. Uvedené ustanovenia morského práva však stanovujú povinnosť poskytnúť pomoc všetkým osobám, ktoré sú na mori v ohrození alebo nebezpečenstve. Nerozlišujú a ani nepátrajú po príčinách tohto ohrozenia. Asi ani nie je v našom civilizačnom okruhu možné napr. vydať pokyn, aby lode prestali zachraňovať na mori osoby, o ktorých je zrejme, že bez pomoci zahynú. A to aj v situácii, že ide napr. o fingované stroskotanie. Takáto záchrana však neznamená povinnosť dopraviť zachránených napr. na európsku pôdu so všetkými benefitmi. Na druhej strane kritici „zachraňovania migrantov“ dosiahli čiastočný úspech a to vďaka tlaku cez vnútornú politiku, média, a voľby. Európske štáty začali hľadať cesty, ako obmedziť príviv migrantov a ako zastaviť ich prílev cez Stredozemné more. Proces môžeme opísať aj tak, že pôvodný veľkorosý rozširujúci výklad svojich povinností z medzinárodného práva nahradili výkladom doslovným alebo dokonca zužujúcim. To potvrdzuje, že štáty rôzne záväzky humanitného charakteru zvyčajne neuprednostňujú pred vlastnými politickými záujmami. Záchrané operácie sa obmedzili len na sektory európskych štátov a EÚ subvencovala obnovu líbyjskej pobrežnej stráže, ktorá zachránených migrantov prepravuje späť do Afriky.

Kľúčové slová: záchrana osôb v nebezpečenstve na mori, migranti, Európska únia

Úvod

Povinnosť zachrániť na mori osoby v nebezpečenstve (ohrození života) je jednou z hlavných a najviac zdôrazňovaných povinností morského práva.¹ Dlhodobou bola považovaná za takú nepochybniteľnú a samozrejmu, že posledné desaťročia nebola a ani nemohla byť predmetom nejakej zásadnejšej diskusie v komunite právnikov alebo diplomatov. To isté platilo aj pre širokú verejnosť a politikov. Spochybňovanie tejto povinnosti by ešte donedávna znamenalo faktické vyradenie sa zo slušnej spoločnosti. Omnoho väčšia pozornosť sa venovala napr. otázke odmeny za záchranu plavidla a nákladu.² Takýto stav trval približne až do roku 2015.

Európa však približne v rokoch 2013–2017 čelila vysokej vlně ilegálnej migrácie, pričom vrchol táto migračná vlna dosiahla v roku 2015 – až okolo jedného milióna ľudí.^{3, 4} Značná časť týchto ilegálnych migrantov prechádzala morskou cestou cez Stredozemné more. V rokoch 2014–2017 priemerne okolo 150 000 ročne.⁵ Táto forma migračného toku

* Doc. JUDr. MUDr. Daniel Šmihula, PhD., Dr. iur. Stredoeurópska vysoká škola v Skalici. E-mail: dsmihula@hotmail.com.

1 PAPANICOLOPULU, I. The duty to rescue at sea, in peace time and in war: A general overview. *International Review of the Red Cross*. 2016, Vol. 98, No. 902, s. 492.

2 Pozri: REEDER, J. *Brice on Maritime Law of Salvage*. London: Sweet & Maxwell, 2003.

3 MARINALI, S. The interception and rescue at sea of asylum seekers in the light of the new EU legal framework. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*. 2016, Vol. 20, No. 55, s. 903.

4 Po roku 2016 počty klesli na menej než 200 000 ročne.

5 UNHCR: *Operational Data Portal*. 30. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5205>>.

bola mediálne najspektakulárnejšia a najviac priťahovala pozornosť verejnosti. Veď každý rok podľa Vysokého komisára OSN pre utečencov hynulo na mori okolo 2500–3500 migrantov.⁶ Člny preplnené migrantmi⁷ a tragická smrť mnohých z nich vyvolávali spočiatku súcit a následne verejné výzvy na ich záchranu a poskytnutie pomoci. Problém následne získal aj politický charakter.

Preto krajiny EÚ a NATO okrem bežných aktivít na pátranie po stroskotancoch a ich záchranu spustili aj špeciálne operácie na pomoc týmto ilegálnym migrantom. Taliansko realizovalo operáciu *Mare Nostrum* (2013–2014), ktorá bola nahradená spoločnou operáciou Frontexu *Triton*.⁸ Podobné operácie Frontexu boli zahájené aj vo východnom a západnom Stredomorí (*Indalo, Minerva*).⁹ Tu treba upozorniť, že aktivity Frontexu nezavazujú členské štáty povinnosti strážiť vonkajšie hranice Schengenskej zóny, ani organizovať pátranie a záchranu vo vlastnom sektore mora. „Zachraňovať“ ilegálnych migrantov sa podujali aj plavidlá neštátnych organizácií ako MOAS (*Migrant Offshore Aid Station*), Lekári bez hraníc a *Sea Watch*. V roku 2015 bola spustená európska námorná operácia EUNAVFOR MED,¹⁰ ktorá bola neskôr premenovaná na operáciu *Sophia*.¹¹ Tá okrem záchranu migrantov bola zameraná aj na rozbitie sietí prepravcov a pašerákov ľudí. Od roku 2016 prebieha podobná operácia NATO v egejskej oblasti (operácia *Sea Guardian*).¹²

Výsledkom migračnej krízy boli aj horúčkovité organizačné opatrenia na strane európskych krajín a EÚ¹³ vrátane reorganizácie FRONTEX-u na Európsku agentúru pohraničnej a pobrežnej stráže (EBCG) nariadením č. 2016/1624.¹⁴

No zakrátko sa prebudili aj emócie zamerané proti migrantom. Začali sa zjavovať výzvy na odmietanie nie len týchto migrantov, ale aj všetkých foriem pomoci. V tzv. alternatívnych médiách a internetových diskusiách sme mohli čítať volania po tom, aby im bola na mori odopretá pomoc, ba dokonca, aby strážne lode do nich začali strieľať a potápať ich. Je pri tom zaujímavé, že mnohí autori takýchto výziev sa súčasne pasujú do úlohy ochrancov kresťanských hodnôt a kresťanskej civilizácie.

Ako ilustráciu možno azda použiť komentáre v diskusií k dvom správam z českých médií. Napríklad k článku v iDnes.cz z 3. 6. 2016 *U Kréty se potopila loď se 700 uprchlíky. Záchranu se dočkaly tři stovky*¹⁵ bolo možné nájsť takéto komentáre:

„Pokud by Evropa od počátku důsledně vracela ještě na moři migranti (o uprchlíky nejde) nazpět a lodě okamžitě likvidovala. Nikdy by podobný problém nevzniknul.“,
 „Prosím nezachraňovat, islám je zlo.“, „Já nikoho nepohřešuji [...], riziko utonutí je jejich problém.“

⁶ LITO, M. Duty Bound – International Law and Maritime Migration. *Concordiam*. 2018. No. 8, s. 35.

⁷ Je vhodnejšie používať pojem migranti, respektíve ilegálni migranti než napr. utečenci. Aj ich štatistika podľa krajiny pôvodu naznačuje, že väčšina z nich sa chce dostať do Európy nie preto, že uteká pred vojnou alebo represívnym režimom, ale z príčin ekonomických. Pozri: UNHCR: *Operational Data Portal*. 30. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5205>>.

⁸ MARINAL, S. *The interception and rescue at sea of asylum seekers in the light of the new EU legal framework*, s. 906.

⁹ *Ibidem*, s. 906.

¹⁰ *Ibidem*, s. 908.

¹¹ EUNAVFOR MED. Dostupné zo: <<https://www.operationsophia.eu/about-us/>>.

¹² *Operation Sea Guardian*. Dostupné zo: <<https://mc.nato.int/missions/operation-sea-guardian>>.

¹³ Napriek tomu, že Zmluvy neposkytujú EÚ právomoc v oblasti pátrania a záchranu na mori.

¹⁴ MARINAL, S. *The interception and rescue at sea of asylum seekers in the light of the new EU legal framework*, s. 927.

¹⁵ *U Kréty se potopila loď se 700 uprchlíky. Záchranu se dočkaly tři stovky*. In: *iDnes* [online]. 3. 6. 2016. Dostupné zo: <https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/kreta-uprchlici-lod-potopeni.A160603_114435_zahranicni_ert>.

K podobnému článku v internetovom denníku Eurozprávy *Člun s uprchlíky se převrhl na rozbourěném moři u Sicílie, následky tragické*¹⁶ sa mnohí potrebovali vyjadriť nasledovne:

„Blbost, zachrana skutecneho trosecnika je na miste, zachrana parazita je trestny cin.“, „Každě se počítá, díky moře!“, „Kěž by to Středozevní moře bylo rozbourěné ještě daleko víc a hlavně celoročně !!!!!!!!!“, „Převrhl se člun a bohužel se podařilo zachránit přes 20 lidí, to že se vůbec zachraňovali je tragédie.“

Korunu tomu nasadil anonymný diskutér, ktorý vyjadril svoje hlboké presvedčenie v nasledovnom výroku:

„Dokud se celý svět nedomluví na tom, že záchrana lidí na moři je trestným činem, nic se nezmění!“¹⁷

Takéto výzvy nie je možné ignorovať a mávnuť nad nimi rukou. Nie sú len prirodzenou reakciou na rastúci počet týchto ilegálnych migrantov spolu s nemožnosťou ich rýchlejšie a adekvátnej integrácie. Sú aj prejavom závažného posunu v európskom právnom a politickom myslení.¹⁸ Minimálne predstavujú odklonu od ideologických a myšlienkových paradigiem charakteristických minimálne pre obdobie rokov 1970–2010 a v skutočnosti aj od širšej humanistickej tradície západnej civilizácie, navyše prezentovaného v takej verejnej a otvorenej podobe, ako sme nezanamenali v Európe azda od porážky nacistického Nemecka v roku 1945. Prvýkrát po niekoľkých desaťročiach sú spochybňované a menené dlhodobo ustálené normy a pravdy – vrátane predstáv o ľudskosti a morálke. K ich voľnému šíreniu, samozrejme, prispeli aj moderné technológie, ktoré „zdemokratizovali“ prístup do verejnej diskusie, kde prestali platiť mnohé niekdajšie zábrany a kontrolné mechanizmy.¹⁹

Vo svojej krajnosti sa uvedené názory nepresadili a zrejme ani nepresadia, no postupne zmenili spoločenskú atmosféru v Európe. I v Česku, na Slovensku, aj v iných krajinách sa otázka utečencov a migrantov stala už súčasťou politického zápasu a vznikli strany, ktoré sa na ňu dokonca „špecializovali“ – a dostali sa aj do parlamentu. To, čo by pred pár rokmi bolo vnímané ako zločinný extrémizmus, sa stáva prípustným predmetom diskusie aj v tzv. „strednom prúde“ a tak vytvára relevantný politický tlak, ktorý aj tzv. štandardní politici začali rešpektovať a na ktorý sa môžu odvolávať pri navrhovaní riešení – vrátane legislatívnych – ktoré by sme donedávna z právneho hľadiska považovali za nemysliteľné.

¹⁶ Člun s uprchlíky se převrhl na rozbourěném moři u Sicílie, následky tragické. In: *EuroZprávy* [online]. 7. 10. 2019. Dostupné zo: <<https://eurozpravy.cz/zahranicni/eu/clun-s-uprchliky-se-prevrhl-na-rozbourenem-mori-u-sicilie-nasledky-tragicke.668c70a5/>>.

¹⁷ Tento výrok nášho súčasnika je unikátny aj z perspektívy takmer šiestich tisícročí písomne zdokumentovaných dejín etického, politického aj právneho myslenia. Aj nacistický rozkaz Laconia proti nemu pôsobí slabosky a kompromisnícky.

¹⁸ Jeden z ctených oponentov namietal, že takéto citácie výrokov internetových diskutérov do právnoteoretického časopisu nepatria a že článok sa príliš zaoberá metaprávnyimi aspektmi (politika, morálka a pod.). Určite má v mnohom pravdu, no právo vždy existuje len v konkrétnej spoločnosti, v ktorej právo a úcta k jeho normám nie je jedinou motiváciou konania. Cieľom tohto článku je predovšetkým ukázať, ako myšlienkový posun v mimoprávnej oblasti (pocit ohrozenia, otupenie súcitu, nárast národného egoizmu, zmena politických paradigiem) viedol k zmenám zmysľania voličov a politikov a následne aj k hľadaniu ciest ako sa vyhnúť plneniu povinností vyplývajúcich z medzinárodného práva. Pričom tieto mohli byť desaťročia uznávané a dlhodobo plnené.

¹⁹ Minimálne odpadla niekdajšia reťaz ľudí, cez ktorých musel v minulosti text prejsť, aby bol publikovaný napr. v printových médiách: autor–redaktor–šéfredaktor–vedúci vydania–jazykový korektor–tlačiar. A nad tým ešte stál majiteľ médií, prípadne recenzent a cenzor. Dnes vlastnú facebookovú či blogovú stránku s niekoľkotisícovou sledovanosťou – čo už zodpovedá menšiemu periodiku – si môže založiť a prevádzkovať v podstate každý. Aj človek na hranici funkčnej gramotnosti.

K upokojeniu spoločenskej atmosféry nedošlo, ani keď v rokoch 2018–2019 počet ilegálnych migrantov dramaticky poklesol.

Vidíme teda, že otázky záchrany osôb v nebezpečenstve života na mori zohráva aj úlohu dôležitého indikátora aktuálnych morálnych predstáv a politického vývoja v rámci Európy a západnej civilizácie ako takej. Právna úprava tejto otázky má tak i dôležitý meta-právny dosah. Musíme už pripustiť, že veľká časť európskej populácie akoby odmietla moderný humanistický univerzalistický imperatív – ak sa tento trend potvrdí v jednej oblasti (záchrana osôb na mori) – je pravdepodobné, že zasiahol aj iné oblasti politických, právnych a morálnych predstáv signifikantnej časti populácie.

Preto analýza medzinárodnoprávnej úpravy otázky záchrany životov na mori a aplikácie tejto úpravy v praxi zrazu začala byť aktuálna a získala nový význam. Zdanlivo dávno vyriešená otázka sa akoby znovu otvorila. Stúpol preto aj záujem o jej štúdium.²⁰

1. Dejiny právnej úpravy záchrany životov na mori

Často sa tvrdí, že povinnosť zachraňovať osoby v nebezpečenstve života na mori je stará a upravovali ju už najstaršie právne obyčaje morského práva, respektíve ich kodifikácie,²¹ ktoré len neskôr boli potvrdené aj v medzinárodných zmluvách.²²

Autori takýchto tvrdení ich často dokladujú odvolávaním sa – priamo alebo nepriamo na historické právne pamiatky – napr. Rodské námorné právo, z neho vychádzajúci stredoveký námorný štatút mesta Trani (1063), Plavebný kódex prístavu Arles (1150), Barcelonský námorný kódex (1258) a pod.

Nahliadnutie do uvedených textov však prinesie prekvapenie – nejaká jednoznačná povinnosť poskytovať pomoc na mori iným osobám, stroskotancom a pod. v nich jedno-ducho nie je. [Detailne sa napríklad upravujú právne pomery medzi plavcami (námorníci, kupci), otázky vystrojenia plavidiel, bezpečnej plavby, disciplíny na palube a pod.]

Rodské morské právo, ktoré sa sformovalo v 6.–9. storočí, takúto povinnosť nestanovilo.²³ Tak isto ani Námorný štatút mesta Trani.²⁴ Plavebný kódex z prístavu Arles²⁵ síce stanovuje v článku 105 povinnosť rybárom žijúcim pozdĺž rieky,²⁶ aby pomáhali arleským lodiam v nebezpečenstve a zachraňovali tieto plavidlá v prípade stroskotania a tiež ich náklad, za čo mali dostať finančnú odmenu. Ustanovenie má však vo svojej podstate charakter poddanskej povinnosti konkrétnej komunity osôb, nie je univerzálne, ale týka sa len lodí z mesta Arles, uplatňuje sa na rieke, nie na mori, poskytuje za pomoc odmenu, a vlastne ani o záchrane ľudských životov priamo nehovorí. Tzv. Morský konzulát

²⁰ Pozri napr. PAPASTAVRIDIS, E. Is there a right to be rescued at sea? A skeptical view. *Questions of International Law*. 2014, No. 1, SAVAGE, M. The Duty of Rescue and Disembarkation in the Law of the Sea: Customary and Conventional Perspectives. *SSRN Electronic Journal*. 2015. Dostupné zo: <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2701437>, alebo RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*. Doctoral Thesis in Public International Law at Stockholm University, 2019, s. 75. Dostupné zo: <<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1323140/FULLTEXT02.pdf>>.

²¹ SAVAGE, M. *The Duty of Rescue and Disembarkation in the Law of the Sea: Customary and Conventional Perspectives*, s. 5.

²² Pozri: VACULČÍK, V. *Morské právo*. Bratislava: EPOS, 2013, s. 28.

²³ ASHBURNER, W. *The Rhodian Sea Law*. London: Clarendon Press, 1909. Dostupné zo: <<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=chi.16206376&view=1up&seq=5>>.

²⁴ Maritime Ordinances of Trani. In: *Admiralty and Maritime Law Guide: Historical Documents*. Dostupné zo: <<http://www.admiraltylawguide.com/documents/trani.html>>.

²⁵ Port of Arles: The Navigation Code (1150). In: *Admiralty and Maritime Law Guide: Historical Documents*. Dostupné zo: <<http://www.admiraltylawguide.com/documents/arles.html>>.

²⁶ Z kontextu zrejme Rhôna.

(1494)²⁷ – kódex z 15. storočia, v ktorom bol rozpracovaný Barcelonský námorný kódex z roku 1258 povinnosť zachraňovať životy stroskotancov na šírom mori taktiež nespomína.

Čo je zaujímavé, Olerónske pravidlá²⁸ z roku 1266 sa v čl. XXIX až XXXI venujú stroskotaniu, no len vtom zmysle, že keď sa stroskotanci so svojím zachráneným majetkom dostanú na breh, miestna vrchnosť im má poskytnúť pomoc a zabrániť, aby boli olupovaní alebo vraždení. Ustanovenia vyznievajú vlastne tak, že dostať sa na breh bolo záležitosťou samotných stroskotancov. Až následne mali obyvatelia miest, kde sa ocitli, povinnosť začať im pomáhať.

Ani Grotiov spis o slobode morí nehovorí o zachraňovaní osôb na mori.²⁹ Aj prípad lode *The Emblem* z roku 1840 dokazuje, že záchrana osôb alebo druhých lodí na mori nebola ani v prvej polovici 19. storočia vnímaná ako právna povinnosť – ale v lepšom prípade ako dobrovoľný „akt milosrdenstva“ – a závisela na rozhodnutí potenciálnych záchrancov, či ju poskytnú.³⁰ Za jej neposkytnutie však nebolo možné podľa vtedajšieho amerického práva nikoho súdne stíhať. V prípade zmienenej lode *The Emblem*, po jej stroskotaní preplávalo vraj 23 ďalších plavidiel bez toho, aby stroskotancom poskytli pomoc, v dôsledku čoho väčšina z nich za štyri dni zahynula. Až dvadsiata štvrtá loď zachránila zvyšok preživších, ale len ako vedľajší výsledok úsilia zachrániť náklad (za čo bola finančná odmena). Kapitáni ostatných plavidiel potom tvrdili, že niekoho zachraňovať nie je ich povinnosťou a oni nie sú „samaritáni“.

Zdá sa, že univerzálne chápaná právna povinnosť poskytovať pomoc osobám na mori v nebezpečenstve života vznikla až v druhej polovici 19. storočia. Prvá zdokumentovaná zmienka o nej ako o právnej povinnosti údajne vychádzajúcej z obyčajového práva, je až z roku 1880. Anglický Morský súd (*Admiralty Court of England*) vtedy konštatoval, že takáto povinnosť vyplývajúca z humanity, existuje a nemalo by jej byť bránené.³¹

Avšak prvým nespochybniteľným medzinárodnoprávnym dokumentom ustanovujúcim túto povinnosť je až Dohovor o unifikácii určitých pravidiel v oblasti pomoci a záchrany lodí na mori z roku 1910.³² Ten stanovil v článku 11, že:

„Každý kapitán je povinný, pokiaľ tak môže učiniť bez vážneho ohrozenia svojho plavidla, jeho posádky a pasažierov, poskytnúť pomoc každému – hoci aj nepriateľovi – koho objaví na mori v nebezpečenstve života [...]“

Samozrejme, aj predtým – hlbšie v minulosti – takýto akt záchrany života na mori bol spoločensky vysoko cenený a často k nemu aj dochádzalo. No zdá sa, že táto povinnosť vychádzala skôr z morálky než práva. Posun k právnej záväznosti je azda výsledkom dvoch procesov – jednak rastu ceny ľudského života a morálneho progresu, ktoré prinieslo osvietenstvo, individualizmus a šírenie humánnejších prístupov celkovo, a taktiež nástupu

²⁷ JADOS, S. S. (ed. et transl.). *Consulate of the Sea and related documents*. Dostupné zo: The Library of Iberian esources online: <<https://libro.uca.edu/consulate/consulate.htm>>.

²⁸ The Rules of Oleron (circa 1266). In: *Admiralty and Maritime Law Guide: Historical Documents*. Dostupné zo: <<http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html>>.

²⁹ GROTIUS, H. *The Freedom of the Seas*. New York: Oxford University Press, 1916, s. 92.

³⁰ PARENT, J. No Duty to Save Lives, No Reward for Rescue: Is that Truly the Current State of International Salvage Law? *Annual Survey of International & Comparative Law*. 2006, Vol. 12, No. 1, s. 104–106.

³¹ SAVAGE, M. *The Duty of Rescue and Disembarkation in the Law of the Sea: Customary and Conventional Perspectives*, s. 5.

³² Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea. Dostupné zo: <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1910.html>>.

parníkov – lodí s parným pohonom. Ten totiž poskytol plavidlám slobodu manévru, ktorú plachetnica nemala, čo nám suchozemcom často uniká, a zlepšil podmienky existencie na palube plavidiel.

Napríklad plavba po Atlantiku neprebíhala tak, že plachetnica sa plavila z Bristolu najkratšou cestou do zvolenej destinácie v Novom Anglicku a potom po tej istej čiare nazad. Plavba mohla prebiehať len v rámci koridorov určených prúdmi a vetrami. To znamená, že pasáty a Kanársky prúd hnali najprv plachetnicu pozdĺž obratníku Raka ku karibským ostrovom, po ich dosiahnutí kapitán stočil na sever a za pomoci Antilského a Golfského prúdu sa dostal konečne do Nového Anglicka. Nazad do Európy sa plavil pomocou kombinácie Golfského prúdu a západných vetrov okolo 40. stupňa zemepisnej šírky. To isté platilo aj pre omnoho kratšie plavby napr. k Madeire a pod. Tento mechanizmus prúdov a „trade winds“ sa nazýval „volta do mer“ (z portugalčiny – morská otočka). Iste, teoreticky aj plachetnica mohla zabočiť a plaviť sa s bočným vetrom respektíve dokonca križovať proti vetru a tak manévrovať. No išlo o postup nesmierne náročný, vyžadujúci si koordináciu desiatok mužov na palube, ktorí ručne manipulovali s plachtami a dokonca liezli na rahná, aby ich skasali – čo ale v situácii, že polovica posádky mala po šiestich týždňoch na mori skorbut, mohla byť doslova život ohrozujúca činnosť. Teda plachetnica nemohla len tak odbočiť, aby zachránila stroskotancov, ak ich aj jej posádka zbadala, tobôž po nich systematicky pátrať. A keby aj niekoho na mori zachránili – kam so stroskotancami na drevenej lodi 40 metrov dlhej, kde sa už tlačilo 250 ľudí? A s perspektívou ďalších dvoch mesiacov v takýchto podmienkach?

Plavba na mori v predindustriálnej dobe bola nesmierne náročnou, vyčerpávajúcou a život ohrozujúcou činnosťou s vysokými ľudskými stratami. Námorníci po skončení plavby v prístavnom kostole na kolenách ďakovali Bohu, že ju prežili. Zdá sa, že nepanovalo všeobecné presvedčenie, že moreplavcom treba k tomu všetkému ešte ukladať ďalšiu povinnosť a to aktívne vyhľadávať a zachraňovať niekoho iného. Akceptovalo sa, že na more sa vydáva každý na vlastné riziko. Takáto právna povinnosť je preto podľa všetkého produkt až 19. storočia a čo je zaujímavé, tak isto zrejme aj presvedčenie o tom, že v podobe právnej obyčaje existuje „od nepamäti“. Hypoteticky možno predpokladať, že zdrojom tohto tvrdenia bola snaha povýšiť túto povinnosť z morálnej a kresťanskej na právnu a to spôsobom, ktorý je vlastný anglickému obyčajovému právu. Proste začneme po čase tvrdiť, že istá zavedená a žiadaná prax sa vykonáva nie krátko, ale že sa vykonávala vždy, a tak získava charakter normy obyčajového práva. Je teda možné, že v roku 1910 v čase podpisu Dohovor o unifikácii určitých pravidiel v oblasti pomoci a záchrany lodí na mori z roku 1910, táto medzinárodnoprávna obyčaj neexistovala dlhšie než dve generácie.

2. Súčasná základná medzinárodnoprávna úprava

Napriek pochybnostiam o skutočnej starobylosti medzinárodnoprávnej obyčaje stanovujúcej povinnosť zachraňovať na mori osoby, ktoré sú v nebezpečenstve (života), aktuálny stav je taký, že dnes je predmetom modernej zmluvnej úpravy.³³ Dokonca podľa niektorých názorov môžeme hovoriť o samostatnom pododvetví morského práva upravujúceho otázku záchrany osôb na mori (*International Maritime Rescue Law*).³⁴

³³ Pozri: PAPANICOLOPULU, I. *The duty to rescue at sea, in peace time and in war: A general overview*, s. 492.

³⁴ RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 66.

Základ pre túto úpravu aktuálne poskytujú tri zmluvné dokumenty: Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve (z roku 1982), Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (1974) a Medzinárodný dohovor o pátraní a záchrane na mori (1979).

*Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve z roku 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea, skracované ako UNCLOS)*³⁵ definuje predmetnú povinnosť vo svojom článku 98 *Povinnosť poskytnutia pomoci*.³⁶ Tento článok je pomerne stručný a obsahuje len dva odseky:³⁷

„Článok 98

Povinnosť poskytnutia pomoci

1. *Každý štát je povinný požadovať od kapitána lode plávajúcej pod jeho vlajkou, pokiaľ tak môže urobiť bez vážneho ohrozenia lode, jej posádky alebo cestujúcich, aby:*
 - a) *poskytol pomoc ktorejkoľvek osobe nájdenej na mori, ktorá je v nebezpečenstve života, (in danger of being lost)*
 - b) *sa s najväčšou možnou rýchlosťou vydal na záchranu osôb, ktoré sú v nebezpečenstve (in distress), ak bol upovedomený, že potrebujú pomoc a pokiaľ je možné rozumne očakávať takýto jeho zákrok,*
 - c) *po zrážke poskytol pomoc druhej lodi, jej posádke a cestujúcim a pokiaľ je to možné oznámil druhej lodi meno svojej lode, jej domovský prístav a najbližší prístav, do ktorého pláva.*
2. *Každý pobrežný štát je povinný napomáhať vytvoreniu, prevádzke a udržiavaniu primeranej a účinnej pátracej záchranej služby s cieľom zabezpečenia bezpečnosti na mori a nad morom, a tam, kde to okolnosti vyžadujú, uzavrie za tým účelom oblastné dohody o vzájomnej spolupráci so susednými štátmi.“*

[Článok je takmer identický s čl. 12 Dohovoru o šírom mori z roku 1958, len v ods. 2 pribudlo slovo „prevádzke“ (*operation*).]^{38, 39}

Samotný Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve je výsledkom rokovania Tretej konferencie OSN o morskom práve v rokoch 1973–1982.⁴⁰ Je rozsiahlou úpravou, ktorá má takmer 200 strán. Do platnosti vstúpil v roku 1994 po tom, ako bol

³⁵ *United Nations Convention on the Law of the Sea*. 1982. Dostupné zo: <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>.

³⁶ LITO, M. *Duty Bound – International Law and Maritime Migration*, s. 35.

³⁷ *United Nations Convention on the Law of the Sea* (1982).

³⁸ *Convention on the High Sea*. Dostupné zo: <<https://sedac.ciesin.columbia.edu/entri/texts/high.seas.1958.html>>, a Vyhláška ministra zahraničných vecí č. 92/1964 Zb. zo 6. mája 1964 o Dohovore o šírom mori. Dostupné zo: <<https://www.noveaspi.sk/products/lawText/1/30499/1/2/vyhlasaka-c-92-1964-zb-o-dohovore-o-sirom-mori/vyhlasaka-c-92-1964-zb-o-dohovore-o-sirom-mori>>.

³⁹ Oficiálne slovenské preklady sa nezdaajú byť príliš šťastné. Napr. „*distress*“ prekladajú ako „nebezpečenstvo“, pričom azda štýlisticky vhodnejší preklad by bol „núdza“ alebo „ohrozenie“, a „*in danger of being lost*“ ako „v nebezpečenstve života“, čo pôsobí archaicky a skôr ako bohémizmus (mechanický preklad z českého „v nebezpečí života“, čo tiež bude zrejme doslovný preklad z nemeckého „*Gefahren des Lebens*“) – azda lepšie by to bolo bývalo preložiť ako „ktorých život je v nebezpečenstve“, respektíve „v ohrození života“, „v nebezpečenstve ohrozenia života“. Vzhľadom na terminológiu v oficiálnych prekladoch, v tomto texte bude „*distress*“ prekladaný ako „nebezpečenstvo“ a „*in danger of being lost*“ ako „v nebezpečenstve života“, aby sa zachovala terminologická jednotnosť.

⁴⁰ VACULČÍK, V. *Morské právo*, s. 33–34.

ratifikovaný 60 štátmi. Celkovo ho ratifikovalo (alebo do neho sukcedovalo) 167 štátov a Európska únia (v roku 1998). Nepodpisali ho však napr. USA a Turecko, no dôvody takéhoto ich rozhodnutia sa týkali predovšetkým oblasti ekonomického využívania morského dna. V základnej otázke poskytovania pomoci na mori oba štáty nepostupujú inak ako zmluvné strany dohovoru.

Dohovor do veľkej miery kodifikuje obyčajové právo a tiež nahrádza štyri dohovory z roku 1958, z ktorých pre otázku záchrany na mori je relevantný už spomenutý Dohovor o šírom mori, ktorým sú viazané aj USA. Značný počet zmluvných strán pripojil svoje osobitné vyhlásenia a výhrady – žiadnu však k článku 98.

Druhým významným dohovorom v tejto oblasti je *Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (The International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS)*.⁴¹ Pôvodná verzia dohovoru pochádza z roku 1914, vznikla údajne ako reakcia na potopenie Titanicu.⁴² Prepracovaný bol v rokoch 1929, 1948 a 1960. Aktuálna verzia vznikla v roku 1974 na pôde medzinárodnej námornej organizácie, avšak aj tá už bola viackrát doplnená a upravená. V súčasnosti má dohovor 164 účastníckych štátov⁴³ – vrátane všetkých rozhodujúcich námorných mocností.⁴⁴

Text dohovoru je pomerne krátky, k nemu je však pripojená rozsiahla Príloha, ktorá je jej integrálnou súčasťou. Spolu asi 160 strán. Hlavným cieľom dohovoru je stanoviť minimálne pravidlá stavby, vybavenia a prevádzky plavidiel s cieľom dosiahnuť zvýšenie bezpečnosti.

No v kapitole V. *Bezpečnosť plavby* Prílohy v nariadení č. 10 stanovuje, že:

„a) Kapitán lode na mori po prijatí signálu z akéhokoľvek zdroja, že loď alebo lietadlo alebo ich preživšie posádky sú v nebezpečenstve (distress), je povinný vydať sa s najvyššou rýchlosťou na pomoc osobám v nebezpečenstve, pričom ich – ak je to možné – o tom informuje. Ak nie je schopný alebo za mimoriadnych okolností v danom prípade považuje za nerozumné alebo nepotrebné vydať sa im na pomoc, musí uviesť v palubnom deníku dôvod prečo sa nevydala na pomoc osobám v nebezpečenstve.“

Podľa odsekov c) a d) je tejto povinnosti zbavený, keď sa od osôb v nebezpečenstve alebo od iného plavidla, ktoré k nim dorazilo, dozvie, že táto pomoc už nie je potrebná. SOLAS v Prílohe, v kapitole 5, usmernení č. 7⁴⁵ stanovuje aj povinnosť štátov zriadiť záchrannú a pátraciu službu.

*Medzinárodný dohovor o pátraní a záchrane na mori (SAR)*⁴⁶ z roku 1979 je treťou kľúčovou zmluvou upravujúcou otázku záchrany životov na mori. Tento dohovor bol podpísaný v Hamburgu v roku 1979 a obsahuje rozsiahlu Prílohu, ktorá upravuje koordináciu a postup účastníckych štátov pri záchrane na mori vrátane prípravných opatrení (spolu v pôvodnej verzii 48 strán). Platnosť nadobudol v roku 1985. Novelizovaný bol v roku

⁴¹ *International Convention for the Safety of Life at Sea (1974 – v znení neskorších dodatkov)*. Dostupné zo: <<https://www.ifrc.org/docs/idrl/1456EN.pdf>>.

⁴² RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 72.

⁴³ EÚ nie je zmluvnou stranou, hoci všetky jej členské štáty sú.

⁴⁴ IMO documentation: *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS1974)*. Dostupné zo: <<https://web.archive.org/web/20160303202636/https://imo.amsa.gov.au/public/parties/solas74.html>>.

⁴⁵ Pozri aj: LITO, M. *Duty Bound – International Law and Maritime Migration*, s. 35.

⁴⁶ *International Convention on Maritime Search and Rescue (1979)*. Dostupné zo: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>>.

1998.⁴⁷ Počet účastníckych štátov je dnes 112.⁴⁸ Na jej základe – okrem iného – bol svetový oceán rozdelený do 13 oblastí, v ktorých si dotknuté štáty rozdelili zóny zodpovednosti.⁴⁹

V kapitole II Prílohy tiež obsahuje veľmi jednoznačné ustanovenia:

„2.1.9 Strany, ktoré prevzali zodpovednosť za uskutočňovanie pátrania a záchrany v určenej oblasti použijú pátracie a záchranné jednotky a iné dostupné prostriedky na poskytnutie pomoci osobe na mori, ktorá je alebo sa zdá byť v nebezpečenstve.

2.1.10. Zmluvné strany zabezpečia, že pomoc bude poskytnutá každej osobe v nebezpečenstve (distress) na mori. Učinia tak bez ohľadu na štátnu príslušnosť alebo stav takejto osoby alebo okolností, v ktorých sa nachádza.“⁵⁰

Tento dohovor v I. kapitole Prílohy definuje aj „stav nebezpečenstva“:

„1.3.13. Situácia odôvodnenej (rozumnej) istoty, že osoba, plavidlo, plavidlo alebo lietadlo je ohrozovaná veľkým a okamžitým nebezpečenstvom a vyžaduje okamžitú pomoc.“

Azda je namieste uviesť, že za poskytnutie pomoci osobám v nebezpečenstve na mori od týchto osôb nemožno požadovať materiálnu odmenu – ako potvrdil už v roku 1910 Dohovor o unifikácii určitých pravidiel v oblasti pomoci a záchrany lodí na mori (*Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea*).⁵¹

Medzinárodný dohovor o záchrane lodí z roku 1989 (*International Convention on Salvage*) toto ustanovenie prevzal do svojho článku 16.⁵² Na druhej strane za záchranu plavidiel, nákladu a pod. je možné požadovať náhradu nákladov.

3. Analýza zmluvnej právnej úpravy

Hoci len prvotný postreh z uvedených medzinárodnoprávných dokumentov je jednoznačný. Všetky stanovujú *univerzálnu povinnosť poskytnúť pomoc každému, kto sa na mori nachádza v nebezpečenstve* (života). A to bez ohľadu na dôvod, kvôli ktorému sa do takéhoto stavu nebezpečenstva dostal. Táto povinnosť sa vzťahuje na všetky morské priestory⁵³ všetky plavidlá a všetky situácie.

⁴⁷ Amendment to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979. Dostupné zo: <[http://www.imo.org/en/Know ledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.70\(69\).pdf](http://www.imo.org/en/Know ledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.70(69).pdf)>.

⁴⁸ International Maritime Organisation. Dostupné zo: <<http://www.imo.org/en>>. EÚ nie je zmluvnou stranou tohto dohovoru.

⁴⁹ Pozri aj: RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 95–96.

⁵⁰ Je zaujímavé, že pokiaľ anglická a francúzska verzia zmluvy – čoho sa pridáva aj slovenský preklad – používa formuláciu „osoba v nebezpečenstve na mori“ („*person in distress at sea*“, „*personne en détresse en mer*“), ruská verzia používa termín „*lica terpjashcie bedstvije*“, a to aj v Dohovore o morskom práve. Toto ruské slovné spojenie by sme však doslovne mohli prekladať trochu inak – a to ako „osoby, ktoré utrpeli nehodu respektíve nešťastie“ – teda by vylučovala z povinnosti pomôcť tie osoby, ktoré neboli pasívnymi objektami nejakej havárie alebo pohromy, no uviedli sa do takého stavu z vlastnej vôle. Nepodarilo sa však vypátrať, že by Ruská federácia danú povinnosť inak ako ostatné štáty. Rozdiel je zrejme výsledkom čisto nejakej nešikovnosti pri prvotnom preklade.

⁵¹ *Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea* (1910). Dostupné zo: <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1910.html>>.

⁵² *International Convention on Salvage* (1989). Dostupné zo: <<https://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/doc.html>>.

⁵³ Medzinárodné právo z pohľadu aplikovaného právneho režimu rozdeľuje more na vnútorné, pobrežné, šire a na prilahlú zónu. (Pozri: ČEPELKA, Č. – ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 223–241.) No povinnosť poskytnúť pomoc osobám v núdzi platí bez ohľadu na toto členenie.

Jediný dôvod umožňujúci sa vyhnúť jej splneniu je vážne ohrozenie samotného záchrancu. Respektíve, ak sa ukáže, že túto povinnosť nie je možné poskytnúť, alebo to vzhľadom na okolnosti je nerozumné alebo zbytočné.⁵⁴ Napríklad preto, že sa na záchranu už vydali iné bližšie lode alebo plavidlá špeciálnej záchranej služby. Morské právo taktiež v otázke záchranu životov na mori zakazuje akúkoľvek diskrimináciu.⁵⁵ Ani obchodné záujmy a kalkulácie by nemali hrať v tomto prípade žiadnu úlohu. Stanovuje tak záchranu životov ako univerzálnu povinnosť, ktorá zaväzuje všetky plavidlá legálne sa plaviace po mori a všetky pobrežné štáty, ktorých jediným priestorovým ohraničením je – samotné more. Nemožno sa jej zbaviť napr. poukázaním, že v pobrežných vodách mala stroskotancom pomáhať záchranná služba príslušného štátu. Konštrukcia normy je strohá a jednoznačná – v krízovej situácii tak minimalizuje možnosti hľadať výhovorku ako pomoc neposkytnúť.

Zmienená povinnosť bola považovaná v morskom práve za takú samozrejmu, že minimálne od poslednej tretiny 19. storočia prakticky až do roku 2015 nevyvolávala žiadne pochybnosti ani spory v obci právnikov, diplomatov, námorníkov a ani v širokej verejnosti. A to v žiadnom civilizačnom okruhu. Od praxe zachraňovania osôb na mori v nebezpečnosti sa historicky a len dočasne upúšťalo v prípade totálnej vojny a špecifickej formy útoku pomocou ponoriek, kde existujú technicky dané objektívne prekážky takéhoto postupu (napr. obmedzený priestor na ponorke, ktorý bráni umiestneniu ďalších osôb s výnimkou posádky, veľká zraniteľnosť ponorky pri vynorení na hladinu a pod.).

Keďže táto povinnosť pôvodne vychádzala z medzinárodného obyčajového práva (hoci až z druhej polovice 19. storočia), bola potvrdená viacerými medzinárodnými zmluvami, ktorých zmluvnými stranami je prevažná väčšina štátov sveta, a aj dlhodobo efektívne vykonávaná, musíme pripustiť, že je záväzná aj pre subjekty medzinárodného práva, ktoré nie sú účastníkmi uvádzaných zmlúv (napr. Dohovoru o morskom práve), a to silou medzinárodného obyčajového práva.⁵⁶

Na druhej strane je zaujímavé, že táto povinnosť nebýva uvedená v zoznamoch kogentných (respektíve imperatívnych) noriem medzinárodného práva. Pravda, tieto sú väčšinou prezentované ako demonštratívne alebo ilustračné – nie ako úplné a výlučné. Tradične sa do nich v českom a slovenskom kontexte právnej vedy radia nasledovné pravidlá medzinárodného práva:⁵⁷

- zákaz použitia sily, najmä útočnej vojny
- pravidlá chrániace podstatné stránky existencie a dôstojnosti človeka (zákaz otroctva, mučenia, apartheidu a pod.)
- zákaz genocídy
- právo národov na sebaurčenie
- zákaz privlastňovania si medzinárodných priestorov (šire more, nebeské telesá, kozmický priestor)
- zákaz rozsiahleho znečistenia životného prostredia

⁵⁴ PAPANICOLOPULU, I. *The duty to rescue at sea, in peace time and in war: A general overview*, s. 497.

⁵⁵ RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 77.

⁵⁶ Vzťahovala by sa tak napr. aj na EÚ, ak by nebola zmluvnou stranou Dohovoru. Pozri: TICHÝ, L. – ARNOLD, R. – ZEMÁNEK, J. – DUMBROVSKÝ, T. *Evropské právo*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 207.

⁵⁷ MRÁZ, S. – POREDOŠ, F. – VRŠANSKÝ, P. *Medzinárodné verejné právo*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, 2005, s. 64.

Môžeme nájsť aj iné návrhy na zoznam takýchto noriem:⁵⁸

- genocída
- otrokárstvo a obchod s otrokmi
- pirátstvo
- cezhraničný politický terorizmus
- únosy lietadiel
- vojny s výnimkou obrannej
- hrozba použitia silových prostriedkov proti územnej celistvosti alebo politickej nezávislosti iného štátu (intervencia)
- ozbrojená agresia
- uznanie situácie, ktorá je výsledkom použitia sily vrátane ziskov z agresie
- ustanovenia zmlúv dosiahnuté donútením
- vojnové zločiny
- zločiny proti mieru a ľudskosti
- prečiny proti mieru a bezpečnosti ľudstva
- šírenie mikroorganizmov s cieľom poškodiť alebo zahubiť ľudské životy
- všetky metódy hromadného ničenia (vrátane použitia jadrových zbraní)
- znečistenie ovzdušia, mora alebo suše s cieľom ich poškodiť alebo znemožniť ich využívanie ľudskými bytosťami
- nepriateľské manipulácie s počasím
- privlastnenie si kozmického priestoru alebo nebeských telies
- prerušenie medzinárodných komunikačných línií s cieľom ohroziť mier
- hospodárske vojny s cieľom narušiť svetový bankový systém, svetový menový systém, svetové dodávky energie

Dnes asi najväčší význam má ilustratívny (demonštratívny) zoznam kogentných noriem, ktorý bol predložený na rokovanie Komisii OSN pre medzinárodné právo a zostavil ho osobitný spravodajca profesor Dire Tladi (z Univerzity v Pretórii).⁵⁹

Uviedol v ňom najprv kogentné normy medzinárodného práva uznané za také Komisiou OSN pre medzinárodné právo počas jej pôsobenia. A to:

- zákaz agresie alebo agresívneho použitia silových prostriedkov
- zákaz genocídy
- zákaz otroctva
- zákaz apartheidu a rasovej diskriminácie
- zákaz zločinov proti ľudskosti
- zákaz mučenia
- právo na sebaurčenie
- základné pravidlá medzinárodného humanitárneho práva

⁵⁸ WHITEMAN, M. M. Jus cogens in International Law, with a Projected List. *Georgia Journal of International and Comparative Law*. 1977, Vol. 7, No. 2, s. 625.

⁵⁹ Fourth report on peremptory norms of general international law (jus cogens) by Dire Tladi, Special Rapporteur, International Law Commission, Seventy-first session, Geneva, 29 April–7 June and 8 July–9 August 2019, A/CN.4/727. s. 21–27. Dostupné zo: <<https://legal.un.org/docs/?symbol=A/CN.4/727>>.

Uvádza taktiež aj zoznam pravidiel, ktoré by v budúcnosti mohli byť Komisiou za kogentné uznané:⁶⁰

- zákaz praktík núteného zmiznutia (*enforced disappearance*)
- právo na život (alebo aspoň zákaz pozbavenia života na základe rozhodnutia verejnej moci)
- princíp *non-refoulement* (zákaz presunu alebo návratu osoby do krajiny, kde by jej hrozilo porušenie jej základných ľudských práv)
- zákaz diskriminácie

Napriek tomu, že povinnosť zachraňovať osoby na mori v nebezpečenstve (života) v týchto zoznamoch nie je, sme oprávnení sa pýtať, či by nemalo byť toto pravidlo považované za kogentné.

Viedenský dohovor o Zmluvnom práve z roku 1969 v čl. 53⁶¹ stanovuje štyri základné predpoklady, aby niektorá norma medzinárodného práva mohla byť považovaná za kogentnú (respektíve imperatívnu normu medzinárodného práva):

- Musí to byť norma všeobecného medzinárodného práva (nie pravidlo regionálneho alebo partikulárneho charakteru).
- Je uznaná medzinárodným spoločenstvom ako celkom za normu takejto povahy.
- Platí povinnosť ju dodržiavať za každých okolností (nemožnosť sa od nej odchýliť).
- Je možné ju zmeniť alebo zrušiť, len ak je nahradená normou rovnakej povahy.

Právna teória definíciu *ius cogens* ďalej rozvíja a spresňuje: Kogentná norma má vyššiu právnu silu ako iné existujúce normy a spôsobuje ich neplatnosť v prípade, že je s nimi v rozpore. Nemôže byť zrušená medzinárodnou zmluvou (napr. vo vzťahu medzi dvoma štátmi).⁶² Platí povinnosť štátov napraviť stav, ktorý je v rozpore s kogentnou normou. Jej porušením vzniká zodpovednosť voči celému spoločenstvu štátov. Pôsobí *erga omnes*⁶³ a zaväzuje všetkých, bez ohľadu na to, či s ňou pôvodne súhlasili alebo nie, atď.⁶⁴ Kogentná norma je vyjadrením predstavy medzinárodného spoločenstva o základnom a záväznom medzinárodnom verejnom poriadku. Má chrániť základné spoločné záujmy tohto spoločenstva.⁶⁵

V teórii medzinárodného práva bolo podniknutých množstvo iných viac alebo menej akceptovaných pokusov rozvinúť definíciu kogentných noriem.⁶⁶ Všetky ale vychádzajú zo základnej premisy, že podmienkou zaradenia medzi kogentné normy je všeobecný a mimoriadny záujem medzinárodného spoločenstva reprezentovaného rozhodujúcou

⁶⁰ Fourth report on peremptory norms of general international law (*ius cogens*) by Dire Tladi, Special Rapporteur, International Law Commission, Seventy-first session, Geneva, 29 April–7 June and 8 July–9 August 2019, A/CN.4/727. Dostupné zo: <<https://legal.un.org/docs/?symbol=A/CN.4/727>>, s. 55.

⁶¹ Viedenský dohovor o zmluvnom práve. Dostupné zo: <[http://www.ucps.sk/clanok0795/VIEDENSKY_DOHOVOR_o_zmluvnom_prave_\(Vieden_23_5_1969\).html](http://www.ucps.sk/clanok0795/VIEDENSKY_DOHOVOR_o_zmluvnom_prave_(Vieden_23_5_1969).html)>.

⁶² ČEPELKA, Č. *Jus cogens and the question of criteria for its determination*. In: ŠTURMA, P. (ed.). *Czech Yearbook of Public & Private International Law 2015*. Praha: Czech Society of International Law, 2015, s. 119 a 130.

⁶³ *Ibidem*, s. 120.

⁶⁴ MRÁZ, S. – POREDOŠ, F. – VRŠANSKÝ, P. *Medzinárodné verejné právo*, s. 66.

⁶⁵ MRÁZEK, J. *Public Order (Ordre Public) and Norms of Jus Cogens*. In: BĚLOHLÁVEK, A. J. – ROZEHNALOVÁ, N. (eds). *Czech Yearbook of International Law, Volume III*. New York: JURIS, 2012, s. 96.

⁶⁶ LINDERFALK, U. *Understanding Jus Cogens in International Law and International Legal Discourse*. Northampton, USA: Edward Elgar Publishing, 2020, s. 8–13.

väčšinou štátov na tom, aby daná konkrétna norma nie len existovala, ale aj aby sa za každých okolností dodržiavala – a to bez ohľadu na vôľu dotknutých strán.⁶⁷ Akceptácia niektorej normy za kogentné pravidlo medzinárodného práva tak značne obmedzuje možnosti konania štátov, tak aby bolo v súlade s právom. Raz prijaté *ius cogens* sa už „osamostatňuje od vôle štátov sa im podriaadiť“.⁶⁸ Dochádza tak aj k istému rozporu medzi samostatnosťou a suverenitou štátov na jednej strane a imperatívnou požiadavkou dodržať záväzky voči celému medzinárodnému spoločenstvu.⁶⁹

Z obsahového hľadiska možno povedať, že právne normy v medzinárodnom práve zaradené medzi kogentné majú zvyčajne úzku prepojenosť s ochranou najzákladnejších ľudských práv a slobôd,⁷⁰ ľudskej dôstojnosti,⁷¹ ochranou mierového súžitia,⁷² princípmi humanity (najmä v medzinárodnom humanitárnom práve),⁷³ prípadne aj základnými morálnymi imperatívmi. Kogentná norma by tak mala byť pozitívno-právnym vyjadrením ochrany spoločnej (konsenzuálnej) morálky, civilizačných hodnôt i právneho vedomia⁷⁴ väčšiny členov medzinárodného spoločenstva aj princípu humanity (ľudskosti) v danom historickom období.⁷⁵ Dokonca môžeme pripustiť, že vychádza z niektorých koncepcií prirodzeného práva a základných najvyšších právnych a morálnych hodnôt.⁷⁶

V roku 2014 Valné zhromaždenie OSN poverilo Komisii OSN pre medzinárodné práva zaoberať sa otázkami *ius cogens*, ktoré sa tak dostali do jej pracovného programu.⁷⁷ Výsledkom jej práce bola aktualizácia pohľadu na *ius cogens*.

V už spomenutých správach zvláštneho spravodajcu cítime terminologický posun od *ius cogens* k „imperatívnym normám všeobecného medzinárodného práva“ (*peremptory norms of general international law*).⁷⁸ Taktiež nachádzame aj špecifickú definíciu kogentnej normy medzinárodného práva.⁷⁹

Tá musí:

- a) Byť normou všeobecného medzinárodného práva.
- b) Byť prijatá a uznaná medzinárodným spoločenstvom štátov ako celkom (postačuje prevažnou väčšinou štátov) za normu, odchýlenie sa od ktorej nie je dovolené.

Zdrojom takýchto noriem bolo a je predovšetkým medzinárodné obyčajové právo a tiež všeobecné právne princípy podľa čl. 38 ods. 1) pís. c) Štatútu Medzinárodného súdneho

⁶⁷ MRÁZEK, J. *Public Order (Ordre Public) and Norms of Jus Cogens*, 95.

⁶⁸ KYSELA, J. Stát jako obr na hliněných nohou. *Právník*. 2014, č. 11, s. 955.

⁶⁹ Bližšie: RIŠOVÁ, M. Addressing the Relationship between State Immunity and Jus Cogens. In: ŠTURMA, P. *Czech Yearbook of Public & Private International Law 2013*. Praha: Czech Society of International Law, 2013, s. 67–88.

⁷⁰ ČEPELKA, Č. Jus cogens and the question of criteria for its determination. In: ŠTURMA, P. (ed.). *Czech Yearbook of Public & Private International Law 2015*, s. 121.

⁷¹ WEATHERALL, T. *Jus Cogens – International Law and Social Contract*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015, s. 34–43.

⁷² ČEPELKA, Č. *Jus cogens and the question of criteria for its determinations*, s. 120–121.

⁷³ *Ibidem*, s. 128.

⁷⁴ JOVANOVIĆ, M. A. *The Nature of International Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2019, s. 110.

⁷⁵ WEATHERALL, T. *Jus Cogens – International Law and Social Contract*, s. 81–82. Tiež: PETRIČ, E. *Principles of the Charter of the United Nations – Jus Cogens?* In: ŠTURMA, P. (ed.). *Czech Yearbook of Public & Private International Law 2016*. Praha: Czech Society of International Law, 2016, s. 5.

⁷⁶ MRÁZEK, J. *Public Order (Ordre Public) and Norms of Jus Cogens*, s. 97–99.

⁷⁷ ČEPELKA, Č. *Jus cogens and the question of criteria for its determination*, s. 118.

⁷⁸ Second report on jus cogens by Dire Tladi, Special Rapporteur, International Law Commission Sixty-ninth session Geneva, 1 May–2 June and 3 July–4 August 2017. Dostupné zo: <<https://digitallibrary.un.org/record/1286559>>, s. 45.

⁷⁹ *Ibidem*, s. 45–47.

dvora. Pravidlá spôsobe patriť medzi kogentné normy medzinárodného práva môže definovať aj medzinárodná zmluva. Potvrdenia a dôkazy uznania konkrétnej normy za kogentnú zo strany medzinárodného spoločenstva štátov nachádzame v: medzinárodných zmluvách, uzneseniach medzinárodných organizácií, verejných vyjadreniach predstaviteľov štátov, oficiálnych publikáciách, právnych názoroch vládnych inštitúcií, diplomatickej korešpondencii a rozhodnutiach národných i medzinárodných súdov. To môže byť podporované výsledkami prác Komisie OSN pre medzinárodné právo, odborných orgánov a tiež v teoretických dielach.

Ak sa vrátíme k povinnosti zachraňovať osoby v nebezpečenstve (života) na mori, zistíme že by mohla spĺňať všetky podmienky zaradenia medzi kogentné normy. Ved' zrejme niet štátu, ktorý by vo všeobecnosti túto normu spochybňoval. Rozhodne nie verejne.⁸⁰ Ak sa objavujú neoficiálne výhrady zo strany politikov alebo aj verejnosti týkajú sa skôr „zneužívania“ danej povinnosti, nie záchrany stroskotancov (ako bola zrejme táto povinnosť aj pôvodne myslená). Je prejavom istého morálneho a humanitného imperatívu (pomoci osobám v nešťastí v moci nebezpečných živlov) a na jej dodržaní majú záujme všetky štáty (ved' občania každého štátu sa môžu raz ocitnúť v úlohe stroskotancov).

Prečo teda povinnosť zachraňovať osoby v nebezpečenstve (života) na mori nie je v súčasnosti všeobecne považovaná za kogentnú normu?

Odpoveď na túto otázku môže byť paradoxná. Lebo ak sa pozrieme na zoznam kogentných pravidiel, ako ich napr. uviedol prof. Tladi, zistíme, že všetky tieto boli v minulosti spojené s nejakým politickým zápasom, respektíve sa presadzovali ako obmedzenie nejakej praxe, ktoré vyvolávala odpor a konflikt v medzinárodnom spoločenstve ale aj vo vnútri spoločností (agresia, okupácia, mučenie, rasová segregácia, otrokárstvo, genocída). A zjednodušene povedané, zaradenie predmetnej normy do zoznamu kogentných bolo práve potvrdením víťazstva názorového prúdu ostro odsudzujúceho nejaké konkrétne praktiky vnímané negatívne.⁸¹

No a povinnosť poskytovať pomoc osobám na mori v nebezpečenstve života takou nebola. Ved' až do druhej dekády 21. storočia ju nikto (s výnimkou spomenutých vojnových rokov) verejne nepopieral a nevzbudzovala žiadne emócie a ani nevyvolávala konflikt. Jej plnenie sa považovalo za samozrejmé. Opačné prípady vyvolávali verejný odpor (aj keď sa týkali ilegálnych migrantov). Keďže táto povinnosť nebola predmetom diskusie, neexistoval ani naliehavý záujem ju potvrdiť ako kogentnú normu medzinárodného práva.

Súčasný stav teda môžeme zhrnúť nasledovne: Povinnosť zachraňovať osoby na mori v nebezpečenstve života nie je v súčasnosti uvádzaná ako kogentná norma medzinárodného práva, hoci analýza jej charakteru a významu by podporovala myšlienku na jej zaradenie do zoznamu výslovne uvedených kogentných noriem. No práve súčasná krízová situácia, pokusy sa vyhnúť jej aplikácii, môžu vyvolať diskusiu o charaktere tejto normy. Jej výsledkom môže byť jej včlenenie do zoznamu kogentných noriem (na pôde Komisie OSN pre medzinárodné právo, vo vyhláseniach štátov, súdnych rozhodnutiach, prípadne v teoretických dielach), alebo – výslovné odmietnutie takéhoto kroku. To by mohlo byť motivované práve už uvedenou politickou a spoločenskou reakciou na tzv. utečeneckú krízu v Stredomorí okolo roku 2015.

⁸⁰ Medzi oficiálnou politikou a anonymnými nenávisťnými výkrikmi na internete je našťastie stále ešte rozdiel.

⁸¹ Napríklad aktuálne stabilizované zoznamy kogentných noriem sú výsledkom odmietnutia praxe nacistickej politiky. Bližšie: ČEPELKA, Č. Jus cogens and the question of criteria for its determination. In: ŠTURMA, P. (ed.): *Czech Yearbook of Public & Private International Law 2015*, s. 118.

4. Podstata súčasnej právnej úpravy

Pozorné štúdium právnych ustanovení upravujúcich povinnosť zachraňovať na mori osoby v nebezpečenstve (života) musí priviesť k poznaniu, že morské právo neumožňuje rozlišovať, či sa daná osoba dostala do stavu nebezpečenstva v dôsledku nehody, prírodnej katastrofy, cudzieho zavinenia alebo – čo je prípad práve našich ilegálnych migrantov – z vlastnej vôle, či dokonca v rámci akéhosi morálneho vydierania potenciálnych záchranco. Ich stav je definovaný objektívne (na mori a v nebezpečenstve života), nie na základe subjektívneho pocitu kapitána plavidla alebo miery ich osobného zavinenia na situácii, do ktorej sa dostali. Z logiky veci vyplýva, že ak sa má uplatniť nejaké subjektívne hodnotenie miery ohrozenia v danej situácii, tak s výnimkou krajných prípadov (žart), bude to skôr hodnotenie zo strany osôb, ktoré sú v nebezpečenstve a dožadujú sa pomoci (na základe toho ako vnímajú svoje možnosti a sily), než napríklad kapitána plavidla, ktoré priplávalo na ich zavolanie.

Nemožno teda povedať, že povinnosť zachraňovať na mori osoby v nebezpečenstve (života) sa týka len skutočných stroskotancov a nie uvedených migrantov, ktorí sa na more v chatrných plavidlách vydali z vlastnej vôle.

Takáto interpretácia vyplýva nie len z uplatnenia zákazu diskriminácie, ale má aj svoju vnútornú logiku: Z paluby zachraňujúcej lode nie je možné adekvátne posúdiť príčiny, prečo sa dané osoby nachádzajú v nebezpečenstve a aký na tom nesú vlastný diel viny – ak by toto posledné bolo pre niekoho dôležité. Imperatívom v danej situácii je zachrániť ľudské životy. Až keď sa tak stane, možno začať vyšetrovať, prečo sa uvedené osoby v takej situácii ocitli. Navyše uplatnenie kritéria vlastného zavinenia osoby v nebezpečenstve života na mori by z pomoci nevylučovalo len migrantov, ktorí sa vydali na cestu na chatrných improvizovaných plavidlách, ale aj jachtárov, športových moreplavcov, surfigistov, príliš odvážnych plavcov, amatérskych rybárov a v konečnom dôsledku všetkých, kto sa na more nevydali v najmodernejšej veľkej lodi s veľkou posádkou a na základe nejakého vážneho dôvodu. O všetkých ostatných by sme mohli povedať, že na mori riskujú životy na vlastnú zodpovednosť (dokonca možno len pre lahtikársku zábavu).

Ďalej, keby sa kapitánovi lode poskytla možnosť úvahy, jednak sa stráca čas špekulovaním o tom, či pomoc poskytnúť alebo nie (či si to topiaci sa vôbec „zaslúžia“) a taktiež by sa mohlo stať, žeby ju nakoniec neposkytol – pritom možno aj tomu, kto by si ju „zaslúžil“, len jeho odhad situácie by bol zlý.

Taktiež by takáto možnosť úvahy ponúkla kapitánom alibistické východisko, ako pomoc neposkytnúť, hoci skutočné dôvody by boli iné. Napríklad preto, že pokus o pomoc by bol spojený s odklonom z trasy, s ekonomickými stratami a zvýšenou námahou. Vyhovorili by sa, že oni interpretovali situáciu tak, že v konkrétnom prípade nemali povinnosť pomáhať.⁸²

Kapitáni by taktiež boli vystavení aj nátlaku majiteľov a manažérov lodiarstiev. Tí by totiž prirodzene na nich naliehal, aby sa nezdržovali poskytovaním pomoci a neriskovali tak napr. pokutu za oneskorené dodanie tovaru.

Kategoricky formulovaná povinnosť zachraňovať vlastne pomáha nie len osobám v núdzi ale aj ich záchrancom. A ak takúto povinnosť majú kapitáni obchodných lodí, môžu sa jej zbaviť pobrežná stráž, záchranná služba a vojnové námorníctvo európskych demokratických a v zásade humanistických štátov? V tejto súvislosti je vhodné aj uviesť, že na

⁸² Uľahčila by sa tak pozícia kapitánov, ktorí ignorujú na mori žiadosti o záchranu, no dnes musia tvrdiť, že si „nevšimli“, „nemali možnosť pomôcť“ atď.

palube lode taktiež nie je možné adekvátne rozhodnúť napr. či žiadosť o azyl je oprávnená alebo nie. Zachránených je nutné preto nutné za týmto účelom dopraviť do príslušného strediska na pevnine.

Opisovaná právna úprava je univerzálna, týka sa ako mierovej tak aj vojnovnej situácie. Keďže oblasť Stredozemného mora nie je v súčasnosti zónou systematických bojových operácií a ani štáty EÚ nie sú a neboli v rokoch 2015–2020 vo vojnovom stave,⁸³ nie je úprava humanitárneho práva (napr. čl. 18. ods. 2) Druhej Ženevskej konvencie o zlepšení osudu ranených, chorých príslušníkov ozbrojených síl a stroskotancov na mori z roku 1949 pre súčasnú situáciu s migrantami snažiacimi sa dostať cez Stredozemné more do Európy relevantná. Len v krátkosti zhrňme, že aj v čase vojnového konfliktu a aj pre plavidlá bojujúcich strán povinnosť zachraňovať osoby v nebezpečenstve na mori pretrváva, pričom je prízvukovaná starostlivosť o vojnových stroskotancov. Z ustanovenia spomenutej ženevskej konvencie možno odvodiť, že z tejto povinnosti sú vyňaté len tie plavidlá, ktoré sa v daný moment zúčastňujú bojovej akcie, čo potvrdzuje aj obyčajová prax.⁸⁴ Ale to, že takáto právna povinnosť existuje aj počas vojny, len potvrdzuje jej význam.⁸⁵

Bez ohľadu na to, či povinnosť zachraňovať osoby na mori v nebezpečenstve života budeme považovať za kogentnú normu medzinárodného práva alebo nie, predstavuje právne vyjadrenie silného a zásadného morálneho imperatívu. More je prostredie, v ktorom bez dostatočnej ochrany, ktorú mu poskytujú technické prostriedky, človek dlhšie neprežije. Vedomé odmietnutie záchrany osoby z morskej hladiny tak znamená jej vystavenie nebezpečenstvu mučivej smrti. Takýto krok odporuje morálnym imperatívom všetkých veľkých morálnych systémov súčasnosti, kde je za hlavnú hodnotu považovaný ľudský život. Osobitne je v kolízii s ideológiami a etickými učeniami v moderných demokraciách, ktoré vychádzajú z kombinácie hodnôt kresťanstva, osvietenstva a moderného humanizmu.

To len potvrdzuje tézu z úvodu článku, že volania, ktoré sa objavili v období vrcholu migračnej krízy 2015–2017 a ktoré vyzývajú k odmietaniu poskytovania pomoci migrantom, keď sa ocitnú na mori v nebezpečenstve, treba považovať za jeden z prejavov závažného mentálneho a morálneho zlomu v európskej civilizácii s celospoločenskými dopadmi.

5. Otázka nediskriminačného zaobchádzania a prepravy na bezpečné miesto

Problém osôb zachránených na mori sa nekončí ich vyzdvihnutím na palubu záchranej lode (alebo lietadla) a poskytnutím im nevyhnutného ošetrovania, jedla, tekutín a pod. V ten moment vyvstávajú minimálne dve otázky: ako s nimi bude na tejto palube zaobchádzané a kam budú dopravené následne.⁸⁶

Týmto okruhom otázok sa venovali aj viaceré dokumenty Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a jej súčastí. Napríklad v roku 2001 bola Zhromaždením Medzinárodnej námornej organizácie prijatá *Rezolúcia MNO A 920 (22) „Prehľad bezpečnostných opatrení a postupov pri zaobchádzaní s osobami zachránenými na mori“*⁸⁷, v ktorej toto

⁸³ Otázku, či sa nenachádzali v napr. v nevyhlásenej vojne voči ISIL a Talibanu nie je potrebné v tomto článku riešiť.

⁸⁴ PAPANICOLOPULU, I. *The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview*, s. 496 a 505.

⁸⁵ Záchrana stroskotancov a osôb v núdzi počas prípadného vojnového konfliktu je však hodná samostatného spracovania. Nie je preto predmetom tohto článku.

⁸⁶ Čo je aktuálny problém práve v súvislosti s ilegálnou migráciou cez Stredozemné more.

⁸⁷ IMO Resolution A.920(22), Adopted on 29 November 2001: „Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea“. Dostupné zo: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/Resolution%20A.920%2822%29.pdf>>.

požiadalo Výbor pre námornú bezpečnosť, Právny výbor a Sprostredkovací výbor MNO, aby spravili revíziu právnej základne, identifikovali nedostatky a navrhli podniknúť vhodné kroky, aby (ods. 1):

- „– osobám prežívším nebezpečnú situáciu (*distress incident*) bola poskytnutá pomoc bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť alebo status alebo okolnosti, v ktorých sa ocitli,
- lode, ktoré zachránili osoby v nebezpečenstve (*distress*) na mori, boli schopné prepraviť prežívších na bezpečné miesto (*place of safety*) a
- s prežívšími bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť alebo status vrátane migrantov bez dokladov, osob hľadajúcich azyl a utečencov a čiernych pasažierov bolo zaobchádzané, pokiaľ budú na palube, spôsobom predpísaným v relevantných nástrojoch IMO a v súlade s relevantnými medzinárodnými dohodami a dlhodobými humanitnými námornými tradíciami.“

Rezolúcia bola oficiálne reakciou na incident s loďou Tampa v roku 2001, no reálne bola výsledkom dlhšieho vývoja.^{88, 89} Tento dokument spomenul utečencov, (fakticky) ilegálnych migrantov a osoby hľadajúce azyl konkrétne. Zrejme preto, aby nevznikli pochybnosti o tom, že sa vzťahuje aj na nich.

Následne bola prijatá Rezolúcia Výboru pre námornú bezpečnosť (súčasti IMO) č. 167 (78) z 20. mája 2004, ktorá potvrdila, že záchrana na mori je povinnosť záchranných zložiek pobrežných štátov ale aj kapitánov plavidiel na mori (čl. 5.1.).⁹⁰ Rovnako uviedla, že povinnosť zachraňovať osoby na mori sa týka aj iných osôb ako priamo stroskotancov – menovite spomína utečencov a osoby hľadajúce azyl.

Obsahuje aj definíciu bezpečného miesta, kam je potrebné zachránené osoby dopraviť:

„6.12. *Bezpečné miesto [...] je miesto, kde sú záchranné operácie považované za ukončené. Je to tiež miesto, kde bezpečnosť prežívších nie je viac ohrozovaná a ich základné potreby (ako jedlo, úkryt a zdravotné potreby) môžu byť uspokojené. Ďalej, je to miesto, z ktorého je možné zorganizovať prepravu do ďalšieho alebo konečného cieľa prežívších.*“

Z kontextu vyplýva, že takéto miesto môže byť nie len na súši, ale dočasne aj na palube inej lode alebo zariadenia. Dôležité je aj to, že nestačí len aby toto bezpečné miesto spĺňalo podmienku, že na ňom prežívším nehrozí bezprostredné nebezpečenstvo zo strany prírodných síl (utopenie, smrť od hladu, smädu, chladu a pod.). Prežívšie osoby by nemali byť pri tom – zjednodušene povedané – vydané do rúk svojich nepriateľov:

„6.17. *V prípade osôb hľadajúcich azyl a utečencov zachránených na mori je potrebné vziať do úvahy aj požiadavku, aby neboli vylodení na územiach, kde by mohli byť ohrozené životy a sloboda tých, ktorí tvrdia, že majú opodstatnený strach z perzekúcie.*“

⁸⁸ Nórska loď Tampa vzala v Indickom oceáne na palubu 26. 8. 2001 vyše štyristo migrantov z Afganistanu, ktorí sa na chatrnom plavidle snažili dostať do Austrálie. Pôvodne podľa dohody medzi záchrannými koordinačnými centrami Austrálie a Indonézie mali byť dopravení do indonézskeho prístavu Merka, ako najbližšieho vhodného bezpečného miesta (Austrálsky Vianočný ostrov nebol schopný zabezpečiť pre taký počet ľudí ich životné potreby). Migranti však prinútili kapitána lode zamieriť k austrálskym brehom. Austrália však odmietla zachránené osoby prijať na svojom území (podobne ako aj Nórsko a nakoniec aj Indonézia) a pomocou vojenských plavidiel ich dopravila do detenčných táborov na ostrove Nauru.

⁸⁹ BRUGMAN, G. *Access to Maritime Ports*. Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechtswissenschaft des Fachbereichs der Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. Hamburg, 2003, s. 120.

⁹⁰ Resolution MSC.167(78) (adopted on 20 May 2004): Guideines on the Treatment of Persons Rescued at Sea. Dostupné zo: <[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MS.167\(78\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MS.167(78).pdf)>.

Došlo tak k zosúladieniu požiadaviek morského práva s ľudskými právami a s právom humanitným i azylovým. Podobnú povinnosť totiž stanovuje napríklad v článku 33 aj *Dohovor o právnom postavení utečencov* (z roku 1951),⁹¹ podľa ktorého utečenci nesmú byť vypovedaní na hranice územia, kde ich život alebo sloboda sú ohrozené a to na základe ich rasy, náboženstva, národnosti, členstva v istej sociálnej skupine alebo politických názorov. Ide o tzv. princíp „*non-refoulement*“, ktorý sa z pôvodného vymedzenia na prípady politických utečencov rozšíril na takmer všetky kategórie osôb. (Výnimkou sú osoby, o ktorých existuje dôvodné podozrenie, že predstavujú bezpečnostné riziko alebo osoby odsúdené za obzvlášť závažný zločin a predstavujúce ohrozenie.) Tento princíp bol potvrdený aj súdnymi rozhodnutiami.⁹²

Pre konkrétne operácie EÚ a jej členských krajín v Stredozemnom mori tento princíp pre krajiny EÚ ešte sprísnilo *Rozhodnutie Rady EÚ č. 2010/252* a po jeho zrušení Súdnym dvorom EÚ *Nariadenie č. 656/2014 Európskeho parlamentu a Rady EÚ* v článku 4.^{93, 94} Nariadenie priamo uvádza:

„Ochrana základných práv a zásada zákazu vrátenia alebo vyhostenia

1. Žiadna osoba nebude v rozpore so zásadou zákazu vrátenia alebo vyhostenia vylodená, nútená k vstupu do štátu alebo dopravená či inak odovzdaná orgánom krajiny, v ktorej okrem iného existuje závažné riziko, že takejto osobe hrozí trest smrti, mučenie, perzekúcia alebo iné neludské či ponižujúce zaobchádzanie alebo trest, alebo v ktorom by boli život alebo sloboda tejto osoby ohrozené z dôvodu jej rasy, náboženstva, štátnej príslušnosti, sexuálnej orientácie, príslušnosti k určitej sociálnej skupine alebo v dôsledku jej politického presvedčenia, alebo v ktorom existuje závažné riziko, že z neho bude vyhostená, odsunutá alebo vydaná do iného štátu v rozpore so zásadou zákazu vrátenia alebo vyhostenia.“

V súlade s medzinárodno-právnou úpravou sa za bezpečné miesto považuje miesto:

„[...] na ktorom sa záchranné operácie pokladajú za ukončené, kde nie je viac ohrozená bezpečnosť života zachránených osôb, kde je možné uspokojiť ich základné ľudské potreby a je možné zorganizovať ich prepravu na ďalšie alebo konečné miesto určenia, a to s prihliadnutím na ochranu ich základných práv v súlade so zásadou zákazu vrátenia alebo vyhostenia“ (čl. 2, ods. 12).

Táto povinnosť v praxi značne redukovala možnosť zachránených migrantov odvážať späť do Afriky, hoci interpretácia pojmu bezpečné miesto môže byť nejednotná.⁹⁵ V Líbyi je stav občianskej vojny a v Alžírsku panuje autoritársky režim. Ani Tunisko ani Maroko nie sú nadšené z myšlienky sústreďovania navrátilcov na ich územiach a nateraz dohody

⁹¹ Dohovor o právnom postavení utečencov (1951). Dostupné zo: <<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1996/319/>>.

⁹² Pozri napr. The European Court of Human Rights: *The case of Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, Application no. 27765/09. Dostupné zo: <<https://www.refworld.org/cases,ECHR,4f4507942.html>>.

⁹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 656/2014 z 15. mája 2014, ktorým sa stanovujú pravidlá dozoru nad vonkajšími morskými hranicami v kontexte operačnej spolupráce koordinovanej Európskou agentúrou pre riadenie operačnej spolupráce na vonkajších hraniciach členských štátov Európskej únie. Dostupné zo: <<https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/98c20c62-0e94-11e4-a7d0-01aa75ed71a1/language-sk>>.

⁹⁴ K tomu pozri aj: MARINAL, S. *The interception and rescue at sea of asylum seekers in the light of the new EU legal framework*, s. 918.

⁹⁵ *Ibidem*, s. 913.

s EÚ v tejto záležitosti odmietajú uzavrieť. Je však pravdou, že v podobnej situácii v roku 2006 pri vlně migrantov zo Senegalu na Kanárske ostrovy, plavidlá európskych štátov v rámci operácie HERA II a HERA III zachránených migrantov vracali do Senegalu.⁹⁶

Je takmer nemožné si prestaviť aj riešenie, žeby európske krajiny vyloďovali zachránené osoby na severoafrickom pobreží proti vôli miestnych vlád. Znamenalo by to porušenie suverenity severoafrických štátov i medzinárodného práva, zrejme aj skutočné boje a vojnu a nutnosť okupovať a spravovať aspoň časť ich územia. A na niečo také by sa v súčasnosti politická podpora v krajinách EÚ hľadala len ťažko.

Pojem bezpečné miesto však v žiadnom prípade neznamená „pôvodné cieľové miesto“ zachránených osôb ani miesto, kde by mohli mať dlhodobu garantované najlepšie podmienky na život. Skôr môžeme hovoriť o minimálnych definovaných štandardoch.

Taktiež platí, že v morskom práve neexistuje povinnosť pobrežných štátov povoľovať lodiam vstup do vlastných prístavov.⁹⁷ Výnimkou je iba situácia, ktorú opisuje čl. 18 Dohovoru o morskom práve, keď loď (respektíve osoby na jej palube) je v nebezpečenstve (*distress*), pričom aj v takom prípade má štát a jeho orgány právo vstup odmietnuť (napr. loď môže prevážať nebezpečný výbušný náklad).^{98, 99} Navyše prípadné povolenie vstupu do prístavu v sebe neobsahuje povolenie na vylodenie osôb, ktoré sa nachádzajú na palube, vrátane osôb zachránených na mori.¹⁰⁰ Takže mnohé bezpečné miesta-prístavy sa pre plavidlá migrantov aj pre plavidlá so zachránenými migrantmi začali postupne – keď opadla počiatočná vlna empatie – uzatvárať.

V záujme objektivity je nutné dodať, že odpor v spoločnostiach primárne nevyvoláva samotný akt záchrany osôb v nebezpečenstve na mori a to bez ohľadu na dôvod, z akého sa zachránené osoby v tomto nebezpečenstve ocitli. Taktiež – hoci neexistuje všeobecná medzinárodnoprávne zakotvená povinnosť štátov prijímať do svojich prístavov lode so zachránenými osobami,¹⁰¹ možno povedať, že štáty neodmietajú vo svojich prístavoch vylodenie osôb, ktoré považujú za skutočných stroskotancov – teda posádky a cestujúci riadne registrovaných a prevádzkovaných plavidiel. Skutočný odpor vyvoláva až požiadavka, že štáty majú na svoje územia prijať značný počet takto zachránených osôb dlhodo- bo – možno až natrvalo. Pričom majú mnoho dôvodov ich považovať nie za stroskotancov v pravom slova zmysle, ale za nevítaných ekonomických či ekologických migrantov.¹⁰² Navyše v súčasnosti je takmer pravidlom, že takto zachránene osoby sa deklarujú ako utečenci a požiadajú o azyl, čo znamená, že musí prebehnúť príslušné konanie, ktoré perspektívu odsunu takejto osoby odkladá do neurčitej budúcnosti.¹⁰³

Uvedený odpor je podporovaný aj medzinárodným právom, pretože niet všeobecnej povinnosti prijímať migrantov alebo cudzincov na vlastné územie¹⁰⁴ – čo potvrdilo aj rozhodnutie Európskeho súdu pre ľudské práva, ktorý odmietol nariadiť talianskej vláde,

⁹⁶ Ibidem, s. 915.

⁹⁷ BRUGMAN, G. *Access to Maritime Ports*, s. 120.

⁹⁸ RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 102.

⁹⁹ K tomu pozri aj MURRAY, C. F. Any Port in a Storm? The Right of Entry for Reasons of Force Majeure or Distress in the Wake of the Erika and the Castor. *Ohio State Law Journal*. 2002, Vol. 63, No. 5, s. 1466–1506.

¹⁰⁰ RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 103.

¹⁰¹ PAPANICOLOPULU, I. *The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview*, s. 500.

¹⁰² A povedzme to rovno, najmä chudobnejších a kultúrne odlišných krajín.

¹⁰³ Táto štúdia si nekladie za cieľ analyzovať rozsiahlu problematiku utečencov, azylového a tzv. utečeneckého práva. Pozri napr. HONUSKOVÁ, V. – FLÍDROVÁ, E. *Dnes migranti – zítra uprchlíci? (Postavení migrantů, kteří potřebují ochranu, v mezinárodním právu)*. Praha: Právnická fakulta.

¹⁰⁴ RATCOVICH, M. *International Law and the Rescue of Refugees at Sea*, s. 114.

Takéto riešenie však začalo narážať na niekoľko právnych a politických ťažkostí. Predovšetkým štáty prirodzene požadujú, aby bolo zachované ich suverénne právo rozhodovať o tom, koho pusti na svoje územie a koho nie. Musíme tiež konečne pripustiť, že inštitúty povinnej záchrany na mori alebo politického azylu či statusu utečenca pôvodne počítali s predstavou, že sa budú týkať výnimočných a málopočetných prípadov s dočasným trvaním. V konkrétnej krajine by v prístavoch nebolo vylodených ročne viac než niekoľko sto reálnych stroskotancov – prípadne politických utečencov – a obe kategórie budú chápať svoj pobyt v hostiteľskej krajine ako dočasný a budú mať záujem sa vrátiť do svojho domovského štátu. Respektíve, zrejme tu – v prvých dvoch tretinách 20. storočia (v čase faktického monopolu národov európskeho pôvodu na námornú plavbu, moderný politický život a globálnu mobilitu ako takú) – existoval nevysovený predpoklad, že ak návrat nebude možný, stroskotanci alebo utečenci sa dokážu ľahko integrovať v hostiteľskej krajine, pretože tu bude existovať kultúrna blízkosť.¹⁰⁸ Musíme sa však pýtať, či uvedené tradičné inštitúty (status politického utečenca a stroskotanca) sú adekvátnou úpravou v situácii stabilného toku veľkých mas, ktoré môže zmeniť demografické, kultúrne, náboženské a ekonomické pomery v krajine, ktorá ich prijme.

Veď sme boli svedkami toho, ako hostiteľské krajiny operácie *Sophia* a vôbec južné pobrežné krajiny EÚ – Taliansko, Grécko, Malta a Španielsko – boli neúmerne zaťažované, čo vyvolávalo prirodzený odpor verejnosti, ktorá sa začala zdráhať prijímať státisíce migrantov ročne, a to bez ohľadu na právnu kvalifikáciu ich postavenia – či už išlo o osoby zachránené na mori, utečencov, žiadateľov o azyl a pod. Problém vnímajú predovšetkým optikou ekonomiky, sociálnej situácie, bezpečnosti a politiky, nie ako otázku práva a hoci aj oprávnených nárokov. V európskych krajinách sa objavili aj momenty spoločenskej a politickej destabilizácie.

Zmena spoločenskej atmosféry sa prejavuje aj v rezolútnom tlaku na národné vlády a EÚ, aby prispôsobili svoju politiku novej požiadavke verejnosti: zastaviť prílev – prevažne ilegálnych – migrantov (navyše z kultúrne odlišného prostredia).¹⁰⁹ Mimovládne organizácie, zachraňujúce pomocou vlastných plavidiel migrantov na mori, začali byť nakoniec obviňované zo spolupráce s pašerákmi ľudí. Osobitne sa situácia vyhrotila v Taliansku, hlavnej hostiteľskej krajine operácie *Sophia*, ktoré však odmietlo prijímať zachránených migrantov na svojom území.¹¹⁰ Naopak, Taliansko už v roku 2017 podpísalo s Dočasnou líbyjskou vládou dohodu o masívnej finančnej podpore výmenou za súhlas, že prevezme zodpovednosť za záchranu morských migrantov.^{111, 112} EÚ a Taliansko začali následne obnovovať líbyjskú pobrežnú stráž.

¹⁰⁸ Napr. ruskí bieli emigranti v Nemecku, Juhoslávii, USA, španielski republikáni vo Francúzsku, Mexiku, Chile. Nerátalo sa s tým, že napr. obyvatelia Eritrey sa budú masovo sťahovať do Talianska. Európske štáty až na výnimky do roku 1945 ani neumožňovali „farebným“ obyvateľom svojich kolónií sa usadiť v európskom centre koloniálnej ríše.

¹⁰⁹ Dnes sa už otvorene pripúšťa, že dlhodobá prítomnosť prisťahovalcov, ktorí majú iné predstavy o postavení náboženstva v spoločnosti a v podstate odmietajú sekularizmus, môže byť destabilizujúca pre liberálne demokracie. Pozri: PROFANT, M. Jakou kultúru potrebuje interkulturný dialóg o ľudských právach? In: SVOBODA, J. – ŠTĚCH, O. (eds). *Interkulturní vojna a mír*. Praha: FILOSOFIA, 2012, s. 85–104.

¹¹⁰ BARIGAZZI, J. Operation Sophia to be closed down and replaced. In: *POLITICO* [online]. 17. 2. 2020. Dostupné zo: <<https://www.politico.eu/article/operation-sophia-to-be-closed-down-and-replaced/>>.

¹¹¹ HOWDEN, D. – FOTIADIS, A. – CAMPBELL, Z. Revealed: the great European refugee scandal, In: *The Guardian* [online]. 12. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://www.theguardian.com/world/2020/mar/12/revealed-the-great-european-refugee-scandal>>.

¹¹² EHRENREICH, B. Sea of Troubles. In: *The New Republic* [online]. 17. 10. 2019. Dostupné zo: <<https://newrepublic.com/article/155271/europe-migrant-crisis-mediterranean-rescue-boat-alan-kurdi>>.

V roku 2019 bol najprv rozsah operácie *Sophia* (redukcia námornej zložky) obmedzený a potom bola operácia k 31. 3. 2020 ukončená.¹¹³ Objektívne treba priznať, že v snahe zachrániť, čo najväčší počet migrantov, aby fotografie detských mŕtvoliek na titulných stránkach časopisov nevyvolávali zdesenie európskej verejnosti (ako sa dialo ešte vo fáze prevládajúceho súcitu), operácia prebiehala aj v najtesnejšej blízkosti líbyjských vôd, čo pašerákov a ilegálnych migrantov vlastne mohlo stimulovať k tomu, aby sa na more vypravili – vedeli, že 20 míľ od pobrežia budú zachránení európskymi loďami.¹¹⁴

Posledné roky operácie *Sophia* už boli poznačené zmenou jej realizácie. Námorné zložky boli od afrických brehov stiahnuté do sektorov európskych štátov (výrazne sa tak redukuje pravdepodobnosť, že stretnú plavidlá migrantov, takže odpadá povinnosť ich vziať na palubu). Európske hliadkové lietadlá však naďalej pátrali po plavidlách pašerákov a migrantov aj v líbyjskom sektore. No ich záchranu respektíve zadržanie prenechávali líbyjskej pobrežnej strážii.¹¹⁵ Európske plavidlá sú tak zbavované problému, čo so zachránenými osobami a kde ich vylodiť. (V tomto prípade by to musel byť niektorý z prístavov, kde majú svoje základne.) No líbyjská pobrežná stráž ich prepravuje späť na líbyjské pobrežie – do prístavov, kde neprebiehajú boje a tak môžu byť považované za bezpečné. Z formálneho pohľadu je postup v súlade s morským právom, hoci z hľadiska ľudskosti môže vyvolať istú kritiku. Jeho výsledkom však bolo značné redukovanie prúdu migrantov cez Stredozemné more. V roku 2018 klesol na 23 000 a v roku 2019 na 11 000 osôb.¹¹⁶

Objavujú sa správy aj o tom, že lode európskych štátov odmietajú brať na palubu migrantov a ich plavidlá obchádzajú.¹¹⁷ Dokonca, že ich grécke lode zaháňali strelbou.¹¹⁸ Je podozrenie, že grécka pobrežná stráž mohla dostať oficiálny alebo neoficiálny pokyn „vytláčať“ plavidlá migrantov z gréckych pobrežných vôd.¹¹⁹ Ak je to pravda, bolo by to už porušením morského práva, no súčasne ďalší znak zmeny postojov európskej verejnosti a posunu hranice toho, čo je vo vyhrotenej situácii ochotná akceptovať. Najmä v štátoch, ktoré sú už zúfale z veľkého počtu migrantov na vlastnom území (Grécko, Taliansko, Malta).

Operácia *Sophia* je v tomto momente už nahradená inou operáciou (operácia *Irini*),¹²⁰ ktorá však je oficiálne zameraná viac na boj proti pašerákovi zbraní¹²¹ pri východnom líbyjskom pobreží, druhotným cieľom ale bude i potlačanie pašerákov (prepravcov) migrantov. Dôležitou zložkou operácie je aj ďalšia podpora líbyjskej pobrežnej stráže a námorníctva a výcvik ich personálu.¹²² Epidémia covid-19 však viedla k spomaleniu tohto

¹¹³ COUNCIL DECISION (CFSP) 2019/1595 of 26 September 2019 amending Decision (CFSP) 2015/778 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED operation SOPHIA). Dostupné zo: <<https://www.operationsophia.eu/wp-content/uploads/2019/09/COUNCIL-DECISION-CFSP-20191595-of-26-September-2019-4.pdf>>.

¹¹⁴ Pozri: EU boosts migrant smuggling, says Libyan coastguard. In: *EUOBSERVER* [online]. 16. 6. 2016. Dostupné zo: <<https://euobserver.com/tickers/133849>>.

¹¹⁵ HOWDEN, D. – FOTIADIS, A. – CAMPBELL, Z. Revealed: the great European refugee scandal. In: *The Guardian* [online]. 12. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://www.theguardian.com/world/2020/mar/12/revealed-the-great-european-refugee-scandal>>.

¹¹⁶ UNHCR: Operational Data Portal, 30. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5205>>.

¹¹⁷ UNHCR: Operational Data Portal, 30. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5205>>.

¹¹⁸ Pozri: Greek coastguards fire into sea near migrant boat. In: *BBC News* [online]. 2. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://www.bbc.com/news/av/world-europe-51715422/greek-coast-guards-fire-into-sea-near-migrant-boat>>.

¹¹⁹ Vyšlo to najavo, keď takýto rozkaz údajne dostal aj dánsky člň vyslaný do Egejského mora v rámci operácie EÚ Poseidon. Pozri: TRITSCHLER, L. Danish boat in Aegean refused order to push back rescued migrants. In: *POLITICO* [online]. 6. 3. 2020. Dostupné zo: <<https://www.politico.eu/article/danish-frontex-boat-refused-order-to-push-back-rescued-migrants-report/>>.

¹²⁰ EUNAVFOR MED IRINI. Pozri: A new EU military operation in the Mediterranean: Irini is born to enforce Libya arms embargo. In: *EEAS* [online]. 1. 4. 2020. Dostupné zo: <https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/76869/new-eu-military-operation-mediterranean-irini-born-enforce-libya-arms-embargo_en>.

¹²¹ Pozri: EUNAVFOR MED – operation IRINI. Dostupné zo: <<https://www.operationirini.eu/>>.

procesu. Veľmi príznačnou je posledná veta časti venovanej Líbyi vo vyhlásení ministrov zahraničných vecí zo zasadnutia Rady (EÚ) dňa 17. 2. 2020: „*Ministri súhlasia, aby bol možný dôsledok na migračné toky starostlivo monitorovaný a mohol – v niektorých prípadoch – viesť k stiahnutie námorných jednotiek z relevantnej oblasti.*“

Európske štáty stratili pocit, že musia aktívnymi krokmi zachraňovať na mori všetkých migrantov, ktorí sa vypravili po mori na improvizovaných prostriedkoch do Európy. Rozhodli sa viac-menej obmedziť európske aktivity na úrovni, ktorú im predpisuje morské právo – a to pátranie a záchrana v sektoroch európskych štátov a záchrana takýchto osôb na mori, ak na ne lode štátov EÚ náhodne narazia alebo sú požiadané pobrežnými štátmi v jednotlivých sektoroch. Je to okrem iného aj prejavom rezignácie na pôvodnú predstavu o veľmi širokej zodpovednosti a morálnej povinnosti Európy voči zvyšku sveta.

Európske spoločnosti tak medzi rokmi 2014–2020 v otázke ilegálnej migrácie cez Stredozemné more prešli rýchlym vývojom, na začiatku ktorého sa považovalo za samozrejmu povinnosť všetkých migrantov, ktorí sa vydali na cestu z Afriky do južnej Európy nie len „zachrániť“ ale aj prijať, až po súčasný stav, keď väčšina európskych vlád hľadá cesty ako tento migračný tok zastaviť a prípadne sa zachránených migrantov aj zbaviť.¹²³ Následne bola spoločná pôvodne záchranná operácia transformovaná na operáciu zábrannú.¹²⁴

Tento nový postoj musíme vidieť aj v kontexte zmeny spoločenských paradigiem v najvyspelejších demokratických štátoch, ktoré niekoľko desaťročí, presadzovali väčšiu medzinárodnú angažovanosť v prospech ľudských práv, ochranu jednotlivcov aj mimo rámca národných štátov, globálnu zodpovednosť, boj proti rasizmu, podporu utečencov a pod. Dnes ale musíme hovoriť o protireakcii – o vzostupe hnutí – nazývaných aj identitárnych – volajúcich po zvrátení tohto trendu, väčšej koncentrácii na národné (v lepšom prípade európske) záujmy, väčšiemu dôrazu na tradičnú kultúrnu výnimočnosť západného sveta, odmietaní multikulturalizmu, menšej otvorenosti a menšej zodpovednosti za osud regiónov a jednotlivcov mimo okruhu západného sveta. Je len prirodzené, že uvedené nové postoje začali s istým časovým odstupom prenikať aj do oficiálnej politiky.

Dostávame sa však do situácie, že medzinárodné organizácie založené na pôvodných západných liberálnodemokratických globalizačných paradigmách (napr. Medzinárodná organizácia pre migráciu – IOM) naďalej vyzývajú európske krajiny, aby podnikali aktívne kroky na pomoc migrantom prechádzajúcim cez Stredozemné more odvolávajú sa na

¹²² Foreign Affairs Council, 17 February 2020, 3747th Council meeting, No 6117/20. Dostupné zo: <<https://www.consilium.europa.eu/media/42583/st06117-en20.pdf>>.

¹²³ Zmenu nálad môžu dobre charakterizovať nasledovné citáty z populárneho no v zásade mainstreamového média: „*Několik let snášela Evropská unie příliv ilegálních migrantů, i když u veřejnosti postupně narůstal odpor vůči této politice. Nevládní organizace vozily migranty od afrických břehů a měly v tom podporu Evropské unie. Snahy o zastavení migrace vždy narážely na argumenty o ochraně lidských práv. Až koronavirus odhalil, že přístavy zavřít lze [...] [...] Nynějšímu zavření italských hranic pro lodi neziskových organizací převážející migranty je důkazem, že státy Evropské unie mohou snadno uzavřít hranice nelegálním migrantům. Ukázalo se, že to jde technicky i právně. Koronavirus odhalil lži některých hlav států a politiků. Tvrdili, že evropské směrnice jim neumožňovaly rozhodovat, koho do země vpustit. To však bylo jen politické rozhodnutí, které šlo kdykoli odvolat. Uvidíme, jaká padnou další politická rozhodnutí ohledně ilegální migrace, až koronavirové stavy nouze skončí.*“ Pozri: MACHOVÁ, A. Až pod rouškou koronaviru Itálové zastavili nelegální migraci ke svým přístavům. *Reflex* [online]. 10. 4. 2020. Dostupné zo: <<https://www.reflex.cz/clanek/komentare/100706/az-pod-rouskou-koronaviru-italove-zastavili-nelegalni-migraci-ke-svym-pristavum.html>>.

¹²⁴ Tu je vhodné pripomenúť, že systém založený na transporte zachránených migrantov na morskej hladine európskymi pravidlami do líbyjských prístavov ako bezpečných miest existoval už pred vypuknutím občianskej vojny v roku 2011. Išlo by vlastne o návrat k predchádzajúcej praxi. Pozri: HUMAN RIGHTS WATCH. Pushed Back, Pushed Around: Italy's Forced Return of Boat Migrants and Asylum Seekers, Libya's Mistreatment of Migrants and Asylum Seekers. Dostupné zo: <<https://www.hrw.org/report/2009/09/21/pushed-back-pushed-around/italys-forced-return-boat-migrants-and-asylum-seekers>>.

morské právo a povinnosť zachraňovať osoby na mori v nebezpečenstve života, zatiaľ čo tieto štáty sú čoraz menej ochotné na takéto výzvy reagovať.¹²⁵

Zmenu tohto postoja dobre ilustruje aj príbeh Globálneho Paktu o migrácii z roku 2018.¹²⁶ Dokument nie je medzinárodnou zmluvou a nie je ani právne záväzný. V duchu predchádzajúceho aktivizmu však obsahuje viacero formulácií, ktoré už ale narážali v niektorých krajinách na odpor (v kontexte navyše bolo zrejmé, že ide o migrantov z Tretieho sveta, ktorí smerovali do vyspelých krajín): Definuje napríklad migráciu ako nezastaviteľný proces (Preambula, ods. 10) a tiež niekoľko cieľov, ktoré by bolo možné interpretovať ako budúcu povinnosť štátov prijímať neobmedzené množstvo migrantov, poskytovať im kvalitu života porovnateľnú s vlastným obyvateľstvom, integrovať ich do spoločnosti a potláčať kritické pohľady na nich a ich kultúru. Azda by sme ho mohli označiť aj za sociálne inžinierstvo motivované ideológiou multikulturalizmu (odseky 32, 33 a pod.). Nedostatočne rozlišuje medzi legálnymi a ilegálnymi migrantmi a medzi ekonomickými a inými utečencami. Vyzýva štáty k aktívnym pátracím a záchranným operáciám na pomoc migrantom (odsek 24) a pod. Ustanovenia, ktoré umožňujú štátom migračné toky obmedziť (napr. suverénne rozhodnúť, či daná migrácia je legálna alebo nelegálna, Preambula ods. 15) neboli viacerými štátmi považované za dostatočné. Proti Paktu hlasovali USA, Izrael, Česko a Maďarsko. Hlasovania sa nezúčastnili alebo sa ho zdržali krajiny ako Austrália, Bulharsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Švajčiarsko, Taliansko a iné.

Záver

Ak sa pozrieme na problematiku záchranu ilegálnych migrantov na mori a v Stredozemnom mori osobitne z pohľadu súčasného morského práva dospejeme k niekoľkým konštatovaniam:

- 1) Kapitáni všetkých plavidiel sú povinní zachraňovať osoby v nebezpečenstve života na mori.
- 2) Zároveň sú štáty povinné aktívne pátrať na mori po osobách (i plavidlách) v nebezpečenstve. A to najmä v sektore, za ktorý zodpovedajú.
- 3) Záchranné služby ani kapitáni nie sú oprávnení posudzovať, či tieto osoby si takúto záchranu „zaslúžia“ a rozlišovať medzi nimi. Je povinnosťou štátov takto inštruovať kapitánov plavidiel, ktoré sa plavia pod ich vlajkou a trestať ich za nesplnenie tejto povinnosti.
- 4) Po záchranení existuje aj následná povinnosť zachránenej osoby dopraviť do bezpečia (pevnina, iné plavidlo). Bezpečie je také miesto, kde môžu byť naplnené ich základné potreby a odkiaľ existuje možnosť ich ďalšej prepravy. Morské právo neumožňuje uplatniť nejaké kritéria rozlišovania medzi zachránenými osobami prv, než takéto osoby sú zachránené a dopravené na bezpečné miesto.

¹²⁵ Celkový duch uvedeného vyhlásenia akoby vychádzal z predpokladu, že existuje povinnosť európskych štátov prijímať neobmedzený počet migrantov a taktiež povinnosť ich aktívnymi krokmi zachraňovať, pokiaľ sa sami rozhodnú preplaviť na improvizovaných prostriedkoch do Európy. Pozri napr.: International Organisation for Migration: IOM Calls for European Solidarity and Action on Mediterranean Rescue Amid COVID-19, 9. 4. 2020. Dostupné zo: <<https://www.iom.int/news/iom-calls-european-solidarity-and-action-mediterranean-rescue-amid-covid-19>>.

¹²⁶ Pozri: Global Compact for Safe, Orderly and Regular Migration, 2018, Resolution adopted by the General Assembly on 19 December 2018. Dostupné zo: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N18/451/99/pdf/N1845199.pdf?OpenElement>>.

Tieto zásady boli dlho aplikované aj na ilegálnych migrantov snažiacich sa na nedostatočne prispôsobených plavidlách prekonať Stredozemné more z Afriky (najmä Líbye) alebo Turecka do Európy. No v európskych krajinách časom narástol tlak na zastavenie tohto migračného prúdu, ktorý už časť európskych spoločností považuje za ohrozenie. Otázka právna a organizačno-technická sa tak stáva otázkou vnútornej politiky. Veľká časť európskej populácie jasne vyjadrila požiadavku zastaviť ilegálnu migráciu a to bez ohľadu na medzinárodné právo alebo humanitné ohľady. Vzniknutý spoločenský tlak má destabilizujúci účinok na politický život a doslova podnietil vznik nových politických strán, pre ktoré je boj proti ilegálnej migrácii hlavnou agendou. V niektorých krajinách sa takéto strany stali súčasťou vládnej koalície.

Dôvody na opísaný zvrät nálad sú dva:

Prvým je únava a strach z veľkého počtu migrantov. Akoby sa vyčerpala absorpčná schopnosť európskych spoločností aj dávka súcitu. „Únava z migrantov“ viedla aj k tomu, že stredomorské štáty a miestne komunity na pobreží začali odmietaa do svojich prístavov prijímať lode s migrantami vrátane záchranných lodí mimovládnych organizácií.

Druhým je zmena paradigmy politického a právneho myslenia v západných spoločnostiach. Niekdajšia – nazvime ju pracovne liberálno-ľavicovo-multikulturalistická – paradigma, ktorá dominovala od sedemdesiatych rokov asi až po obdobie krátko po roku 2010 presadzovala čo možno najväčší rozsah ľudských práv, krajný pacifizmus, genderovú agendu, multikulturalizmus, skupinové práva etnických aj sexuálnych menšín, odmietanie tzv. tradičných hodnôt a nacionalizmu. Vyzývala k čo najširšej angažovanosti západných štátov pri riešení globálnych problémov a prijatiu zodpovednosti za ťažkosti krajín a národov Tretieho sveta ako prejav priznania viny za niekdajší kolonializmus. No ako prirodzená protireakcia spojená aj s generačnou výmenou sa akoby nečakane objavila paradigma nová – vyzdvihujúca národný alebo aspoň európsky izolacionizmus, kolektívny egoizmus a vidiaca v prostredí mimo okruhu západných štátov hrozbu pre európsku civilizáciu. Hlásaa aj návrat k európskej kultúre a predstave o jej nadradenosti a tiež priamo alebo nepriamo aj k „etickej čistote“ a „tradičnej zdravej sexuálnej morálke“.

Taktiež musíme objektívne pripustiť, že ustanovenia morského práva o záchrane osôb v nebezpečenstve na mori boli určené pôvodne na záchranu stroskotancov, nie na pomoc desiatkam tisícok ľudí, ktorí sa dobrovoľne vydávajú v nedostatočných plavidlách na more v očakávaní, že európske štáty ich „zachránia“ – a umožnia u seba začať nový život.

Pod vplyvom uvedených faktorov sa pôvodná otázka ako pomôcť úbohým migrantom z Afriky transformovala na výzvu, ako zastaviť prílev neželaných imigrantov, ktorí destabilizujú spoločenskú politickú situáciu v Európe. Keďže vznikla takéto reálna spoločenská a politická potreba, európske štáty hľadali také interpretácie svojich medzinárodnoprávných záväzkov, ktorá by im umožnila oslabiť alebo celkom zastaviť prúd ilegálnych migrantov. Azda ani nemôžeme európskym voleným politikom vyčítať, že dali prednosť svojim záväzkom voči príslušníkom svojho vlastného národa pred „*oddanosťou univerzálnym morálnym princípom*“.¹²⁷

Otvorene odstúpiť od predmetných povinností morského a humanitárneho práva ale i zásad prostej ľudskosti je pre štáty EÚ nemožné. Popreli by tak svoj doterajší civilizačný

¹²⁷ VELEK, J. *Kapitoly z teorie spravodlivé války*. Praha: FILOSOFIA, 2014, s. 280.

vývoj aj demokratický charakter. Zrušenie povinnosti zachraňovať osoby v nebezpečenstve na mori alebo príkaz na jej ignorovanie by mal okamžité dôsledky aj pre globálnu bezpečnosť námornej plavby a situáciu reálnych stroskotancov. Zároveň však potrebovali vyriešiť svoj akútny vnútropolitický ale aj praktický socio-ekonomický problém.

Jednou z možností je dopravovať zachránených migrantov späť do štátov, odkiaľ vyplávali. Veď povinnosťou kapitána plavidla, ktoré zachránilo osoby v nebezpečenstve na mori, je dopraviť ich na bezpečné miesto, čo ale v tomto prípade nemusí byť nutne európska pôda. Bezpečné miesto neklasifikujeme ako miesto, ktoré mali zachránené osoby ako pôvodnú destináciu, alebo miesto, kde očakávajú, že budú mať najlepšie podmienky na dlhodobý život. Lenže severoafrické štáty aj Turecko nejavili prílišnú ochotu prijímať späť takéto osoby (ak áno, tak len výmenou za vysokú finančnú kompenzáciu). Navyše nie je vždy zaručené, že na ich pôde by sa nestali obeťou politicky, nábožensky, etnicky a pod. motivovaných represálií. A politicky a mediálne nebolo prijateľné, aby ich do takýchto destinácií vozili a na breh (možno aj násilím) vykladali plavidlá európskych krajín EÚ, nebodaj operujúcich v rámci niektorej spoločnej operácie EÚ a NATO.

Zdanlivo najjednoduchšie by bolo dopraviť zachránených migrantov do niektorého bezpečného európskeho prístavu, čím by sa naplnili požiadavky morského práva aj humanitné ohľady. Následne by na nich boli uplatnené normy práva azylového a práva regulujúceho vstup na členských štátov EÚ. Tí, čo by nedostali azyl (a bola by ich zrejme veľká väčšina), by boli vyhostení do svojich domovských krajín. V praxi to však zlyháva a európske štáty nedokážu dosiahnuť efektívnu repatriáciu týchto osôb, ktoré sa tak v krajinách EÚ hromadia.

EÚ preto prijala kolektívne riešenie obnoviť a posilniť líbyjskú pobrežnú stráž, ktorej úlohou je zachytávať migrantov ešte vo vlastnom sektore a následne ich dopravovať späť na africkú pôdu. Okrem iného takýto krok realizovaný nie Európanmi ale samotnými Afričanmi, vyvoláva výrazne menšiu mediálnu odozvu. No a v zmenenej spoločenskej situácii bolo už stiahnutie sa európskych záchranných síl do vlastných sektorov pri európskych brehoch politicky úplne prijateľné.

Vidíme teda, že v stave meniacej sa spoločenskej atmosféry a politickej paradigmy európske štáty prešli od predstavy o vlastnej široko chápanej zodpovednosti za osud migrantov, ktorí sa túžia dopraviť do Európy, k reštriktívnejšiemu výkladu povinností vyplývajúcich z morského práva a to tak, aby ich prílev čo najviac obmedzili. Je to potvrdením pôvodnej úvahy, že otázka záchrany osôb v nebezpečenstve na mori je dobrým ukazovateľom zmeny politického a právneho myslenia. A to tézy, že štáty medzinárodné právo (a tiež aj humanitné zásady) neaplikujú rigidne bez ohľadu na reálne politické a spoločenské okolnosti a nakoniec vždy hľadajú cesty ako zladiť plnenie medzinárodnoprávných záväzkov so svojimi aktuálnymi záujmami a tiež momentálne prevládajúcimi náladami verejnosti.

International Law on the Rescue of Persons at Sea and its Current Challenges

Daniel Šmihula

Abstract: The rescue of shipwrecked and other persons at sea is since the 19th century considered as one of the main duties in the international law, without any exceptions. It was confirmed also in several treaties: in International Convention for the Safety of Life at Sea, in United Nations Convention on the Law of the Sea etc. During the recent migration wave over the Mediterranean sea in 2014–2016, we witnessed several mostly populist requisitions to question this duty. However, provisions of the law of the sea stipulate a duty to render assistance to all persons in dangerous situation at sea. They do not distinguish between causes of such situations, because from a board of a rescue ship it is not possible to judge the situation and its causes objectively. The values of our civilization hardly allow us to issue a command to stop the rescue of people at sea, if it is obvious that without assistance they will die. This is also applicable in the case of “fake shipwrecking”. However an obligation to rescue even an illegal migrant at sea must not be interpreted as the right to be transported to the European soil or as the right to stay and to live in the EU. On the other hand, critics of “rescuing of migrants” were partially successful due to a social pressure in mass-media, politics and elections. European states started to seek ways how to reduce a tide of migrants and how to stop their stream over Mediterranean sea. An original generous extensive interpretation of their duties from international law was replaced by literal or restrictive ones. It confirms that states do not prefer their humanitarian obligation over their own politic interests. Rescue operations have been reduced only to sea sectors of European states and the EU financed a reconstruction of Libyan coastguard which transfers rescued migrants back to Africa.

Key words: rescue of persons in distress at sea, migrants, European Union