

# Térség és terület a nemzetközi jogban

**Szerző:** CSATLÓS Erzsébet

**Affiliáció:** adjunktus, Szegedi Tudományegyetem ÁJK

**Rovat:** Nemzetközi jog

**Rovatszerkesztő:** Sulyok Gábor

**Lezárás dátuma:** 2017.03.01

**Idézési javaslat:** CSATLÓS Erzsébet: „Térség és terület a nemzetközi jogban” in JAKAB András – FEKETE Balázs (szerk.): Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Nemzetközi jog rovat, rovatszerkesztő: SULLYOK Gábor) <http://ijoten.hu/szocikk/terseg-es-terulet-a-nemzetkozi-jogban> (2018). Konkrét szöveghelyre való hivatkozáshoz javasoljuk a szövegbeli bekezdésszámok használatát, pl. [8] vagy [12]–[18].

A terület jogállása a nemzetközi jogban sokrétű fogalom. Egyrészt fizikai jellemzők okán – háromdimenziós egységről lévén szó – beszélhetünk szárazföldről, vízről és levegőről, továbbá jogi szempontból mindegyik elemet tovább-bonthatjuk aszerint, hogy államterületről vagy annak nem minősülő egyéb jogi kategóriákról van-e szó. A tér-terület nemzetközi jogi szabályozásának központjában az állami felségjogok gyakorlásának kérdése áll, a terület jogállása az államot megillető jogosultságok mértéke és korlátai szerint meghatározott mind az államterület, mind az azon kívül eső területek vonatkozásában.

## Tartalomjegyzék

### 1. A terület jogállása a nemzetközi jogban

#### 2. Az államterület

- 2.1. Az államhatár fogalma és a határ megvonásának elvei
- 2.2. A területszerzés jogcímei, módjai

#### 3. Az államterület alkotóelemei

- 3.1. Az édesvízi államterület
  - 3.1.1. A folyók hajózási célú használata
  - 3.1.2. A folyók nem hajózási célú használata
- 3.2. A tengeri államterület
  - 3.2.1. Belvízi jogrend alá tartozó területek
  - 3.2.2. Parti tenger
  - 3.2.3. Szigetközi tenger
- 3.3. Az állam légtere

#### 4. Az államterület tartozékai

- 4.1. Csatlakozó övezet
- 4.2. Kizárólagos gazdasági övezet
- 4.3. Kontinentális talapzat
  - 4.3.1. A kontinentális talapzat feletti állami uralom és annak kiterjedése
  - 4.3.2. A kontinentális talapzat külső határának megvonása

#### 5. Államterületnek nem minősülő területek

- 5.1. Uratlan terület (terra nullius)
- 5.2. Mindenki által szabadon használható terület (res communis omnium usus)
  - 5.2.1. A nyílt tenger
  - 5.2.2. A tengerfenék
  - 5.2.3. A világűr
- 5.3. Az emberiség közös örökségének koncepciója

- 5.4. Különleges jogállású területek
  - 5.4.1. A sarkvidékek
  - 5.4.2. Tengersizorok és csatornák
  - 5.4.3. Nemzetközi igazgatás alatt álló területek

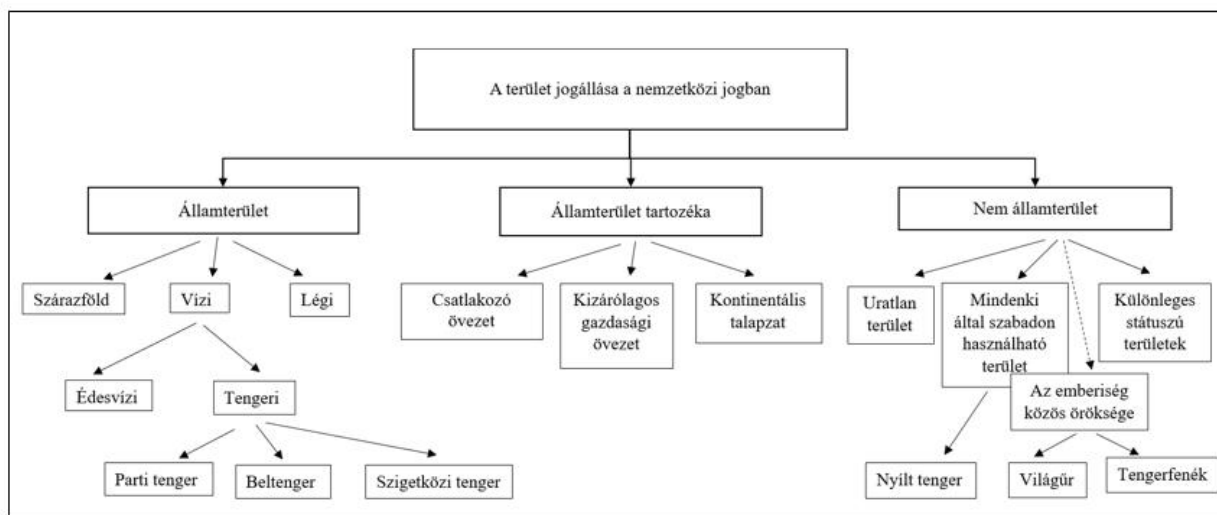
## 6. JEGYZETEK

### 1. A terület jogállása a nemzetközi jogban

[1] A terület egy háromdimenziós tér, amelynek szárazföldi, vízi és légi elemei vannak. A terület jogállása a nemzetközi jogban alapvetően két irányból közelíthető meg: az államterületnek minősülő területek és az államterületnek nem minősíthető területek felől. Az államterület esetében a többi államterület viszonyában való meghatározottság a nemzetközi jog tárgya, ellenben az ->állam a saját területén, az államhatárokon belülrre eső részeken a főhatalmat belső jogi szabályok útján gyakorolja, egészen addig kizárólagos jelleggel, amíg az más államok államterületét vagy annak valamely összetevőjét nem érinti. Ez utóbbi esetben újból feléled a nemzetközi jogi korlátok köre (->az államok szuverén egyenlősége).

[2] Ezzel szemben az államterületnek nem minősülő területen a nemzetközi jog szabályai az irányadóak, az állam jogosítványai ennek függvényében érvényesülnek: vannak az államterület tartozékaként számon tartott területrészek, ahol az állam jogosítványai, az állami szabályozás – a nemzetközi jog által meghatározott mértékig és korlátokkal – érvényesülhet, és vannak tisztán nemzetközi jog uralma alatt álló területek, ahol az önálló állami érdekek már nem juthatnak érvényre, a területet az államok nemzetközi közössége szabályozza. Az alábbi ábra segítségével követhető nyomon a terület jogállása a nemzetközi jogban, a továbbiakban az ábra egyes elemeit fogjuk ismertetni.

1. ábra A terület jogállása a nemzetközi jogban (Forrás: a szerző)



### 2. Az államterület

[3] Az állam fogalmi ismérveinek egyike az államterület: a térség, amelyen az állam teljes és kizárólagos főhatalmat gyakorol. Teljes, mert kiterjed minden rajta tartózkodó személyre, és kizárólagos, mert idegen állam hozzájárulása nélkül a területén nem fejthet ki tevékenységet.<sup>[1]</sup> Ez magában foglalja az állam szárazföldi területét, az azon keresztülhaladó folyókat, a rajta fekvő tavakat, a légi teret, a szárazföld alatti térségben rejlő elemeket, a föld alatti vízkészletet és a föld mélyének egyéb kincseit, továbbá azon államok esetében, amelyek tengerparttal rendelkeznek, az államterülethez tartoznak még a különböző tengeri formációk: a kikötő, a beltenger, az öböl, a parti tenger. Vannak olyan jogi helyzetek, amikor a fikció jogintézménye (->fikció és vélelem) keletkezett az előbbiekre alá nem sorolható esetekben államterületet. Ide tartozik az állam által

lajstromozott és annak lobogója alatt futó hajó, repülőgép és úrhajó mint úszó<sup>[2]</sup> vagy lebegő államterület.<sup>[3]</sup>

**[4]** Habár a hajók jogi helyzetét a nemzetközi jog már hosszú idő óta szabályozza, a hajó fogalmára nem született általánosan elfogadott definíció. A tengerjogi kódex is csak a hadihajó fogalmát határozza meg úgy, hogy adottnak veszi a hajó fogalmát, és csak annak hadi minősítéséhez tartozó szempontokra koncentrálnak.<sup>[4]</sup> Olyan hajóként definiálja, mely egy állam fegyveres erőihez tartozik, viseli az ilyen hajókat nemzetiségük alapján megkülönböztető külső jeleket, az állam kormánya által megfelelően kinevezett olyan tiszt parancsnoksága alatt áll, akinek a neve a megfelelő szolgálati vagy ezzel egyenértékű lajstromban szerepel, és olyan legénységgel látták el, mely a reguláris fegyveres erők fegyelmi szabályzata alá tartozik. A jogirodalom és bizonyos egyezmények értelmező rendelkezései is egybevágóan a tekintetben, hogy a hajó fogalmánál közös elemként a hajózásra való alkalmasságot, valamint az irányíthatóságot emelik ki, függetlenül attól, hogy természetes vagy mesterséges létesítményről van szó.<sup>[5]</sup>

**[5]** A légi jármű (*aircraft*) a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) által alkotott fogalmi elemekkel írható le: minden olyan gép, amely a légkörben a levegő felhajtóerejének köszönhetően közlekedik. Többféle formája és szerkezete lehet, a fogalom lefedi a hőlégballontól a vitorlázó repülőn és helikopteren át a repülőgépet is.<sup>[6]</sup> Az állam gyakorolja feletti joghatóságot, mégpedig az, amelyikben a légi járművet bejegyezték.<sup>[7]</sup> Nem azonos a légi járművel az űrben való közlekedésre és állomásra alkalmas, pilóta vagy nélküli űrjármű (*spacecraft, space vehicle*) és egyéb űrobjektum.<sup>[8]</sup> Ezeket szintén nemzeti nyilvántartásba kell venni, a regisztráló állam joghatósága alá tartoznak, a légi járművekkel ellentétben azonban az ENSZ Főtitkár által vezetett nyilvántartásba is be kell jegyezni.<sup>[9]</sup>

**[6]** Az államterületen az állam területi felségjoga főszabály szerint kizárólagos, az állam szabályozási joga addig terjed, ahol a másik állam szabályozási joga kezdődik. A gyakorlatban azonban vannak olyan helyzetek, hogy a saját saját állami területen zajló tevékenységek hatásai a másik állam területén érezhetőek, hiszen az államhatár csak jogi értelemben szeparálja el egymástól az államokat, ténylegesen azonban nem. Ilyen például a folyóvizekkel kapcsolatos szabályozás, a légszennyezés kérdése, a talajszennyezés problémája. Ilyen esetekben az államok szükségképpen kooperálni kötelesek annak érdekében, hogy a szuverén állami egyenlőség és a nemzetközi jog egyéb alapelvei maximális tiszteletben tartása mellett az államok ne csorbítsák egymás - >szuverenitását és a békés egymás mellett élés helyzete fennmaradjon. Ennek sok esetben a nemzetközi jogi keretei adottak, számos nemzetközi megállapodás, egyezmény létezik annak érdekében, hogy a felmerülő problémákat megelőzzék vagy kiküszöböljék. Emellett a ->nemzetközi jog elismer bizonyos kivételes eseteket, amelyeknél az államterületen az állam - területi vagy személyi - felségjogai a nemzetközi jog általános szabályai alapján vagy szerződéssel korlátozhatók. Az immunitás jogintézménye esetében, aminek következtében például az állam diplomáciai és konzuli képviselőinek tevékenységét a fogadó állam joghatósága alól kiemelték. De ide sorolhatóak az állam területén gyakorolható, más államokat vagy személyeket megillető jogosítványok is,<sup>[10]</sup> mint például az általános tengerjogi szabályok alapján fennálló, az idegen államok lobogói alatt haladó hajók békés áthaladás joga a parti tengeren, a légi tér hasonló jellegű használatának joga vagy a nemzetközi - >szomszédjogok nyomán a folyóhasználat kérdése,<sup>[11]</sup> továbbá nemzetközi jogi szolgálat vagy szerződés alapján az egyik államot a másik állam területének valamilyen célú használati vagy éppen a használatból való tartózkodás joga. Ez számos esetben összekapcsolódik a különleges államterületek kérdésével, például az enklávé államok és az exklávé területekkel rendelkező államok esetében, amelyek történelmi, politikai vagy gazdasági okokból jöttek létre, és ahogyan a szavak jelentése utal rá: elzárt, kizárt államterületekről van szó. Az enklávé olyan államot jelöl, amelynek teljes államterülete egy másik állam államterületébe ékelődött, vagyis kizárólag ennek az államnak a szárazföldi területe veszi körül. Ilyen például a Vatikán (->a nemzetközi jog különleges alanyai), amely az olasz fővárosban, kizárólag Róma utcáiról közelíthető meg, vagy San Marino, szintén Olaszország területébe ékelődve, vagy a Dél-Afrikai Köztársaság területén található Lesotho. Ezek a valódi enklávék, a szakirodalom ugyanis megkülönbözteti a félig enklávé államokat is, amelyek szárazföldön csak egyetlen állammal határosak, van viszont tengerpartjuk, például Dánia vagy Kanada esetében, bezártságról vagy kizártságról így esetükben - szigorú értelemben véve - nem beszélhetünk.<sup>[12]</sup> Exklávéról ezzel szemben akkor van szó, amikor egy államnak olyan államterülete is van, amely az anyaállamtól úgy különül el, hogy más, idegen államok területe veszi körül. Ilyen például Kalinyingrád, amely Oroszország exklávéja, orosz államterület, amelyet Lengyelország, Litvánia és a Balti-tenger határol. Másik oldalról megközelítve, amiatt, hogy EU-tagállamok veszik körül, az EU fél-enklávéjának is tekinthető, mivel az áruk és a személyek szabad áramlásának szabályai tekintetében az EU hatáskörei érintik.<sup>[13]</sup> Hasonlóan exklávé terület az Azerbajdzsánhoz tartozó Nahicseván, amelyet Örményország, Irán és Törökország határol körül.<sup>[14]</sup>

**[7]** Hasonlóan speciális eset volt a mára már történelmi kategóriává vált kondomínium, amely egyidejűleg több állam uralmát, szuverenitás-gyakorlását jelentette egy adott terület felett. Ezt azonban nem katonai

megszállásként kell érteni, hanem közös igazgatásként, amelynek oka legtöbbször konkuráló területi igény feletti időleges konszenzus volt. A Nemzetközi Bíróság (->nemzetközi bíraskodás, ->nemzetközi bíróságok döntései) az El Salvador és Honduras közötti vita kapcsán olyan rendszerként ismerte el, amelyet az érintett államok megegyezése hoz létre avégett, hogy egy terület feletti szuverén kormányzati hatáskörüket közösen gyakorolják, ezért helyesebb lenne *co-imperium*nak hívni.<sup>[15]</sup> Ilyen ún. közös birtok volt 1864-től Schleswig–Holstein, amely például Ausztria és Poroszország közös területe volt, amíg Ausztria 1866-ban le nem mondott a jogairól Poroszország javára.<sup>[16]</sup> A legutolsó ilyen jellegű uralom pedig 1887-ben az angol-francia Új-Hebridák területén jött létre. Mindkét állam a saját állampolgáriak felett gyakorolt szuverenitást, a területre újonnan érkezőknek pedig választaniuk kellett, hogy az ott tartózkodásuk alatt brit vagy francia állampolgárként kívánjanak élni. A jogszolgáltatás vegyes tanács előtti ülésen történt: a két állam bíráiból és a spanyol uralkodó által kinevezett elnökből álló tanácsban születtek a bírósági ítéletek. A spanyol polgárháború végétől kezdve az elnöki tisztség mintegy negyven évig üres volt, de konszenzus alapján mindig sikerült döntést hozni, amíg a terület Vanuatu néven 1980-ban függetlenné vált.<sup>[17]</sup>

## 2.1. Az államhatár fogalma és a határ megvonásának elvei

**[8]** Az államhatár jogi értelemben az állam területi felségjogának földrajzi terjedelmét határozza meg. Az államterület egy háromdimenziós mértani test, amely kiterítve egy kúppalástot formáz, az államhatár viszont nemzetközi szerződésekben rögzített, a földfelszínen függőlegesen áthaladó képzeletbeli síkok összessége, amely lefele a Föld középpontjág, felfele a légtér külső határáig tart (Kármán vonal). A föld felszínén rendszerint határjelekkel jelölik, ahol pedig nem szüntették meg a fizikai határokat – mint például a schengeni övezeten belül –, az államok rendszerint nyomsávval, határrendészeti jelzőrendszerekkel, esetleg műszaki akadályokkal egészítik ki.<sup>[18]</sup> Magyarország területének a schengeni rendszerben nem részes szomszédjai irányába a külső határ szerinti határvonaltól, határjeltől számított hatvan méteres sávja az államhatár rendjének védelmét biztosító létesítmények építése, telepítése és üzemeltetése, valamint honvédelmi, nemzetbiztonsági, katasztrófavédelmi, határőrizeti, menekültügyi és idegenrendészeti feladatok ellátása céljából igénybe vehető, ezért használata a magyar államot illeti meg.<sup>[19]</sup>

**[9]** A határok megvonása mindig az érintett államok nemzetközi megállapodásának függvénye, a politikai érdekek mellett azonban vannak olyan elvek, amelyek a határmegvonást befolyásolják, befolyásolhatják. A természetes határok elve szerint a határt a természeti képződmények jelölik ki, például folyók, hegyvonulatok. A történeti határok elve a történelem folyamán, a kialakult szokásnak megfelelő határmegvonást jelenti, amelyhez szervesen kapcsolódik az *uti possidetis iuris* vagy *uti possidetis de iure* (úgy birtokoljatok, ahogyan eddig tettétek) elve, amely leggyakrabban az újonnan függetlenedő államok határkérdései kapcsán kapott szerepet, elsőként a XIX. században a spanyol gyarmatokból kiváló Brazília ügyében,<sup>[20]</sup> de mára általános elvévé vált. Alkalmazása nem jelenti azt, hogy az örökölt határok lesznek az irányadók, csupán azt, hogy kiindulópontként kell azokat kezelni, amelyet csak a nemzetközi joggal összhangban lehet megváltoztatni (El Salvador vs. Honduras ügy).<sup>[21]</sup> Hasonlóképp minősül a nemzetiségi határok elve, amelyet az adott terület lakosságának homogenitása határoz meg, és amely ->a népek önrendelkezési jogával összefüggésében nyer elsősorban értelmezést mint az azonos népcsoport által lakott terület államterületként való meghatározása.<sup>[22]</sup> Az emberek közötti önazonosság által generált kapcsolat a természetben is elismerést nyer a földrajzi egybefüggőség elvének alkalmazásával, amely elsősorban a tengerjogi határok megvonásának alapja.

**[10]** A határmegvonás elvei mellett különbséget kell tenni a határmegvonás módszerei között is aszerint, hogy a határ két állam között milyen földrajzi adottságokkal rendelkező területeken húzódik. Annak okán, hogy az államhatárok mindig nemzetközi megállapodásban rögzítettek, az alábbi módszerek is inkább jellemző esetek, mintsem főszabályként értékelhető megoldások. Folyami határok esetében, ha nem hajózható folyóról van szó, akkor a folyómeder mértani közepe szokott a határ lenni, ellenben hajózható határfolyók esetén a határ a meder legmélyebb pontján, a folyó sodorvonalán (*Thalweg*) – ahol általában a hajók haladnak – szokott húzódni. A határon átnyúló tavak esetében nincs általánosan kialakult szabály. Hegyvidéken a hegység lába vagy a csúcokat összekötő vonal az elválasztó, esetleg a hegységben átvonuló alagút mértani közepe jelenti a határt, míg teljesen lakatlan területeknél gyakran a hosszúsági és szélességi körök mentén vonták meg a határt (ez például Afrika sivatagos területeinek térképén jelenleg is látható). A szárazföldön kívüli területrészek esetén az államhatár megvonásának kérdését a 2.1. pont alatt tárgyaljuk.

**[11]** A tengeri területeken a határ megvonása speciális szabályok alapján történik. A parti államok ugyanis az államterületnek minősülő parti tenger külső határát, valamint a további, államterület tartozékainak minősülő tengerjogi zónákat – a hatályos tengerjogi keretek között – egyoldalú jogi aktussal jogosultak meghatározni.

Ellenben, ha a területen szemben lévő vagy szomszédos állam igényeivel is számolni kell, így területi igényeik egymást átfedik, akkor a két – vagy több – állam nemzetközi szerződésben állapodik meg a határ kijelölésében. Hosszú időn keresztül nem voltak egzakt elhatárolási szabályok, ezért a vitás kérdésekben döntő Nemzetközi Bíróság volt az, amelynek gyakorlata nyújt leginkább eligazodást a határmegvonási kérdésekben. Az alapügyek – többek között az Északi-tengeri kontinentális talapzat ügye (1969),<sup>[23]</sup> a Tunézia és Líbia közötti (1982),<sup>[24]</sup> majd a Líbia és Málta közötti kontinentális talapzati elhatárolás (1985)<sup>[25]</sup> és a Maine-öböl tengeri határának ügye (1984)<sup>[26]</sup> – tanulságait a Qatar vs. Bahrain ügyben<sup>[27]</sup> már sémaként alkalmazta 2001-ben. Eszerint az alábbi lépésekben történik a tengeri területek államok közötti elhatárolása. Elsőként a tenger jogi zónák mérésének alapjául szolgáló alapvonalat kell meghatározni, meg kell bizonyosodni arról, hogy létezett-e valaha bármilyen formájú megállapodás a tengeri területek határára nézve, majd az egyenlő távolságok elve alapján meg kell állapítani a parti tenger határát, ami azt a vonalat adja határvonalként, amelynek minden pontja az alapvonal legközelebbi pontjától a parti tenger szélességével egyenlő távolságra van. Figyelembe kell azonban venni, hogy vannak-e olyan különleges körülmények – szigetek például –, amelyek előfordulása esetén a méltányos határmegvonás érdekében az egyenlő távolságok elvének alkalmazásától el lehet térni. Ezt követően kerülhet sor arra, hogy ugyanezen elvek mentén a kizárólagos gazdasági övezeti és a kontinentális talapzati részeken az egyes államok érdekszféráját kijelöljék.<sup>[28]</sup> (A tengeri államterület és a tengerjogi zónák elhatárolásáról bővebben a 3.2. pontban és a 4. fejezetben szólnunk.)

## 2.2. A területszerzés jogcímei, módjai

**[12]** Az idők kezdete óta az emberek közössége arra törekszik, hogy az uralma alá tartozó területet növelje. A területszerzési jogcím jelenti az okot és a jogalapot, amely a területnövelés érdekében kifejtett tevékenységeket jogi tényé (->**jogi tények**) minősíti és a területnövelési célt a nemzetközi kapcsolatok körében legalizálja. Az államterület a területi felségjog manifesztációja, ahol az állami *imperium* megvalósul. A szakirodalom sok esetben a ->**jogcím** szó helyett területszerzési mód kifejezést használ, tekintettel arra, hogy az állami szuverenitás egy területen való elismerésének különböző feltételei lehetnek, és ezek megvalósulása teremti a jogcímet az adott területen az állam felségjogának elismeréséhez.<sup>[29]</sup> A különböző történelmi korokban különböző feltételeket ismertek el a területszerzés alátámasztásához, a második világháborút követően azonban kizárólag ->**az erőszak tilalmának** megsértése nélkül megvalósuló területszerzéseknek enged teret a nemzetközi jog.

**[13]** A történelem során alapvetően kétféle területszerzési mód alakult ki: eredeti (*aquisitio originaria*) és származékos (*aquisitio derivativa*). Eredetinek azt a szerzősmódot tekintjük, amelyik úgy növeli egy állam területét, hogy egyúttal nem csökkenti egy másik államét, mint a foglalás, a hódítás, a növedék, valamint a földrajzi egybefüggés. Származékos területszerzési mód ezzel szemben az, amely egy másik állam területének csökkenését okozza. Ilyen a *cesszió*, az *annexió*, az *adiudicatio*, a *plebiscitum* és a különböző polgári jogügyletbe burkolt formák, mint az ->**adásvétel** és a ->**bérlet**.<sup>[30]</sup>

**[14]** Az egyik legősibb területszerzési jogcím az okkupáció vagy foglalás volt. Okkupálni csak olyan területet lehet, amely birtokba vonható, amelyen szuverenitás gyakorolható. Ez a tézis a XVI. századot követően kezdett elterjedni, a nagy felfedezések korában még a felfedezés pusztája ténye is megalapozta a terület feletti uralmat: ennek manifesztációja a területre kitűzött zászló volt, és ennek nyomán deklarációval – sokszor maguk a felfedezők se tudták mekkora – területeket vettek névlegesen birtokba. A birtoklás látható jeleinek hiányában azonban előfordult, hogy az adott területet más is birtokában tartottnak nyilvánította, amely folyamatosan konfliktusokat szült, így alakult ki az a tézis, hogy nemcsak a birtoklási szándék, hanem a tényleges birtokban tartás is szükséges ahhoz, hogy egy terület egy adott államé lehessen.<sup>[31]</sup>

**[15]** Az okkupáció tárgya elsősorban a *terra nullius*, azaz a senki földje, amelyen az okkupációt megelőzően még nem állt fenn állami uralom. Vagy ha a területen élő népesség teljesen civilizálatlan és semmilyen politikai szervezethez nem mutat, a terület akkor is okkupáció tárgya lehet, mert nem létezik semmiféle szuverenitás: sem olyan, amit a nép magának követelhet, sem olyan, amit esetleg átruházhat, ezért az okkupáció eredeti területszerzési módnak számított. A múlt idő használata azért indokolt, meg napjainkban *terra nullius* már nincs. Ez a területszerzési jogcím a földrajzi felfedezések korában igen gyakori volt mind a klasszikus senki földjén, mind pedig az állami uralmat nem ismerő barbár népek lakta területek esetén. A gyakorlat szerint az elhagyott területeket (*terra derelictus*) – amelyeken már fennállt egy állam szuverenitása, de annak gyakorlásával véglegesen felhagyott az arra jogosult – szintén okkupáció tárgya lehet, habár bizonyos nézet szerint ez inkább ->**elbirtoklás**. Az elbirtoklás megítélése vitatott, valószínűsített határideje száz évnél is hosszabb, és szakadatlan birtoklást feltételez, amelynek látható és nyilvánvaló jelei vannak (a Falkland-szigetek ügye).<sup>[32]</sup> Ez utóbbi bizonyítása sokszor nehézségekbe ütközik – mint például a történelmi öblök esetén a



vízterületre vonatkozóan –, ha nem így lenne, akkor jelentene nehézséget egyéb jogcím alkalmazása. [33]

**[16]** A jogilag érvényes foglaláshoz szükséges, hogy az állam a foglalási szándék kinyilvánítása mellett (*animus possidendi* vagy *animus occupandi*) annak ténylegességét (*corpus*) is nyilvánvalóvá tegye az adott területen. [34] Az okkupáció ezen szabályait a XIX. század területszerzési hullámain lezáró berlini konferencián az ún. 1885-ben elfogadott Kongó Akta rögzítette. [35] Mivel a foglalás érvényességéhez a tényleges birtokbavétel szükséges, egyik államnak sincs joga a lakatlan területeken több területre igényt tartani, mint amennyit effektíven az uralma alatt tud tartani és azt megóvni a többi állam területszerzés kísérletével szemben. Ez gyakorlatilag a pusztta felfedezés tényére alapozott tulajdonszerzés gátjává vált. A foglalás tényének más államokkal szemben érvényt szerezni nem lehet, mint ahogy azok területszerzési próbálkozását sem lehet meggátolni (Palmas-ügy). [36]

**[17]** A jelenleg hatályos gyakorlat azonban szakított a szigorú értelemben vett effektív okkupáció tézisével: egyes esetekben nem feltétlen szükséges tényleges szuverenitásgyakorlás egy terület minden részén ahhoz, hogy azt az államterület részének lehessen tekinteni. Az effektív okkupáció követelményének enyhítését erősítette meg az Állandó Nemzetközi Bíróság a Clipperton-sziget ügyében és a Kelet-Grönland ügyben is, amikor kijelentette, hogy nem elég a névleges birtokbavétel, az okkupáció megvalósulásához szükséges annak tényleges uralom alá vonása, ugyanakkor ennek az effektív szuverenitásgyakorlásnak a mértéke mindig az adott terület és a körülmények függvénye volt. [37] Az első világháború korában volt megfigyelhető az a gyakorlat, amely szerint az „összefüggő terület joga” (*right of contiguity*) vagy földrajzi összefüggés elmélete elnevezésű angol–amerikai doktrína elkezdte áttörni az abszolút effektivitás elvét. Eszerint a foglalás kiterjed arra a területre is, amely a ténylegesen okkupált résszel természetes fekvésénél fogva szerves összefüggésben áll. A földrajzi összefüggés elméletének is nevezett tétel csak kivételes esetekben – így az államterület tartozékként számon tartott tengerrészek esetén – adhat alapot a területszerzéshez, és nem vált általános területszerzési jogcímmé. [38] Hasonlít ehhez a ritkán előforduló növedék (*accessio*) mint területszerzési mód: ilyen, amikor egy folyóban a hordalékok új szigetet képeznek vagy a hordalék építi a partot, de mesterségesen is elő lehet idézni, ahogyan például Hollandiában részint a tengertől, részint a tavaktól lecsapolással szárazföldet nyertek vagy cölöpre építkeztek. [39]

**[18]** Barbár, félig civilizált népek által lakott területeket nem lehet okkupáció útján megszerezni, hanem kizárólag a terület urával kötött szerződéssel mehetett végbe szuverenitásátruházás. Ez származékos szerződésmód, megállapodás hiányában cesszió, erőszakkal való területszerzés esetében pedig annexió. [40] A cesszió tulajdonképpen egy ajándékozáshoz hasonló jogügylet (->**jogügyletek** **általában**), amikor ellenszolgáltatás nélkül átad egy állam egy másik számára egy területet, amely azonban nem jelenti azt, hogy minden esetben önkéntes, belső indíttatásról van szó, mivel sokszor agresszió húzódik az átadás mögött. Ilyen például a háborút követő békeszerződésekben eldöntött területátcsatolás. Magyarország például cesszió jogcímén veszítette el az első világháborút követő Trianoni Békeszerződés nyomán a területe kétharmadát. A cesszió azonban nemcsak államterületre vonatkozhat, hanem az állam által egyéb jogcímen igazgatott területekre is, mint például a mandátum alapján igazgatott területek. Japán a második világháborút követően lemondott a Csendes-óceáni szigetek ilyen jogcím szerinti birtoklásáról. A cesszió speciális formája, amikor az átengedés alapja a nép vagy egy kívülálló harmadik fél döntése. Abban az esetben, ha a területátadás kölcsönös, akkor cseréről van szó, amelyre szintén volt példa a történelem során, például, amikor 1890-ben Nagy-Britannia átengedte Helgoland szigetét Németországnak Zanzibárért cserébe. Hasonlóan békés területszerzés, amikor a terület lakosságának véleményétől teszik függővé a terület hovatartozását, és népszavazást írnak ki ennek eldöntésére (->**népszavazás és népi kezdeményezés**), amely ->**a népek önrendelkezési joga** gyakorlásának enged teret. Ilyen volt például amikor a gyarmati területek függetlenné válási folyamata során Gibraltár 1867-ben a brit uralom megtartása mellett szavazott, míg Sopron – a leghűségesebb város (*Civitas Fidelissima*) – lakossága 1921-ben Magyarország mellett tette le a voksát. Ennek a másik változata, amikor nem a lakosságot, hanem független harmadik személyt vagy bizottságot kérnek fel arra, hogy tegyen igazságot egy terület hovatartozása kérdésében. Az odaítélés (*adiudicatio*) során az érintett államok által felkért külső szerv vagy személy dönt, ahogyan Huber bíró is döntött a Palmas-sziget hovatartozása ügyében, és Hollandiának ítélte a területet. Itt kell megemlíteni a két bécsi döntést (1938, 1940), amelyben az olasz és a német külügyminiszter mindkét esetben Magyarország javára döntött. Abban az esetben, ha a területátadás nem ingyenes, hanem visszatérő, adásvételről van szó. Az USA például 1867-ben így szerezte meg Alaszkát az oroszoktól, de Napóleon is így adta át nekik a jelenleg is a nevét viselő területet (Louisiana). Vannak példák arra is, hogy egy állam a másiktól nem vásárol meg, hanem csak bérel egy területet. Sok esetben ez csak névlegesen szólt ekként, hogy ne sértse a bérbe adó állam önértetét. Például így tett szert Portugália a kínai Makaó területére vagy az angolok Hong Kongra. Kína kapcsán beszélhetünk a koncesszióról is, amelynek révén területfelhasználási engedélyt adott idegen államok számára, így azok – mintegy területen

kívüli státuszt élvezve – komplett városrészekben telepedhettek meg. Meg kell különböztetni ettől a közigazgatási cessziót, amely nem a területet magát, hanem annak igazgatásának átadását jelenti. Így szerezte meg Nagy-Britannia Ciprust 1879-ban, amely névleg az Ottomán Birodalom része maradt, lakosai törökök voltak, de gyakorlatilag brit fennhatóság alá kerültek, bevezették az angol jogot és közigazgatást. Hasonló jogcímen került ugyanebben az évben az Osztrák–Magyar Monarchia uralma alá Bosznia–Hercegovina, ahol külön tartományi jogot és közigazgatást vezettek be, míg a török uralomra csak a minaretekre kifüggesztett török lobogó és a török pénz használata emlékeztetett.<sup>[41]</sup>

**[19]** A korábbi jogcímeikkel ellentétben közvetlen agresszió útján valósul meg az annexió, amely egy terület katonai hatalommal való megszerzését jelenti. Egyoldalú nemzetközi jogi aktus, amely a legelterjedtebb területszerzési jogcím volt a történelem során, a háborús hódítások folyamatosan átrajzolták a világ térképét. Ettől meg kell különböztetni a hódítást (debelláció). A hódítás eredeti szerzőmódnak számít akkor, ha az ellenséges állam teljes megsemmisüléséhez vezet (*occupatio bellica*). Ez különbözik a katonai megszállástól, mert a régi hatalom és a megszállt terület lakossága közötti kapcsolatot nem szünteti meg.<sup>[42]</sup>

### 3. Az államterület alkotóelemei

**[20]** Az államterület alapvetően három elemre oszlik: szárazföldi, vízi és légi elemre. A vízi államterület bármely állam esetében értelmezhető, ha területét folyók, tavak tarkítják, míg tengeri államterülete a tengerparttal rendelkező államok, valamint a sziget-, és szigetcsoport-államok esetében releváns.

#### 3.1. Az édesvízi államterület

**[21]** A folyók természetes vízi képződmények, amelyek édesvízi államterületnek minősülnek, de jogi helyzetük alapvetően attól függ, hogy határon átlépő vagy pedig államhatáron belüli, nemzeti területen maradó részéről van-e szó. A nemzeti folyók egy és ugyanazon állam területén erednek és torkollnak más folyóba vagy tóba. Azokat a folyókat, amelyek természetes víziútként egyik állam területéről egy másikra folynak vagy legalább két állam között képeznek határt, nemzetközi folyónak tekintjük. A nemzetközi folyók közül közös érdekűek azok, amelyek más folyókba ömlenek vagy a tengerbe torkollnak és nem hajózhatók. Az egyetemes érdekű folyók ellenben azok, amelyek a tengerbe ömlenek és hajózhatók.<sup>[43]</sup>

**[22]** A víz közös érdekű dolog, amely nem áll meg az államhatáron, ezért a nemzetközi folyók használata és hasznosítása alapvetően a szomszédos államok együttműködésétől függ, amely két fő tárgyra irányul: hajózásra és hajózáson kívüli használatra.

##### 3.1.1. A folyók hajózási célú használata

**[23]** A folyók hajózási célú szabályozása az ókorig nyúlik vissza: míg egyes perzsa és egyiptomi területen ismert volt a teljes hajózási tilalom a szentként tisztelt folyók esetén, addig a rómaiak *res communis*nak, vagyis mindenki dolgának tekintették a folyót, ahol az államnak csak a vízi útvonalak felügyeletéhez volt joga és a karbantartási munkák finanszírozása végett vehetett ki adót a vízi közlekedésre. A középkorban egyre gyakrabban vezettek be pénzügyi feltételeket, vámokat, míg a szabad hajózás jogának koncepciója meg nem jelent. Ennek legfőbb teoretikusa nyílt tengerek szabadságának nagy propagálója, Grotius volt, aki az engedélyektől és vámoktól mentes szabad hajózási jog mellett tette le a voksát, míg a korszak más szellemiségei, így Ziegler és Pufendorf az ésszerű és szükséges esetekben való korlátozást propagáltak.<sup>[44]</sup>

**[24]** A folyóvizek nemzetközi szabályozására először a hajózási célú használat érdekében került sor, majd a gazdasági kérdések és a környezetvédelem is megjelentek az együttműködések palettáján.<sup>[45]</sup> Ennek első állomása az 1815-ös bécsi kongresszus volt, ahol a nemzetközi folyók esetében rögzítették a parti államok hajózási jogát, vagyis azt, hogy más állam területére eső folyószakaszon haladva elérhessék a nyílt tengert.<sup>[46]</sup> Mérföldkőnek számított a megállapodás, mivel az ezt megelőző éra ->**szokásjoga** szerint a hajózható folyót megosztó állam különböző feltételekkel engedték még egymásnak is a folyón való továbbhaladást vagy a kikötőben való megállást, lévén a hajózás és a kereskedelem gyakorlatilag összefonódott, ahogyan a hadászatban is jelentős szerepe volt a vízi közlekedésnek. A hajózási szabadságot később kiterjesztették a nem parti államokra is. A hajózást egyes folyókra nézve külön-külön szabályozták, és a környezetvédelmi kérdések napirendre kerülésével vette kezdetét az, hogy a hajózás és az ezzel járó szennyezés kérdését általános értelemben kezdjék rendezni. Voltak ugyan kezdeményezések a hajózás általános szabályainak megalkotására, de ezek egyike sem vált meghatározó jelentőségűvé, a szabályozás alapvetően folyóspecifikus.

[25] A Duna Európa egyik legjelentősebb nemzetközi folyama, amely jogi helyzetét tekintve beleillik ebbe a szabályozási rendbe. A Dunán való szabad hajózást az 1856-os párizsi szerződésben mondták ki először, és ekkor került sor arra, hogy a hajózási és az ezzel szükségessé váló technikai-karbantartási munkálatokra vonatkozó szabályokat lefektessék. A feladat ellátására és felügyeletére létrehozták az Európai Duna Bizottságot, amelynek a hatásköre a Duna torkolatára terjedt ki. A szervezet munkájában nem a parti államok, hanem a kor nagyhatalmai – az Osztrák–Magyar Monarchia, Poroszország, Franciaország, Olaszország, az Egyesült Királyság, Oroszország és az Ottomán Birodalom – képviseltették magukat, a parti államokat tömörítő Parti Államok Bizottsága pedig gyakorlatilag csak névlegesen létezett. Az eredetileg lefektetett szabályokat többször módosították,<sup>[47]</sup> ennek legjelentősebbike az első világháborút követő, 1921-es párizsi Duna Egyezmény, amelyet szintén parti és nem parti államok írtak alá. A bizottság munkája pedig tovább folytatódott az ekkor már független torkolati állam Romániával, valamint az európai területek képviselőjeként – elvileg csak ideiglenesen – Nagy-Britannia, Franciaország és Olaszország részvételével. Emellett egy új Nemzetközi Duna Bizottságot is életre hívtak, amely az európai területektől egészen Braila városáig terjedő szakaszon a parti államok és a csak a torkolatra terjedő hatáskörű Európai Duna Bizottság államaival együtt látott el hasonló feladatokat. A két bizottság és maga rendszer – legfőképpen a második világháború során – folyamatos változásokon ment keresztül, majd 1948-ban a Belgrádi Egyezmény lefektette a jelenleg hatályos rendszert alapjait.<sup>[48]</sup> Az Egyezmény a Dunának arra a hajózható részére alkalmazandó, amely Kelheimtől a Fekete-tengerig terjed, és a sulinai ágon áthaladva, a Sulinai csatornán át torkollik a tengerbe. A parti államok arra kötelezik benne magukat, hogy a Duna szakaszaikat mind a folyami, mind pedig a megfelelő szakaszokon a tengeri hajók számára hajózható állapotban tartják, elvégzik azokat a munkálatokat, amelyek a hajózás feltételeinek biztosítására és megjavítására szükségesek, a hajózást pedig a Duna hajózási vonalain nem gátolják és nem akadályozzák. Ha valamelyik Duna menti állam nem lenne abban a helyzetben, hogy maga fogantossítsa ezeket a munkálatokat, úgy ez az állam köteles ezeknek a munkálatoknak elvégzését a Duna Bizottságnak megengedni. A Duna Bizottság székhelye eredetileg Galac városában volt, de 1954 óta Budapesten található, tagjait pedig a szerződő államok, a Szocialista Szovjet Köztársaságok Szövetsége, a Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Román Népköztársaság, az Ukrán Szocialista Szovjet Köztársaság és a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság delegálták, az egyes folyószakaszokon a speciális munkák elvégzésére pedig különleges folyami igazgatási szerveket létesítettek.<sup>[49]</sup>

[26] Jelenleg a Duna számos nemzetközi egyezmény, szerződés, nemzetközi együttműködési program tárgya, amelyek céljukat tekintve sokfélék,<sup>[50]</sup> és emiatt a Dunára vonatkozó szabályozást három szintre szokás osztani. A nemzetközi igazgatási szint a teljes medencére kiterjed és elsősorban a hajózásra, valamint a környezetvédelemre irányuló nemzetközi jogi normák és a különböző nemzetközi szervezetekben – mint a Duna Bizottságban (Danube Commission), az 1994-ben a Duna védelmére kötött egyezmény által létrehozott, a Duna Védelmére Szolgáló Nemzetközi Bizottságban (ICPDR) – folyó munkák alkotják.<sup>[51]</sup> Emellett nem elhanyagolható tényező az Európai Unió Dunára vonatkozó akcióprogramjai és a 2011-ben életre hívott Duna Stratégia, amely a Duna-medence államait bevonva, az ICPDR-rel szorosan együttműködik a víz minőségének javítására.<sup>[52]</sup> Az ugyanazon tárgyra, a Dunára vonatkozó különböző eszköztárral és különböző célkitűzésekkel működő nemzetközi fórumok, valamint egyezmények közötti összhang megteremtésének nincs egységes terepe, habár az ICPDR környezetvédelmi kérdésekben katalizátorként működik együtt az EU államaival, de leginkább a részes és a résztvevő államok kooperációjának függvénye, hogy mennyire hangolják össze nemzetközi szinten a szabályozási és cselekvési terveiket. A Duna igazgatásának második szintje a nemzeti szintű, hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hatóságok munkáját jelenti, továbbá a határmenti elhelyezkedésük okán nemzetközi szabályozás tárgyát képező a részvízgyűjtő területek (Tisza, Száva, Prut, Duna-delta), valamint azok a határon átnyúló, szomszédos államok közötti különböző együttműködési formák, amelyek tárgya a Duna.<sup>[53]</sup> A harmadik szint az egyazon államon belül kialakult területi egységeket jelenti, és ahol a nemzeti szint végső soron a nemzetközi szint által meghatározott elvek mentén a feladatok végrehajtását megvalósítja.<sup>[54]</sup>

### 3.1.2. A folyók nem hajózási célú használata

[27] A nem hajózási célú hasznosítás mint gazdasági vetületű kérdés nem esik egységes, kódex jellegű nemzetközi szabályozás alá, annak ellenére, hogy bizonyos kérdésekben létezik szokásjog és számos nemzetközi egyezmény tárgya. A nem hajózási célú használat sokrétű lehet, magában foglalja a háztartási és kommunális vízhasználatot, a mezőgazdasági és állattenyésztési célú hasznosítást, a vadászat és halászat közege, továbbá ivóvízként szolgál, ezért annak felhasználásáról már a korai iszlám és zsidó vallási szövegekben, valamint a korai civilizációk és jelentős városok saját területüket szabályozó normáiban is



említést tesznek, de a nemzetközi egyezmények és szerződések viszonylag későn jelentek meg.<sup>[55]</sup>

**[28]** A XX. század hajnalára a folyóvíz hasznosítási joga kérdésében két irányzat alakult ki. Az abszolút területi szuverenitás (Harmon-doktrína) tana alapján az állam szabadon rendelkezhet a területén levő nemzetközi vízfolyás vízkészletével, függetlenül attól, hogy ez a szomszéd állam területére érve miként befolyásolja a folyó minőségét és mennyiségét, így ez nyilvánvalóan a felső folyás államának kedvez, míg az abszolút területi integráció elve tekintettel van az alsó folyás államának érdekeire is, mert korlátozza a felső folyás államának mozgásterét a saját területén végzett, a folyóval összefüggő tevékenységek vonatkozásában.<sup>[56]</sup> Ez az elv tükröződik többek között a Bős–Nagymaros ügy során tárgyalt ún. „C-variáns” aránytalanságának kimondásakor. Szlovákia – válaszul a magyar fél által megszakított munkálatokra – mint felső folyás, a Duna elterelésével a vízkészlet 80–90%-ának kizárólagos használatára tett volna szert, míg Magyarországra már csak egy jelentősen megcsapolt folyam érkezett volna.<sup>[57]</sup>

**[29]** A jogterület szabályozása – és annak kísérletei – az abszolút területi integráció elvéhez közelítve az ENSZ Nemzetközi Jogi Bizottságához köthető, amely számos határozatában igyekezett a nem hajózási célú hasznosítást nemzetközi síkon rendezni. Ezek közül kiemelkedik az 1966-os Helsinki ülésen az észszerű és méltányos használat elvén alapuló szabálygyűjtemény (Helsinki Rules), amely rögzíti a komplex szemléletmódot tükröző alapelveket, többek között a vízgyűjtő terület egységét, a vízgyűjtő medence államainak érdekei közötti egyensúlyt, ide értve a vízhasznosítás alternatívái közötti gazdasági és szociális érdekek mérlegelésének fontosságát és más természeti erőforrások elérhetőségét, a pazarlás elkerülésének jelentőségét, valamint azt, hogy egyetlen hasznosítási forma sem élvez elsőbbséget a többi felett.<sup>[58]</sup> Terminológia tekintetében a folyók helyett a tágabb fogalmi kört jelölő nemzetközi vízfolyást (*international watercourse*) használják, amely a felszíni és a felszín alatti vizeket is magában foglalja, így a hatálya a tavakra is kiterjed. A Helsinki Szabályok szellemiségére épül a határokat átlépő vízfolyások és nemzetközi tavak szabályozása tárgyában született több nemzetközi egyezmény is, amelyek közül a legjelentősebb a kodifikációt megkísérlő, a folyók nem hajózási célú használatára vonatkozó, 1997-ben született New York-i Egyezmény.<sup>[59]</sup> Az Egyezmény általánosan elfogadott jellege vitatható; hatályba csak 2014-ben lépett, és azóta mindössze 36 részes állama van.<sup>[60]</sup>

### 3.2. A tengeri államterület

**[30]** A tenger olyan összefüggő, sós vízterület, amelynek bármely pontjáról elérhető a világtenger. A tengeri területek uralom alá vonása évszázadok óta kihívást jelentett, és különböző elméletek láttak napvilágot arra nézve, hogy lehet-e, érdemes-e a tengert is a szárazföldre hasonlóan állami uralom alá vonva államterületként kisajátítani, hiszen fizikai jellemzői okán a klasszikus területszerzési jogcímek tárgya nem lehetett. A rendelkezésünkre álló ókori források – mint Hammurapi vagy Manu törvénykönyve – egyértelműen tanúsítják, hogy abban a korban az államok elsősorban a hajózás magánjogi vonatkozásaira helyezték a hangsúlyt, de ez nem jelenti, hogy a tengerek feletti szuverenitás nem foglalkoztatta őket. A két nagy ókori birodalom egyike sem igényelt a mai fogalmak szerinti **->szuverenitást** a tengerek felett. A görögök olyan **->szokásjogot** alakítottak ki, amely kizárólag a tengeri kereskedelmet szabályozta, és ezt követték a később a rómaiak is.<sup>[61]</sup> Nézetük szerint az állami hatalom a tengerpartnál véget ér, a tengerek, valamint a parti sáv mindenki számára szabad terület, amely nem lehet tulajdon tárgya sem, a tenger természeténél fogva mindenkié (*mare quod natura omnibus patet*),<sup>[62]</sup> akárcsak a levegő, szabadon használható (*maris communem usum omnibus ut aëria*). Ebből a korból ered a nyílt tengerek szabadságának általános tétele, ami ekkor még ténylegesen is szabad használatot és hasznosítást – elsősorban halászatot – jelentett. Az állami szuverenitás addig a pontig tartott, ahol dagálykor a víz eléri a szárazföldet, a víz ugyanis testetlen, nem kézzel fogható, így nem is birtokolható.<sup>[63]</sup> A szuverenitás deklarálására nem is volt szüksége a Római Birodalomnak, hiszen a Földközi-tenger minden partján jelen volt, magán a tengeren pedig a római hadiflotta biztosította a hegemóniát. A Római Birodalom felbomlását követően az európai államalakulatok között egyre erősödő vita támadt a tengeri útvonalak használata, a halászati jogok, a tranzit díjak és általános értelemben a tengerpolitika kérdésében. Ez a folyamat a XIII–XIV. századra elvezetett oda, hogy a tengerparttal rendelkező államok a part menti sávra elkezdtek kiterjeszteni a szuverenitásukat, és megjelentek az első tengeri területek iránti követelések.<sup>[64]</sup> Ez kezdetben biztonságpolitikai és halászati okokból csak a part menti szűkebb sávra vonatkozott, majd a technikai fejlődés és a gazdasági kiaknázáshoz kapcsolódó érdekek további állami jogosítványok kivívását vonták maguk után. A terjeszkedés pedig napjainkban is zajlik.

**[31]** A tengeri területek feletti állami hatalomra vonatkozó alapvető normaanyagot, a tengerjogot (*law of the sea*) az írott, szerződéses jog – a tengerjogi kódexnek minősülő 1982-ben elfogadott UNCLOS, valamint számos tengerjogi kérdést is érintő egyezmény – és a szokásjog alkotja. A tengerjog a szuverén államok közötti, tengeri

területeken gyakorolt szuverenitásra vonatkozó kapcsolatok joga, közjogi jogterület. Nem keverendő össze a tengeri kereskedelemre, a tengeri személy és áruszállításra vonatkozó, magánjogi viszonyokat szabályozó tengerészeti joggal (*maritime law*).<sup>[65]</sup>

[32] A tengerjog XX. századi fejlődésében bár sikertelen, de mégis említésre méltó az 1930. évi hágai kodifikációs konferencia, ahol törekedtek a parti tenger szélességének meghatározására is. A második világháború után, 1945-ben az USA akkori elnöke új utat nyitott a tenger természeti kincseiről és a kontinentális talapzatról vallott felfogásban (Truman-nyilatkozat), vagyis egy államnak joga van a területének víz alatti meghosszabbításához egészen addig, amíg azt ki tudja aknázni.<sup>[66]</sup> Ezzel megindult a vízi területek iránti terjeszkedés, amely egyben megsürgette a tengerjog kodifikációját. Ennek eredményeként 1958-ban a genfi kodifikációs konferencián négy egyezményt fogadtak el: a parti tengerről; a nyílt tengerről,<sup>[67]</sup> a nyílt tengeri halászátról és a tenger természeti kincseinek megőrzéséről, valamint a kontinentális talapzatról. A kodifikáció ellenére nem sikerült a parti tenger kiterjedésében megállapodni és a halászati övezettel összefüggésben sem került sor szabályozásra. Ezeket, valamint a négy egyezmény szintézisét az 1982-ben Montego Bay-ben elfogadott, majd 1994-ben hatályba lépett tengerjogi egyezmény (UNCLOS) valósította meg.<sup>[68]</sup>

[33] Az államterületnek minősülő vízi területek meghatározásakor a mérésnek kiemelkedő szerepe van. Azt a szárazföldi pontokat összekötő egyenes vonalat, amelytől a vízi államterület kiterjedését mérjük, alapvonalnak nevezzük. Ez főszabály szerint az apályvonallal azonos. Ahol delta vagy más természeti feltételek – például természetes úton keletkezett jégpáncél – miatt a partvonal rendkívül változékony, ott a tengerbe legtávolabb benyúló apályvonal vehető figyelembe alapvonalként, és az apályvonal későbbi visszahúzódása ellenére az így megvonat alapvonalak addig maradnak érvényesek, míg a parti állam meg nem változtatja azokat.<sup>[69]</sup> Kiemelendő, hogy bizonyos természeti képződményeknek saját alapvonaluk van, míg mások esetében a szárazföldhöz tartozó alapvonal megkerüli ezek külső, a tenger felé eső pontját és így alapvonalon belülre kerülnek. Ilyenek elsősorban a szigetek: olyan természetes létrejött, vízzel körülvevett földterületek, amely dagálykor is a vízfelszín felett maradnak.<sup>[70]</sup> Abban az esetben, ha a part mentén a sziget a parti tenger szélességénél kisebb távolságon belül helyezkedik el, akkor az alapvonal megkerüli a szigetet, ellenkező esetben a szigetnek saját parti tengere van.<sup>[71]</sup> A szigettől meg kell különböztetni a zátonyt, amely természetes képződésű, vízzel körülvevett szárazföld, apálykor a víz szintje felett van, de dagálykor víz borítja. Ahol az apálykor szárazra kerülő magaslat a kontinensről vagy szigettől teljesen vagy részben a parti tenger szélességét meg nem haladó távolságon belül helyezkedik el, az ilyen magaslat apályvonala ezen a szinten a parti tenger szélessége mérésére szolgáló alapvonalként használható. Ha az apálykor szárazra kerülő magaslat a kontinensről vagy szigettől teljes egészében a parti tenger szélességét meghaladó távolságon túl helyezkedik el, az saját parti tengerrel nem rendelkezik.<sup>[72]</sup>

[34] Az, hogy a szigetek és a fő szárazföldi terület közötti vízterület milyen jogi minősítés alá esik, legfőképpen attól függ, hogy közöttük milyen földrajzi kapcsolat áll fenn. Ennek fényében a szigetcsoportokat már az első tengerjogi konferencia előkészítő dokumentumaiban is kétféleképpen kategorizálták. A partközeli szigetcsoport fogalma arra utal, hogy a szigetek a parthoz olyan közel helyezkednek el, hogy gyakorlatilag egységet képeznek azzal, így az alapvonal a szigetek legkülsőbb pontjait köti össze, és a közrezárt vízterület belvíznek minősül. Tipikusan ilyen a norvég partok menti szigetvilág. Ezzel szemben a parttól különálló szigetcsoport esetében a part és a szigetek távolsága számottevő, így a szigetcsoport olyan önálló egységet képez, amelynek nincs szoros kapcsolata a parttal, ezért ebben az esetben külön alapvonalat kell a parton meghúzni és külön alapvonalat a szigetek köré. Tipikusan ilyen az Egyesült Államok és a Hawaii-szigetek vagy a Norvégia és a Spitzbergák közötti kapcsolat.<sup>[73]</sup>

[35] Az alapvonal megvonásának kiemelt szerepe van, hiszen az alapvonalról a szárazföld felé eső vízterület az állam kizárólagos joghatósága alá eső államterületnek minősül, míg a tenger felé eső vízterület parti tengerként ugyancsak államterület, de ott bizonyos nemzetközi jogi korlátozások érvényesülnek. A tengerjogban angol tengeri mérföldben mérik a távolságokat, egy tengeri mérföld (tm) 1852 méter.

### 3.2.1. Belvízi jogrend alá tartozó területek

[36] Van néhány speciális vízfelület, amelyet a partvonal fizikai jellemzői okán – csipkézett, apróbb szigetekkel szegélyezett – a szárazföld és az alapvonal fog köze. Ezek az alapvonalról a szárazföld felé eső vízterületek belvíznek (*internal water*) minősülnek, s ez olyan vízi államterületet jelent, amelyen a parti államnak kizárólagos joghatósága van.<sup>[74]</sup> Néhány speciális esetben ezeknek a vízterületeknek külön elnevezése is van. Ilyenek a történeti vizek, az öblök és a folyótorkolatok, valamint a kikötők és az előkikötők

vize.

[37] Ha a folyó közvetlenül a tengerbe ömlik, az alapvonal a folyótorkolaton keresztül a part apályvonalnak megfelelő pontjai között húzott egyenes vonal lesz.<sup>[75]</sup> A parti tenger határainak megállapítása céljából a tengerből leginkább kiemelkedő, állandó jellegű olyan kikötői létesítmények – ide nem értve a partmenti berendezéseket és mesterséges szigeteket –, melyek szerves részét alkotják az adott kikötői rendszernek, a part részének tekintendők. A hajók ki- és berakodására, horgonyzására általában használt előkikötők, amelyek egyébként teljesen vagy részben a parti tenger külső határán kívül helyezkednének el, a parti tengerhez tartoznak.<sup>[76]</sup>

[38] Az öböl a part olyan jól körülhatárolható és bejáratának szélességével oly mértékben arányos bemélyedése, hogy szárazföld határolta vizeket tartalmaz és több, mint a part egyszerű görbülete, de nem tekinthető öbölnek az a bemélyedés,<sup>[77]</sup> amelynek területe nem egyenlő vagy nem nagyobb, mint azé a félköré, melynek átmérője a bemélyedés bejáratán keresztül húzott vonal. A bemélyedésben elhelyezkedő szigeteket a bemélyedés vízterülete részének kell tekinteni, és ha az öböl természetes bejárat pontjainak apálypontjai közötti távolság nem haladja meg a 24 tengeri mérföldet, a záróvonal a két apálypont között húzható meg, akkor a közrezárt vízterület belvízi jogrend alá esik, ha olyan öbölről van szó, amelynek partjai egy államhoz tartoznak.<sup>[78]</sup>

[39] Az említett jogi kategóriáktól elkülönülnek a különös esetek, így a történeti öböl, történeti vizek kategóriája. A történeti jogcímen ugyanis olyan vizek is belvízi jogrend alá tartozhatnak, amelyek esetében egyébként ez kizárt lenne.<sup>[79]</sup> Leggyakrabban öblök esetében fordult elő ezen a jogcímen való területszerzés, így a történeti jogcímet a XIX. században kialakult történeti öblökre vonatkozó doktrína kiterjesztéseként értékelhetjük. A történeti öböl kategóriáját a parti államok védelmi intézkedésként alkalmazták olyan nagy kiterjedésű vizek esetén, amelyeket alapvető gazdasági és biztonsági okok miatt államterületként akartak szabályozni.<sup>[80]</sup> A történeti jogcímet később mint főszabály alóli kivételt, más jellegű vizekre is kiterjesztették annak érdekében, hogy államterületnek lehessen tekinteni azokat. Így emberemlékezet óta tartó háborítatlan, szabad birtoklás gyakorlása útján olyan öböl is belvíznek minősülhet – habár ugyanazon állam veszi körül a partjait, és ennek az államnak a területe a kijárat szoros mindkét partja –, amely szélesebb 24 tm-nél.<sup>[81]</sup> Ilyen például a kanadai Hudson-öböl, amelynek a kijáratáa hetven tm széles. Előfordult, hogy államterületnek tekintettek olyan öblöket is, amelyek egyik fenti feltételnek sem feleltek meg. Ez volt a háromszáz tm-es kijáratú rendelő líbiai Szidra-öböl esetében, amelyet először 27 évnyi birtoklás után minősítettek történeti öbölnek.<sup>[82]</sup> Olyan esetek is előfordultak, amikor államok öbölnek egyáltalán nem nevezhető, teljes tengerrészeket is belvízként kategorizáltak. A cári Oroszország például így járt el a Kara-, a Laptev-, a Kelet-Szibériai- és a Csukcs-tenger esetében. Ez azért volt lehetséges, mert ezek a területek akkoriban rendszeresen teljesen be voltak fagyva, így a többi állam általános érdektelenség miatt nem tiltakozott a szuverenitáskiterjesztés ellen. A szovjet jogtudomány elismerte a tágabb értelemben vett zárt tenger fogalmát is, amely alatt olyan vizeket értettek, amelyek partjait több állam szegélyezi, de csak egy kijárat van, mint a Fekete- vagy a Balti-tengernek. Az 1982-es tengerjogi egyezménybe annak ellenére bekerült a zárt tenger és a félig zárt tenger fogalma, hogy a koncepciót és annak jogalapját számos állam elvetette.<sup>[83]</sup> A történeti öböl nemzetközi jogi kategóriáját az UNCLOS ugyan említi, de a fogalmát és a minősítés feltételeit a szokásjog határozza meg:

- parti állam kizárólagos jelleggel gyakorolt szuverenitása az adott vízterület felett;
- hosszú időn keresztül való kizárólagos szuverenitásgyakorlás az adott vízterület felett (*possessio longi temporis*);
- és az idegen államok jóváhagyása, elismerése a parti állam szuverenitás-gyakorlása tekintetében.<sup>[84]</sup>

### 3.2.2. Parti tenger

[40] A parti tenger a szárazföld parti sávja mentén húzódó tengerrész, amely az állam területéhez tartozik és amelyre az állam szuverenitása – nemzetközi jogi korlátozásokkal – kiterjed.

[41] Az állam tengeri területein a szuverenitás-gyakorlás fizikai problémáin túl, a határmegvonásra és a kiterjedés kérdéseire vonatkozó viták tükrében a legjelentősebb állásfoglalás Bijndershoek „De Dominio Maris Dissertatio” című 1702-es műve volt, amely leginkább a tenger külső határát próbálta meghatározni, úgy vélte ugyanis, hogy az állam tengeri joghatóságával kapcsolatos minden kérdés oka a határ meghatározásának hiánya. Ahol az államok nem tudnak megegyezni a határ kérdésében, ott azt javasolja, hogy az ún. ágyúlövés szabályát alkalmazzák: az állam addig jogosult sajátjaként kezelni a tengeri területet, ameddig a partról kilőtt ágyúgolyó elér. Ezzel megoldódik a birtoklás problémája, ugyanis ameddig az

fizikailag védeni képes a területét másoktól, addig nem lehet megkérdőjelezni a birtoklás manifesztációját. A ->joghatóság megnyilvánulását a vízen is a szárazföldre hasonlóan az állami erőhatalomhoz köti, vagyis az a terület az államé, amit meg tud védeni másoktól (*terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis*). A kereskedelem és az államok közötti kapcsolat előmozdítására azonban idegen hajók számára a parti tengeren való hajózást engedélyezték, ha annak nem volt ellenséges, a parti államot sértő szándéka.<sup>[85]</sup>

[42] A parti tenger kiterjedésével kapcsolatosan megoszlott az államok gyakorlata, olyannyira, hogy az első nagy tengerjogi kodifikációs munkálatok során megszületett 1958-as tengerjogi egyezmények nem rögzítettek kiterjedésre vonatkozó általános szabályt, arra az 1982-ben Montego Bay-ben elfogadott egyezményig várni kellett. Eszerint – a jelenleg is hatályos szabály – a parti tengeren a parti állam kizárólagos jogot élvez minden gazdasági és kutatási tevékenység felett,<sup>[86]</sup> az alapvonalától a tenger felé eső legfeljebb 12 tm-es sávban húzódó parti tengerrel, amely ugyan szintén államterület, de ott az idegen – kereskedelmi és hadászati célú – hajókat megilleti a békés áthaladás joga.<sup>[87]</sup> Ez a víz felszínén történő, folyamatos, gyors és megszakítás nélküli haladást jelent, amely minden hajót díjfizetés nélkül megillet, legyen az kereskedelmi vagy hadi minősítésű. A parti állam az idegen államok ezen jogát biztonsági és környezetvédelmi okokból bizonyos esetekben korlátozhatja. Az áthaladás azonban magában foglalja a megállást és lehorgonyzást, de csak ha ezek rendes hajózáshoz kapcsolódnak, továbbá *vis maior* vagy végszükség miatt, valamint veszélyben vagy végszükségben lévő személyeknek, hajóknak, továbbá légi járműveknek nyújtandó segítség céljából szükségesek. Cserébe viszont a parti állam polgári és büntető joghatósága sem terjed ki a hajók fedélzetén történetekre – lévén az úszó államterület – egészen addig, amíg az nem sérti a parti állam békéjét, nyugodt rendjét vagy biztonságát. Ennek megőrzése végett és a békés áthaladás jogának biztonságos gyakorlásához a parti állam külön rendelkezéseket fogadhat el, többek között útvonalakat jelölhet ki, amelyet az idegen hajók kötelesek követni.<sup>[88]</sup>

[43] Lényeges kérdés a határmegvonás a parti tenger esetén, hiszen az államterület vízi határa jogi szempontból fontos kérdés, ám a fizikai jelölése – részben a további tartozékok folytatóságossága miatt – problematikusabb, mint a szárazföldi területek esetében. A másik problémát a szomszédos államok közelsége okozza. A tengerjogban kialakult általános szabály szerint ott, ahol két állam tengerpartja egymással szemben van vagy szomszédos, köztük lévő megállapodás hiányában egyik állam sincs feljogosítva, hogy parti tengerét kiterjessze azon középvonalon túlra, melynek minden pontja egyenlő távolságra van az alapvonalak legközelebbi pontjaitól, melytől az egyes államok parti tengerének szélességét mérik. A fenti rendelkezések azonban nem alkalmazandók ott, ahol történelmi jogcím vagy más különleges körülmények folytán a két állam parti tengerét ettől eltérő módon kell elhatárolni.<sup>[89]</sup>

### 3.2.3. Szigetközi tenger

[44] A szigetcsoport-államok olyan államterülettel rendelkeznek, amely szigetek csoportja az azokat összekötő vizek és más természetes képződmények együtteséből áll, és olyan szoros összetartoznak, hogy a szigetek, vizek és más természetes képződmények valódi földrajzi, gazdasági és politikai egységet alkotnak vagy melyeket történelmi szempontból annak tekintenek. A szigetcsoport-állam a szigetcsoport alapvonalait a szigetcsoportot alkotó legtávolabbi szigetek és sziklazátonyok pontjait összekötő egyenes alapvonalakkal húzhatja meg azzal a feltétellel, hogy ezek az alapvonalak a fő szigeteket és egy olyan területet zárnak magukba, ahol a vízfelület és a szárazföld területének aránya a korallzátonyokat is beszámítva 1:1 és 9:1 között van. A szárazföld és víz arányának az előzőek szerinti megállapításánál a szárazföldi területek a szigeteket szegélyező sziklazátonyok és korallzátonyok közötti vizeket is magukban foglalhatják, beleértve a meredek óceáni plató azon részét, amelyet teljesen vagy majdnem teljesen mészkőszigetek és a plató peremén lévő sziklazátonyok zárnak körbe. Az ilyen alapvonalak hossza nem haladhatja meg a száz tengeri mérföldet, azonban a szigetcsoportot körülzáró alapvonalak legfeljebb 3%-a ezt a hosszt legfeljebb 125 tengeri mérföld értékig meghaladhatja. Ezeknek az alapvonalaknak a meghúzása során a szigetcsoport általános körvonalától észlelhetően nem lehet eltérni, ezen alapvonalakat az apálykor szárazon maradó magaslatokig és magaslatoktól csak akkor húzzák meg, ha azokon világítótornyok vagy hasonló, mindenkor a tengerszint felett lévő építmények vannak, vagy ha az apálykor szárazra kerülő magaslatok teljesen vagy részben olyan távolságban vannak, melyek nem haladják meg a parti tengernek a legközelebbi szigettől való távolságát. Az alapvonalak ilyen rendszerét a szigetcsoport-állam nem alkalmazhatja oly módon, hogy ezzel más állam parti tengerét a nyílt tengertől vagy a kizárólagos gazdasági övezettől elzárja. Az alapvonalakkal körülhatárolt területre eső vízterületet a mélységre vagy a parttól való távolságra tekintet nélkül hívjuk szigetközi tengernek vagy szigetcsoportvíznek. A belvízi jogrend alá eső területekkel ellentétben ezeken a vizeken az említett hajózási útvonalakon és légifolyosókon minden hajót – és a felette lévő légi térben

minden légi járművet – megillet a szigetcsoport vizein kijelölt hajózási útvonalakon való áthaladás joga. Ezek a tengeri útvonalakat és légifolyosókat folyamatos tengelyvonalak sorozataként határozzák meg az áthaladási útvonalak bejáratú pontjaitól a kijáratú pontokig. A szigetcsoport vizein kijelölt hajózási útvonalakon áthaladó hajók és légi járművek egyik irányban sem térhetnek el a tengelyvonalaktól több, mint 25 tengeri mérföld távolságra, azzal a feltétellel, hogy a partot nem közelítik meg jobban, mint a szigetek tengeri útvonallal határos legközelebbi pontjai közötti távolság 10 %-a.<sup>[90]</sup>

### 3.3. Az állam légtere

**[45]** Hosszú időn keresztül a levegőt a tengerhez hasonlóan mindenki által szabadon használható területként kezelték,<sup>[91]</sup> majd a légi közlekedés megjelenésével párhuzamosan a jogi helyzetének szabályozása is előtérbe került. A légi tér jogi helyzete a jelenkorban érvényes szabályozás szerint járulékos: osztja az alatta fekvő szárazföldi terület jogi sorsát.<sup>[92]</sup>

**[46]** Az első nemzeti jogi szabályozás, amely légi járműveket illetően megalkotásra került, 1784-ben Párizsban született és a hőlégballonok engedély nélküli használatára vonatkozott. A nemzetközi szinten a Hágai Békekonferencia során 1899-ben jött létre az első szabályozás a hőlégballonok és hasonló eszközök harci eszközként való felhasználásnak tilalmáról. A légi tér jogi helyzetének tisztázása és a légi közlekedés tárgyában az első nemzetközi egyezményt 1921-ben Párizsban kötötték.<sup>[93]</sup> Ez az egyezmény állította fel a légiközlekedés nemzetközi szervezetének a prototípusát, amely később az ICAO mintája lett.

**[47]** Ezt követően számos nemzetközi egyezmény született a légi közlekedés tárgyában, többek között a légifuvarozó felelősségéről szóló 1929. évi Varsói Egyezmény,<sup>[94]</sup> a nemzetközi légi jog mai rendszerét pedig az a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi Chicagói Egyezmény fektette le.<sup>[95]</sup> Ez többek között rögzítette, hogy minden államot a területe és az ehhez tartozó vizek fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg. Az Egyezmény rögzítette a polgári légi közlekedés alapelveit, amelyek értelmében minden államot megillet a másik állam légtérén való békés áthaladás joga. Fontos kiemelni, hogy ez kizárólag a polgári légi járművekre vonatkozik, a katonai ( ->a fegyveres összeütközések joga, nemzetközi humanitárius jog, ->fegyverzetkorlátozás és leszerelés), a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló ún. állami légi járművek ugyanis csak külön államközi megállapodás vagy esetenként kiadott engedély alapján és ezek feltételeinek megtartásával repülhetnek át más állam területe fölött vagy szállhatnak le a területén. Ez alól kivétel a technikai célú leszállás joga, amely a gép javítása és üzemanyag felvétele érdekében szükséges. A légi jármű ahhoz az államhoz tartozik, amelynek lajstromába be van jegyezve, ezért egynél több államban nem szabad lajstromozni, az egyik állam lajstromából azonban a másikéba átírható. A nemzetközi légi forgalomban közlekedő valamennyi légi járműnek viselnie kell annak az államnak a felségjelét és lajstromozási jelét, amelyikbe azt bejegyezték. Az államok bármely más államnak és az ICAO-nak – kérelemre – tájékoztatást adnak az államukban lajstromozott bármely légi járműről, illetőleg annak tulajdoni helyzetéről.<sup>[96]</sup> Az ICAO-t, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet az egyezmény hozta létre azért, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését. Jelenleg a montreali székhelyű, az ENSZ szakosított szervezeteként – a számos hasonló tárgyban létrejött egyéb együttműködési formák mellett – a legjelentősebb légi joggal foglalkozó nemzetközi szervezet, az ICAO a forrása a minimális biztonsági normáknak.

**[48]** A légi közlekedés biztonsága érdekében a Chicagói Egyezmény által lefektetett elvek újragondolására volt szükség, ezért a repülőgépen elkövetett cselekmények feletti joghatóságot számos egyezmény szabályozta. Az első ilyen jelentős egyezmény a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről szóló 1978-as Tokiói Egyezmény. Leszögezi, hogy légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmény és egyéb cselekmény tekintetében a lajstromozó államnak joghatósága van, viszont abban az esetben, ha a bűncselekménynek hatása van más államban; a bűncselekményt más állam állampolgára vagy állandó lakosa követte el vagy ellene követték el; a bűncselekmény más állam biztonsága ellen irányul; ha bűncselekménnyel a légi járművek repülésére vagy a légtérben való mozgására vonatkozó, az adott államban hatályos más előírást szegtek meg; ha joghatóság gyakorlása szükséges ahhoz, hogy egy állam teljesíthesse a többoldalú nemzetközi egyezmény alapján ráháruló kötelezettségeit, akkor az érintett – nem lajstromozó – államnak is van joghatósága. Az Egyezmény egyúttal felhatalmazza a légi jármű parancsnokát, hogy ha alapos okkal feltételezheti, hogy a légi jármű fedélzetén valaki meghatározott bűncselekményt vagy egyéb cselekményt követett el vagy készül elkövetni, e személlyel szemben megteheti azokat a megfelelő intézkedéseket – ideértve a személyes szabadságot korlátozó intézkedéseket is –, amelyek szükségesek a légi jármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvásához; vagy a fedélzeti rend és fegyelem fenntartásához; vagy annak lehetővé tételéhez, hogy e személyt az illetékes hatóságnak átadják vagy a légi járműről leszállítsák. A légi



jármű parancsnoka a légi jármű személyzetének tagjait utasíthatja vagy feljogosíthatja, az utasokat pedig felkérheti vagy feljogosíthatja – de nem utasíthatja –, hogy nyújtsanak segítséget olyan személlyel szemben a személyes szabadságot korlátozó intézkedések megtételéhez, akivel szemben a parancsnok ilyen intézkedés tételére jogosult. A légi jármű személyzetének tagjai vagy az utasok ilyen feljogosítás nélkül is megfelelő megelőző intézkedéseket tehetnek, ha alapos okkal feltételezhetik, hogy az intézkedés azonnali megtétele szükséges a légi jármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak biztonságának a megóvásához. A parancsnok joghatósága a menetközbeni légi járművön érvényesül, és ez a jármű aajtájának becsukásától annak kinyitásáig tart. A személyi szabadságot korlátozó intézkedéseket indokolt esetben a légi jármű leszállását követően is fenntarthatja. A légi jármű parancsnoka azt a személyt, akiről alapos okkal feltételezheti, hogy a légi jármű fedélzetén olyan cselekményt követett el, amely véleménye szerint a légi járművet lajstromozó állam büntető törvénye értelmében súlyos bűncselekmény, átadhatja bármelyik szerződő állam illetékes hatóságának, amely területén a légi jármű leszállt.<sup>[97]</sup>

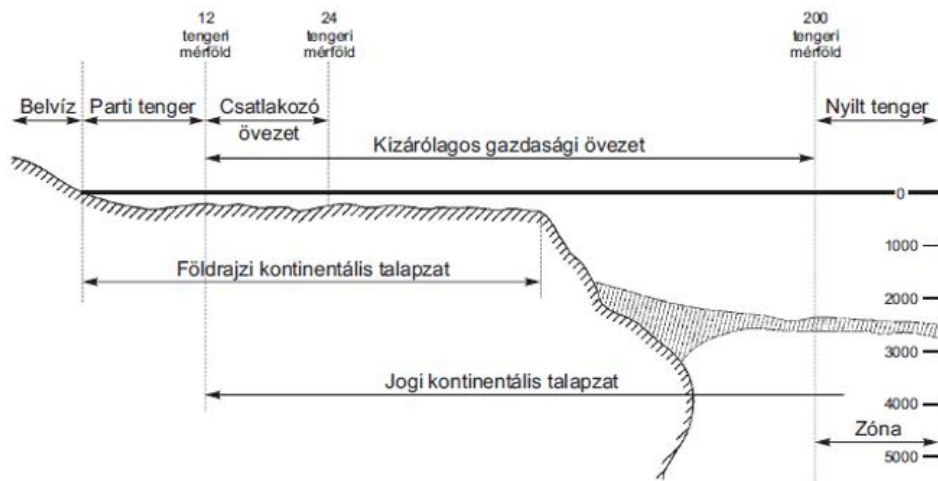
**[49]** A terrorizmus megjelenésével vált szükségessé a légi járművek esetén a védekezést szolgáló egyezmények megkötése. Így került sor a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló Hágai Egyezmény meghozatalára 1970-ben,<sup>[98]</sup> majd egy évvel később, 1971-ben a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló Montreali Egyezmény elfogadására.<sup>[99]</sup> A szerződő államok vállalták, hogy súlyos büntetéssel rendelik büntetni azt, aki erőszak, erőszakkal fenyegetés (->**erőszak és fenyegetés**) vagy bármilyen más megfélemlítés útján e légi járművet jogellenesen hatalmába keríti vagy e légi jármű fölött ilyen módon ellenőrzést gyakorol vagy e cselekmények bármelyikét megkísérli, vagy aki olyan személy bűntársa, aki e cselekmények bármelyikét elköveti vagy annak elkövetését megkísérli.<sup>[100]</sup> A cselekmények megbüntetésének egyezménybe foglalása azért volt jelentős, mert sok állam belső büntetőjogában ebben a korban ismeretlennek számítottak ezek a bűncselekmények.<sup>[101]</sup>

**[50]** A Montreali Egyezmény megalkotásának közvetlen indoka az volt, hogy a repülőgép eltérítések mellett megnőtt az úgynevezett géprablások száma, amikor az elkövetők politikai, gazdasági cél elérése érdekében elfoglalják a repülőgépet, és a céljuk elérése érdekében a gép megsemmisítésével, a fedélzetén lévő utasokat túszként fogva tartva azok megölésével fenyegetőznek. A szándékos jogellenes cselekmények széles körét definiálja és súlyos büntetéssel rendeli büntetni, ha azokat akár a levegőben, akár a földön tartózkodó légi járművekkel szemben valósítják meg, emellett pedig a Hágai Egyezményben foglaltakhoz hasonlóan rögzíti a joghatóságra, a gyanúsítottak fogvatartására és a kiadatásra vonatkozó rendelkezéseket. A Tokiói és a Hágai Egyezményhez hasonlóan a Montreali Egyezmény sem alkalmazható a katonai, vám- és pénzügyőrségi vagy rendőrségi szolgálatra használt légi járműre. Ugyanakkor az 1980-as években új veszéllyel kellett szembenéznie a nemzetközi légi jognak: a nemzetközi repülőterek elleni terrorakciókkal.<sup>[102]</sup> Erre válaszul született meg a polgári repülőterek elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló kiegészítő jegyzőkönyv, melyet 1988 februárjában, Montrealban, az 1971-es Montreali Egyezmény kiegészítéseként fogadtak el. Ez kiterjesztette a bűncselekménnyé nyilvánítandó magatartások körét olyan cselekményekkel, amelyek veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek biztonságát.<sup>[103]</sup>

**[51]** Az elmúlt évtizedekben jelentősen megjött a terrorizmus elleni küzdelem, és ennek eredményeként számos egyéb olyan nemzetközi egyezmény született, amely a légi járművel biztonságát és a joghatósági szabályokat érintik.<sup>[104]</sup> Ezek a polgári repülés egyéb aspektusainak – többek között az áruszállítás, felelősségi és műszaki előírások stb. – szabályozása mellett a nemzetközi légi jog szerves részét képezik.

#### 4. Az államterület tartozékai

2. ábra Tengerjogi zónák (Forrás: Bruhács János: *Nemzetközi jog II. Különös rész*, Budapest–Pécs, Dialóg Campus, 2010, 109.)



#### 4.1. Csatlakozó övezet

[52] A csatlakozó övezet a parti tengert követő tengeri zóna, amely nem minősül államterületnek, de azon a parti állam bizonyos rendészeti jellegű jogosítványokat (->rendészet) gyakorolhat.

[53] Annak ellenére, hogy a parti tenger kiterjedésének kérdésében sokáig nem volt általános gyakorlat, az állami szuverenitás további kiterjesztésének nem volt akadálya. Már az 1800-as évek második felében megjelentek olyan törekvések, amelyek az államterületként számon tartott tengeri sávon túl is bizonyos állami jogosítványokat érvényesítettek. Ilyen volt a Hovering Acts összefoglaló névvel illetett, Nagy-Britannia által az 1700-as évektől kezdve kibocsátott intézkedések sora, amelyek a parti tenger utáni 12 tengeri mérföldes sávban csempészet elleni rendszabályokat vezettek be, és itt a vámszabályokat is érvényesítették, vagyis ezen a ponton tovább korlátozták a nyílt tengerek szabadságát.<sup>[105]</sup> Az USA már 1799-től érvényesített hasonló jogokat a parti tengeren túl, és a Supreme Court több esetben is elismerte idegen államok ezen a jogon alapuló igényének kikényszerítési lehetőségét a parti tengeren túl.<sup>[106]</sup> Oroszország, Franciaország, Belgium, Olaszország és Spanyolország is érvényesített hasonló jogokat a parti tengeren túl, ahogy a Skandináv államok és néhány latin-amerikai állam is.<sup>[107]</sup>

[54] A jelenleg hatályos tengerjogi szabályok szerint az állam rendészeti joga az alapvonaltól maximum 24 tengeri mérföldes távolságig húzódó csatlakozó övezetre terjedhet ki, amely közlekedés tekintetében a nyílt tengerek szabadsága szerint minősül, az államnak pedig csak annyiban terjed ki a jogköre, hogy megelőzze a területén és a parti tengerén a vám, a pénzügyi, a bevándorlási vagy az egészségügyi törvényeinek és rendelkezéseinek megsértését, valamint hogy megbüntesse az említett törvényeknek és rendelkezéseknek a területén vagy a parti tengerén elkövetett megsértését. A hajózás szempontjából a vízterület egyébként nyílt tengernek minősül.<sup>[108]</sup>

#### 4.2. Kizárólagos gazdasági övezet

[55] A kizárólagos gazdasági övezet a parti tengeren túl lévő és azzal szomszédos terület, amelyre olyan különleges jogi rendszer vonatkozik, mely szerint a parti államot kizárólagos jogosultság illeti meg a terület gazdasági kiaknázása tekintetében, de más államok nyílt tengerek szabadságához fűződő jogait egyéb tekintetben nem lehet korlátozni.

[56] Az állami szuverenitás-terjeszkedés már a XIX. században is olyannyira felélélnkült, hogy egyes államok nemcsak a biztonsági és a rendészeti szabályok betartását érvényesítették a parti tengeren túl, hanem kizárólagos halászati jogot is követeltek. Ez utóbbit azonban a szokásjogban ekkor még nem ismerték el.<sup>[109]</sup>

[57] A közlekedés szempontjából ugyanígy nyílt tengernek minősül az alapvonaltól számítva maximum kétszáz tengeri mérföldig kiterjedő kizárólagos gazdasági övezet vize,<sup>[110]</sup> amely elnevezéséhez híven csak gazdasági jogokat biztosít a parti államnak. Az ezen övezeten túlnyúló, a parti állam joghatósága alá tartozó kontinentális talapzat feletti tengervíz szintén nyílt tengernek minősül.<sup>[111]</sup> A kizárólagos gazdasági övezet a nyílt tenger azon része, ahol egyedül a parti államnak van joga gazdasági tevékenységet végezni, a mesterséges szigetek és a

tudományos kutatás felett pedig joghatósággal rendelkeznek.<sup>[112]</sup> Joghatóságuk gyakorlása során a parti államoknak joguk van kizárólagos gazdasági övezetükben vagy kontinentális talapzatukon a tengeri tudományos kutatást az UNCLOS előírásaival összhangban szabályozni, azt idegen államok számára engedélyezni és folytatni.<sup>[113]</sup> Szokásos körülmények esetén a parti államok megadják a hozzájárulásukat az olyan, a tengerjogi szabályokkal összhangban kizárólag békés célokból és az emberiség javát szolgáló, a tengeri környezettel kapcsolatos ismeretanyag bővítése céljából más államok vagy illetékes nemzetközi szervezetek által tervezett tengeri tudományos kutatási projektekhez, amelyek a parti államok kizárólagos gazdasági övezetében vagy kontinentális talapzatán kerülnének kivitelezésre. Ebből a célból a parti állam szabályokat dolgozhat ki, biztosítva, hogy ilyen jellegű hozzájárulást indokolatlanul ne tagadjanak meg.<sup>[114]</sup> Ugyanakkor a parti állam mérlegelheti, hogy megadja-e a hozzájárulását, ha a projekt a környezet biztonságát veszélyezteti, vagy azzal kapcsolatban pontatlan információt szolgáltatott a kérelmező, vagy ha a kérelmezőnek korábbi projektjéből eredően teljesítetlen kötelezettségei vannak a parti állammal szemben.<sup>[115]</sup> Az idegen államoknak engedélyezett kutatási tevékenység azonban semmiképp nem zavarhatja a parti államot a saját szuverén jogai gyakorlásában.<sup>[116]</sup>

**[58]** Annak érdekében, hogy ne csak a tengerparttal rendelkező államok részesülhessenek a tenger erőforrásaiból, a tengerparttal nem rendelkező államoknak – kiemelve a földrajzilag hátrányos helyzetű államokat – méltányossági alapon (-> **méltányosság**) joguk van részt venni az ugyanazon szubrégió vagy régió parti államai kizárólagos gazdasági övezeteiben található élő források többtete megfelelő részének kiaknázásában. Az ilyen részvétel feltételeit és módzatait az érintett államok állapítják meg kétoldalú, szubregionális vagy regionális megállapodások útján, figyelembe véve az adott terület ilyen jellegű terhelhetőségét, a parti állam halászközösségeire vagy halászati iparára esetleges káros hatásokat, más államok ezirányú jogosultságait és az illető államok lakosságának élelmezési szükségleteit. A méltányosságra alapozott jog nem érvényesíthető olyan parti állammal szemben, amelynek a gazdasága túlnyomó részben kizárólagos gazdasági övezete élőforrásainak kiaknázásától függ.<sup>[117]</sup>

### 4.3. Kontinentális talapzat

**[59]** A kontinentális talapzat földrajzi értelemben az a sekély tengerfenék, amely a szárazföldről képez átmenetet a kontinensek és szigetek körül a mélyebb tengerfenékhez; jogi szempontból pedig az állam szárazföldi területéhez kapcsolódó, állandóan vízzel borított tengerfenék, ahol a földrajzi összefüggés címén a parti állam speciális gazdasági jogokat élvez. Jogi értelemben a parti állam kontinentális talapzata a parti tengerén túlnyúló tenger alatti területek tengerfenékét és altalaját foglalja magában, a szárazföldi területének egész természetes meghosszabbításán a kontinentális perem külső széléig vagy a parti tenger szélességének mérésére szolgáló alapvonalról számított kétszáz tengeri mérföld távolságig, ha a kontinentális perem külső széle nem terjed ki eddig.<sup>[118]</sup> A parti államok jogosítványai a kontinentális talapzaton kizárólag azon alapulnak, hogy az a parti állam szárazföldi meghosszabbítása (Tunézia v. Líbia ügy).<sup>[119]</sup>

#### 4.3.1. A kontinentális talapzat feletti állami uralom és annak kiterjedése

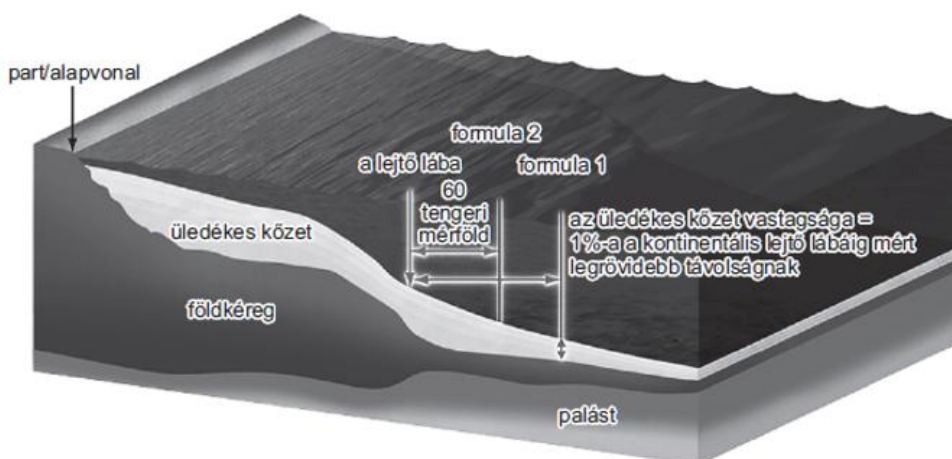
**[60]** A kontinentális talapzat állami uralom alá vonásának története szorosan összefügg az államok nyersanyagéhségével és a technikai fejlődés által nyitott új lehetőségekkel. Az erre vonatkozó első igény abban az 1942-es, Venezuela és az Egyesült Királyság által kötött, a Paria-öbölre vonatkozó szerződésben merült fel, amely felosztotta a Venezuela és Trinidad közötti olajmezőket.<sup>[120]</sup> Ezt követően a Truman-deklaráció adott lendületet az igényeknek azzal, hogy kijelentette, a parti állam egészen addig jogosult kiaknázni a kontinentális talapzatot, ameddig afelett a szuverenitását biztosítani tudja. A tengerjog első kodifikációja során külön egyezményt szenteltek a kontinentális talapzatra vonatkozó állami jogosítványoknak, jelenleg pedig az UNCLOS szabályozza azt, szűkebb terjedelemben, mint amelyről Truman egykor beszélt.<sup>[121]</sup>

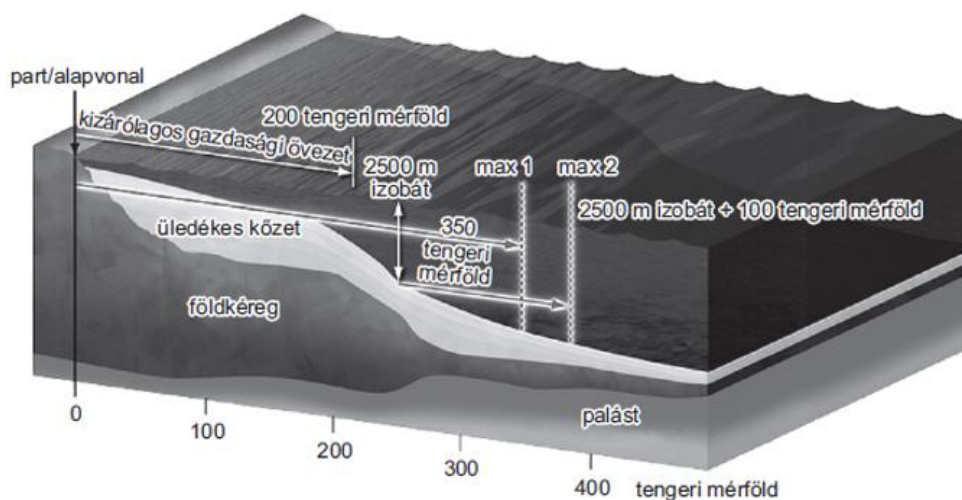
**[61]** A jelenleg hatályos szabályok szerint a parti állam a kontinentális talapzat felett a kutatás és a gazdasági kiaknázás tekintetében kizárólagos jogokat gyakorol, amelyek sem tényleges vagy jelképes elfoglalástól, sem kifejezett nyilatkozattól nem függenek.<sup>[122]</sup> A természeti erőforrások a kontinentális talapzatra vonatkozó szabályozás szempontjából a tengerfenék és altalaj ásványi és más élettelen forrásaiból, valamint a fenéklakó fajokhoz tartozó élő organizmusokból állnak; azon organizmusokból, amelyek a begyűjtési szakaszban mozdulatlanok a tengerfenéken vagy az alatt, vagy csak a tengerfenékkal vagy az altalajjal szilárd fizikai kapcsolatban képesek elmozdulásra. Emellett viszont meghatározott feltételekkel ugyan, de minden államnak joga van a kontinentális talapzaton tenger alatti kábelek és csővezetékek elhelyezésére. A parti

állam ezt nem akadályozhatja, de ésszerű intézkedéseket tehet a saját jogai gyakorlása és a szennyezés megelőzése érdekében. A kontinentális talapzat kincseiből ugyanakkor nemcsak annak parti állama részesül, az ugyanis az alapvonaltól kétszáz tengeri mérföldnél messzebbre található területek élettelen kincseinek kiaknázása után, a kitermelés megkezdését követő öt éven túl már befizetésekkel és természetbeni járulékokkal tartozik a Nemzetközi Tengerfenék Hatóság (International Seabed Authority) felé, amely azt méltányos elosztási feltételrendszer alapján az UNCLOS részes államai között osztja szét, figyelembe véve a fejlődő államok szükségleteit és érdekeit, különös tekintettel a legkevésbé fejlett, valamint a tengerparttal nem rendelkező államokra.<sup>[123]</sup>

**[62]** A parti állam a kontinentális talapzaton a kizárólagos joghatóságot csak meghatározott távolsági limiten belül gyakorolhatja. A jelenleg hatályos szabályok szerint a parti állam jogosítványai a szárazföldi területének egész természetes meghosszabbításán a kontinentális perem külső széléig vagy a parti tenger szélességének mérésére szolgáló alapvonaltól számított kétszáz tengeri mérföld távolságig, ha a kontinentális perem külső széle nem terjed ki eddig. A kontinentális perem a parti állam szárazföldjének elsüllyedt meghosszabbítását foglalja magában, és a talapzat, a lejtő és a küszöb tengerfenekéből és altalajából áll. Nem foglalja magában a mélytenger medrét az óceáni hátságokkal és az alattuk fekvő altalajt.<sup>[124]</sup> A parti állam egyoldalú aktsussal megállapíthatja a kontinentális perem külső szélét minden olyan esetben, amikor a perem túlnyúlik az alapvonaltól számított kétszáz tengeri mérföldön, vagy (a) a legtávolabbi rögzített pontokon át meghúzott vonal által, ha a pontok mindegyikénél az üledékes kőzetek vastagsága legalább 1%-a az ilyen pontoktól a kontinentális lejtő lábáig mért legrövidebb távolságnak (Gardiner-/ír /üledék-vastagsági formula); vagy (b) a legtávolabbi rögzített pontokon át meghúzott vonal által, ha a pontok távolsága a kontinentális lejtő lábától nem több mint hatvan tengeri mérföld (Hedberg-/mélységmérő /távolsági). Ellenkező bizonyítékok hiányában a kontinentális lejtő lábát a lejtő alján a lejtés maximális változásának pontjaként határozzák meg. A kontinentális talapzat külső határa azonban nem nyúlhat túl az attól az alapvonaltól számított 350 tengeri mérföldön (648 km), ahonnan a parti tenger szélességét mérik vagy a 2500 méteres izobáttól, a 2500 méteres mélységeket összekötő vonaltól mért száz tengeri mérföldön (185 km). Ugyanígy – az UNCLOS 76. cikk (5) bekezdésében megállapítottak ellenére – a tenger alatti hátságokon a kontinentális talapzat külső határa nem nyúlhat az alapvonaltól számított 350 tengeri mérföldön túl. Ez azonban nem vonatkozik azon tenger alatti kiemelkedésekre, melyek a kontinentális perem természetes alkotóelemei, úgymint a fennsíkjai, magaslatai, fedőkőzete, sziklapadjai és hegynyúlványai. A parti állam rajzolja meg kontinentális talapzatának külső határait – a rögzített pontokat összekötő, szélességi és hosszúsági koordinátákkal meghatározott, legfeljebb hatvan tengeri mérföld hosszúságú – egyenes vonalakkal azokban az esetekben, amikor ez a talapzat túlnyúlik az attól az alapvonaltól számított kétszáz tengeri mérföldön, ahonnan a parti tenger szélességét mérik.<sup>[125]</sup>

3. ábra A kontinentális perem megállapítására alkalmazható formulák (Forrás: CSATLÓS Erzsébet: *Az Arktisz nemzetközi jogi helyzete*, Budapest, Akadémiai, 2013, 112.)





#### 4.3.2. A kontinentális talapzat külső határának megvonása

[63] A kontinentális talapzat határa az alapvonalától számított kétszáz tengeri mérföldön belül tehát a parti állam egyoldalú aktusával megvonható.<sup>[126]</sup> Ha azonban a parti állam kétszáz tengeri mérföldön túl is igényt tart a kontinentális talapzat feletti kizárólagos állami jogosítványokra, akkor a kétszáz tengeri mérföldön túli rész tekintetében a határokra vonatkozó információt a parti állam a méltányos földrajzi részvétel alapján felállított Kontinentális Talapzat Bizottságnak (a továbbiakban: KTB) köteles benyújtani. A KTB szerepe kulcsfontosságú, ugyanis kizárólag eljárása nyomán lehet élni az UNCLOS 76. cikkében kínált lehetőséggel, és kétszáz tengeri mérföldön túli kontinentális talapzatrészekre is kiterjeszteni a külső határokat. Ez az egyik sarkalatos újítása az UNCLOS-nak, mivel a rendelkezéseknek megfelelően csak az egyezményben részes állam élhet az abban foglalt joggal. A kétszáz tengeri mérföldön túli kontinentális talapzatra vonatkozó állami jogosítványok létjogosultsága ugyanis soha nem volt szokásjogi szabály, és még nem is vált azzá, így a 76. cikk lehetőségeivel csak az az állam jogosult élni, amely az egyezményben foglalt kötelezettségeket is felvállalta a részessé válással.<sup>[127]</sup> Az ezzel ellentétes nézetek arra alapoznak, hogy a kontinentális talapzat a szárazföldi terület természetes meghosszabbítása és ez független mindenféle távolsági limittől. Ha a KTB előtt nemcsak az UNCLOS részes államai indíthatnák eljárást, az sem változtatna azon, hogy a nem részes államok nem az UNCLOS 76. cikke alapján terjesztik ki az uralmukat, így az általuk kijelölt – akár a KTB által adott javaslatnak megfelelő – külső határok a 76. cikk 8. pontja alapján nem lesznek véglegesnek és kötelezőnek tekintendők (*final and binding*). Ennek fényében kérdés, hogy vajon az ipar mennyiben fogja támogatni az olyan terület hasznosítását, amelyen nem nemzetközileg elismert eljárás alapján jelölték ki a határokat, amelyek így nem tekinthetők sem véglegesnek, sem mások által tiszteletben tartandóknak. Az Arktiszon ez a probléma legfőképpen az USA miatt merül föl, hiszen az egyelőre nem részes az UNCLOS-nak, a KTB felállításakor ülésező testület pedig annak ellenére, hogy tárgyalt a szóban forgó kérdésről – vagyis az egyezményben nem részes államok és a kétszáz tengeri mérföldön túli külső határok viszonyáról –, végül nem alakított ki erre vonatkozóan álláspontot.<sup>[128]</sup>

[64] A KTB 21 olyan tagból áll, akik a geológia, a geofizika vagy a hidrográfia szakértői, akiket az UNCLOS részes államai választanak állampolgáraik közül a földrajzilag arányos képviselet elvének betartásával.<sup>[129]</sup> Az UNCLOS 1994-ben lépett hatályba, a KTB munkája 2001-ben kezdődött meg. Oroszország volt a világon az első állam, amely élt a 76. cikk adta lehetőséggel és beadványban kérte a kontinentális talapzatának kétszáz tengeri mérföldön túli kiterjesztését.<sup>[130]</sup> Ha egy parti állam – a 76. cikkel összhangban – meg akarja állapítani kontinentális talapzatának kétszáz tengeri mérföldön túlnyúló külső határait, akkor haladéktalanul, de legkésőbb az UNCLOS-nak az adott állam tekintetében történő hatálybalépését követő tíz éven belül be kell



nyújtania a KTB-hez az igényt<sup>[131]</sup> és az azt alátámasztó tudományos bizonyítékokat, jelesül azt, hogy az adott kontinentális talapzat és a szárazföldi terület között geológiailag is igazolható az azonosság.<sup>[132]</sup>

[65] A kizárólagos gazdasági övezeten túl a parti állam elviekben joghatóságot nem gyakorolhat, így a nyílt tengerek szabadsága teljes mértékben érvényesülhet.

## 5. Államterületnek nem minősülő területek

### 5.1. Uratlan terület (terra nullius)

[66] Uratlannak az a terület minősül, amely még nem állt egyetlen állam uralma alatt sem. Abban az esetben viszont, ha a területen élő népesség teljesen civilizálatlan, és semmilyen politikai szervezettséget nem mutat, akkor a terület okkupáció tárgya lehet, mert itt nem létezik semmiféle szuverenitás: sem olyan, amit a nép magának követelhet, sem olyan, amit esetleg átruházhat.<sup>[133]</sup> Napjainkban uratlan területek már rendkívül csekély számban találhatóak, ha egyáltalán vannak ilyenek.

### 5.2. Mindenki által szabadon használható terület (res communis omnium usus)

[67] Azok a területek, amelyeket egyetlen állam sem vonhat uralma alá, mert azok természetüknél fogva olyanok, hogy annak javai mindenkit megillető köztulajdonok, sem külön tulajdonra, sem külön uralomra nem alkalmasak, a nemzetek közös használatára vannak rendelve. A történelem folyamán ezek száma és kiterjedése egyre csökkent, míg korábban idetartoztak a tengerek és a levegő, addig mára már a légi tér államterület fölötti része és a tengeri zónák is állami uralom alá kerültek, és csak három olyan kategória van, amelyet mindenki által szabadon használhatónak mondhatunk: a nyílt tenger, a tengerfenék és a világűr. Ez nem azt jelenti, hogy ne lenne szabályok közé szorítva a velük kapcsolatos tevékenység, hanem azt, hogy ezek állami uralom alá nem vonhatóak és a rendeltetésszerű használat előtt mindenki előtt nyitva állnak.

#### 5.2.1. A nyílt tenger

[68] A nyílt tenger a tenger azon része, amely nem minősül államterületnek. Nyílt tenger a tenger minden része, amely nem tartozik valamely állam kizárólagos gazdasági övezetéhez, parti tengeréhez, belvizeihez vagy egy szigetcsoport-állam szigetcsoportvizeihez. A parti tengeren és a belvízi jogrend alá eső területeken kívül minden vízterület közlekedés szempontjából nyílt tenger, a gazdasági és egyéb jogosítványok pedig a tengerjog szabályai szerint korlátozzák annak használatát. Azon a ponton túl tehát, hogy a már az államterület tartozékaiként nyilvántartott övezeteket elhagyjuk, érvényesül a *res communis omnium usus* elmélet. Nem volt ez mindig így, az elmúlt száz évben gyorsult fel a parti államok területigénye és annak kodifikációja és az a folyamat, amelynek eredményeként a grotiusi nyílt tengerek szabadsága már korántsem jelenti ugyanazt, amit a XVII. században értettek alatta.

[69] A *mare liberum* (nyílt tengerek szabadsága) elve a köztudomás ellenére nem Grotiustól származik, hanem a római jogászoktól (lásd a 3.2.2 pontot). Grotius azonos címet viselő műve nem feltétlen tükrözte hűen a kor tengerjogát, mivel jogászként a holland érdeket képviselte, arra kapott megbízást, hogy támassza alá a Holland Kelet-Indiai Társaság szabadkereskedelmét és a portugál kormány jogszerűtlen magatartását a kelet-indiai területeken, amellyel igyekezett a gyarmataihoz tartozó vizeken korlátozni a szabadkereskedelmet. Érvei teljes mértékben a római jogra épülnek. A kor másik ideológiai álláspontja a tengerek jogállásáról a *mare clausum* elmélet volt, és I. Károly tengerpolitikájának igazolásaként született meg 1616-ban William Welwood „De Dominio Maris”, majd 1635-ben John Selden „Mare Clausum” című műve, amelyet leggyakrabban Grotius munkájának ellenpólusaként szoktak emlegetni. I. Jakab felesége, Dániai Anna hivatalosan is kérte férjét, hogy adományozza neki az 1609-es aktussal létesített halászati monopóliumot, amelynek bevételeiből a fényűző életmódját kívánta fenntartani anélkül, hogy ezzel az udvar kiadásait növelné. Jakab megtagadta felesége kérését, ezért Anna felkérte Welwoodot, hogy írjon a *mare clausum* koncepciójának védelmére egy értekezést. Welwood egyetértett azzal a grotiusi tézissel, miszerint a magántulajdon emberi találmány, de a holland jogtudóssal ellentétben ő az előnyei mellett foglalt állást, a Digestából vett passzusokkal érvelt amellett, hogy a közösségi tulajdon egyet nem értést szül, és a köztulajdon valójában csak problémaforrás. A tengert birtokolható dolognak tartotta két okból is: az okkupáció tartós jellege nem követelmény a birtokláshoz, elegendő, ha a birtoklási akarat fennáll. A másik érv, hogy a szárazfölddel ellentétben a tengeren nem szükséges fizikai határjeleket elhelyezni a tulajdon kijelöléséhez, hiszen a térképészek és a tengerészek is szélességi és hosszúsági fokokkal, valamint iránytű

segítségével adják meg a pontos helyzetüket, így, ha a tulajdonban lévő területet kell meghatározni, a tengerészeti koordináták ehhez is megfelelőek. A végső érve pedig a skót tengerjogból leszármaztatott tapasztalatain alapul. Grotius ugyanis a köztulajdon mindenki által való szabad használatát a természeti kincsek bőségére, korlátlan rendelkezésre állására alapította, Welwood azonban a skót halászattal kapcsolatban éppen ennek ellenkezőjét tapasztalta. Selden 1635-ben publikált műve Welwoodhoz hasonlóan támogatta azt az elképzelést, hogy a tenger okkupálható, így tulajdonjog tárgya lehet, a pápai bulla nyomán történő tulajdonszerzést – nevesen a hosszúsági és szélességi körök által felosztott Föld koncepcióját – azonban ő is elutasította. Ő volt az első, aki kihangsúlyozta, hogy a tenger tulajdonjoga egészen addig terjed, amíg annak kincseit a parti állam képes kiaknázni. Ennek univerzális szabállyá alakításában a holland Cornelis van Bijnkershoek jeleskedett a „De Dominio Maris Dissertatio” című 1702-es művével, amelyben az uralom alatt tartást a védelmi képességekkel támasztotta alá: ameddig a tengerpartról meg tudja védeni a területét egy állam – vagyis ágyújával ameddig el tud lőni – addig gyakorol tulajdonképpen hatalmat az adott vízterület felett. Az állami uralom terjeszkedése azonban nem állt meg itt, és ahogyan fentebb ismertettük, különböző okok alapján az állam szabályozási és kiaknázási jogai az egykori *res communis* területek felett egyre távolabb merültek fel.<sup>[134]</sup>

**[70]** A jelenkor szabályai szerint a nyílt tenger nyitva áll minden, akár parti, akár tengerparttal nem rendelkező állam számára. A nyílt tenger szabadságát a nemzetközi jog előírásai által megállapított feltételek szerint kell gyakorolni. Ezen korlátozások mellett a következő jogosítványok illetik meg az államokat: a hajózás szabadsága, a tenger feletti átrepülés szabadsága, a tenger alatti kábelek és csővezetékek fektetésének szabadsága, a mesterséges szigetek és létesítmények nemzetközi jog szerint engedélyezett építésének szabadsága, a halászat szabadsága, a tudományos kutatás szabadsága. A nyílt tengert kizárólag békés célokra lehet használni, és a jogok gyakorlása során egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitása alá vonja.<sup>[135]</sup> Abban az esetben azonban, ha a nyílt tengeren elkövetett cselekmény a parti állam a békéjét és biztonságát, környezetét veszélyezteti, ezeket a tevékenységeket megtilthatja, ellenük felléphet.<sup>[136]</sup>

**[71]** Az egyik leginkább veszélyes jelenség a kalózkodás, amely korántsem a jelenkor terméke, hanem egyidős a tengeri kereskedelem kialakulásával. A kalózkodást Cicero is az emberiség ellenségének (*hostis humani generis*) titulálta, amelynek üldözése mindenki joga.<sup>[137]</sup> A természetjogászok szerint pedig abból eredően, hogy a tulajdonjog (-> [tulajdonhoz való jog](#)) és a személyes biztonsághoz való jog az általános természetjog alapján (-> [természetjogtanok](#)) mindenkit megillet, ezért a nyílt tengeren az említett jogok elleni támadás miatt bárki felléphetett.<sup>[138]</sup>

**[72]** A kalózkodásra nincs általánosan elfogadott definíció, de alapvetően olyan jogellenes erőszakos cselekményt jelent, amelyet valamennyi állam joghatóságán kívül, nyílt tengeren, egy hajó vagy légi jármű ellen követnek el. A kalózkodás kiemelt fogalmi eleme tehát az erőszak (-> [erőszak és fenyegetés](#), -> [az erőszak tilalma](#)) és annak kihasználása, hogy állami joghatóság alól kivett területen követik el, ahol az ellene való fellépés esélye csekély, a megtorlása pedig kétséges.<sup>[139]</sup> Ezt voltak hivatottak kiküszöbölni a légi jog különböző, a gépeltérítés megakadályozására, a terrorizmus elleni harc keretén belül született nemzetközi egyezményei,<sup>[140]</sup> valamint az UNCLOS azon szabálya, ami szerint a parti állam a nyílt tengeren elkövetett cselekménnyel szemben felléphet, ha a parti állam békéjét és biztonságát, környezetét veszélyezteti. nem ad azonban megoldást arra az esetre, ha nem a parti államot sérti a tevékenység. A jelenleg hatályos nemzetközi jogi szabályok nem ismerik el az univerzális joghatóságot az állami szuverenitáson kívüli nyílt tengeren a kalóztevékenység ellen,<sup>[141]</sup> hiszen alapvetően nem háborús cselekmény, hanem magántulajdon ellen irányuló bűncselekmény.<sup>[142]</sup> Ezt kihasználva viszont az utóbbi évtizedekben jelentősen elszaporodtak a kalóztámadások.<sup>[143]</sup>

## 5.2.2. A tengerfenék

**[73]** A tengerfenék az állami szuverenitáson kívüli tengeri területen a köztréteg jogi meghatározása, amelyről a tengerjog első kodifikálásakor nem esett szó, pusztán a kontinentális talapzaton érvényesülő parti állami jogosítványokat rögzítették. Kifejezetten tengerfenékről, kontinentális talapzatról mint elkülönülő jogi kategóriáról csak az 1982-es Tengerjogi Egyezmény óta beszélünk attól függően, hogy az állami szuverenitáson kívüli, vagy az alá eső területről van-e szó. Az állam szárazföldi meghosszabbításaként számon tartott kontinentális talapzat jogi sorsát egy összesen hét érdemi cikkből álló egyezménnyel elrendezték. A kiaknázása még nem volt aktuális téma, így a parti állam jogait nem korlátozták távolsági limitekkel, hanem a Truman-deklarációnak megfelelően a tényleges kiaknázási – elsősorban technikai – képesség volt a lehetőségek határa. A nyílt tengerekről szóló egyezményben a *mare liberum* elvet is ennek

megfelelően, a tenger alatti kőzet által rejtett kincsek kiaknázására vonatkozóan nem deklarálták.<sup>[144]</sup> A tengerfenéken a klasszikus területszerzési szabályok nem alkalmazhatóak, azt nem minősítették *res nullius*nak, ugyanis az okkupáció által megkövetelt tényleges birtokban tartást itt sem tekintették megvalósíthatónak. A földrajzi összefüggés elméletéről – amely alapján egyébként a tengeri területeken az államok mégis speciális jogokat gyakorolnak<sup>[145]</sup> – pedig ádáz vita folyt, hiszen például a Trumanelv alapján a többi tengerjogi zónához hasonlóan a tengerfenék is a parti állam kizárólagos gazdasági jogokkal terhelt érdekszférája lehetne távolsági limitre tekintet nélkül. A szabályozás szükségessége akkor élesedett ki, amikor a gazdasági hasznosítás ténylegesen is elérhetővé kezdett válni. Az ezzel kapcsolatos problémakört Málta képviselője, Arvid Pardo 1967. augusztus 18-án prezentálta az ENSZ Közgyűlése előtt, és javasolta a tengerfenék kincseinek az emberiség közös örökségévé nyilvánítását, amelynek kiaknázása csak az ENSZ felügyelete alatt lehetséges, hogy a hasznokból ne csak a fejlett, gazdagabb államok részesülhessenek.<sup>[146]</sup> 1968. december 21-én a Közgyűlés jóváhagyta a célkitűzést, megkezdte a részletszabályok kidolgozását.<sup>[147]</sup> 1969. december 15-én megszületett az ún. moratórium-határozat, amely – ugyan távolsági limitek meghatározása nélkül – a megfelelő nemzetközi rezsím felállításáig megtiltott minden kiaknázási tevékenységet a nemzeti joghatóságon kívül eső tengerfenéken, valamint kizárta a területi igényeket.<sup>[148]</sup> Ki kell azonban emelni, hogy a közgyűlési határozatok nem jogi kötőerővel rendelkező dokumentumok, és ez jelentős érv volt a tőkeerős fejlett országok részéről, főként, hogy 62 igen, 28 nem, illetve 28 tartózkodó szavazat mellett sikerült csak elfogadni azt.<sup>[149]</sup> Ezzel szemben 1970. december 12-én egyhangúlag szavazták meg az ún. emberiség közös örökségéről szóló határozatot, amelyben a tengerfenék és az altalaj jogi helyzetére vonatkozó elveket rögzítették. Ez végül az 1982-ben létrejött UNCLOS-ba csak 1994-ben került bele. Eszerint egyetlen állam sem igényelhet vagy gyakorolhat ->szuverenitást vagy szuverén jogokat a terület vagy erőforrásai valamely része felett, sem valamely állam, természetes (->természetes személy) vagy ->jogi személy nem sajátíthat ki abból valamely részt. Sem szuverenitásra vagy szuverén jogok gyakorlására vonatkozó ilyen igény vagy azok gyakorlása, sem az ilyen kisajátítás nem ismerhető el.<sup>[150]</sup> A szabályozás a tengerfenék kiaknázására szerződött felektől megköveteli a technológia transfert és a személyzeti képzés módszerének átadását, a közös kezelő szervben nincs összhangban a szavazati arány a gazdasági hatalmi státusszal, viszont az egyezmény módosítását bármikor lehetővé teszi, és ezen felül a kitermelési limiteket is megszüntették.<sup>[151]</sup> Az 1994-es módosítást számos állam aláírta, azonban annál kevesebben ratifikálták.<sup>[152]</sup> A közös kezelőszerven keresztül gyakorolt, a területre irányuló kiaknázási tevékenység pedig jelenleg az Indiai-óceán területére<sup>[153]</sup> koncentrálódik.<sup>[154]</sup>

**[74]** A Tengerjogi Egyezmény szerint az államok területtel kapcsolatos általános magatartása a béke fenntartása, a biztonság, a nemzetközi együttműködés és a kölcsönös egyetértés érdekében az ->Egyesült Nemzetek Szervezete Alapokmányában megtestesített alapelvekkel, és a nemzetközi jog egyéb szabályaival összhangban áll.<sup>[155]</sup> Nincs meghatározva az, hogy mi minősül felhasználásnak, valamint, hogy milyen magatartás felel meg a fent meghatározott követelményeknek. Az 1971-es Tengerfenék Egyezmény 12 tengeri mérföldes parti tengeri térségen túl az altalajra és a tengerfenékre vonatkozóan generálisan betiltotta a nukleáris fegyverek mindennemű alkalmazását, megerősítette a tengerfenék és altalaj békés célokra való felhasználásának követelményét, ennek az egyezménynek azonban alig van részes állama.<sup>[156]</sup> Habár az UNCLOS kidolgozása során volt szó hasonló szabályozásról, de azt végül elvetették.

**[75]** A terület erőforrásai feletti minden jogot az emberiségre mint egészre ruháznak, amelynek nevében a hatóság cselekszik. Ezen erőforrások nem idegeníthetők el. Mindemellett a területéről kifejtett ásványi erőforrásokot csak e résszel és a hatóság előírásaival, rendelkezéseivel és eljárásával összhangban lehet elidegeníteni. Egyetlen állam, illetve természetes vagy jogi személy sem igényelhet, szerezhet vagy gyakorolhat jogokat a területéről kifejtett ásványokra vonatkozóan, kivéve e résszel összhangban. Ellenkező esetben egyetlen ilyen jog iránti igényt, jogszerzést vagy joggyakorlást sem ismernek el. A területen folytatott *tevékenységeket az emberiség egészének hasznára* kell végrehajtani, tekintet nélkül az államok földrajzi helyzetére, akár partiak, akár tengerparttal nem rendelkezők, de különlegesen mérlegelve a fejlődő államok szükségleteit, valamint azon népeket, melyek nem nyerték még el az Egyesült Nemzetek Szervezete által elismert teljes függetlenséget vagy más önkormányzati státuszt. Az egyezmény a felhasználás mércéjeként a vonatkozó közgyűlési határozatokban, főként a 1514(XV) számú határozatban foglalt elveket jelöli meg. A területen folytatott tevékenységből származó pénzügyi és más gazdasági hasznok megkülönböztetésmentes alapon történő méltányos megosztásáról a közös kezelőszervezet gondoskodik.<sup>[157]</sup> Jelenleg több 15 éves periódusra vonatkozó kiaknázási szerződés van hatályban az Indiai -óceán térségében, de a méltányos elosztás mikéntjéről nincs elérhető információ.<sup>[158]</sup>

**[76]** A tengerfenék esetén a Nemzetközi Tengerfenék Hatóság felállítására 1994-ben került sor. A 36 tagú főszervében, a Tanácsban a legnagyobb gazdasági potenciállal rendelkező államok (12) és az egyes földrajzi

régiók államainak (18) képviselői ülnek, valamint képviselve vannak a nagy népességgel rendelkező államok, a tengerparttal nem rendelkező vagy földrajzilag hátrányos fekvésű államok, melyek a tengerfenékről származó ásványosztályok legnagyobb importőrei vagy ezeknek potenciális termelői, valamint a legkevésbé fejlett államok (6).<sup>[159]</sup> Mivel a Hatóság hozza a döntéseket, így az összetétel leképezi az emberiséget. Ez már csak azért is jelentős, mert nem valósulhat meg az emberiség érdekében való irányítás, ha az irányítótestület döntéshozatali rendszere a tagság miatt erre nem alkalmas.

### 5.2.3. A világűr

[77] A világűrszerződések nem határozzák meg a világűr fogalmát. A világűrjog tárgya minden olyan tevékenység, amelyet csillagászati (kepleri) törvényeknek megfelelő (orbitális) mozgást végző űrtárggyal folytatnak. A világűrjognak így a felbocsátástól a visszatérésig minden térbeli elhatárolástól függetlenül kell érvényesülnie. A világűr mint terület légi tértől való elhatárolása problémás, ugyanis nincs általánosan elfogadott szabály erre nézve. Egyes elméletek szerint az állami szuverenitás felső határát az atmoszféra jelenti. Az, hogy ez milyen távolságra van, szintén több álláspont is létezik. Az elhatárolás alapja lehet a légkör rétegekre bontása, a légi járművel elérhető legnagyobb magasság, a repülő szerkezetek aerodinamikai jellemzőitől függő magasság (ez a Kármán-vonal 83 km-es magasságban) vagy a mesterséges holdpályák legalacsonyabb lehetséges perigeuma. További elhatárolási elmélet alapja lehet a Föld gravitációs hatásain alapuló határvonal, a hatékony ellenőrzés felső határa – ami tulajdonképpen a légi tér „ágyúlövés szabálya” –, valamint nemzetközi megállapodásban is zónákra lehet osztani a vertikális térséget.<sup>[160]</sup> Ezek a delimitációs elméletek különböző határokat jelölnek ki. Velük szemben áll a funkcionalista felfogás, amely nem egzakt határral operál, hanem a tevékenységre koncentrálna, amelynek a „célja bármilyen szerkezetnek vagy tárgynak a Föld vagy a Nap körüli pályára juttatása, ezek ilyen pályán történő mozgása vagy onnan visszatérése”.<sup>[161]</sup>

[78] Ez utóbbi gondolathoz kapcsolódóan szükséges megemlíteni, hogy ezek a szerkezetek nem biztos, hogy mindig oda térnek vissza, ahonnan elindultak, ennél fogva kárt okozhatnak emberben, tárgyban, környezetben. Az űrobjektumok által okozott károkért való nemzetközi felelősségről szóló egyezmény a világűrjog specifikumát figyelembe véve a felbocsátó állam abszolút felelősségét deklarálja.<sup>[162]</sup>

[79] A világűrjog – ahogyan a tengerjog is – a technikai fejlődés hatására egyre nagyobb mértékben válik az emberi tevékenységek színterévé, és ezzel együtt az állami uralom kiterjesztése is fokozatosan napirendre kerül. A Szputnyik-1 1957-es fellövése után állította fel az ENSZ Közgyűlése a világűr békés célú hasznosításának tanulmányozására hivatott *ad hoc* bizottságát, és már ekkor deklarálták az emberiség közös érdekét a világűrben, az emberiség javát szolgáló, békés célú kiaknázást.<sup>[163]</sup> Az állandó bizottság(COPUOS) 1959-ben állt fel, amely 24 tagjának egyike Magyarország volt. Kezdetben határozatokba foglalták a világűr használatára vonatkozó alapelveket,<sup>[164]</sup> majd két évvel a Holdra-szállást megelőzően, 1967-ben elfogadták a világűregyezményt. A világűrjogi egyezmények állami területszerzést tiltó rendelkezései nagyon hasonlóak a tengerjogi szabályozáshoz. A Világűrszerződés II. cikkelye kimondja, hogy a világűr – beleértve a Holdat és más égitesteket – sem a szuverenitás igényével, sem használat vagy foglалás útján vagy bármi más módon nem lehet nemzeti kisajátítás tárgya. Ezt már az 1961-ben a Közgyűlés által elfogadott 1721-es határozatban<sup>[165]</sup> is hasonlóan fogalmazták meg, majd a két évvel később, az 1962. számú, világűr használatának alapelveit tartalmazó deklaráció III. cikkében<sup>[166]</sup> már gyakorlatilag a Világűrszerződés II. cikkének megfogalmazását rögzítették. Jelenleg a legtöbb világűr-tevékenység már nem állami, hanem leginkább üzleti vállalkozás, és a Holdon telkeket árusító cégek arra is hivatkoznak, hogy a magántulajdonszerzés tilalma nincs explicit módon kimondva egyik egyezményben sem.<sup>[167]</sup> A Hold-egyezmény éppen ezért még egyértelműbben fogalmaz: a XI. cikk 3. pontja értelmében sem a Hold felszínén, sem a felszín alatti részén, sem annak bármely részén vagy természeti erőforrások helyén nem szerezhet egyetlen állam, kormányközi vagy nem kormányzati szervezet, nemzeti jogi vagy természetes személy tulajdont. Azzal, hogy a Hold<sup>[168]</sup> és természeti erőforrásai az emberiség közös öröksége lett,<sup>[169]</sup> már mást jelent az emberiség közös vállalkozásához képest.<sup>[170]</sup> Az ENSZ Világűrjogi Albizottságának egyes tagjai 2009-ben kifejezték azon nézetüket, hogy a Hold-egyezményben a „*common heritage of mankind* és a Világűrszerződésben szereplő *province of all mankind* alapelvek pontosítást igényelnek, valamint, hogy azok különböző területekre és különböző tevékenységekre vonatkoznak”, de erre nem került sor.<sup>[171]</sup>

[80] A gyors fejlődés miatt világos volt, hogy a tengerjog évszázados fejlődési folyamatával ellentétben ezt a luxust a világűrjog nem engedhette meg.<sup>[172]</sup> A Holdon végzett tevékenységet szabályozó egyezményt ugyanakkor csekély számban írták alá vagy ratifikálták az államok,<sup>[173]</sup> pedig a világűr jogi helyzetét, azaz az emberiség közös örökségként való deklarálását itt fogalmazták meg.<sup>[174]</sup> Az egyezmény a Holdra vonatkozó

rendelkezéseit a Föld kivételével a Naprendszeren belüli más égitestekre is kiterjeszti mindaddig, amíg bármelyikükre nézve külön megállapodás nem lép életbe. A hatálya lefedi az égitesteket, de annak fogalmát nem definiálja, így ebből arra következtethetünk, hogy a hatálya lefed minden űrben található képződményt, beleértve a körülöttek létesülő orbitákat vagy oda vezető pályákat is, ellenben olyan földön kívüli anyagokra, amelyek természetes úton a Föld felszínére jutnak, az egyezmény nem vonatkozik.<sup>[175]</sup>

**[81]** A Hold-egyezmény deklarálja, hogy világűr és az égitestek kutatása és felhasználása, továbbá kutatási célra minden állam számára szabad és nyitva áll.<sup>[176]</sup> A Világűrszerződés rendelkezéseivel összhangban a Hold-egyezmény is deklarálja a békés felhasználás kötelezettségét, amellyel, hogy a Holdat és más égitesteket demilitarizált övezetnek nyilvánítja. Tilos nukleáris és más tömegpusztító fegyverek elhelyezése a Föld, a Hold vagy más égitestek körüli pályán, de nem tiltott katonai személyzet felhasználása tudományos kutatás vagy más egyéb békés célok érdekében. Tilos viszont minden olyan katonai tevékenység, amely a nemzetközi űrjogba vagy az általános nemzetközi jogba ütközik.<sup>[177]</sup> A használt *peaceful use* kifejezés értelmezése mint békés felhasználás megosztotta a nagyhatalmakat.<sup>[178]</sup> Az USA kezdetektől fogva a nem-agresszív (*non-aggressive*) álláspontot, a Szovjetunió a nem-katonai (*non-military*) irányt képviselte. A nemzetközi jog ez utóbbi megközelítést támogatja.<sup>[179]</sup>

**[82]** Bár kezdetektől fogva az ENSZ határozatok, később az egyezmények is a világűr békés célú hasznosítását hangoztatták, a valódi motivációk között az új tér katonai célú használata is fellelhető. Mint ismert, a hidegháború idején az USA és a Szovjetunió közötti űrverseny – amelyben az USA rendre alulmaradt – egyik fontos mozgatórugója a hadászati cél volt,<sup>[180]</sup> és számos műhold működését kettős felhasználás jellemez: polgári és a katonai célok is szolgál. A katonai vagy kettős célú távérzékelő mesterséges holdak felbocsátása ellen azonban egyetlen állam sem tiltakozik.<sup>[181]</sup>

**[83]** A világűrben megtalálható nyersanyagok kibányászásából származó hasznok elosztására még nem létesítettek területet, de a jövőben a technikai fejlődés ennek is utat fog törni, ahogyan a tengerfenék kiaknázása is ez tette. Erre gondolva a Hold-egyezmény már előirányozta a nemzetközi igazgatás létesítését. A szervezet feladat lesz a kihozatal méltányosan elosztása, amelynek alapján figyelembe veszik a fejlődő államok érdekeit és szükségleteit, valamint azon országok áldozatvállalását, amelyek közvetlenül vagy közvetve hozzájárultak a Hold kutatásához. Az Egyesült Államok és Oroszország éppen e rendelkezések miatt nem csatlakozott, és a csekély számú ratifikációk miatt nem sok esély van rá, hogy végre is hajtsák a rendelkezéseket.<sup>[182]</sup>

### 5.3. Az emberiség közös örökségének koncepciója

**[84]** Az emberiség közös öröksége a nemzetközi közjog egyik homályos területe. A koncepció *ex lex* kimondva csak a tengerjogban a tengerfenék vonatkozásában és a világűrjogban él. Az UNCLOS *expressis verbis* kimondja, hogy a tengerfenék és annak erőforrásai az emberiség közös örökségét ( ->a nemzetközi jog különleges alanyai) képezik,<sup>[183]</sup> míg a világűr esetén a Hold-egyezmény deklarálja ugyanezt,<sup>[184]</sup> azonban mindkét egyezmény adós maradt a fogalom meghatározásával, úgyhogy a két ekként minősített terület, a tengerfenék és a világűr jogi szabályozásának hasonlóságából következtethetünk a fogalmi elemeire: állami uralomtól mentes, közös kezelőszervezet által igazgatott, békés felhasználás tárgya és a hasznait egyenlően kell elosztani az emberiség javára.<sup>[185]</sup>

**[85]** A fogalom hiánya miatt a szakirodalmi álláspontok megoszlanak abban a tekintetben, hogy mennyiben *res communis omnium usus* a világűr és a tengerfenék, a hatályos szabályozás alapján annyi bizonyos, hogy mindkét terület *res extra commercium*. A *res communis omnium usus* jogállású terület legfőbb sajátossága ugyanis a szabad használat, hasznosítás lehetősége,<sup>[186]</sup> amely elviekben fennáll mindkét esetben, de a tengerfenéknél szűken kell értelmezni, mert egy közös kezelőszervezet jogosult dönteni a kiaknázás kérdéséről, amely az emberiség érdekében kezeli a hasznokat.

**[86]** Felmerül a kérdés, hogy az emberiség közös öröksége világörökség-e. Az UNESCO 1972-es világörökség egyezményének hatálya alá emlékművek, épületek, épületegyüttesek, helyszínek, tájak, geológiai és fiziográfiai, valamint fizikai és biológiai alakulatok tartoznak, amelyeket az egyezményben részes állam jelöl ki vagy határol körül. A legfontosabb különbség azonban az emberiség közös öröksége, valamint a világörökség között, hogy az előbbi az állami szuverenitáson kívül esik, míg az utóbbi az államterület része. A kulturális örökségvédelem esetében is van egy közös, államok feletti szervezet, sőt, pénzügyi alap is, de a rendelkezések végrehajtása, a tényleges védelmi funkció gyakorlása annak az államnak a feladata, amelynek a területén az adott világörökség található.<sup>[187]</sup>

**[87]** Az emberiség közös érdeke (*common concern of humanity*) a környezetvédelemmel szorosan összefüggő



fogalom, és sokszor összefüggésbe hozzák az emberiség közös örökségével. Weeramantry bíró a Bős–Nagymaros ügyben úgy nyilatkozott, hogy a nemzetközi jog olyan időszakát éljük, amikor az az államok érdekein túl az emberiség, valamint a Föld jólétét is figyelembe veszi.<sup>[188]</sup> Egyrészt itt kell kitérni arra, hogy az emberiség nem az államok összességét jelenti, hanem annál többet: a Föld és a jövő nemzedékének potenciális szimbiózisát. Ezt a jelenséget és ennek igényét írja le az emberiség közös érdekének jogintézménye.

## 5.4. Különleges jogállású területek

[88] A különleges jogállású területek közé azokat az atipikus jogi helyzetben lévő térségeket soroljuk, amelyek nem illeszkednek a fentebb említett jogi keretekbe. A szakirodalom megannyi csoportosítást alkalmaz, és számos, valamilyen okból különleges jogállású területet lehetne említeni, az alábbiakban a legtipikusabbakból adunk ízelítőt.

### 5.4.1. A sarkvidékek

#### 5.4.1.1. Az Arktisz

[89] Arktisznak/Északi-sarkvidéknek nevezzük az Északi-sark körüli területeket, amely jórészt az Oroszország, Alaszka, Kanada, Norvégia, Grönland és Izland északi szárazföldjei által közrefogott Jeges-tenger, ahol az északi szélességtől függően napokig vagy akár hónapokig egyáltalán nincs éjszaka. Különleges helyzetét annak köszönheti, hogy a tengeri területeit évszázadokig masszív jégpáncél fedte, így inkább hasonlított szárazföldre, mint tengerre. A jég az 1970-es években még a vízfelszín 90%-át lefedte, és átlagosan három méter vastag volt.<sup>[189]</sup> Ez a globális felmelegedés okozta drasztikus olvadással megváltozott, a feldarabolódott jégfelszín mozog, és a terület egyre inkább hasznosíthatóvá válik. Stratégiai helyzetéből adódóan katonai támaszpontnak kiváló, rajta keresztül hajózva jelentősen lerövidíthető a kontinensek közötti távolság, az alatta húzódó kontinentális talapzat nyersanyagban rendkívül gazdag és a jég olvadásával mindez egyre elérhetőbb.<sup>[190]</sup>

[90] A terület jogi helyzetével kapcsolatos problémák a megközelíthetlenségéből és az okkupálhatatlanságából adódtak. A térségben a XV. század végén indult meg a szárazföldi területek államterülethez csatolásának folyamata, amikor a kor hajósnepei megpróbálták az addig ismeretlen térséget feltérképezni. A szárazföldi területek vonatkozásában felmerült problémát a zord körülmények jelentették, amelyek a felfedezésen túlmenően a terület birtokbavételét nehezítették, gátolták. Ekkor merültek fel igazán a földrajzi egybefüggőségen alapuló elméletek, amelynek speciális verziója a szektorelmélet, amely esetén a térségben szárazföldi területtel rendelkező parti államok a partvonalukat az Északi-sarkkal összekötve, a hosszúsági és szélességi körök alkalmazásával jelölték volna ki maguknak körkikelyszerű területet és mint államterületet szabályozásuk alá vonták volna. Poirier kanadai szenátor elmélete szerint legalábbis így oszthatták volna fel egymás között az északi államok a jeges térséget, ha nem bukott volna el már el a kanadai Alsóházban ez az elképzelés.<sup>[191]</sup>

[91] Alapvetően az Arktisz olyan terület, mint a többi: az északi államok szárazföldi területeinek pereme nyúlik a térségbe, ami ettől északra található az pedig tenger és jég. A specifikumot az adja, hogy szárazföld és a jég olyan szoros kapcsolatban van, hogy nehéz pontosan megmondani, hol végződik a szárazföld és hol kezdődik a jég. Emiatt az őslakosok a szárazfölddel azonos módon használják a jégterületet is – javarészt közlekedésre és vadászatra, mezőgazdasági termelésre ugyanis alkalmatlan –, így a jogirodalom ezekre analógia útján a *terra firmara* vonatkozó szabályokat alkalmazza, a gyakorlat pedig figyelembe veszi azokat az alapvonal meghatározásánál.<sup>[192]</sup> A jogi kihívást egykor a vastag jégpáncélból letört vagy a felaprózódott jégtáblák jelentették, amelyeket masszív tulajdonságuk miatt kutatóállomásként hasznosítottak, és ekként *sui generis* jogi kategóriát alkottak a tenger felszínén lebegve, esetenként rögzítve: hajóra, mesterséges szigetre, természetes szigetre vonatkozó analógiát használva igyekeztek ezeket jogi szabályozás alá vonni.<sup>[193]</sup> A jég drasztikus olvadásának okán mindez lassan teljesen a múlté, és egyben új jogi problémák irányába terelődik a nemzetközi közvélemény: a hajózási útvonalak jégmentessé válásával a megélénkülő kereskedelmi forgalom az Északnyugati- és az Északkeleti-átjárón az állami szuverenitás és a tranzitjog találkozása miatt, valamint a kontinentális talapzat külső határainak kijelölése és annak kiaknázása tekintetében. Mindkettő jelentős mértékben terhelné a környezetet, amelynek védelme így is egyetemes érdekű a jégsapkák olvadása által okozott vízszintemelkedés, továbbá a jeges környezet és a szennyeződések kölcsönhatásának globális hatásai miatt.<sup>[194]</sup>

#### 5.4.1.2. Az Antarktisz

[92] Az Antarktisz a hatodik kontinens, 5,5 millió km<sup>2</sup>-es szárazföldi területét és közvetlen vízi környezetét a leghidegebb, legszárazabb, legszelesebb, valamint a jég miatt a legnehezebben megközelíthető területeként tartják számon. A jég olvadása ugyan itt is érezteti a hatását, de jelenleg kutatóállomásokon kívül más hasznosítása nincs a területnek.<sup>[195]</sup>

[93] Akárcsak az Arktisz szárazföldi peremvidékét, délen az Antarktisz jégpáncállal borított szárazföldjét sem tudták az érdeklődő államok uralmuk alá hajtani, ezért számos elmélet született arra nézve, hogy a tényleges birtoklás nélkül is magukénak tudhassák azt: történeti jogcímet, szektorelméletet, a pánamerikai elsőbbség elméletet, de egyik sem nyert általános elismerést.<sup>[196]</sup> A második világháborút követően a nemzetközi közösség a területi igények kavalkádjával szembesült: az Antarktisz környékén területtel, szigetekkel rendelkező Egyesült Királyság (Falkland-szigetek), Argentína (Falkland-szigetek), Chile, Új-Zéland, Franciaország, Ausztrália, Dél-Afrika és egy távoli állam, Svédország is területi igényekkel lépett fel. Az 1957-ben kezdődő Nemzetközi Geofizikai Év során viszont az USA kezdeményezésére a potenciális érdeklődőket sikerült rábírnival arra, hogy – gyakorlatilag a gazdasági és politikai érdekeket félretéve – lemondjanak a területi igényeikről és a tudományos kutatás céljaként szabályozzák a területet.<sup>[197]</sup> A kontinens ekkor teljesen lakatlan volt, sem állatok, sem növények nem éltek a területén, így csak csekély számú eltökélt kutató jelent meg olykor a jéggel borított föld felszínén. Az egyezmény nyitva áll bármely állam aláírása előtt, jelenleg mintegy félszáz részese van.<sup>[198]</sup> Az 1959-ben kötött – és 1961-ben hatályba lépett – egyezményben rendelkeztek a harminc évvel később esedékes revízióról. 1988-ban bizonyos mértékű bányászatot engedélyeztek volna, de az erről szóló Wellingtoni Egyezmény végül nem lépett hatályba, az 1991-es Madridi Jegyzőkönyv pedig újabb ötven évre meghosszabbította az igénymoratóriumot, és ezzel együtt a kiaknázási lehetőséget is elnapolta. Jelenleg az Antarktisz jogi helyzetét az ún. Antarktisi Szerződésrendszer határozza meg,<sup>[199]</sup> amelynek alapja az 1959-es szerződés, annak módosításai és a kiegészítő szerződések: az 1964-es antarktisi állat- és növényvilág megőrzésére irányuló szabályok, az 1972-es egyezmény az antarktisi fókák védelméről, az 1980-as antarktisi tengeri állat- és növényvilág védelméről és a hatályba nem lépett ásványkincsekkel kapcsolatos tevékenységekről szóló, 1988-ban megalkotott egyezmény, amely ennek ellenére jelentősen befolyásolta az 1991-es környezetvédelmi jegyzőkönyv szabályait. Az 1959-ben megkötött Antarktisi egyezmény hatálya alá tartozik a hatvanadik déli szélességtől délre eső minden szárazföldi terület és jégmező. Ez a terület kizárólag békés célokra, főként tudományos kutatásra és együttműködésre vehető igénybe, kifejezetten tilos a nukleáris robbantás és radioaktív hulladékok elhelyezése. Az Egyezmény nem ismer el, nem vitat és nem alapoz meg területi igényeket; az Egyezmény hatálya alatt új igény nem juthat érvényre. A felmerülő vitákat az érintett felek békés úton kötelesek elrendezni, vagy ha ez nem jár eredménnyel, a Nemzetközi Bírósághoz kell fordulniuk.<sup>[200]</sup>

[94] Ugyan nem minősül az emberiség közös örökségének, sokszor mégis hasonló rezsimként titulálják az Antarktison fennálló rendszert. Az Antarktisi egyezmény alapján a Konzultatív Gyűlés a terület igazgatásának nemzetközi fóruma. Az egyezmény keretei között teljes jogú, úgynevezett konzultatív és nem konzultatív tagországok tevékenykednek,<sup>[201]</sup> amelyek az Antarktisi ügyeit két évente megvitatják.<sup>[202]</sup> Az Antarktisi jogi sorsának alakulásában azok játszanak kulcsszerepet, akik az 1959-es egyezményt megkötötték, közülük is főként azok, akik ekkor területi igényről mondtak le. A konzultatív tagok ugyanis azok az államok, amelyek az Antarktisi Szerződést megkötötték, és azok, amelyek kutatást végeznek a területen. Ezzel szemben a nem konzultatív tagok részt vesznek ugyan a Konzultatív Gyűlés ülésein, de a döntéshozatalban – szavazati jog hiányában – nem. Ezek az államok gyakran csak az 1959-es szerződésben részesek.<sup>[203]</sup>

[95] Az Antarktisi Szerződésben szintén megjelenik a békés célú hasznosítás követelménye, és *expressis verbis* meghatározza, hogy mit takar: mindenfajta katonai természetű tevékenység megtiltását, vagyis katonai támaszpontok létesítését, megerősítését, katonai műveletek végzését és fegyverkísérleteket.<sup>[204]</sup> Az Antarktisi Szerződés tulajdonképpen az emberiség közös örökségéhez hasonló hangzatos elveket hirdetve, látszólag hasonló rendszer mögé bújva egy zárt kör kezébe játszotta az Antarktisi feletti hatalmat. Minden megvalósul ugyanis: a békés felhasználás, a kutatás szabadsága, a demilitarizáció, viszont a Konzultatív Gyűlésben résztvevők nem az emberiség, a világ államainak érdekei alapján kormányozzák a területet, hanem kizárólag a konzultatív tagok érdekei szerint, ugyanis szavazati joggal csak ezen államok rendelkeznek. Az ásványkincsek kiaknázására irányuló tevékenység mikéntjét 1991-ben a környezetvédelmi jegyzőkönyv a Wellingtoni Egyezményhez hasonló módon szabályozza, a kiaknázás megkezdését azonban ötven éves moratórium utánra tervezik. Ennek oka, hogy abban az időben a

technikai fejlődés nem állt olyan szinten, hogy hatékony kitermelésbe tudtak volna kezdeni. A Jegyzőkönyv egyúttal igyekszik pótolni azokat a kiaknázással összefüggő környezetvédelmi hiányosságokat, amelyek a Wellingtoni Egyezményből kimaradtak. Fontos részletek azonban továbbra is hiányoznak: az Egyezmény teljes mértékben kerüli annak meghatározását, hogy az Antarktiszon kibányászandó ásványkincsek tulajdonjoga, rendelkezési joga kit illet. A kérdés gyakorlati vetülete pedig az, hogy a tevékenységből származó kereskedelmi vagy technológiai haszon kinél csapódik le.<sup>[205]</sup>

#### 5.4.2. Tengerszorosok és csatornák

**[96]** A tengerszoros fogalmát az UNCLOS nem határozza meg. A tengerszoros természetes víziút, amely tengereket köt össze. Abban az esetben, ha államterületnek minősülő tengerrészt köt össze nyílt tengerrel, akkor a rajta való közlekedést az adott állam szabályozza.<sup>[206]</sup> Abban az esetben, ha nyílt tengert köt össze nyílt tengerrel és nemzetközi közlekedés szempontjából hasznosítható, akkor nemzetközi tengerszorosról van szó (Korfu-szoros ügye), amelynek jogi helyzetét a tengerjog szabályozza,<sup>[207]</sup> mert ebben az esetben mindenkit megillet a szabad áthaladás joga. Ezt általános jelleggel elsőként az 1958-as, parti tengerre vonatkozó egyezmény nem definiálta, pusztán leszögezte, hogy az idegen hajók békés áthaladásának joga nem függeszthető fel azokban a szorosokban, amelyek a nyílt tenger egy része és a nyílt tenger más része vagy egy idegen állam parti tengere között a nemzetközi hajózás céljára szolgálnak.<sup>[208]</sup>

**[97]** Az UNCLOS szerint a parti állam az előtte fekvő sziget és a part közötti áthaladást korlátozhatja, ha a főhatalma alatti másik, a nyílt tenger felé eső oldalon is van hajózható, alternatív útvonal. A szoroson való keresztülhaladást (tranzitáthaladás) azonban biztosítani kell, függetlenül attól, hogy a szoros két oldalán különböző államok vannak-e vagy sem. Ebben az esetben a tengeri közlekedés szabályozása közelebb áll a szigetek közötti tengeren való áthaladáshoz, mint a parti tengeren biztosított békés áthaladáshoz. A tranzitáthaladás a hajózás – és az átrepülés – szabadságának gyakorlása folyamatos és gyors áthaladás céljából, a nyílt tenger vagy egy kizárólagos gazdasági övezet egyik része és a nyílt tenger vagy egy kizárólagos gazdasági övezet másik része között. A folyamatos és gyors haladás követelménye azonban nem érinti a tengerszorosot határoló államhoz való bejutást, az onnan való távozást vagy visszatérés céljából történő áthaladást a tengerszoroson keresztül, az adott államba való bejutás feltételeinek megfelelően.<sup>[209]</sup> Az áthaladás biztosítása érdekében a szorosok jogi helyzetét, a hajózási útvonalakat és forgalomelválasztási folyosók kijelölését legtöbbször nemzetközi egyezményekkel szabályozzák.<sup>[210]</sup> Ilyen egyezmény szabályozza például a Boszporuszon és a Dardanellákon való áthaladást. Az egykori török uralmat Nagy Katalin törte meg, amikor 1774-ben Oroszország délen parti állam lett, és ettől kezdve a szorosok nyílt tengereket kötöttek össze. Ekkortól kezdve folyamatosan változott a hajózási feltétel a szorosokon, a jelenleg hatályos szabályokat pedig az 1936-os Montreaux-i Egyezményben találjuk: Törökország ellenőrzése alá helyezte a területet, amely békeidőben nyitva áll a kereskedelmi hajók előtt, de emellett részletesen szabályozta a szorosokon való átkelés különböző aspektusait.<sup>[211]</sup>

**[98]** Abban az esetben azonban, ha az állam az alapvonalaknak a számára leginkább előnyös meghúzása segítségével belvíznek tudja minősíteni a szigetek közötti területét, akkor teljes mértékben joghatósága alá vonhatja a hajózás szabályozását, ha azok nem minősülnek nemzetközi szorosnak.<sup>[212]</sup> Emiatt fontos kérdés, hogy egy vízi út nemzetközi kereskedelem szempontjából fontos, forgalmas útnak minősül-e vagy sem.<sup>[213]</sup> Többek között ez a vita tárgya a Kanada szigetvilágán átvonuló Északnyugati -átjáró megítélése kapcsán. Kanada szerint történelmi jogcím okán a vízterület belvízi jogrend alatt áll, ám a hajózási útvonal iránt egyre élénkebb az érdeklődés, mióta a jég olvad.<sup>[214]</sup>

**[99]** A jelenleg hatályos szabályok szerint a nemzetközi hajózásra használt tengerszorosokon való áthaladás a tengerszorosokat alkotó vizek jogállását, továbbá a tengerszorosokkal határos államoknak az említett vizek és a felette levő légtér, a tengerfenék és altalaj feletti szuverenitás gyakorlását semmilyen egyéb szempontból nem érinti.<sup>[215]</sup>

**[100]** A tengerszorosokkal szemben a csatorna mesterségesen létesített útvonal nyílt tengerek között. Tulajdonképpen a szárazföld átvágásával létesítik, így valamely állam szárazföldi területén jön létre, ennél fogva az adott állam szuverenitása alá tartozó terület. Vannak azonban olyan csatornák, amelyet egyezménnyel nemzetközi útvonallá tettek, de ettől még nem vonatkozik rájuk a szorosokra vonatkozó általános szabályozás. A két leforgalmasabb mesterséges víziút jelenleg a Szezei- és a Panama-csatorna. A Szezei-csatornát évezredekkel ezelőtt már kiásták egyszer, majd a XIX. században több állam részvényesei összefogtak és közös erőfeszítéssel 1869-ben ismét vízi átjárót létesítettek a területen. Jogi helyzetét az 1888-as Konstantinápolyi Egyezmény rendezte, amely deklarálta, hogy lobogóra való tekintet nélkül

kereskedelmi és hadihajók előtt is nyitva áll háború és béke idején egyaránt, így legfeljebb a fizikai korlátok – a csatorna szélessége – jelenhetnek akadályt az áthaladásban. A XX. század derekán egy időre használhatatlanná vált. 1975-ben nyitották meg újból. A másik jelentős csatorna a Sueznél már bizonyított francia mérnök, Lesseps nevéhez kötődik, aki – az akkori területi állam – Kolumbia engedélyével 1881-ben kezdte meg Panamában a csatornaépítést. Az építető részvénytársaság azonban csődbe ment, és az USA potom pénzért vásárolt részesedést benne azzal céllal, hogy folytassa a csatornaépítést, majd nemzetközi megállapodásokban rögzítették annak használatát. A jelenleg hatályos rezsimit három szerződés jelenti, amelyeket 1977-ben kötöttek. A csatorna jelenleg Panama területét szeli át, kezelését és üzemeltetését az USA és a Panamai Kormány egy bizottságra bízta. A csatorna semleges terület, a rajta való áthaladás kereskedelmi és hadihajók számára is biztosított, ha betartják az egészségügyi előírásokat.<sup>[216]</sup>

### 5.4.3. Nemzetközi igazgatás alatt álló területek

**[101]** A történelem során többször is előfordult, hogy egy terület tartósan vagy ideiglenesen nem a klasszikus állami irányítás alatt állt, hanem részben vagy egészben a nemzetközi közösség valamilyen formációja gyakorolta a klasszikus állami szuverenitást, de napjainkban is előfordul, hogy valamely világszervezet – vagy akár többen együttműködve – igazgatnak egy területet, államot.

**[102]** A legelső kísérlet egy közös igazgatásra Krakkó városában jött létre, amikor az 1815-ös Bécsi Kongresszuson újra létrehozták Lengyelországot, Krakkót azonban különálló politikai egységként porosz, osztrák és orosz igazgatás alá helyezték Független Krakkói Köztársaság néven.<sup>[217]</sup>

**[103]** A XX. században a nemzetközi igazgatási tevékenységre zömmel humanitárius céllal, katonai és civil tanácsadók bevonásával került sor. Az első ilyen kezdeményezés a Balkán-félsziget déli részén az 1903 és 1908 közötti macedóniai válság során volt, amikor a cári Oroszország és az Osztrák–Magyar Monarchia vezetőinek kezdeményezésére a nagyobb mézárások elkerülése és az egymással szemben álló muzulmánok, valamint a keresztények lakta tartomány stabilizálása érdekében az európai nagyhatalmak megpróbálták beavatkozni a konfliktusba. Ennek érdekében a külföldi katonai és polgári tisztviselők a területen a vezető török hivatalnokok mellett és a csendőri alakulatok felett működtek. Az első világháborút követően létrejött Nemzetek Szövetsége alapvető célként tűzte ki a béke őrzését, így adott volt a nemzetközi igazgatás gyakorlójának szerepe is, de ez a csak két terület kapcsán valósult meg. A német lakosságú Danzig ugyan önálló városállam lett, de külügyeit Lengyelország intézte, a speciális helyzete felett viszont a Nemzetek Szövetsége által kinevezett főbiztos őrködött: jóváhagyta a városállam alkotmányát, továbbá döntött a Danzig és Lengyelország közötti vitákban. A szintén német többségű lakossággal rendelkező és szénben gazdag Saar-vidéket az első világháború után 15 évre a Nemzetek Szövetségének igazgatása alá helyezték, miközben Franciaország jogot nyert a gazdasági erőforrások kiaknázására. Különleges helyzetbe kerültek a volt gyarmatterületek is, amelyek esetében a Nemzetek Szövetsége az önálló állammá válást szorgalmazta, és amelyek nem voltak még ehhez kellő fejlettségi szinten, azokat ún. mandátumos területként valamely tagállam – sokszor a volt anyaállam – igazgatása alá helyezte. A mandatárius által gyakorolható hatalom mértéke alapján három mandátumkategóriát különböztettek meg. Az A-mandátum a legfejlettebb térségekre vonatkozott, amelyeket a legközelebb álltak az önálló államisághoz, és a mandatárius ennek eléréséhez támogatja (például Franciaország Libanon esetében, Nagy-Britannia Irak felett), a B-kategória a kevésbé fejlett vidékekre vonatkozott, komolyabb beavatkozási joggal, ami elkülönített közigazgatást jelentett (például Belgium Ruanda–Burundi felett), míg a legönállótlanabb államalkulatokat a C-mandátum alá sorolták, ahol a mandatárius a saját igazgatása szerves részeként irányította a területet (például Ausztrália Új-Guineát). A második világháborút követően az intézmény megszűnt és az ENSZ Gyámsági Tanácsának irányítása alatt gyámsági rendszer jött létre ugyanezzel a céllal, kijelölt igazgató hatóságokkal.<sup>[218]</sup>

**[104]** Talán a legismertebb nemzetközi igazgatás alatti terület Nyugat-Berlin volt. A második világháborút követően a győztes hatalmak négy szektorra osztották, amerikai, brit, francia és szovjet szektorra. 1949. október 7-én megalakult a szovjet befolyás alatti NDK, amelynek a fővárosa Berlin lett. A nyugati hatalmak által irányított Berlin-szeletek nem csatlakoztak, így Nyugat-Berlin továbbra is a három nyugati hatalom igazgatása alatt állt, nem lett része az NSZK-nak, hanem önálló politikai egység maradt. Tulajdonképpen az NSZK és Nyugat-Berlin speciális kapcsolatban működött 1990. október 3-ig, amikor Németország újra egyesült.<sup>[219]</sup>

**[105]** 1999-től kezdve több, válsággal küszködő térség is ideiglenesen közvetlen nemzetközi igazgatás alá került. A leglátványosabb változáson Koszovó ment át. Az ENSZ BT 1244. számú határozatában említett

felhatalmazás alapján az ENSZ Főtitkára 1999. június 10-én létrehozta az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Igazgatási Misszióját Koszovóban (UNMIK), hogy lássa el az alapvető polgári közigazgatási funkciókat Koszovóban, és segítse a koszovói autonómia és öngazgatás megteremtését, majd a NATO vezetésű békefenntartó erők (KFOR) is feladatot kaptak a térségben.<sup>[220]</sup> Említhetnénk Irakot is, ahol 2003-ban Szaddám Huszein rendszerének elsöprése után a vezető nélkül maradt ország területén egy elkülönített amerikai, egy angol és egy lengyel megszállási és igazgatási övezetet hoztak létre, és ezekbe osztották be a katonai akcióban koalíciós partnerként közreműködő mintegy harminc állam oda küldött, részben szállítási és humanitárius, részben rendfenntartó és katonai rendteremtő alakulatait.<sup>[221]</sup>



## 6. JEGYZETEK

[1] NAGY Károly: *Nemzetközi jog*, Budapest, Püski, 1999, 140.

[2] The case concerning the S.S. Lotus (*French Republic vs. Turkish Republic*) Judgment of 7 September 1927, P.C.I.J. Series A, No. 10. 3. pont.

[3] KOVÁCS Péter: *Nemzetközi közjog*, Budapest, Osiris, 2011, 94.

[4] A hadihajó olyan hajót jelent, mely egy állam fegyveres erőihez tartozik, s viseli az ilyen hajókat nemzetiségük alapján megkülönböztető külső jeleket, az állam kormánya által megfelelően kinevezett olyan tiszti parancsnoksága alatt áll, akinek a neve a megfelelő szolgálati vagy ezzel egyenértékű lajstromban szerepel, és olyan legénységgel látták el, mely a reguláris fegyveres erők fegyelmi szabályzata alá tartozik. 91/2001. (XII. 21.) OGY határozat az Egyesült Nemzetek Montego Bayben, 1982. december 10-én aláírásra megnyitott Tengerjogi Egyezménye megerősítéséről, valamint XI. Részének végrehajtásával kapcsolatos, New Yorkban, 1994. július 24-én aláírásra megnyitott Megállapodáshoz történő csatlakozásról [UNCLOS] 29. cikk.

[5] CSATLÓS Erzsébet: *Az Arktisz nemzetközi jogi helyzete*, Budapest, Akadémiai, 2013, 61–62.

[6] Operation of Aircraft, Annex 6, Third Edition of Part II, September, 1983, 5, hivatkozta: Michael MILDE: „Aircraft” in Rudolf BERNHARDT (szerk.): *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea - Air and Space*, Heidelberg, Elsevier, 1989, 22–23.

[7] Bin CHENG: „Air Law” in BERNHARDT (6. j.) 9.

[8] Bin CHENG: „Spacecraft, Satellites and Space Objects” in BERNHARDT (6. j.) 309.

[9] *A világűrbe felbocsátott objektumok nyilvántartásba vételéről szóló, az ENSZ Közgyűlésének az 1974. évi november hó 12. napján kelt 3235/XXIX. határozatával elfogadott egyezmény kihirdetéséről szóló 1978. évi 7. törvényerejű rendelet* II–III. cikk 313.

[10] Santiago TORRES BERNARDEZ: „Territorial Sovereignty” in Linda J. PIKE (szerk.): *Encyclopedia of Public International Law*, Amsterdam, Elsevier, 1987, 492–493.

[11] Stephen C. MCCAFFREY: „The Harmon Doctrine One Hundred Years Later: Buried, Not Praised” *Natural Resources Journal* 1996/36, 551–552.

[12] Evgeny VINOKUROV: „A Theory of Enclaves” *MPRA Paper* No. 20936. 2007, 10. Az enklávék és exklávék részletesebb tipizálását lásd az idézett mű 17. oldalától kezdődően.

[13] VINOKUROV (12. j.) 12; Alexander SERGOUNIN: „Kaliningrad: Russian Outpost or Window on Europe?” CPS International Policy Fellowship Program, 2003/2004; Vadim KONONENKO: „What’s New About Today’s EU-Russia Border” *UPI Working Papers* 2004/50, 2–3.

[14] Yuri ROZHKOV-YURYEVSKY: „The Concepts of Enclave and Exclave and Their Use in the Political and Geographical Characteristic of the Kaliningrad Region” *Baltic Region* 2013/2, 116.



- [15] KOVÁCS (3. j.) 127.
- [16] NAGY (1. j.) 211–212.
- [17] Anthony AUST: *Handbook of International Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, 31–32.
- [18] KOVÁCS (3. j.) 110.
- [19] *Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény* 4–5. § (1) bekezdés.
- [20] Paul R. HENSEL – Michael E. ALLISON – Ahmed KHANANI: „The Colonial Legacy and Border Stability: Uti Possidetis and Territorial Claims in the Americas” Annual Meeting of International Studies Association, Montreal, Canada, 2004, 03.17.
- [21] KOVÁCS (3. j.) 112; Case concerning maritime delimitation (*El Salvador vs. Honduras*) Judgment of 11 September 1992, I.C.J. Reports 1992, 401, 408; Malcolm N. SHAW: „Peoples, Territorialism and Boundaries” *European Journal of International Law* 1997/3, 482.
- [22] Steven R. RATNER: „Drawing a Better Line: Uti Possidetis and the Borders of New States” *American Journal of International Law* 1996/4, 590.
- [23] Case concerning North Sea continental shelf cases (*Federal Republic of Germany vs. Denmark; Federal Republic of Germany vs. Netherlands*) Judgment of 20 February 1969 I.C.J. Reports 1969. 3.
- [24] Case concerning continental shelf (*Tunisia vs. Libyan Arab Jamahiriya*) Judgment of 24 February 1982 I.C.J. Reports 1982. 18.
- [25] Case concerning continental shelf (*Libyan Arab Jarnahiriya vs. Malta*) Judgment of 3 June 1985 I.C.J. Reports 1985. 13.
- [26] Delimitation of the maritime boundary in the Gulf of Maine area (*Canada vs. United States of America*) Judgment of 12 October 1984 I.C.J. Reports 1984. 327.
- [27] Case concerning maritime delimitation and territorial questions between Qatar and Bahrain (*Qatar vs. Bahrain*) Judgment of 16 March 2001 I.C.J. Reports 2001. 40.
- [28] Jiuyong SHI: „Maritime Delimitation in the Jurisprudence of the International Court of Justice” *Chinese Journal of International Law* 2010/9, 274. A Nemzetközi Bíróság gyakorlatát az egyes lépések vonatkozásában lásd az idézett mű 275–291.
- [29] Santiago TORRES BERNARDEZ: „Territory, Acquisition” in PIKE (10. j.) 496.
- [30] CSARADA János: *A tételes nemzetközi jog rendszere*, Budapest, Franklin Társulat, 1910, 454.
- [31] CSATLÓS (5. j.) 24–25.
- [32] Felfedezése óta mozgalmas a Falkland-szigetek története, amelyeket birtokának nyilvánított Franciaország, Nagy-Britannia, Spanyolország és Argentína is. Az 1770. évi falklandi válság a háború szélére sodorta a francia-spanyol szövetséget Nagy-Britanniával. A spanyol igényt örökölte Argentína. 1833-ban Nagy-Britannia vette birtokába a szigeteket, de Argentína továbbra is saját területének tekintette őket. Nagy-Britannia és Argentína 1982-ben 74 napos háborút vívott a szigetek birtoklásáért. A konfliktus az argentin erők fegyverletételével zárult, legalábbis egyelőre. Roberto C. LAVER: *The Falklands/Malvinas case: breaking the deadlock in the Anglo-Argentine sovereignty dispute*, The Hague, Martinus Nijhoff, 2001, 19–53; C. H. M. WALDOCK: „Disputed Sovereignty in the Falkland Islands Dependencies” *British Yearbook of International Law* 1948/25, 311–353.
- [33] CSATLÓS (5. j.) 28–29.
- [34] Paul FAUCHILLE: *Traité de droit international public*, Paris, I. Rousseau, 1925, 714–718; APÁTHY István: *Tételes európai nemzetközi jog*, Budapest, Franklin Társulat, 1888, 168; J. H. W. VERZIJL: *International Law in Historical Perspective*. Utrecht, Sijthoff-Leyden, 1970, 348–349; M. P. TANDON: *Public International Law*, Allahabad, Allahabad Law Agency, <sup>12</sup>1993, 125.
- [35] 1886. évi XIV. törvénycikk az Afrika némely (Kongo) vidékére vonatkozó kérdések szabályozása iránt tartott berlini értekezlet főokmányának beczikkelyezéséről, 34–35. cikk.
- [36] A szigetet a spanyolok 1606-ban okkupálták, majd az építményeket lerombolva 1666-ban el is hagyták. Ezekután 1667-ben a Holland-Kelet-Indiai Társaság a bennszülöttekkel kötött szerződések nyomán birtokba vette. A spanyolok 1898-ban békeszerződéssel a Palmas-szigetet átadták az USA-nak, aki az 1906-os szigetre érkezésekor szembesült a holland jelenléttel. A Hollandia és az USA közötti területi vita akörül

forgott, hogy melyik államot illeti meg a terület. Case concerning Island of Palmas (or Mianga) (*United States of America vs. The Netherlands*) P.C.I.J., The Hague. 4 April 1928. U.N.R.I.A.A. Vol. II. 839.

[37] *Affaire de l'île de Clipperton (Mexique vs. France)* Rome, 28 janvier 1931, U.N.R.I.A.A. Vol. II. 1110; Case concerning Eastern Greenland (*Denmark/Norway*) P.C.I.J. (Ser A/B) No. 53. 1933. 46; Edwin D. DICKINSON: „The Clipperton Island Case” *American Journal of International Law* 1933/27, 133; Charles G. FENWICK: *International Law*, New York, Appleton–Century–Crofts, 1965, 412–413; P. K. MENON: „The Acquisition of Territory in International Law: Traditional Perspective” *The Korean Journal of Comparative Law* 1994/22, 138, 140.

[38] CSATLÓS (5. j.) 47.

[39] CSARADA (30. j.) 463.

[40] Case concerning Western Sahara, Advisory opinion 21 December 1974, I.C.J. Rep. 1975, 39, Dillard bíró problémára vonatkozó különvéleménye 116–118; Marcel SIBERT: *Traité de droit international public. Le droit de la paix. I.*, Paris, Dalloz, 1951, 865; Antonio Sanchez de BUSTAMANTE Y SIRVEN: *Droit International Public III. Traduction par Paul Goulé*, Paris, Sirey, 1936, 260; BUZA László: *A nemzetközi jog tankönyve*, Budapest, Politzer Zsigmond és Fia, 1935, 141, 117.

[41] NAGY (1. j.) 142–149.

[42] CSARADA (30. j.) 462.

[43] NAGY (1. j.) 163.

[44] Dante A. CAPONERA – Marcella NANNI: *Principles of Water Law and Administration: National and International*, The Hague, CRC Press, 1992, 204.

[45] Stephen GOROVE: *Law and Politics of the Danube: an Interdisciplinary Study*, The Hague, Martinus Nijhoff. 1964, 11–22; James L. WESCOAT JR.: „Main Currents in Early Multilateral Water Treaties: A Historical-Geographic Perspective 1648–1948” *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy* 1995/1, 44, 49–70; Joanne LINNEROOTH: „The Danube River Basin: Negotiating Settlements to Transboundary Environmental Issues” *Natural Resources Journal* 1990/30, 634.

[46] *General Treaty Great Britain, Austria, France, Portugal, Prussia, Russia, Spain, and Sweden, signed at Vienna* June 9, 1815, CIX. cikk. *Principal Treaties and Conventions Relating to Freedom of Navigation on the Danube. Doc. & St. Papers 1948–1949*, 250.

[47] Lásd például 1882. évi XXXVI. törvénycikk az 1865. évi november 2-án kelt dunahajózási actához való pótegyezmény becikkelyezéséről.

[48] John C. CAMPBELL: „Diplomacy on the Danube” *Foreign Affairs* 1948–1949, 315–327.

[49] 1949. évi XIII. törvény a Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről, 3. cikk, 20–22. cikk.

[50] *Danube River Basin District Management Plan*, 14 Dec. 2009, [DRBMP] 3; Carmen GASPAROTTI: „A Modern Approach of Water Management in the Danube River Basin” *Management & Marketing Challenges for the Knowledge Society* 2012/4, 782–783.

[51] *Convention on Cooperation for the Protection and Sustainable Use of the Danube River*. Sofia, 29 Jun. 1994. OJ L 342, 12/12/1997, 19–43, Participants.

[52] Guy PETERS – Jon PIERRE: „Multi-level Governance and Democracy: A Faustian Bargain?” in Jan BACHE – Matthew FLINDERS (szerk.): *Multi-level Governance*, Oxford, Oxford University Press, 2004, 83; Bernhard WOLFSLEHNER et al.: *Potentials of the Danube Strategy for a Sustainable Development in Central and Eastern Europe. 'Interdisziplinäre Projektstudie'* WS 2011/2012 UBRM, 2012, 93; Action Plan Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic And Social Committee and the Committee of the Regions European Union Strategy for the Danube Region, Brussels, SEC(2010) 1489; Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, European Union Strategy for Danube Region, Brussels, 08/12/20010 COM(2010) 715. 3; DRBMP 93.

[53] DRBMP 3; Marleen VAN RIJSWICK – Herman Kasper GILISSEN – Jasper VAN KEMPEN: „The need for international and regional transboundary cooperation in European river basin management as a result of new approaches in EC water law.” *ERA Forum* 2010/11, 146–147.

- [54] CSATLÓS Erzsébet: „European Administration of the Danube in Hungary”, *Acta Iuris Stetinensis* 13, 61–69; CSATLÓS Erzsébet: „Regionalism and Multi-Level Governance of Rivers: Administrative Affairs of the Danube” in Grzegorz LIBOR – Dorota NOWALSKA-KAPUSCIK – Robert PYKA (szerk.): *Regionalisation in Europe. State of Affairs*, Katowice, Prace Naukowe, Uniwersytetu Śląskiego W Katowicach, 2015, 97–101.
- [55] Ryan STOA: „The United Nations Watercourses Convention on the Dawn of Entry Into Force” *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2014, 1326.
- [56] LINNEROOTH (45. j.) 643–644.
- [57] Case concerning Gabčíkovo-Nagymaros Project (*Hungary vs. Slovakia*) Judgment of 25 September 1997, I.C.J., Reports 1997, 86–87. pont.
- [58] Salman M. A. SALMAN: „The Helsinki Rules, the UN Watercourses Convention and the Berlin Rules: Perspectives on International Water Law”. *Water Resources Development* 2007/4, 625–640, 628–630.
- [59] *Convention on the Law of the Non-navigational Uses of International Watercourses*. New York, 21 May 1997, 36 ILM 700.
- [60] Az egyezmény általánosan elfogadott jellege vitatható, hatályba csak 2014-ben lépett és azóta mindössze 36 részes állama van.
- [61] CSATLÓS Erzsébet: „A római kor és a középkor tengerjoga” *De iurisprudentia et iure publico* 2012/3, 159.
- [62] CSATLÓS (61. j.) 159–160.
- [63] A. E. THURMAN: *The Justification of the Léaw of the Sea in Early Modern Europe*, PhD dissertation, Michigan, University of Michigan, 2010, 59.
- [64] Peter PROWS: „Tough Love: The Dramatic Birth and Looming Demise of UNCLOS Property Law (and What is to be Done about it)” *Texas International Law Journal* 2007/42, 249; Arvid PARDO: „The Law of the Sea: Its Past and Its Future.” *Oregon Law Review* 1984/63, 7.
- [65] Giinther JAENICKE: „Law of the Sea” in (8. j.) 174. További különbség teendő az ún. *admiralty law* esetében, amely a tengernagyok, a hajók admirálisa által gyakorolt polgári és kereskedelmi joghatósága alá eső tevékenységekre, valamint eljárásának szabályait ölelte fel. Geoffrey MARSTON: „Admiralty Law”.
- [66] Proclamation Concerning United States Jurisdiction over Natural Resources in Coastal Areas and the High Seas. Department of State Bulletin 13, 1945, 485.
- [67] *A nyílt tengerről szóló, Genfben, 1958. április 29-én aláírt szerződés kihirdetéséről szóló 1963. évi 6. törvényerejű rendelet*.
- [68] CSATLÓS (5. j.) 11–12.
- [69] UNCLOS (4. j.) 5. cikk; 7. cikk.
- [70] UNCLOS (4. j.) 121. cikk (1) bekezdés.
- [71] Ian BROWNLIE: *Principles of Public International Law*, Oxford, Clarendon Press, 1979, 176.
- [72] UNCLOS (4. j.) 13. cikk.
- [73] UN Doc. A/CONF.13/18. = Certain Legal Aspects Concerning the Delimitation of the Territorial Waters of Archipelagos. Preparatory Document by Jens Evensen, No. 15. 290; Donat PHARAND: „The Waters of the Canadian Arctic Islands” *Ottawa Law Review* 1969/2, 417–418.
- [74] UNCLOS (4. j.) 8. cikk.
- [75] UNCLOS (4. j.) 9. cikk.
- [76] UNCLOS (4. j.) 11–12. cikk.
- [77] Mérési célokra a bemélyedés területe az, amely a bemélyedés partvonalától körüli apályvonal és az apályszint természetes bejárati pontjaihoz csatlakozó vonal között van. Ahol szigetek miatt a bemélyedésnek több bejárata van, a félkört azon a vonalon húzzák meg, amely olyan hosszú, mint a különböző bejáratokon keresztüli vonalak szélességének teljes összege. UNCLOS (4. j.) 10. cikk (3) bekezdés.
- [78] UNCLOS (4. j.) 10. cikk.
- [79] Case concerning fisheries (*United Kingdom vs. Norway*) Judgment of 28 September 1949 I.C.J. Reports 1951.

130; James BRIERLY: *The Law of Nations: an Introduction to the International Law of Peace*. Oxford, Clarendon Press, 1963, 198–199.

[80] UNCLOS (4. j.) 10. cikk (6) bekezdés; Ricardo Abello GALVIS: „Eaux et baies historiques en droit international” *Revista Estudios Socio-Jurídicos* 2003/1, 42–43; Charles ROUSSEAU: *Droit international public. Les relations internationales*, Paris, Sirey, 1977, 388–390.

[81] Jean-Pierre QUENEUDEC: „Chronique du droit de la mer” *Annuaire français de droit international* 1988/34, 674–676.

[82] Lásd Thomas Willing BALCH: „Is Hudson Bay a Closed or an Open Sea?” *American Journal of International Law* 1912/6, 409–459.

[83] UNCLOS (4. j.) 122. cikk. Ezen egyezmény alkalmazásában a „zárt, vagy félig zárt tenger” két vagy több állam által körülvett és szűk kijáráttal egy másik tengerhez vagy óceánhoz kapcsolódó, illetve teljesen vagy elsősorban két vagy több parti állam parti tengeréből és kizárólagos gazdasági övezetéből álló öblöt, medencét vagy tengert jelent.

[84] CSATLÓS (5. j.) 71–74.

[85] CSATLÓS (61. j.) 172; Arthur DEAN: „The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas” *American Journal of International Law* 1960/54, 760.

[86] UNCLOS (4. j.) 2. cikk.

[87] UNCLOS (4. j.) 17. cikk.

[88] UNCLOS (4. j.) 18–28. cikk; vö. 31–32. cikk.

[89] UNCLOS (4. j.) 15. cikk; Vö. Case concerning North Sea continental shelf cases (23. j.) 37–59; 60–82. pont.

[90] UNCLOS (4. j.) 49. cikk (1) bekezdés; (4) bekezdés; 53. cikk.

[91] SIPOS Attila: *Nemzetközi légi jog, Szabályok három dimenzióban*, Budapest, Wolters Kluwer, 2015, I. 1.2.

[92] Robin ROLF – Lowe CHURCHILL – Alan VAUGHAN: *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1988, 64; Kay HAILBRONNER: „Airspace over Maritime Areas” in (6. j.) 91; *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*. Geneva, 29 April 1958, 516 U.N.T.S. 205. [CTSCZ] 1. cikk; *United Nations Convention on the Law of the Sea Montego Bay*, 10 December 1982. 1833 U.N.T.S. 3. [UNCLOS] 2. cikk, 13.

[93] CHENG (7. j.) 6.

[94] A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről szóló 1936. évi XXVIII. törvény.

[95] Együttal megkövetelte, hogy a szerződő államok a hatálybalépése után haladéktalanul felmondják a repülés szabályozásáról Párizsban, 1919. október 13. napján aláírt Egyezményt és a kereskedelmi repülésről Havannában, 1928. február 20. napján aláírt Egyezményt, feltéve, hogy annak részesei, és azok helyébe a chicagói egyezmény lépett. A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 80. cikk.

[96] Chicagói Egyezmény 1–3. cikk, 17. cikk, 44. cikk.

[97] A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 24. törvényerejű rendelet, 4. cikk, 6–7. cikk, 9. cikk.

[98] A légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1972. évi 8. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: Hágai Egyezmény).

[99] A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről szóló 1973. évi 17. törvényerejű rendelet.

[100] Hágai Egyezmény 1–2. cikk.

[101] NAGY (1. j.) 185.

[102] ERNSZT Ildikó: *A nemzetközi légi közlekedés védelme, PhD dolgozat*, Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, 2007, 66.

- [103] *A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről* szóló, 1971. szeptember 23-án, Montrealban elfogadott Egyezményt kiegészítő, a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2004. évi XXXVII. törvény. Indokolás 2.
- [104] ERNSZT Ildikó: „A nemzetközi repülés védelme” *De iurisprudentia et iure publico* 2008/4.
- [105] Horace B. ROBERTSON: „The ‘New’ Law of The Sea” *Naval War College, Newport Paper* 1992/6; Frank WOOLDRIDGE: „Contiguous Zone” in BERNHARDT (6. j.) 79.
- [106] *Church vs. Hubbard*, 6 US (2 Cranch) 187, 1804, in Charles G. FENWICK: *Cases on International Law*, Chicago, Callaghan and Company, 1935, 496–500; Gary SUTTON: „Pollution Prevention in the Arctic – National and Multinational Approach Compared” *Ottawa Law Review* 1971–1972, 45.
- [107] Philip C. JESSUP: „The Anti-Sumgling Act of 1935” *American Journal of International Law* 1937/31, 88–92.
- [108] UNCLOS (4. j.) 33. cikk.
- [109] ROBERTSON (105. j.) 6.
- [110] UNCLOS (4. j.) 57. cikk.
- [111] UNCLOS (4. j.) 78. cikk (1) bekezdés.
- [112] UNCLOS (4. j.) 56. cikk (1) bekezdés.
- [113] UNCLOS (4. j.) 246. cikk (2) bekezdés.
- [114] UNCLOS (4. j.) 246. cikk (3) bekezdés.
- [115] UNCLOS (4. j.) 246. cikk (5) bekezdés, (6)–(7) bekezdés.
- [116] UNCLOS (4. j.) 246. cikk (8) bekezdés.
- [117] UNCLOS (4. j.) 69–72. cikk.
- [118] UNCLOS (4. j.) 76. cikk (1) bekezdés. Az UNCLOS definíciójának elemeiről részletesen lásd Pharand DONAT: „The Continental Shelf Redefinition, with Special References to the Arctic” *McGill Law Journal* 1972/18, 536–546.
- [119] Case concerning continental shelf (*Tunisia vs. Libyan Arab Jamahiriya*), Judgment of 24 February 1982, I.C.J. Reports 1982, 48, 47; Vladimir JARES: „The Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles: the Work of the Commission on the Limits of the Continental Shelf and the Arctic” *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 2009, 1272.
- [120] *Treaty Relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria, Great Britain-N. Ir.-Venez*, February 26, 1942, 205 LNTS 121. 1. cikk; Daniel P. O’CONNELL: *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, 1970, 470; Ted MCDORMAND: „The Continental Shelf Beyond 200 Nm: Law and Politics in the Arctic Ocean” *Journal of Transnational Law and Policy* 2009/2, 163.
- [121] Proclamation Concerning United States Jurisdiction Over Natural Resources in Coastal Areas and the High Seas. Department of State Bulletin 13 (1945); CSATLÓS (5. j.) 18.
- [122] UNCLOS (4. j.) 80. és 77. cikk; Elizabeth RIDDELL-DIXON: „Canada and Arctic Politics: the Continental Shelf Extension” *Ocean Development & International Law* 2008/39, 348.
- [123] UNCLOS (4. j.) 77. cikk (4) bekezdés, 79. cikk, 82. cikk.
- [124] UNCLOS (4. j.) 76. cikk (3) bekezdés.
- [125] UNCLOS (4. j.) 76. cikk (4)–(7) bekezdés; Bjorn KUNOY: „A New Arctic Conquest: the Arctic Outre Continental Margin” *Nordic Journal of International Law* 2007/76, 469; Ron MACNAB: „The Case for Transparency in the Delimitation of the Outer Continental Shelf in Accordance with UNCLOS Article 76” *Ocean Development & International Law* 2004/35, 6–7; Didier ORTOLLAND – Jean-Pierre PIRAT: *Atlas géopolitique des espaces maritimes: frontières, énergie, pêche et environnement*, Paris, Editions Ophrys, 2008, 200; CSATLÓS (5. j.) 112–113.
- [126] JARES (119. j.) 1265.
- [127] UNCLOS (4. j.) II. jegyzőkönyv; Rüdiger WOLFRUM: „The Outer Continental Shelf: Some Considerations Concerning Application and the Potential Role of the International Tribunal for the Law of the Sea”, Presentation at 73rd Biennial Conference of the International Law Association, Rio de Janeiro, Brazil, 21 August 2008, 5–6.



[128] WOLFRUM (127. j.) 7.

[129] UNCLOS (4. j.) II. sz. melléklet 2. cikk (1) bekezdés.

[130] A beadvány pontos tartalma az orosz állam kérésére nem publikus, így csak az igényelt területet jelző térképekből és a beadványt kommentáló kanadai, dán, norvég és amerikai hivatalos reakciókból lehet következtetni az igények jogalapjára és terjedelmére. A beadványnak végül nem adtak helyet, az adatok további pontosításának szükségességére hívták fel a figyelmet. Mark JARASHOW: „UNCLOS and the Arctic: The Path of Least Resistance” *Fordham International Law Journal* 2007/30, 1587, 1591; Ariel COHEN: „Russia’s Race for the Arctic” *The Heritage Foundation* 2007, 1–2; CSATLÓS Erzsébet: „A kontinentális talapat hatáiraival kapcsolatos, aktuális kihívások az Északi-sarkvidék példáján” *Pro Futuro* 2011/1, 78–80.

[131] [Issues with Respect to article 4 of Annex II. to the Convention](#) (ten-year time limit for submission).

[132] Az eljárás részletes szabályait lásd CSATLÓS (5. j.) 114–117.

[133] CSATLÓS (5. j.) 26.

[134] CSATLÓS Erzsébet: „Grotius és a mare liberum koncepciója” *Jogtörténeti Szemle* 2013/3, 4–7.

[135] UNCLOS (4. j.) 87–89.

[136] UNCLOS (4. j.) 87–115. cikk; Nguyen Quoc DINH – Patrick DAILLIER – Alain PELLET: *Droit international public*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1980, 609–621.

[137] Erik BARRIOS: „Casting a Wider Net: Addressing The Maritime Piracy Problem in Southeast Asia” *International and Comparative Law Review* 2005, 152.

[138] ERNSZT Ildikó: „A kalózkodás és a nemzetközi jog” in CSAPÓ Zsuzsanna (szerk.): *Ünnepi tanulmánykötet Bruhács János professor emeritus 70. születésnapjára*, Pécs, Kódex, 2009, 45; Alfred P. RUBIN: „Piracy” in BERNHARDT (6. j.) 259.

[139] UNCLOS (4. j.) 101. cikk.

[140] Peter M. JACOBSON: „From Piracy on the High Seas to Piracy in the High Skies: a Study of Aircraft Hijacking” *Cornell International Law Journal* 1972, 185–186.

[141] Douglas R. BURGESS Jr.: „Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law” *Miami International and Comparative Law Review* 2006/Spring, 299–300; KISS Amarilla: „Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea” *Faculty of Law Novi Sad, Collected Papers* 2015/1, 361–373.

[142] Phillip A. BUHLER: „New Stuggle with and Olda Menace. Towards a Revised Definition of Maritime Piracy” *Currents: International Trade Law Journal* 1999, 62–70.

[143] ERNSZT (138. j.) 48–49; 55–56; RUBIN (138. j.) 262; Donald P. PARADISO: „Come All Ye Faithful: How the International Community has Addressed the Effects of Somali Piracy but Fails to Remedy its Cause” *Penn State International Law Review* 2010–2011, 200–210; KISS Amarilla: „Treating a Symptom or Curing the Illness? Somalia Behind the Scenes of Piracy” *Jurnalul de Studii Juridice* 2010/1–2, 143–154.

[144] Lásd Case concerning North Sea continental shelf cases (23. j.) 22; 41; *Convention on the Continental Shelf*, Geneva, 29 April 1958, 499. UNTS 311. 1. cikk; *A nyílt tengerről szóló, Genfben, 1958. április 29-én aláírt szerződés kihirdetéséről szóló 1963. évi 6. törvényerejű rendelet*, 2. cikk.

[145] Wilhelm Georg GREWE – Michael BYERS: *The Epochs of International Law*, Berlin, Walter de Gruyter, 2000, 627.

[146] Louis B. SOHN: „Managing the Law of the Sea: Ambassador Pardo’s Forgotten Second Idea” *Columbia Journal of Transnational Law* 1998/36, 287–288; Edward GUNTRIP: „The Common Heritage of Mankind: An Adequate Regime for Managing the Deep Seabed?” *Melbourne Journal of International Law* 2003/2, 379.

[147] Examination of the question of reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interest of mankind. UN A/Res/2467 (XXIII.). *UN Judicial Yearbook* 1969, Part II. 15.

[148] Question of the reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interest of mankind: report of the Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction (agenda item 32) UN A/Res/2574 (XXIV) *UN Judicial*

[149] Christopher GARRISON: „Beneath the Surface: the Common Heritage of Mankind” *KEStudies* 2007/1, 22.

[150] UNCLOS (4. j.) 137. cikk (1) bekezdés.

[151] Rukmini DAS: „Compensation as Equity in Context of Common Heritage of Mankind: a Key to Sustainability and Intergenerational & Inter-Regional Equity” *Nujs Law Review* 2009/2, 270.

[152] [Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea, of the Agreement relating to the implementation of Part XI of the Convention.](#)

[153] United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS] Montego Bay, 10 December 1982. 1833 UNTS 3. 1. cikk (1) bekezdés. 1) „Terület”: a nemzeti joghatóság határain túli tengerfenék, óceánfenék, és az alattuk lévő altalaj.

[154] CSATLÓS Erzsébet – MIHÁLKA György: „Sic itur ad astra, A világűr jogi státusza” in Frey Sándor (szerk.): *Űrtan Évkönyv 2013*, Budapest, Magyar Asztronautikai Társaság, 2014, 43–46.

[155] UNCLOS (4. j.) 138. cikk.

[156] *Treaty on the Prohibition of the Emplacement of Nuclear Weapons and Other Weapons of Mass Destruction on the Sea-Bed and the Ocean Floor and in the Subsoil Thereof* (Seabed Treaty). London, Moscow and Washington on 11 February 1971, 955 UNTS 115. Preamble. Signatories of the Seabed Treaty.

[157] UNCLOS (4. j.) 137. cikk (2)–(3) bekezdés; 140. cikk (1)–(2) bekezdés.

[158] [International Seabed Authority. Contractors.](#)

[159] UNCLOS (4. j.) 161. cikk (1) bekezdés.

[160] Nicolas Mateesco MATTE: „Space Law” in BERNHARDT (6. j.) 307; NAGY (1. j.) 206–207; GÁL Gyula: „A világűrjogi funkcionalizmus – elmélet és gyakorlat” in CSAPÓ (138. j.) 62–68.

[161] GÁL (160. j.) 68.

[162] *Az űrobjektumok által okozott károkért való nemzetközi felelősségről szóló, az Egyesült Nemzetek Szervezete Közgyűlésének XXVI. ülészakán 1971. november 29-én elfogadott egyezmény kihirdetéséről szóló 1973. évi 3. törvényerejű rendelet*; Kecskés GÁBOR: *A környezeti károkért való felelősség a nemzetközi jogban, PhD értekezés*, Budapest, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, 84,

[163] Question of the peaceful use of outer space. UN A/RES/1348(XIII).

[164] Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space. UN A/Res/1962/(XVIII).

[165] International Co-operation in the Peaceful Uses of Outer Space. UN A/Res/1721/(XVI).

[166] A világűr és az égitestek sem a szuverenitás igényével, sem használat vagy foglalás útján vagy bármi más módon nem lehetnek a nemzeti kisajátítás tárgyai.

[167] [L. LunarLand.Com. Earth's Oldest, Most Recognized Celestial Real Estate Agency](#); GÁL (160. j.) 71–76.

[168] Hold alatt a Naprendszer többi Földön kívüli égitestét, azok keringési pályáit is kell érteni (Hold-egyezmény I. cikk).

[169] [Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies](#) (a továbbiakban: Hold-egyezmény) New York, 18 December 1979, 1363 UNTS 3. XI. cikk 1. pont; Status.

[170] Frans von der DUNK: „*Contradictio in terminis or Realpolitik? A Qualified Plea for a Role of 'Soft Law' in the Context of Space Activities*” in Irmgard MARBOE (szerk.): *Soft Law in Outer Space*, Wien–Köln–Weimar, Böhlau, 2012, 40.

[171] Report of the Legal Subcommittee on its forty-eight session, held in Vienna from 23 March to 3 April 2009, A/AC.105/935. Annex I. 9–10. pont.

[172] *A „Szerződés az államok tevékenységét szabályozó elvekről a világűr kutatása és felhasználása terén, beleértve a Holdat és más égitesteket” című, Moszkvában, Londonban és Washingtonban 1967. január 27-én aláírt szerződés kihirdetéséről szóló 1967. évi 41. törvényerejű rendelet*; GÁL Gyula: „A világűrjog néhány alapkérdése az ezredfordulón” *JURA* 2001/2, 33.

- [173] *Hold-egyezmény* XI. cikk 1. pont.
- [174] *Hold-egyezmény* 9. cikk.
- [175] *Hold-egyezmény* 1. cikk; GÁL Gyula: „Az égitestek jogi helyzete” *Iustum Aequum Salutare* 2012/2, 10–11.
- [176] *Hold-egyezmény* 1. cikk, IX. cikk.
- [177] *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies* (a továbbiakban: Világűregyezmény) Washington, Moscow, London, 27 January 1967, 610 UNTS 205. IV. cikk, *Hold-egyezmény* 3. cikk.
- [178] *Hold-egyezmény* 3. cikk; *Világűregyezmény* IV. cikk.
- [179] CSATLÓS Erzsébet – MIHÁLKA György: „Az emberiség közös öröksége a XXI. században” *Közjogi Szemle* 2013/3, 18.
- [180] ALMÁR Iván – BOTH Előd – HORVÁTH András: *SH atlasz Űrtan*, Budapest, Springer Hungarica, 1996, 294; David HOBBS: *Űrhadviselés*, Budapest, Kossuth, 1994, 27.
- [181] GÁL (172. j.) 37.
- [182] Stephan HOBE: „International Space Law in its First Half Century” 57th International Astronautical Congress, International Astronautical Congress (IAF), IAC-06-E6.5.01, 2006, 3.
- [183] UNCLOS (4. j.) 136. cikk.
- [184] *Hold-egyezmény* 11. cikk.
- [185] CSATLÓS–MIHÁLKA (179. j.) 16–19.
- [186] Kemal BASLAR: *The Concept of the Common Heritage of Mankind in International Law*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1998, 40–41.
- [187] *Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage*. Paris, 16 November 1972, 1037 UNTS 151, 1–3. cikk, 8–14.cikk, 15–26. cikk.
- [188] Case concerning the Gabčíkovo–Nagymaros Project (45. lj), Separate opinion of Judge Weeramantry, 115.
- [189] Donat PHARAND: „The Legal Status of the Arctic Regions” *Recueil des cours* 1979/163, 79–80.
- [190] CSATLÓS (5. j.) 13–18.
- [191] W. LAKHTINE: „Rights Over the Arctic” *American Journal of International Law* 1930, 704; Frederick TIPSON: „Canadian and Soviet Arctic Policy: an Icy Reception for the Law of the Sea?” *Virginia Journal of International Law* 1975–1976/3, 611; J. G. CASTE: *International Law*, Toronto, Butterworths, 1976, 163; Sharon A. WILLIAMS – Armand L. C. MESTRA: *An Introduction to International Law Chiefly as Interpreted and Applied in Canada*, Toronto, Butterworths, 1979, 131.
- [192] Donat PHARAND: „The Legal Status of Ice Shelves and Ice Islands in the Arctic” *Les cahiers de droit* 1969/3, 461; Christopher C. JOYNER: „Ice-covered Regions in International Law” *Natural Resources Journal* 1991/31, 213.
- [193] CSATLÓS Erzsébet: „Az Arktisz jégvilágának nemzetközi minősítése” *Jogtudományi Közlöny* 2010/4, 192–197.
- [194] CSATLÓS Erzsébet: „Orosz hadihajók az Arktiszon avagy nihil novi sub sole” *Közjogi Szemle* 2013/4, 27–33.
- [195] Patrick T. BERGIN: „Antarctica, the Antarctic Treaty Regime, and Legal and Geopolitical Implications of Natural Resource Exploration and Exploitation” *Florida International Law* 1988/1, 6.
- [196] CSATLÓS Erzsébet: „Az Antarktrisz nemzetközi jogi helyzete a XXI. században” *Miskolci Jogi Szemle* 2012/1, 48–53.
- [197] John HANESSIAN: „Antarctica: Current National Interests and Legal Realities” *American Society of International Law* 1958, 145–174.
- [198] Az egyezményben részes államok.
- [199] Kenneth R. SIMMONDS: *Antarctic Conventions*, London, Simmonds & Hill, 1993, 6–8.
- [200] AT I. II, IV, V, VI. cikk; CSATLÓS (193. j.) 53–54.
- [201] Magyarország 1984. január 24-én nem konzultatív taggá vált, de kizárólag az Antarktiszt szerződésnek a részese. A konzultatív és a nem konzultatív tagok listája.

- [202] *The Antarctic Treaty* [AT], Washinton, 1 december 1959. 402 UNTS 71.(1984/7. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől. (Antarktisz Szerződés) IX. cikk.
- [203] AT IX. cikk 2; CSATLÓS Erzsébet: „A szuverenitás gyakorlásának nemzetközi közjogban felmerült problémái az Antarktiszon” *Iustum Aequum Salutare* 2012/1, 120–121; Deborah WALLER COOK: „Death of a Treaty: the Decline and Fall of the Antarctic Minerals Convention” *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 1989/22, 641; F. M. AUBURN: *Antarctic Law & Politic*, London, C. Hurst & Company, 1983, 147–54.
- [204] AT 1. cikk.
- [205] AUBURN (203. j.) 156; CSATLÓS (203. j.) 123–124.
- [206] Hugo CAMINOS: „The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea” *Recueil des cours* 1987/205, 130–140.
- [207] Case concerning Corfu Channel (*United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland vs. Albania*) Judgment of 9 April 1949, I.C.J. Reports 1949, 28–29; Paul REUTER: *Droit international public*, Paris, Thémis, 1958, 308.
- [208] 1964. évi 31. tvr. 16. cikk (4) bekezdés.
- [209] UNCLOS (4. j.) 38. cikk; D. H. N. JOHNSON: „Straits” in BERNHARDT (6. j.) 324–325.
- [210] UNCLOS (4. j.) 41–44. cikk; Edward J. FRANK: „UNCLOS III and the Straits Passage Issue: the Maritime Powers’ Perspective on Transit Passage” *Journal of International and Comparative Law* 1981–1982, 256–264.
- [211] *Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits*, 9 November 1936, 173 L.N.T.S. 4015.
- [212] Jean TOUSCOZ: *Droit international*, Paris, Presses Universitaires de France, 1993, 120; DINH-DAILLIER-PELLET (136. j.) 589–590; Max SORENSEN: *Manual of Public International Law*, London, Macmillan, 1968, 342–343.
- [213] Erik BRÜEL: *International Straits. A Treatise on International Law*, London, Sweet & Maxwell, 1947, 42–43; Donat PHARAND: „The Northwest Passage in International Law” *Canadian Yearbook of International Law* 1979/17, 104; Donat PHARAND: „The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit” *Ocean Development and International Law* 2007/38, 14.
- [214] CSATLÓS Erzsébet: „Hajózás az Aktiszon: az Északnyugati-átjáró jogi helyzete” in SZÉKELY Tünde: *XI. RODOSZ Konferenciakötet, Társadalomtudományok*, Kolozsvár, Metaforma, 2010, 71.
- [215] UNCLOS (4. j.) 34. cikk (1) bekezdés.
- [216] NAGY (1. j.) 203–205; CSARADA (30. j.) 485–486.
- [217] NAGY (1. j.) 212.
- [218] Nele MATZ: „Civilization and the Mandate System under the League of Nations as Origin of Trusteeship” in A. VON BOGDANDY – R. WOLFRUM (szerk.): *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Heidelberg, Max Planck Institut, 2005, 72–73, 87–88.
- [219] NAGY (1. j.) 223.
- [220] HALÁSZ Iván: „A válságkezelő nemzetközi igazgatás Koszovóban” *Pro Minoritate* 2005, 8. CZIFRA Dóra: „Humanitárius intervenció és államépítés Koszovóban” *International Relations Quarterly* 2010/4, 6–31.
- [221] KOVÁCS (3. j.) 127.