



Csatlós Erzsébet PhD-hallgató,
Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar
Nemzetközi Jogi és Európa-jogi Tanszék

Az Arktisz története a területszerzési jogcímek tükrében II. A kiaknázási lehetőségek felfedezésétől napjainkig

1. Bevezetés

A sarki térség államainak az Északi sarkvidékre vonatkozó szuverenitása - az '50-es évektől kezdve pedig elsősorban a kiaknázható kontinentális talapzat - mintegy száz éve folyamatosan vita tárgya. Kezdetben a szárazföldi részek váltak elérhetővé a hajózási lehetőségek fejlődése révén, hamarosan nemzetközi jogilag igazolható jogcímeken „gazdát is találtak”, majd a technikai fejlődésnek hála fény derült a térség igazi vonzerejére: az alatta húzódó kontinentális talapzatban rejlő kiaknázatlan kőolaj és földgáz készletre, valamint az egyéb ásványkincsekre. Tekintve, hogy az Arktisz e vitatott területe javarészt egy óceán és az azon úszó jégtáblák tömege, a nemzetközi jogban ismert klasszikus területszerzési jogcímek, mint az okkupáció szóba sem jöhetnek. Vagy mégis? Egyenlőségjelet lehet-e tenni a *terra firma* és a *terra glacia* között, ahogy azt számos esetben megtették az Antarktisszal való összehasonlításkor?

A dolgozat első részében az Arktisz térségének a jelentőségére kívántam rámutatni az általa rejtett lehetőségek bemutatásával, majd a terület feltérképezésének, illetve megszerzésére irányuló első próbálkozásoknak a folyamatát elemeztem. A második részben ezt a gondolatmenetet folytatva a '60-as években kezdődő nyersanyag-kitermelési hullám által generált problémákat, az ezt követő területszerzési kísérleteket, ezek nemzetközi jogi megítélését, valamint a jövőben potenciálisan felmerülő problémák gyökerét elemzem.

2. A kiaknázási lehetőségek felfedezésének és kutatások kora: az 1960-as évektől az 1980-as évek közepéig

Két jelentős esemény indokolja az új korszak elhatárolását az Arktisz történelmében: az 1958. évi Tengeri Jogi Egyezmény születésén túl az a tény, hogy Kanada a sikeres szárazföldi olajkitermelést követően 1961-ben megkezdte a part menti olajkitermelést is az Arktiszon. Ezzel szükségessé vált a kitermelt nyersanyag szállításához is egy kézenfekvő útvonalat találni, a *Manhattan* 1969-es útja pedig ismételten felszínre hozta a térség feletti szuverenitással kapcsolatos kételyeket, igényeket, ugyanis nemcsak Kanada akarta kihasználni a rendelkezésre álló vízi útvonalat, hanem a többi állam is. A területkövetelési jogcímek alakulását ebben a korszakban elsősorban a kanadai politika határozta meg.

2.1. Az 1958. évi tengeri jogi egyezmény

A parti államok tenger irányába történő terjeszkedése már korábban is megindult, de a vártakkal ellentétben a parti tenger kiterjedését még mindig nem sikerült elrendezni, ennek ellenére létrejött az annak jogállását szabályozó egyezmény, és mivel a kérdés nyitva maradt, a 60-as években egyre többen kezdtél alkalmazni a 12 tengeri mérföldes szabályt.¹ A csatlakozó övezet léte és kiterjedése ügyében viszont született döntés: maximum a parti tengertől számított 12 tengeri mérföldig terjedhet. Ekkor azonban még nem létezett a kizárólagos gazdasági övezet, mint tengerjogi kategória, így a további tenger felé történő szuverenitás-kiterjedés, bizonyos jogok legális gyakorlásának lehetősége itt megállt, és így gyakorlatilag az Arktisz-térség vízi- és jégvilágának hovatartozása kérdésében sem történt előrelépés. Ha a ratifikáció nem is történt meg minden államban, zsinórmértékként legalább létezett valamilyen szintű nemzetközi jogi szabályozás a tengeri területekre, egyébként pedig szokásjogként hosszú időn keresztül igazodási pontot képezett az államok számára.

2.2. Az 1970-es év és az AWPPA, valamint az Escamilla-ügy által elindított események

A 60-as évek elejére egyértelművé vált, hogy milyen kőolaj- és földgázkészletet rejt az Arktisz alatt húzódó kontinentális talapzat, Kanada meg is kezdte a partjai mentén a földalatti

¹ Szudán 1962-től, Dánia, Algéria, és Madagaszkár 1963-tól, Ciprus 1964-től, Pakisztán, Thaiföld, Portugália és az USA 1966-tól, 1967-től Spanyolország, India, Libéria, 1970-től pedig Kanada. Nagy, Károly: Nemzetközi jog. Püski. Budapest. 1999. 175-176.

kiaknázásokat, amelynek két fontos következménye lett a térségre nézve: a kibányászott nyersanyag elszállítására valamilyen célszerű útvonalat kellett találni, valamint rendezni kellett a folyamattal járó környezetszennyezést, és nem utolsósorban minél jobban kiterjeszteni azt a területet, amelyen Kanada termelheti ki az ásványkincseket. Az 1969-ben történt események világítottak rá a valós szándékokra: Kanada – a hivatalos deklarációkkal ellentétben - igenis igényt tart az Arktiszból olyan területekre is, amelyekre a hatályos szabályok és a szokásjog szerint nem tarthatna.

2.2.1. A kanadai aktivitást kiváltó *Manhattan-incidens*

Amerikai olajtársaságok 1969-ben felbérelték a *Manhattan* nevű olajtankert, hogy két jégtörő hajó, a *Staten Island* és a *Northwind* kíséretében térképezze fel az Északnyugati Átjárót.² A céljuk az volt, hogy olyan útvonalat találjanak, amelyen keresztül az USA-hoz tartozó arktiszi szigetek alatt kitermelt kőolaj szállítását egyszerűsítsék és gyorsítsák. A felfedezőút eredményeként az olajtársaságok arra a következtetésre jutottak, hogy a mostoha körülmények nehézkessé, és igen költségessé tették volna az ottani útvonal igénybevételét, és inkább egy alaszakai csővezeték kiépítése mellett döntöttek.³ Ez az amerikai lépés azonban nem várt lépéseket váltott ki a kanadai oldalon.

2.2.2. Az Északnyugati Átjáró státuszának kérdése

Az Északnyugati Átjáró tengeri út Kanada északi partjai mentén a Jeges-tengeren, amely összeköti az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán vizeit.⁴ Ezen az útvonalon közlekedett a *Manhattan*. Kanada ekkor észbe kapott, hogy amennyiben területi igényei vannak a térség vizeire vonatkozóan, akkor lépni kell, mielőtt több ilyen eset is előfordul, és nemzetközi vízi útvonalnak vagy nemzetközi átjárónak minősítik a területet.⁵ Az ettől való félelem először

² 1969 szeptemberében a *Manhattan* volt az első kereskedelmi hajó, amely bebizonyította, hogy a megfelelően megtervezett, jégtörővel felszerelt szupertankerek számára technikailag lehetséges az északi jégvilágon való keresztülhajózás. *Konan*, Raymond W.: *The Manhattan's Arctic Conquest and Canada's Reponse in Legal Diplomacy*. *Cornell International Law Journal*. Vol. 3. No. 2. 1970. 189.

³ *Borgerson*, Scott G.: *Arctic Meltdown*. *Foreign Affairs*. Volume 87 No. 2. 2008. 70.

⁴ Nyugatról kelet felé haladva az átjáró áthalad a Bering-szoroson, a Csukcs-tengeren, a Beaufort-tengeren és a kanadai Sarki Szigetsoport szigetei közti vizeken. A szigetek közt 5-7 különböző útvonalat használnak, köztük a McClure-szoros, a Dease-szoros és a Prince of Wales-szoros, de nagyobb hajók számára nem mind használható. A szigetsoportot elhagyva az átjáró a Baffin-öblön és a Davis-szoroson keresztül éri el az Atlanti-óceánt.

⁵ *Konan*: i. m. 189-190.

1968-ban jelentkezett, amikor az alaszakai Prudhoe-öbölben jelentős mennyiségű olajat találtak, és megállapították, hogy ez az útvonal lenne a legkézenfekvőbb a kelet-amerikai partok, illetve Európa felé való szállításokhoz. Azáltal, hogy az amerikai Manhattan feltérképező útra indult, valóssá váltak Kanada félelmei: idegen államok hajói fogják azt a területet használni, amely felett ő teljes szuverenitásra tart igényt, esetleg nemzetközi vízi útvonalnak vagy szorosnak nyilvánítják a szigetek közötti területet.

Minősíthető-e ugyanakkor az Északnyugati Átjáró nemzetközi szorosként? A kérdésre a választ 1949-ben már megválaszolta a Nemzetközi Bíróság a Korfu-szoros ügyében⁶. A nemzetközi szorosok esetében ugyanis a minősítés feltétele, hogy az adott útvonal fontos nemzetközi közlekedési forgalommal bírjon, a Korfu-szoroson például azalatt a 21 hónap alatt, amit az ítélet vizsgált, mintegy 3000 alkalommal keltek át, így azt meglehetősen forgalmasnak tekintették. Ezzel szemben az Északnyugati Átjárót a földrajzi körülmények miatt, a felfedezéstől számított 40 évben is csak 43 alkalommal tudták teljes hosszában végighajózni, és ebből is 27 alkalommal kanadai lobogó alatt futó vízi járműről volt szó. A két eset összehasonlításából egyértelműen megállapítható, hogy nem minősíthető a terület nemzetközi szorosnak, így akár kanadai szuverenitás alá is tartozhat, a kérdés csak az, hogy milyen jogcímen.⁷

2.2.3. Történeti jogcímek felelevenítése: a kanadai Arktisz, mint beltenger

A körülménye alakulása miatt Kanada kénytelen volt az arktiszi szigetvilágának vízi részére vonatkozó igényét valamely nemzetközi jogi szempontból jobban elfogadható érveléssel alátámasztani. Erre hivatalosan 1973-ban került sor, amikor deklarációval tudatták a világgal, hogy a szigetvilág vize történelmi okok miatt beltengernek minősül, vagyis gyakorlatilag egy elbirtokolt területről van szó. 1975-ben a külügyekért felelős államtitkár megerősítette a nyilatkozatot.

A történeti jogcímen való területszerzés alapköve az 1951-es angol-norvég halászáti ügy, amelyben a Nemzetközi Bíróság megállapította, hogy a történelmi vizek beltengernek

⁶ Corfu Channel Case. (United Kingdom v. Albany) Judgment of April 9 th 1949. I.C.J. Reports 1949, p. 4. at 29.

⁷ Pharand, Donat: La souveraineté du Canada dans l'Arctique. Revue Québécoise de Droit International. 1986. Tome III. 301.

minősülnek.⁸ Ahhoz viszont, hogy történelmi tény jogcímén lehessen egy adott terület feletti szuverenitást megszerezni, a Nemzetközi Bíróság és az ENSZ egy 1962-ben született tanulmánya szerint a következő 3 feltételnek kell egyidejűleg teljesülnie.⁹

a) *Exkluzív felügyelet a térség felett*

Ez a kritérium gyakorlatilag a kizárólagos szuverenitást foglalja magában, amely idegen államok hajóinak a térségből való kitiltásában, és a tilalom betartatásában testesül meg. A kanadai részről azonban a 70-es évekig semmilyen abszolút felügyeletet tükröző gyakorlat sem mutatkozott meg, a parti tenger 3 tengeri mérföldről 12 tengeri mérföldre való kiterjesztése – számos állam mögött lemaradva – is csak 1970-ben valósult meg.¹⁰ A helyzeten az 1977. évi AWPPA sem változtatott, hiszen az teljesen más jogcímen juttatta területhez Kanadát.

b) *Hosszú időn keresztül való szuverenitásgyakorlás az adott terület felett*

A követelmény szerint huzamos idejű, vitathatatlan használat lenne szükséges ahhoz, hogy a terület feletti szuverenitás megmutatkozzon. Ez az ominózus *angol - norvég halászati ügyben* egyértelműn kimutatható volt, hiszen Norvégia a kérdéses vízterületet az azt szabályozó 1869. és 1889. évi, határokat megállapító dekrétumok megszületése óta szakadatlanul ellenőrzése alatt tartotta, azon tényleges szuverenitást gyakorolt - megvalósult a *possessio longi temporis*, - így a norvég területi igény megállt a történelmi jogcím alkalmazásával.¹¹

Kanada esetében a folyamatos szuverenitásgyakorlással akadnak problémák, annak ellenére, hogy a szigetvilág zömét ugyan kanadaiak fedezték fel, de az azokkal összefüggő hatalomgyakorlás nem terjedt ki a vízi térségre. Az első olyan térkép, ami a kérdéses vízrészt is kanadai területként jelöl, 1904-ből származik, viszont nem elhanyagolható tény, hogy az ezt követő időkben az ország a területi igényeit a szektorelmélettel támasztotta alá, amit a történelmi jogcímre való hivatkozással egy időben megtagadott, annak létjogosultságát nem ismerte el.¹² Ezen tények fényében nem jelenthetjük ki azt, hogy Kanada szuverenitása hosszú idő óta fennáll a térségben.

⁸ Fisheries Case (United Kingdom v. Norway), Judgement of December 18 th 1951. I.C.J. Reports 1951, p.116. at 130. (továbbiakban: Fisheries Case)

⁹ McKinnon, J. B.: Arctic Baselines: A Litore Usque Ad Litus. Canadian Bar Review. 1987. 797.

¹⁰ Pharand, Donat: The Legal Status of the Arctic Regions. HR. (1979 II.) 111.

¹¹ Konan: i. m. 195.

¹² Ibid, 196-199.

c) *A többi állam nem ellenkezik a szuverenitásgyakorlás ellen*

Az előző két feltétel hiányára való tekintettel, valamint a Manhattan-incidens, majd pedig az Escamilla-ügy fejleményei alapján a harmadik feltétel sem teljesülhet ahhoz, hogy történelmi jogcímen tekinthetné magáénak az arktiszi szigetvilág vizeit Kanada, hiszen ezekben az ügyekben egyértelműen kitűnik a többi állam nemleges véleménye a kanadai területnöveléssel kapcsolatosan.

2.2.4. Az UNCLOS¹³ 234. cikkéhez vezető út, valamint a szektorelmélet végleges elvetése Kanada részéről

a) *Terjeszkedés az AWPPA által és annak nemzetközi visszhangja*

Nemzetközi jogi jogcímen kívül Kanada belső törvényhozási aktussal is igyekezett megerősíteni a térség vizei felett érzett hatalmát. Továbbra is félelemmel töltötte el ugyanis a tudatát az a tény, hogy a hajózás egyre inkább lehetővé válik majd az Északnyugati Átjárón, és ezt majd a kereskedelmi hajók ki akarják majd használni, Kanada szuverenitása pedig ismételen megkérdőjeleződik a térség vizeire vonatkozóan. Ennek megelőzése céljából 1970-ben a törvényhozás elfogadta a területen való szennyezési tevékenység szabályozásával kapcsolatos *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (AWPPA) rendelkezéseit, amellyel Kanada felhatalmazta saját magát arra, hogy a 60^o szélességi foktól északra fekvő területeken a parttól számított 100 tengeri mérföldes zónában ellenőrzést gyakoroljon a szennyezés megelőzése végett. A teljes Északnyugati Átjárót lefedte az AWPPA hatálya, így gyakorlatilag környezetvédelmi célok mögé bújva a szuverenitását terjesztette ki úgy, hogy hajózási standardokat vezetett be, biztonsági ellenőrző zónákat hozott létre, és engedélyezéshez kötötte az azon áthajózni szándékozókat. Így még ha a jövőben nemzetközi átjáróvá is minősítenék az Átjárót, Kanada ennek a belső jogi aktusnak a segítségével továbbra is megőrizheti a felette lévő szuverenitásának eme részét: ha mást nem is, de környezetvédelmi célú kontrollt gyakorolhasson.¹⁴

A nemzetközi közvélemény szemében ezzel a lépéssel Kanada megsértette a nemzetközi jogot azáltal, hogy nyílt tengeri területeket vont szabályozás alá, és többen az

¹³ United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10 December 1982. U.N.T.S. vol. 1833, p. 3. [16 November 1994] (továbbiakban: UNCLOS)

¹⁴ *Pharand, Donat: Canada's Arctic Jurisdiction in International Law. The Dalhousie Law Journal. 1982-1983. 336-337.*

ENSZ válaszlépését várták, annak ellenére, hogy például az 1958. évi Tengeri Jogi Egyezménynek Kanada nem volt a részese. A Trudeau-kabinet szerint nem okozhat problémát az AWPPA, mivel a kanadai állam mindig is beltengernek kezelte az arktiszi szigetvilág közötti vízterületet. Az USA viszont igen éles bírálattal élt vele szemben. Nézete szerint a nemzetközi jog szempontjából semmiképpen sem tekinthető legitimnek egy egyoldalú belső jogi aktussal a nyílt tengerre való joghatóság-kiterjesztés. Kanada logikáját követve ugyanis bármelyik más parti állam találhatna valamilyen okot, amivel ugyanezt megteszi, ezért mielőbb gátat kell szabni a kanadai törekvéseknek.¹⁵ Kanada, kvázi modern keresztes lovagként,¹⁶ egyrészt felvállalta a védelmi joghatóságot környezetvédelmi célból a térség vizein, másrészt „területet szerzett magának”. Megfontolandó, hogy mennyiben legitimálja a nemzetközi jogközösség ezt a cselekményt, hiszen másik oldalról a Szovjetunió expanziós törekvései is felerősödnek, és egy, az USA által megjósolt, nem várt láncreakció indulna el. A vártakkal ellentétben azonban nemhogy elmarasztalták Kanadát, hanem az 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény a jéggel borított területekre vonatkozó rendelkezést tartalmazó 234. cikkével¹⁷ legitimálta az AWPPA szabályozását.¹⁸ Eszerint a parti államnak joga van vízszennyezés megelőzése és ellenőrzése céljából az ekkor bevezetett tengeri jogi kategória, a kizárólagos gazdasági övezeten belül intézkedéseket hozni, és azokat kikényszeríteni. Mivel az USA már az AWPPA-val sem értett egyet, ezért az azt jóváhagyó 234. cikket is olyan ellenkezéssel fogadta, ami végül ahhoz vezetett, hogy magát az egyezményt sem ratifikálta.

¹⁵ Howson, Nicholas C.: Breaking the Ice: The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage. Columbia Journal of Transnational Law. 1988. 26(2).352.

¹⁶ Henkin, Louis.: Arctic Anti-Pollution: Does Canada Make - or Brake – International Law?. American Journal of International Law. 1971. 135.

¹⁷ Az Egyesült Nemzetek Tengeri Jogi Egyezménye, 234. cikk: A parti államoknak jogában áll a kizárólagos gazdasági övezet határain belül található jég által borított területeken a tengeri környezet szennyezésének megelőzése, csökkentése, valamint ellenőrzése céljából hátrányos megkülönböztetéstől mentes törvényeket és előírásokat elfogadni és végrehajtani az olyan jég által borított területekre vonatkozóan, ahol a különösen kemény időjárási viszonyok és az év legnagyobb részében ezeket a területeket borító jégtakaró akadályokat vagy kivételes veszélyeket jelent a hajózás számára és a tengeri környezet szennyeződése az ökológiai egyensúlyban lényeges kárt vagy visszafordíthatatlan zavarokat okozhat. E törvények és előírások megfelelő tekintettel kell, hogy legyenek a hajózásra és a tengeri környezetnek a legjobb elérhető tudományos bizonyítékon alapuló megőrzésére és védelmére.

¹⁸ Ibid, 336.; Roth, Robert R.: Sovereignty and Jurisdiction Over Arctic Waters. Alberta Law Review. Vol. 28. No. 4. 1990. 866.

b) Az Escamilla-ügy és következményei

Az AWPPA születését követően Kanada rögtön, még ebben az évben megragadta a lehetőséget arra, hogy az Arktisz-vizek feletti szuverenitással kapcsolatosan kifejtse megújult nézeteit.

Az amerikaiak által kutatóállomásként használt T-3, más néven Fletcher's Island elnevezésű jégtablán 1970. július 16-án történt emberölés kapcsán ugyanis az Egyesült Államok bíróságai minden probléma nélkül eljárt az ügyben, joghatósági kérdés konkrétan nem játszott nagy szerepet a per során, hiszen ha másért nem is, de a védő elv alapján a saját állampolgár sérelmére, saját állampolgár által elkövetett emberölés miatt egyébként is jogosult lett volna az USA eljárni. A jégtabla az elkövetés időpontjában 325 tengeri mérföldre volt az Északi-sarktól, 300 tengeri mérföldre az Ellesmere-szigettől, és mintegy 200 mérföldre a kanadai arktiszi szigetvilágtól. Ennek okán fejtette ki Kanada a térség szuverenitásáról alkotott véleményét az AWPPA bevonásával, hangsúlyozva azt a tényt, hogy a sziget a 100 mérföldes szennyezés-megelőzést ellenőrző zónán túl tartózkodott, viszont Kanadától északra, ha úgy tetszik, a kanadai szektorban.¹⁹

Az eset kapcsán Kanada kifejtette a szektorelmélettel kapcsolatos álláspontját, pontosabban annak magyarázatát, hogy miért nem lép fel az USA-val szemben a szektorában történt szuverenitás megsértése miatt. A legfőbb érv, amit felhozott Poirier elvével szemben, az az, hogy a földrajzi kontinuitás elve - így az azon alapuló szektorelmélet is -, csak földterületre vonatkozik. Emellett már Max Huber is állást foglalt a földrajzi összefüggéssel kapcsolatosan, amikor a *Palmas-ügyben* kifejtette, hogy ennek az elvnek, mint területi szuverenitást megalapozó elvnek semmi alapja nincs a nemzetközi jogban.²⁰ Hozzátették, hogy az ekkor hatályos 1958. évi Tengeri Jogi Egyezmény szerint a parti állam szuverenitása maximum az alapvonalától számított 12 tengeri mérföldig terjedhet ki, az ezt követő területen a csatlakozó övezet térségében már büntető joghatósága nem lehet az államnak, így Kanada sem gyakorolhatott volna ilyen jellegű büntetőhatalmat a jégtablán elkövetettek miatt. Ezen túlmenően a jégtablák az állandó mozgás és a folyamatos olvadás, fagyás miatt sem vonhatóak uralom alá.²¹ Kanada ezzel az érveléssorozattal gyakorlatilag végleg szakított a szektorelmélettel, ami már azért is érdekes, mert amikor a történeti jogcímre hivatkozik, és a

¹⁹ Cruickshank, David A.: Arctic Ice and International Law: The Escamilla Case. Ontario Law Review. 1971. 178-181.

²⁰ Island of Palmas (or Mianga) Case. United States of America v. The Netherlands. The Hague. 4 April 1928. U.N.R.I.A.A. VOLUME II 829-871

²¹ Cruickshank: i. m. 179-182.

possessio longi temporis meglétét kell igazolni, akkor bizony a szektorelmélet az, amivel ezt alá tudja támasztani, elvégre többé-kevésbé egészen 1969-ig hivatkoztak rá, mint területszerzési jogcímre.²²

Természetesen a szektorelmélet elvetése nem jelentette egyben a területi igények csökkenését, pusztán azt, hogy nemzetközi jogilag jobban elfogadott jogcímekkel próbálták helyettesíteni azt. 1977. január 1-jén Kanada a halászati jogosultságát egészen az alapvonaltól számított 200 tenger mérföldig kiterjesztette, március 1-jén pedig arktiszi halászati zónát létesített saját maga számára. Elővigyázatosságból ezúttal az egyoldalú aktusát az előző években, a térségben általában halászó államokkal kötött bilaterális egyezmények előzték meg. Egyértelmű volt azonban, hogy a zóna létrehozásával kizárólag a szuverenitás biztosítása a célja, hiszen a Jeges-tenger északi térségben egyébként hajózni is nagy nehézségek árán lehetett, nemhogy halászni. Kanada kezdeményezésén elindulva több állam, is kinyilvánította ilyen irányú igényét, és miután 1982-ben a Nemzetközi Bíróság a Líbia és Tunézia közötti kontinentális talapzat elhatárolásának ügyében megerősítette, hogy létezik egy úgynevezett kizárólagos gazdasági övezet, amely része a modern nemzetközi jognak, egyértelmű volt, hogy az ugyanebben az évben Montego Bay-ben elfogadott új tengeri jogi egyezmény is szabályozza az új tengeri jogi kategóriát.²³

Ugyan a korszak egyértelmű főszereplője a területszerzési jogcímekkel játszó Kanada volt, az elkövetkezendő évtizedekben is tudott újat mutatni a jogcímek tekintetében.

3. A bizonytalanság kora: az 1980-as évek közepétől napjainkig

A kanadai lépések sorozatos nemzetközi legitimációja és az 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény elfogadása új korszakot nyitott az Arktisz történelmében: konkrét, a térségre vonatkozó speciális szabályozás nem született, de a fentiekben ismertetett előzmények, és legfőképpen a 234. cikk bizonyítja, hogy végre valami elkezdődött. Ugyanakkor a jégtáblák jogi státusát illetően még mindig nem foglaltak állást nemzetközi síkon, ez pedig arra ösztönözi az érdekelt államokat, hogy a térségre – annak speciális jellemzői miatt- továbbra se alkalmazzák az általános tengeri jogi szabályokat, és ezentúl is megpróbálják különböző jogcímek segítségével uralmuk alá vonni azt.

²² *Pharand*: i. m. (14. jegyzet) 326.

²³ *Nagy*: i. m. 191-192.

3.1. Az 1982-es Tengeri Jogi Egyezmény újításai

Az Arktisszal és az eddig felmerült területkövetelési jogcímekkel kapcsolatosan a legfontosabb azt kiemelni, hogy az új egyezmény is fenntartja az 1958. évi egyezménynek az 1951. évi angol-norvég halászati ügyre épülő rendelkezéseit az egyenes alapvonal vonatkozásában. Emellett újdonságként figyelhető meg, hogy külön szabályozást nyernek a szigetországok, szigetcsoportok, és ennek megfelelően megszületetik a szigetközi tenger kategóriája, ahol azonban a békés áthaladás joga szintén fennáll. A legjelentősebb Arktisszal kapcsolatos jellemzője az egyezmények az a tény, hogy gyakorlatilag legalizálta a 70-es években felmerült kanadai igények jó részét, így tulajdonképpen az AWPPA-nak köszönhető a 234. cikk, mint környezetvédelmi klauzula, és a kizárólagos gazdasági övezet, mint a halászati zóna általánosítása. A továbbiakban a két nagy Arktisz-állam, a Szovjetunió és Kanada politikáját vizsgálom, a kettejük cselekvése az, ami alapján véve meghatározzák az Arktisz területén folyó eseményeket.

3.2. Kanada és az egyenes alapvonal: újabb érvek a történelmi jogcím alátámasztásához

1985-ben a történelem szinte ismételte önmagát, amikor az USA lobogója alatt futó *Polar Sea* nevű jégtörő hajó átszelte az Északnyugati Átjárót, ami ismét kiváltotta Kanadából a szuverenitásföltés kérdését: egyszerűen nem tudta nyugodtan nézni, ahogy az akaratától függetlenül próbálják használni az útvonalat, semmibe véve az ő térségre vonatkozó állítólagos jogait. Ez az esemény generálta azt a lépést, hogy Kanada alig egy hónappal az ominózus eset után ismét tudata a nemzetközi közösséggel, hogy történelmi jogcím alapján beltengerként tekinti az arktiszi szigetvilága között húzódó azon vízterületet, amelyen az útvonal is átível. Az 1985. december 10-én született dekrétum 1986. január 1-jén lépett hatályba, amelyben újra feleleveníti a történelmi jogcímet, viszont újabb indokkal támasztja alá: nemcsak történelmi tényen alapul Kanada igénye, hanem a szigetvilág köré húzott egyenes alapvonal létéből is ez következik.²⁴ Az alapvonalról a part felé eső vízterület ugyanis beltenger, és mint ilyen, teljes mértékben a parti állam szuverenitás alatt áll, és azért ilyen fontos Kanadának ez a jogi minősítés, mivel így még a békés áthaladás jogát is megtagadhatja, vagyis a beltenger idegen államok elől teljesen elzárható. Ellenben, ha

²⁴ Theutenberg, B. J.: The Arctic Law of the Sea. 52 Nordisk Tidsskrift Int'l Ret. 1983. 18-19.

klasszikus szabályozást követve a szigetsoportokra²⁵ vonatkozó rendelkezéseket kellene követni, akkor könnyen előfordulna, hogy a szigetek körül egyenként kellene meghatározni az alapvonalat, és külön parti tenger tartozna a kisebb-nagyobb szigetei köré, amelyen azonban már más jogosítványok illetik meg, mint parti államot. A parti tengeri minősítés is már egy fokkal lazább szuverenitást enged a parti államnak, a békés áthaladás joga például biztosítva kell, hogy legyen még a hadihajók számára is. A teljes szuverenitás szempontjából tehát a legmegfelelőbb a beltengeri minősítés, ehhez azonban jól megalapozott indokot kellene találni. A dekrétum rendelkezéseinek megfelelően a szuverenitás gyakorlás biztosítása végett a kanadai kormány egy jégtörő hajót létét is állandósította a térségbe, amelynek feladata a helyszíni felügyelet biztosítása.²⁶

3.2.1. Az egyenes alapvonal meghúzásának következményei

Az 1986-ban és a jelenleg hatályos²⁷, az egyenes alapvonalakra vonatkozó szabályozás az 1951. évi angol-norvég halászati ügyben született ítéletben lett lefektetve, amely meghatározott feltételeket támasztott az alapvonal ilyen módon való meghúzásához. Az olyan helyeken van lehetőség erre, ahol a partvonal mélyen tagolt és bevágott, vagy a part közvetlen közelét szigetek szegélyezik, így a parti tenger szélességének mérésére szolgáló alapvonal meghúzására a megfelelő pontokat összekötő egyenes alapvonalak módszere alkalmazható. Az ilyen módon meghúzott alapvonalak észlelhetően nem térhetnek el a part általános irányától és az e vonalak belső oldalán lévő tengersizakaszoknak elég szoros kapcsolatban kell lenniük a szárazföldi területtel ahhoz, hogy azok a belvízi jogrend tárgyát képezzék. Ezen túlmenően a vonalak meghúzásakor figyelembe lehet venni az érintett régiók sajátos gazdasági érdekeit, amelyek valóságát és fontosságát a hosszú távú használat egyértelműen igazolja.²⁸

A kanadai arktiszi szigetvilág sok számos kisebb-nagyobb sziget által alkotott labirintusrendszer, amely a kanadai part integráns részét képezi, ugyanakkor a szükséges feltételek fennállta vitatható. És hogy miért olyan fontos Kanadának, hogy így vonják meg az alapvonalát? Az ok kézenfekvő: minél távolabb esik az alapvonal az anyaországtól, annál nagyobb vízterület fog beltengernek minősülni, és így annál nagyobb területen gyakorolhat az

²⁵UNCLOS 47. cikk

²⁶Pharand: i. m. (10. jegyzet) 295.

²⁷UNCLOS 7. cikk

²⁸Fischeres Case, 133., UNCLOS 7. cikk 3. és 5. pont.

ország korlátozásoktól mentes szuverenitást. Az első kritérium részben megvalósul: a déli szigetek kevesebb, mint 24 tengeri mérföldnyire vannak a parttól, illetve egymástól, de az északi részek esetén ennél jóval nagyobb a távolság, és a part általános irányát sem követik.²⁹ Ebből következik, hogy a második, a parthoz való közelség követelményének megvalósulása a legnagyobb jóindulattal is vitatható, ha nem kizárt. A történelmi jogcím viszont továbbra sem áll meg, annak ellenére, hogy a térség feletti szuverenitást sokszor az ősidőktől eredeztetik, amikor kanadai inuitok már használták ezt a területet, konkrétan azonban csak az 1900-as évek elejétől tudják bizonyítani az igényüket, akkortól pedig jó ideig a szektorelméletre alapították a területszerzést, ez utóbbit viszont 1969-ben megtagadták. A valóságos és hosszú távú használat ténye szintén vitatható, erre azonban majd az Északnyugati Átjáró helyzetének tisztázásakor térek ki.

3.2.2. Az Északnyugati Átjáró jogi helyzete és a békés áthaladás joga

Az Északnyugati Átjáró státusa attól függően alakul, hogy elfogadjuk vagy sem a kanadai szigetvilág körül meghatározott egyenes alapvonal létjogosultságát és a történelmi jogcímen is követelt beltengeri minősítést, vagy sem. Amennyiben történelmi jogcímen sikerülne beltengernek minősíteni az útvonalat, akkor onnan minden idegen hajó kizárható lenne, a békés áthaladás jogát sem kellene biztosítani, nem is kellene az egyenes alapvonalak meglétét vizsgálni. Ellenben ha kizárólag az egyenes alapvonalakra lehetne alapozni a beltengeri minősítést, akkor további feltételek meglétét is bizonyítani kellene. Ha pedig nem sikerül ilyen módon megvonni az alapvonalat, akkor marad a klasszikus szabályozás, ez utóbbi esetben viszont még mindig ott van az AWPPA, amely környezetvédelmi veszélytől tartva biztosítja az erősebb kontrollt a térség, így az útvonal felett is.³⁰ Ahhoz azonban, hogy az exkluzív szuverenitás kiterjesztése érdekében beltengerként minősülhessen a terület, bizonyítani kell, hogy mindig is ezt a státust birtokolta, azonban, mint már említettem, ez nem sikerült egyértelműen és vitathatatlanul.

Az USA ezzel szemben egyenesen arra hivatkozik, hogy Kanadának semmiféle szuverenitása nem lehet az átjáró felett, mivel az nemzetközi átjáró. Tulajdonképpen a Korfu-szoros ügyében lefektetett feltételek nem változtak, a nemzetközi tengerszoroshoz való minősítéshez továbbra is szükséges az állandó használat, ami eddig az Arktisz esetében

²⁹ Konan, i. m. 200., *Pharand*: i. m. (10. jegyzet) 298-300.

³⁰ Howson: i.m. 360-362.

inkább kivételes eset volt, mintsem gyakori. A hajózási eszközök fejlődése és a jég olvadása folytán azonban egyre élénkül a térség használata, 1985-ig, mintegy 80 év alatt, pusztán 45 hajóutat lehetett összeszámolni a térségben, ebből 29 kanadai 11 pedig az USA lobogója alatt. Az idegen lobogó alatt futó hajók mindegyike Kanada kifejezett vagy hallgatólagos beleegyezésének tudatában vonult át az Átjárón.³¹

3.3. A szektorelmélet és a Szovjetunió

Azok a jogtudósok, akik elsősorban az 1926. évi dekrétumot értelmezték, abból a célból tették ezt, hogy marxista - leninista teória szerinti magyarázatot állítsanak mögé, és ne a nemzetközi – vagy, ahogy ők nevezték, az imperialista-kapitalista - jog általános szabályai legyenek a meghatározóak. Azután viszont, hogy a Szovjetunió 1982-ben ratifikálta az ENSZ Tengeri Jogi Egyezményét, a szovjet jogászok éppen ellenkezőleg kezdtek gondolkodni és inkább általánosan elfogadott nemzetközi jogi elvekkel próbálták igazolni a területszerzésüket. Mindez a pálfordulás a *perestrojka* időszakában gyorsan, de nem ellentmondásmentesen ment végbe.

Klimenko 1987-ben ennek megfelelően már csak a szárazföldből álló szigetekre és szigetcsoportokra ismerte el a szovjet szuverenitást, a jégszigetekre nem, a többi tengeri területre pedig az ENSZ tengerjogi szabályait vélte alkalmazandónak, vagyis elvetette a szektorelméletnek azon tételét, hogy a parti állam fennhatósága egészen az Északi-sarkig terjed, így tulajdonképpen csak az effektív okkupációval megszerzett térségeket ismert el szovjet területként.³²

Ezzel ellentétesen, egy évvel később, 1988-ban *Kulebiakin* Korovint idézve állította, hogy a szektorral rendelkező államoknak joguk van az Arktiszon elterülő mind szárazföldi mind a jégből álló szigetek felségjogához. Hozzátette, hogy az arktiszi tengeren való expanziót az egyedülálló fizikai jellemzők miatt nem lehet egy kalap alá vonni a többi tengeren való terjeszkedéssel. Álláspontja megerősítéséhez az ENSZ Tengerjogi Egyezményének 234. cikkelyére is hivatkozott, ami megengedi a parti állam számára, hogy elfogadjon és kikényszerítsen olyan diszkriminációmentes szabályozásokat, hogy megelőzze, visszaszorítsa és kontrollálja a hajók általi vízszennyezést a saját kizárólagos gazdasági

³¹ *Pharand*, Donat: Canada's Newly Enclosed Arctic Waters. The Canadian Yearbook of International Law. 1987. 325.

³² *Ibid.* 32.

övezetében.³³ Ugyanakkor kétséges, hogy mindez alátámasztja a szektorelméletet, legfeljebb csak arra ad alapot, hogy bizonyos állami jogosítványok gyakorolhatóak legyenek.

Az ellentmondások ellenére 1990-ben, két orosz jogtudós, akik szintén ezzel a kérdéskörrel foglalkoztak *Vartanov* és *Roginko* kijelölte az elkövetkező időszak legfontosabb programját: mivel a Szovjetunió ragaszkodik a szektorelmélet által neki jutott területhez, ezért kénytelen valamilyen nemzetközi jogilag is igazolható kapcsolatot keresni az elmélet és a tengerjogi szabályozás között, vagyis az eddigi politikai megfontolások helyett most próbálják nemzetközi jogi elvekre építeni a szektorelméletet.³⁴

3.4. A szovjetek és az Északkeleti Átjáró

Kanadai mintára a szovjetek is megpróbálták egyértelművé tenni az Északi Átjáró feletti joghatóságukat. Először az 1971. szeptember 16-i dekrétummal, majd az ezt felváltó 1984. évi, a természetvédelem megerősítése érdekében megalkotott ediktummal, amely az északi partvidék gazdasági érdekeinek védelmében az északi területeken az ahhoz kapcsolódó jéggel borított térséget is lefedve speciális védelmi zónát létesített. Ezen a mintegy 100 tengeri mérföldes szennyezés megelőzést szolgáló zónán belül szigorú hajózási szabályokat vezettek be, és még a kutatási tevékenységet is betiltották, amennyiben az nem felel meg az ediktum által meghatározott természetvédelmi követelményeknek. A 6 évvel későbbi, 1990. évi dekrétum gyakorlatilag ezt a szabályozást pontosította.³⁵

Az átjárót érintő másik sarkalatos pont annak iránya, ugyanis a többi közlekedési útvonallal ellentétben ennek nincs fix útiránya, egy hajózási időszakon belül is nagymértékben változhat a környezet, és ennek megfelelően az útvonal is. Ennek fényében elképzelhető, hogy az út lerövidítése céljából egyre északabbra fog tolni az Északnyugati Átjáró, nem véletlen, hogy a dekrétum területi hatályként nem határozott meg semmi konkrétumot, hanem az északi szigetek körét, valamint a *térséghez tartozó területeket* jelölte meg. A rendelkezés tehát kellően rugalmas ahhoz, hogy az útirány változását – északabbra tolódását – követni tudja, és biztosítsa a szovjet uralom jelenlétét a térségben. Az sem elhanyagolható tény, hogy a szuverenitás biztosítása mellett a környezetvédelem ügyét sem

³³ Russia Report. <http://www.rferl.org/reports/Print.aspx?report=574>.(2007. 09. 15.)

³⁴ *Vartanov* R.P. - *Roginko*, A.Y.: New Dimension of Soviet Arctic Policy: Views from the Soviet Union. *Annals of the Academy of Political and Social Science*. Vol.512. (Nov., 1990). 69-78.

³⁵ *Franckx*, Eric: Nature Protection in the Arctic: Recent Soviet Legislation. *International Law and Comparative Law Quarterly*. Vol. 41. 1992 April. 379-381.

hanyagolták el: elsőként írták elő, hogy a védelmi zónába belépő hajók kötelesek előzetesen biztosítást kötni az esetleges szennyezési károk fedezésére.³⁶

4. A jelen nagy kérdései

4.1. Az olvadó jég által okozott változások

2007-ben az Európai Űrkutatási Központ (ESA) műholdfelvételei alapján, az Északnyugati Átjáró első ízben tisztult meg teljesen a jégpáncéltól, a globális felmelegedés hatásaként. Az ESA az átjárót 1978 óta figyeli műholdak segítségével. Nyilatkozatuk szerint a 2007-es évben a globális felmelegedés előrehaladása következményeként a jégpáncél a korábbi tíz év átlagos százezer négyzetkilométeres évenkénti csökkenéséhez képest is ugrásszerűen, óriási mértékben (1 millió négyzetkilométerrel) lecsökkent, így az átjáró első ízben vált teljesen hajózhatóvá a megfigyelések 1978-as kezdete óta.³⁷ Hasonló eredményre jutottak az amerikaiak is. Mark Serreze, a világ hó- és jégállományának nyilvántartásával foglalkozó amerikai központ (NSIDC) kutatójának becslése szerint 50 százalék a valószínűsége annak, hogy két hónapon belül rövid időre eltűnik a jég az Északi-sarkról. A bolygó legészakiabba fekvő pontja nem szárazföldön van, hanem a Jeges-tengeren, amelyet ugyan emberemlékezet óta jég borít, de nagyjából ötven éve egyre gyorsabb ütemben húzódik vissza a vastag, egybefüggő jégpáncél. Tavaly, 2008-ban, minden korábbinál nagyobb, több mint egymillió négyzetkilométernyi jégtakaró olvadt el és a nyár végén már az úgynevezett északnyugati átjáró is hajózható volt. A kemény tél a terület nagy részén aztán visszahozta a jeget, de ez már nem az "örök jég", hanem csak vékony és ezért könnyen olvadó "egyéves" jég - mondta a kutató, aki szerint a következő hetek időjárásától függ, hogy az évszak végére marad-e még a jégből az Északi-sarkon. Az utóbbi négy évben kétszer - 2005-ben és 2007-ben - is megdőlt a jégtakaró-visszahúzódsági rekord. A globális klímaváltozásnak tulajdonított jelenség nemzetközi politikai felfordulást okozhat, mert a tengerfenék alatt hatalmas nyersanyagkészlet rejtőzik, amelyet könnyebben ki lehet bányászni, ha eltűnik a jég, az Atlanti-óceánt és a Csendes-óceánt összekötő északnyugati-átjáró pedig stratégiai jelentőségű közlekedési útvonallá válik.³⁸ Ezzel ismét felmerülhet a nemzetközi szorossá minősítés

³⁶ Kolodkin A. – Volosov M.: The Legal Regim of the Soviet Arctic. Marine Policy. (March 1990). 158-168.

³⁷ Warming Opens Northwest Passage. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6995999.stm> (2009. 04. 26.)

³⁸ Hábóruhoz vezethet az Északi-sark jegének eltűnése. [http://index.hu/tudomany/jeg080630/\(2009. 04. 01.\)](http://index.hu/tudomany/jeg080630/(2009. 04. 01.))

kérdése, hiszen ha elhárulnak a rendszeres hajózás elől az természeti akadályok, akkor a Korfu-szoros ügyében támasztott követelmények teljes mértékben kielégíthetőek.

Az Egyesült Államok továbbra is azon az állásponton van, hogy az Északnyugati Átjáró és a Sarki-óceán nemzetközi vizek, ott állami szuverenitásnak helye nincs. Oroszország ezzel szemben a szektor alapú felosztás híve, azaz minden ország a partszakasz hossza alapján részesülne az északi-sarkvidéki területekből - így Moszkva ellenőrzése alá esne a sarkkör kétötöde.

A forgalom élénkülése egy ennél negatívabb következményt is hordoz magával: a környezetszennyezés erősödését, amely szükségképpen nemzetközi kooperációt igényel. Kérdés, hogy a kanadai AWPPA szabályozása követendő példát állított, vagy egyéb módon kell a térség védelmét biztosítani.

4.2. A Lomonoszov-vita

A térség gyakorlatilag tálcán kínálja magát a kiaknázási lehetőségek tekintetében, és az eddigi aktív Kanada és Oroszország mellett a többi Arktisz-állam is részesedni szeretne a térség kincseiből, így megindulhat a harc a területszerzési jogcímek között. A dán Királyi Tudományos Akadémia geológusai például jelenleg azt próbálják bebizonyítani hogy a sarkvidéket Grönland és Oroszország között átszelő Lomonoszov-hátság a Grönlandi pajzsolemez szerves része. Ekkor ugyanis az új nemzetközi jogi szabályok szerint Dánia joggal csatolhatná azt a pajzsolemez szélétől számított kétszáz tengeri mérföldes gazdasági zónájához, azaz az Északi-sark dán fennhatóságú terület lehetne. Ugyanezzel próbálkozik Oroszország is. Most az orosz kormány arra hivatkozik, hogy az általuk Lomonoszov-árokknak nevezett képződmény a tenger felszíne alatt közvetlenül az orosz szárazföldre kapcsolja az északi pólust. Ha ugyanis az északi-sarki tengerfenék és Szibéria ugyanazon a kontinentális talapzaton található, akkor orosz jogértelmezés szerint Oroszország igényt tarthat a teljes Északi-sarkig terjedő sávra. A probléma megoldására geológiai vizsgálatok is szükségesek, ugyanis a Lomonoszov-árok földrajzi megítélése a mai napig nem tisztázott, egyesek szerint a Barents- és a Kara-tenger kontinentális talapzatairól leszakadt talapzat-fragmentum és ebben az esetben számos energiaforrást rejthet, mások szerint víz alatti hegység. A minősítés már csak azért sem elhanyagolható, mert az 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény szerint az árok nem minősül kontinentális talapzatnak, így azon kizárólagos gazdasági jog a parti tengeren túl nem illeti meg a parti államot. Ted Nild, a londoni geológiai társaság egyik tagja szerint nem

minősíthető kontinentális talapzatnak, hanem olyan part, amelyből két tektonikus lemez indul ki, és nemcsak Oroszországot, hanem a másik végén Kanadát is érinti, így a kanadai kormány az orosz észjárást követve igényt tarthatna egész Euráziára.³⁹

5. Konklúzió

Az Arktisz igazi története valójában a 20. század elején kezdődik, ekkor kezdődik a vita az északi jéggel borított vízterület hovatarozása feletti vita. A szárazföldi térség ekkorra már javarészt valamely nemzetközi jogilag is elfogadott területszerzési jogcím alapján gazdát talált, a 20. század során pedig a Jeges-tenger jégvilágáért folyó „jogcímverseny” tanúi lehetünk. Fejlődik a technika, olvad a jég, elhárulnak a fizikai akadályok a messze észak megismerése elől, és ez szükségképpen bizonyos problémákat hoz felszínre.

Egyes elemzők szerint a kincsek kiaknázásának és a terület feletti kontroll jogának vitatott kérdéséből akár fegyveres konfliktus is kirobbanhat az arktiszi hatalmak - az Egyesült Államok, Oroszország, Kanada, Norvégia és Dánia - között. Vlagyimir *Samanov* altábornagy, az orosz hadsereg kiképzésért felelős vezetője a múlt héten bejelentette, hogy már dolgoznak az Északi-sarkra vonatkozó harci forgatókönyveken és a csapatok kiképzésén. Manapság ugyanis a háborúkat hosszú idővel kezdetük előtt nyerik meg, vagy veszítik el - nyilatkozta az orosz katonai vezető.⁴⁰ Mindenesetre nem vitás, hogy valakinek meg kellene őriznie ezt a területet az emberiség számára addig, amíg a nemzetközi jog eléri azt a fejlettségi szintet, hogy magától is lépéseket tegyen ennek érdekében.⁴¹

³⁹ *Wolfrum*, Rüdiger: Common Heritage of Mankind. In: Encyclopedia of Public International Law 11. Law of the Sea - Air and Space. North-Holland. 1989. 66.

⁴⁰ Háborúhoz vezethet az Északi-sark jegének eltűnése. (98. jegyzet)

⁴¹ *Konan*, i. m. 203.