

JOGTUDOMÁNYI KÖZLÖNY

ALAPÍTVÁ 1866.

A Magyar Tudományos Akadémia Állam- és Jogtudományi Bizottságának folyóirata

TARTALOM

Tanulmány

- KARSAI KRISZTINA–KATONA TIBOR:
Az ártatlanság vélelme és a vádlott meg nem cáfolt védekezése 171
- HALÁSZ VENDEL–KECSKÉS ANDRÁS:
A siker díja vagy a bukás ára?
A vállalati vezetők javadalmazásának elmélete a pénzügyi válság tükrében 180
- CSATLÓS ERZSÉBET:
Az Arktisz jégvilágának nemzetközi jogi minősítése 192

Szemle

- ELEK JUDIT:
A terrorizmus elleni harc a könyvtárban, a „Patriot Act” és a könyvtár 198
- FEKETE BALÁZS:
Európa értékei és az értékek Európája 206

Jogirodalom, jogélet

- HAMZA GÁBOR:
In memoriam Feliciano Serrao (1922–2009) 213
- PRUGBERGER TAMÁS:
„Arccal a kiút felé” (Beszámoló a VI. Magyar munkajogi konferenciáról) 215



TANULMÁNY

Az Arktisz jégvilágának nemzetközi jogi minősítése

☞ Csatlós Erzsébet PhD hallgató, Szegedi Tudományegyetem (Szeged)

A sarki térség államainak az Északi sarkvidékre vonatkozó szuverenitása mintegy száz éve folyamatosan vita tárgya. Kezdetben a legészakabbra fekvő szárazföldi részek váltak elérhetővé a hajózási lehetőségek fejlődése révén, hamarosan nemzetközi jogilag igazolható jogcímeken „gazdát is találtak”, okkupálták őket. Később a technikai fejlődésnek hála, fény derült a térség igazi vonzerejére: az alatta húzódó kontinentális talapatban rejlő kiaknázatlan kőolaj és földgáz készletre, valamint egyéb ásványkincsekre. Tekintve, hogy az Arktisz ezen területe javarészt egy óceán és az azon úszó jégtáblák tömege, a nemzetközi jogban ismert klasszikus terület-szerzési jogcímek, mint az okkupáció, szóba sem jöhetnek. Vagy mégis? Egyenlőségjelet lehet-e tenni a *terra firma* és a *terra glacia* között? A továbbiakban a Jeges-tenger és annak állandóan mozgásban lévő, olvadó-megfagyó jégpáncéljának, jégzigeteinek a nemzetközi jogi helyzetét fogom vizsgálni, és arra keresem a választ, hogy lehetséges-e őket állami szuverenitás alá vonni.

I.

A Jeges-tenger világa

A vízfelszínen úszó jégtől eltekintve a Jeges-tenger is ugyanolyan tenger, mint a többi. Szárazföldi szigetel közvetlenül alig érintkezik, és a parti államok kizárólagos gazdasági övezetén túli területet a nyílt tenger

rek szabadsága jellemzi.¹ A szektorelmélet elvetése, illetve nemzetközi jogilag nem igazolható fennállása ellenére úgy tűnik azonban, hogy a gyakorlatban már a nyílt tengerhez fűződő jogok is csorbulnak, kérdés, hogy mennyire jogosan.

1. A hajózás szabadságának megvalósulása² a Jeges-tenger nyílt vizein

A technika fejlődésének hála a jeges-tengeri hajózás az utóbbi időkben lehetővé vált mind a vízfelszínen, mind alatta,³ és két fő útvonal is kialakult a térségben: az *Északkeleti Átjáró* zömmel orosz területeken át,⁴ és az *Északnyugati Átjáró* kanadai ellenőrzés alatt.⁵ Közös ezekben, hogy tulajdonképpen egy többé-kevésbé szabályos köríven futnak a partok mentén, attól természetesen kellő távolságban, de sokszor a két szóban forgó állam kizárólagos gazdasági övezetét érintve.

Az *Északnyugati Átjáró* jórészt Kanada előtt húzódik, a Beaufort-tengeren át. Úgy tűnik, hogy a szektorelméletet ugyan elutasította Kanada, de azért az útvonalra vonatkozóan mégis több jogosítványra akart szert tenni, mint amennyi a legtöbb helyen a parti államot megillet. Erre az *1969-es Manhattan-incidens*⁶ világított rá először, amikor Kanada sérelmezte, hogy az USA – a békés áthaladás jogának szellemében – megsérti az útvonalra vonatkozó szuverenitását, amit azon az alapon tartott fenn, hogy egy inuit származású kanadai állampolgár mintegy száz évvel azelőtt okkupálta a befagyott útvo-

nal területét. A területi igény nyomtatékosítása érdekében az addig 3 tengeri mérföldes parti tengerét kiterjesztette a maximális határig, 12 tengeri mérföldig. Emellett a parlament meghozta az Arktisz-vizek szennyezésének megelőzéséről alkotott törvényt,⁷ amelynek burkolt célja, hogy az ország környezetvédelmi célok mögé bújva jogokat vindikáljon magának az alapvonal-tól számított 100 tengeri mérföldes területen belül. Az útvonal egyébként sok helyen az alapvonal-tól számított 24 tengeri mérföldön belül húzódik, így volt arra lehetőség, hogy áthaladjanak rajta anélkül, hogy a 12 mérföldig terjedő parti tengert ne érintsék. Mindenesetre ez a belső jogi szabályozás merésznek és betarthatatlannak bizonyult, de 1982-ben megerősítést nyert.⁸ Hozzá kell azonban tenni, hogy Kanada emellett új elméletekkel is igyekezett biztosítani a térség feletti fennhatóságát: először elbirtoklás címén követelte az Arktisz-vizek beltengerként való elismerését,⁹ majd az északi területei köré egyenes alapvonalat húzva támasztotta alá a kizárólagos állami szuverenitás fennálltát.¹⁰

Ennél is messzebb ment Kanada, amikor a *Manhattan-incidens* nyomán 1988-ban megegyezett az Egyesült Államokkal, hogy a Kanada által magának követelt területen, annak kifejezett engedélye nélkül az USA hajói nem közlekedhetnek az *Északnyugati Átjáró*.¹¹ Ezzel az USA gyakorlatilag elismerte Kanada fennhatóságát az útvonal felett.

A Szovjetunió nagyon aktív volt az *Északkeleti Átjáró* feltérképezésében. 1985-ben a Szovjetunió egyenes alapvonalat állapított meg a partjai, valamint három olyan szigetcsoporthoz köré,¹² amelyek az útvonalat kezesztetik. Ez jelentős stádium volt az Arktisz-vizekre való terjeszkedésben, mivel ezzel északabbra tolódott az alapvonal, amelytől a különböző tengerjogi kategóriákat számítjuk.¹³ Ezzel a Szovjetunió egyértelművé tette, hogy igényt tart az útvonal felett bizonyos szuverén jogokra, amit így – hogy az útvonal jó része olyan területre esik, amely felett parti államként amúgy is meghatározott jogai vannak – nemzetközi jogilag is igazolhat. Kanada példáján felbuzdulva 1984-ben dekrétummal 100 tengeri mérföldes védelmi zónát húzott a partjai körül, valamint az ezzel kapcsolatos környezetvédelmi szabályozás területi hatályát hipotetikusan határozta meg. Az átjáró kérdésének egyik sarkalatos pontja ugyanis annak iránya: a többi közlekedési útvo-

nallal ellentétben ennek nincs fix útiránya, egy-egy hajózási időszakon belül nagymértékben változhat a környezet, és ennek megfelelően az útvonal is. Ennek fényében elképzelhető, hogy az út lerövidítése céljából egyre északabbra fog tolni az *Északkeleti 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 hatóköréeként.¹⁴

Mindkét ország gyakorlatából látszik, hogy nem adják meg magukat a „nyílt tengerek szabadsága – elvnek”, igyekeznek kiterjeszteni a jogosítványukat olyan területekre is, ahol a mai általános szabályok szerint az nem illelné meg őket.

2. A szabad átrepüléshez való jog

A *mare liberum* elvének megfelelően a konvencióval, és a nemzetközi jog általánosan elfogadott elveivel összhangban mindenkit megillet a terület feletti békés átrepülés joga.¹⁵ Ez az egyetlen nyílt tengerhez tartozó jogosítvány, ami gyakorlatilag maximálisan érvényesült még az ominózus két útvonal felett is.¹⁶

Úgy vélem, hogy világosan látható, hogy mennyire ellentmondásos a gyakorlat a Jeges-tenger minősítése tekintetében. Az alapvető problémát abban látom, hogy mind Oroszország, mind Kanada a saját állami érdekeiket szem előtt tartva mondhatni visszaélnék a nemzetközi jogi szabályok alkalmazásával, a különbség csak annyi, hogy Oroszország a szektorelmélet híveként elismeri, hogy igényt tart a teljes szektorra, s ehhez próbál jogilag igazolhatóbb érveket, addig Kanada – a magatartása alapján erre következtethetünk – enélkül érzi sajátjának a térséget.

II.

A jégtáblák jogi helyzete

Az alacsony hőmérséklet miatt a Jeges-tenger felszíne jobbra kisebb-nagyobb mozgó jégtáblákból áll, melyek közül az elsőt 1946-ban jegyezték fel. Dr. Hattersley-Smith¹⁷ 1950-es évekbeli kutatásai alapján

1 United Nations Convention on the Law of the Sea of 10, December 1982 (továbbiakban: 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény) 86. cikke. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm (2009. 04. 10.)

2 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény 87. cikkely 1. szakasz a) pontja.

3 Az Amerikai Nautilus nevű tengeraltjárónak sikerült először minden probléma nélkül keresztülhajózni a tengeren 1958-ban. Ezt követően, elsősorban jégtörő hajókkal, a felszíni hajózás is számos államnak sikerült, elsőként 1961-ben az orosz Lenin nevű hajónak.

4 Az Atlanti-óceántól a Csendes óceánig terjedő útvonal a szibériai partvidék mentén zömmel az orosz kizárólagos gazdasági övezetben húzódik.

5 Az Északkeleti Átjárót (Northeast Passage) eredetileg Északi Útvonalnak (Northern Sea Route) nevezték egészen a 20. századig, de a mai napig is sokszor utalnak rá a korábbi elnevezéssel, a témával foglalkozó szerzők műveiben pedig a feldolgozott korszaknak megfelelően váltakozik az elnevezés.

6 1969-ben olajtársaságok bízták meg az amerikai S.S. Manhattan nevű tankhajót hogy két jégtörőhajó kíséretében térképezze fel az Északnyugati Útvonalat, hogy az vajon alkalmas-e a térségben kitermelt kőolaj szállítására. Ekkor a fizikai körülmények miatt még túl körülményesnek és költségesnek ítélték meg, ezért inkább alaszki csővezetékén való szállítás mellett döntöttek. *Borgerson*, Scott G.: Arctic Meltdown, The Economic and Security Implications of Global Warming. Foreign Affairs Volume 87 No. 2. 70.

7 Arctic Waters Pollution Prevention Act 1970. <http://laws.justice.gc.ca/en/ShowFullDoc/cs/A-12//en> (2009. 04. 15.)

8 Az 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény tengeri környezet védelméről és fenntartásáról szóló 12. fejezet 194.cikk 1. pontjában foglaltak alapján. *Barton M. M.*: Canada's Arctic Quest – Recognized Sovereignty in a Secure North. <http://wps.cfc.forces.gc.ca/papers/csc/csc33/exnh/barton.pdf> (2007. 09. 15.)

9 *Pharand Donat*: Canada's Sovereignty over the Newly Enclosed Arctic Waters. The Canadian Yearbook of International Law. 1987. 325.

10 *Theutenberg Bo Johnson*: The Arctic Law of the Sea. 52 Nordisk Tidsskrift Int'l Ret 3 1983. 18–19.

11 Canada and United States of America Agreement on Arctic Cooperation signed at Ottawa on 11 January 1988. http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/30/4/00058175.pdf (2009. 04. 15.); *Kunig*, P.: Arctic. Encyclopedia of International Law 12. Geographic Issues. North-Holland 1990. 27.

12 Novaya Zemlya, Severnaya Zemlya és Novosibirskiy Ostrova szigetek.

13 *Hayton R. D.*: Polar Problems and International Law. American Journal of International Law. 1958. 749.

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

15 Az 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény 87. cikk 1. bekezdés b) pont.

16 *Pharand Donat*: The Legal Status of the Arctic Regions. HR. (1979. II). 107–108.

17 Dr. Hattersley-Smith a brit Royal Geographic Society tagja, és a sarkvidékek, főként az Antarktisz kutatása fűződik a nevéhez. [www.antarctica.ac.uk/apc/minutes/APC\(06\)01_minutes.pdf](http://www.antarctica.ac.uk/apc/minutes/APC(06)01_minutes.pdf) (2007. 09. 15.)

ezen az Ellesmere-sziget jégből álló, északi széléből töredezték le.¹⁸ Manapság azonban a globális felmelegedés, és egyéb környezeti ártalmak, a jégtörő hajók közlekedése, és az áramlások mind közrejátszanak abban, hogy a jégtakaró olvad, és feldarabolódik. Az államok északi területi igényei felvetik a kérdést, hogy vajon ezeket a gyakorlatilag nyílt tengeren sodródó táblákat emberi uralom alá lehet-e vonni, hiszen ha a szárazföldi területekre vonatkozó szabályozást alkalmazhatjuk rájuk, akkor okkupálhatóak, és így megoldódik a területszerzés problematikája, valamint az alattuk húzódó térség kiaknázási joga is.

A következőkben azt vizsgálom, hogy milyen jogi kategória alá vonhatóak ezek a jégtáblák.

1. Minek nevezzék? – a jégképződmények elnevezése

Mielőtt a jogi minősítést vizsgálom, érdemes néhány szót ejteni a jégképződmények elnevezéséről. Pharand 1969-ben okkupáció szempontjából két kategóriába sorolta őket. Megkülönböztetett jégszigeteket (*ice islands*), amelyek az Ellesmere-szigetről leszakadt részek elnevezése volt, valamint úszó jégtáblákat (*ice floes*), amelyek hatalmas megfagyott víztömegek, jégtorlaszok.¹⁹ A különbség abban állt, hogy szerinte a jégszigetek jellegükénél és nagyságuknál fogva alkalmazhatóak az okkupációra, mint a kisebb és gyengébb jégtáblák, gyakorlatilag azonban mindkét képződmény foglalás tárgya lehet.

Véleményem szerint ez a tézis már nem áll fenn, nemcsak azért mert a 60-as években történt próbálkozások megdöntötték,²⁰ hanem egyéb, az okkupáció, mint jogi aktus feltételeinek hiánya miatt is. Az a terület ugyanis, amely állandó uralom alatt nem tartható, okkupáció tárgya sem lehet. Az Északi-sarkvidék esetében nem jogilag tilos, hanem természeti okoknál fogva lehetetlen az okkupáció, és amíg kezdetben ugyan szimbolikus aktusok is megfeleltek a birtokbavételnek, utóbb szokásjoggá vált a ténylegesség követelménye.²¹ A területfoglalás szabályait ugyanis már 1885-ben a Kongó-konferencián meghatározták, ami ugyan kizárólag az új foglалásokra és csak az Afrikai kontinensre vonatkozott, de az alapelvek, így a ténylegesség követelménye is, általánossá váltak.²² Ennek fényében pedig értelmetlen az okkupációra való

alkalmasság szerint kategorizálni a jégképződményeket, a sziget elnevezés pedig azért nem szerencsés, mert fogalmi zavarokat okozhat. Ennek okát a következő pontban részletezem. A továbbiakban a jégképződményeket *jégtábla* illetve *jéglemez* elnevezéssel fogom illetni, mert véleményem szerint ez adja vissza legtisztábban, legáltalánosabban a jelentéstartalmat: a jégtáblák alatt olyan jelentős vastagsággal bíró jégtakarót értek, mint az 50-es években felfedezettek, a jéglemez kifejezés pedig ennél vékonyabb, könnyebben törő, kevésbé ellenálló jégképződményt takar. Napjainkban a globális felmelegedés és a környezetszennyezés miatt az utóbbiak túlsúlya felé borul a mérleg nyelve.

2. A jégtábla, mint nyílt tenger

A kiindulópont az, hogy ezek a jégdarabok tulajdonképpen a nyílt tenger megfagyott részei, amelyek az áramlások miatt állandóan mozgásban vannak, feldarabolódnak. Ezek a lebegő tengervíz-darabkák amennyiben úgy vesszük, hogy megőrzik a nyílt tengerre vonatkozó jogi státuszt, akkor olyan abszurd helyzet állna elő, hogy egy állam parti tengerébe belebeghetne egy olyan terület, amely fölött a parti állam joghatóságot nem gyakorolhatna, viszont az összes állam a nyílt tengeri jellegből eredő összes jogosultságra igényt tarthatna, ráadásul ott, ahol éppen a jégtábla tartózkodik. Ez a gyakorlat *ad absurdum* értelmezése lenne a hatályos tengerjogi szabályoknak, és egyértelműen visszaélést jelentene a nyílt tengerek szabadságának elvével.

3. A jégtábla, mint szárazföldi sziget

Az 1958. évi és az 1982. évi ENSZ Tengeri Jogi Egyezményének szövege megegyezik a sziget meghatározásának kérdésében. E szerint a sziget nem más, mint természetes úton létrejött földrészlet, amelyet minden oldalról víz vesz körül, és dagályban is a vízfelszín fölött marad.²³

A Nemzetközi Jogi Bizottság hozzátette, hogy a mesterséges létesítmények még akkor sem minősülnek szigetnek, ha dagály idején a vízfelszín felett maradnak, még abban az esetben sem, ha olyan építmény is

van rajta, mint a világítótorony.²⁴ Ezt a Kontinentális Talapzatról Szóló Egyezmény is megerősítette, mikor kimondta, hogy a kontinentális talapzat kiaknázására létrehozott technikai létesítmények nem minősülnek szigetnek, azokhoz parti tenger nem tartozhat.²⁵

Mindezek fényében leszögezhetjük, hogy a szigetnek 2 konjunktív jellemzője van: (1) természetes képződmény (2) szárazföld, ezzel együtt pedig lokalizált. Az első jellemző nem vitatható a jégtábla esetén: a jég nem más, mint természetes úton megfagyott víz. A második feltételnek viszont egyáltalán nem felel meg, hiszen az anyaga jég és az áramlatokkal együtt mozog.

Összegezve: az összes hatályos idevágó konvenció kizárja ezen jégtáblák szigetként való definiálását, illetve szabályozását.

Ha közelebbről megvizsgáljuk a 121. cikkelyt, akkor annak 3. szakasza szerinti – sziklára vonatkozó – szabályozás áll inkább közel a jégdarabok természetéhez, hiszen ezek is, csakúgy, mint a sziklák, alkalmatlanok az emberi letelepedésre és a gazdasági életre. Hozzá kell azonban tenni, hogy a technika fejlődésével nem kizárt, hogy a jövőben valamilyen fajta gazdasági életre nem lesz alkalmas. Emellett ez a szakasz nem releváns olyan szempontból, hogy nem veszi figyelembe az egyik legfőbb gondot: ezek a jégképződmények mozognak. Mindezek után semmiképpen sem állítanám, hogy megfelelő a jégsziget elnevezés, hiszen a legkevésbé sem nevezhető szigetnek, s így a szigetekre vonatkozó szabályozás sem alkalmazható ezekre a jégdarabokra.

4. A jégtábla, mint mesterséges sziget

A mesterséges sziget létrehozását Kanadában a Panarctic Oil nevű kutatócsoport kísérletezte ki. A technikájuk abban áll, hogy a meglévő jégtestek olvadt, elvékonyodott részeire mesterséges módon jeget juttatnak, hogy biztosítsák annak stabilitását ahhoz, hogy rajtuk kiindulva a kontinentális talapzathoz lefúrjanak, és tanulmányozhassák azt.²⁶ Ezzel tulajdonképpen a meglévő, természetes jéglemezeket alakítják kutatóállomásokká, ez a megoldás pedig megfelel mind az 1958-as Kontinentális Talapzatról Szóló Egyezmény előírásainak, mind az 1982-es Tengeri Jogi Egyezménynek.

Már 1958-ban rögzítették, hogy ilyen, a parti államhoz tartozó kontinentális talapzat feltérképezéséhez és kiaknázásához szükséges berendezések és eszközök a parti állam joghatósága alatt állnak,²⁷ 1982-ben pedig

már kizárólagos gazdasági jogot biztosítanak a parti államnak ahhoz, hogy a kontinentális talapzat kiaknázásához bármilyen építményt, berendezést, mesterséges szigetet létesítsen.²⁸ A szabályozás értelmében tehát ezeken a létesítményeken is alkalmazhat a parti állam vám-, halászati, egészségügyi és bevándorlásra vonatkozó szabályokat, vagyis a parti állam kontinentális talapzata kiaknázásának céljából létesített mesterséges szigetek, létesítmények szabályozása tulajdonképpen a kizárólagos gazdasági övezetre vonatkozó szabályoknak megfelelő. Ennek fényében a jéglemezek felhasználásától is függ, hogy milyen jogi szabályozás vonatkozik rájuk.

Kérdés, hogy mi van akkor, ha ilyen jéglemezeket a parti állami joghatóságon kívül, vagyis a nyílt tengernek azon a részén akarnak használni, ami alatt már nincs az államhoz tartozó kontinentális talapzat? A nyílt tengerek szabadsága érelmében ezen a területen a hatályos tengerjogi szabályoknak és a nemzetközi jog alapelveinek keretein belül bármely állam létesíthet mesterséges szigeteket, létesítményeket, illetve folytathat tudományos kutatást.²⁹ Ehhez azonban már jelentős korlátozások társulnak abban az értelemben, hogy ezáltal nem korlátozhatják más államok ugyanilyen jogát, és nem sérthetik a *mare liberum* elvet. Teljesen más a helyzet azonban akkor, amikor a kontinentális talapzat kiaknázásához felhasznált mesterséges létesítmény a lefúrás miatt szükségképpen állandó helyhez kötött lesz, nem úszik, ezek a kutatóállomások pedig, a hajókhöz hasonlóan az áramlatok miatt folyamatosan változtatják a helyüket, ezért rájuk másfajta szabályozást kell alkalmazni.

5. A jégtábla, mint hajó

A jégtáblák a vízen való mozgás miatt hasonlóságot mutatnak a hajókkal. Ezeknek a vízi közlekedési eszközöknek a helyzetét a nemzetközi jog régóta szabályozza, ennek ellenére magának a hajónak a fogalmát ez idáig nem definiálták.

A fogalomalkotásra az első kísérletet egy francia jogtudós, *Gidel* tette 1932-ben. Szerinte a hajónak egyetlen meghatározó eleme van: a vízi közlekedésre való képesség.³⁰ Ugyanezt a nézetet osztotta François professzor 1955. május 4-én, a Nemzetközi Jogi Bizottság 284. ülésén, amikor a kereskedelmi hajók nyílt tengeri helyzetével kapcsolatos vitákhoz szólt hozzá.³¹ Az Ál-

18 Először 1946. augusztus 14-én fedezték fel az Amerikai Légi Erő radarjai ilyen jégtáblákat a Jeges-tenger és a Kanadai-szigetek területén. Ezek eredetének kutatásához kérték fel dr. Hattersley-Smith-t, aki 1952-re szolgált magyarázattal a jelenségre. Pharand Donat.: The Legal Status of Ice Shelves and Ice Islands in the Arctic. Les Cahiers de Droit. 1969. 462–463.; Pharand, i. m. (14. jegyzet). 87–88.

19 Pharand, i. m. (16. jegyzet) 467.

20 Az 50-es években számos ilyen jégtábla okkupációját és használatát kísérelték meg az amerikaiak és az szovjetek, azonban csak pillanatnyi sikernek örülhettek, ugyanis akármilyen vastag is volt egy ilyen jégtábla, néhány éven belül evakuálni kellett az oda telepítetteteket a feldarabolódás és a szétsodródás miatt. Ibid. 461–472.

21 Oppenheim L.F.L.: Oppenheim's International Law. Vol. 1. Peace. 4th Edition. Longman. 1928. 451–53.

22 The Berlin Conference: The General Act of February 26 1885. II. fejezet VI. pont. <http://web.jjay.cuny.edu/~jobrien/reference/ob45.html>; Szabó Loránd: Afrika felosztása?

Az 1884-85-ös berlini Kongó-konferencia. In: Szabó Loránd-Ölbei Tamás-Wilhelm Zoltán (szerk.): Anyaországok és (volt) gyarmataik 1. PTE Afrika-Amerika-Azsia Universitas Munkacsoport. Pécs. 2002. 91.

23 1958 Geneva Convention on the Law of the Sea, Geneva, 29 April 1958. (továbbiakban: 1958. évi Tengeri Jogi Egyezmény) 10. cikkének 1. szakasza. <http://untreaty.un.org/cod/avl/ha/gclos/gclos.html> (2009.04.15), és az 1982-es Egyezmény 121. cikkének 1. szakasza.

24 Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 10 cikkhez tartozó kommentár 2. bekezdés (i) pontja. http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf (2009. 04. 15.)

25 United Nations Convention on the Continental Shelf done at Geneva on 29 April 1958. (továbbiakban: Kontinentális Talapzatról Szóló Egyezmény) http://www.untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf (2009. 04. 15.)

26 Pharand, i. m. (14. jegyzet) 87–88.

27 1958. évi Tengeri Jogi Konvenció 5. cikk 4. bekezdés.

28 1982-es Tengeri Jogi Egyezmény 80. cikk.

29 1982-es Tengeri Jogi Egyezmény 87. cikk 1. bekezdés d) és f) pont.

30 Gidel Gilbert, *Le droit international public de la mer*. 1932, Vol. I. 65.

31 International Law Commission Yearbook, Summary records of the seventh session, 2 Mai-8 July 1955. 10. [http://untreaty.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(e\)/ILC_1955_v1_e.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(e)/ILC_1955_v1_e.pdf) (2009. 04. 16.)

landó Nemzetközi Bíróság is foglalkozott a vízi közlekedési eszközök problematikájával 1931-ben a Lotus-ügy kapcsán, de fogalmat akkor sem alkottak, pusztán a lebegő államterület doktrínáját deklarálták.³²

A jégtáblákkal kapcsolatban a hajóként minősítés problémája az *Escamilla-ügyben*³³ merült fel 1970-ben. Az ügygel kapcsolatosan Dr. Ronhovde jogtudós a szóbeli tárgyalás érveit elemezte, és ő is arra az álláspontra jutott, mint a bírák. Kifejtette, hogy a T-3-as jégtábla ember általi irányításra alkalmatlan, ezért mozgása önkéntelen, de tény, hogy a hajó és a jégtábla között van némi hasonlóság: mindkettőn létesíthető kutatóbázis.³⁴ Későbbi egyezmények – pl. az 1962-es olajszenyvezés megelőzésére kötött Egyezmény, az 1972-es Odasban, vagy az 1972-es Oslóban kötött, a Hajókból és Légi járművekből Származó Tengeri Szennyezést Megelőzéséről szóló Egyezmény – is folyamatosan megakadályozzák azt, hogy analógiával esetleg kiterjeszthető legyen a hajókra vonatkozó szabályozás a jéglemezekre is, ugyanis az irányíthatóságot fontos fogalmi elemként említik. Hiába terjesztik ki széles spektrumra a fogalom hatályát, mert azok gyakorlatilag a mesterséges létesítményekre vonatkoznak, a jégtábla pedig a természet munkájának eredménye.³⁵

Már az *Escamilla-ügy* tárgyalásakor is tisztán megfogalmazódtak a helyzet szabályozatlanságával kapcsolatos problémák: mi lesz a jégtábla jogi sorsa, ha az áramlat besodorja valamely más állam parti vizeire? Mi lesz, ha a jogi helyzet tisztázatlansága és a szabad mozgás miatt esetleg több állam is használatba veszi? Annak ellenére, hogy nagy visszhangot kiváltó nemzetközi ügy lett az egyszerű emberölésből, a mai napig nem született egzaktszabályozás.

Az ideális megoldás természetesen az lenne, ha egy speciális egyezmény születne a szabályozásukról, addig pedig a felhasználásuktól – kiaknázó állomások, melyekre a kizárólagos gazdasági övezet szabályai az irányadók – és az aktuális elhelyezkedésüktől – hogy éppen hol tartózkodnak, milyen tengeri jogi zónában – lehet függővé tenni. Itt most nem az a kérdés, hogy a kontinentális talapzat kiaknázására átalakított fúróállomások milyen szabályozás alá esnek, hiszen azok a jégdarabok helyhez, és helyzetük javarészt tisztázott (2.3 pont). A magányos jégtáblák, jéglemezek helyzete sem problémás. A probléma ott kezdődik, hogy a nyílt tenger megfagyott felszínének darabjai ide-oda mozognak a tengeren úgy, hogy például azon valamely állam – az 1982-es Tengerjogi Konvenció 87. cikkely 1. szakasz f) pontja alapján – kutatást végez. A

következőkben azt tekinteném át, hogy az ilyen mozgó, tengeri kutatóállomásként használt jégtábla (mint amilyen az *Escamilla-ügyben* a T-3-as jégtábla is volt) kinek, minek a jogi szabályozása alá vonható.

III.

A kutatóállomásként használt jégtáblák, jéglemezek feletti joghatóság

Miután a hajókra vonatkozó szabályokat nem sikerült a jégtáblákra, jéglemezekre is alkalmazni, a mesterséges sziget szabályai pedig azért nem jöhetnek számításba, mert az szükségképpen helyhez kötött jégtáblákra vonatkozik, ezért a jelenleg hatályos tengerjogi szabályokat kell alkalmaznunk, mégpedig aszerint, hogy mozgásuk során éppen hol tartózkodnak az érintett jégtáblák, jéglemezek.

1. A kontinentális talapzaton és a kizárólagos gazdasági övezeten kívül tartózkodó jégtábla helyzete

A kizárólagos gazdasági övezet vízterülete olyan nyílt tengernek minősül, ahol a kiaknázási jog csak a parti államot illeti, és amely felett a parti állam még bizonyos rendészeti jogokat³⁶ is gyakorolhat idegen államok jogsértési esetén, az azon túli rész, így a parti államhoz tartozó kontinentális talapzatnak a kizárólagos gazdasági övezeten túlnyúló része feletti vízterület felett viszont már korlátozás nélkül érvényesülhet a *mare liberum* elve. A nyílt tenger semmilyen része sem vonható állami szuverenitás alá,³⁷ és csak rendkívüli esetekben terjedhet ki a kutatóállomásként használt jéglemezekre a parti állam joghatósága. Ilyen eset áll fenn, ha az ilyen jéglemezen olyan katonai jellegű tevékenységet végeznek, ami veszélyezteti a parti állam biztonságát, vagy erősen szennyezi a környezetet. Ezekben az esetekben a parti állam a védő elv alapján kiterjesztheti a joghatóságát, és védekezés céljából intézkedéseket fogantathat a területen.

2. A parti állam kontinentális talapzata felett és a kizárólagos gazdasági övezet területén tartózkodó jégtáblák helyzete

A jelenleg hatályos nemzetközi jogi szabályok szerint a parti államnak szuverén joga van a kontinentá-

lis talapzata által tartalmazott természeti kincsek kiaknázásához. Semelyik más állam nem gyakorolhatja ezt a jogot a parti állam kifejezett hozzájárulása nélkül, sőt, kutatások folytatásához is kérni kell a parti állam kifejezett hozzájárulását.³⁸

A jogi szituáció a kontinentális talapzat felett elterülő nyílt tengeren való kutatás esetén némiképp eltér ettől, hiszen a nyílt tengerek szabadsága itt is biztosítja a tudományos kutatás szabadságát, így a parti állam hozzájárulása nem kell hozzá, sőt, az 5. cikkely azt is előírja, hogy a parti államot a kontinentális talapzata kiaknázásakor ennek a jognak – egyébként semmilyen nyílt tengerek szabadságából eredő jogosultság – a gyakorlását nem akadályozhatja, nem zavarhatja. Emellett a meghatározott intézményektől sem tagadhatja meg a hozzájárulását a parti állam, ha azok kizárólag a kontinentális talapzat fizikai, vagy biológiai jellemzőit szeretnék kutatással feltérképezni, de jelen lehet és felügyelheti a munkálatokat. Természetesen az engedélyt ezekben az esetekben nem lehet kiterjesztően értelmezni, így nem lehet fúrásokat végezni és mesterséges szigeteket létesíteni a kontinentális talapzat felett.³⁹

A parti államnak két speciális esetben terjedhet ki a joghatósága a kizárólagos gazdasági övezet vízi és víz alatti, valamint vízfeletti területére, így az ott tartózkodó jéglemezekre is: halászat, illetve az egyéb gazdasági kiaknázás esetére és a tengeri szennyezésre vonatkozóan. Az Arktisz-államok 1977-ben egyezményben kötöttek ki maguknak egy 200 mérföldes halászati zónát és ezzel a zónán belül az élő természeti értékek megőrzése és felhasználása felett kizárólagos joghatóságot teremtettek maguknak.⁴⁰ Mindennek jogszerűségét az 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény 61. és 62. cikke néhány évvel később meg is erősítette. Így ha a kérdéses jégmező ebe a 200 mérföldön belüli zónába érkezik, hiába minősül nyílt tengernek a kizárólagos gazdasági övezet kontinentális talapzat felett elterülő vize, a halászati jog itt csak a parti állam engedélyével lehetséges.

A tengeri szennyezéssel kapcsolatosan a parti állam joghatósága kiterjedhet a kizárólagos gazdasági övezetre is, vagyis környezetvédelmi indíttatásból érvényre juttathatja a szabályozását ezen a területen.

3. Joghatóság a parti tengeren tartózkodó jéglemezen

A hatályos nemzetközi jogi szabályozás szerint a parti tengeren a parti állam kizárólagos joghatóságot élvez, ez alól csak két kivétel van: a békés áthaladás joga, ami minden államot megillet még itt is és az idegen lobogó alatt futó hajókon elkövetett tevékenység.⁴¹ A lebegő államterület doktrínája miatt idegen hajók felett a parti állam – 4 esetet kivéve – nem gyakorolhat büntető joghatóságot.⁴² Mivel a mozgó jégmező nem minősíthető hajónak a hatályos szabályozás szerint, ezért kiterjeszthető rá a parti állam joghatósága, ha a térségbe sodródik.

IV.

Összegzés

Napjainkban az orosz aktivitásnak köszönhetően egyre nagyobb figyelem terelődik az északi-sarkvidék területére. Ennek a területnek a Jeges-tengeren úszó jégtáblákkal borított része – és az alatta húzódó kontinentális talapzat – mintegy 100 éve vita tárgya, ugyanis az északi államok szüntelenül megkísérelték a szuverenitásuk alá vonni. Tekintettel arra, hogy egyetlen államnak sem sikerült nemzetközileg is igazolható jogcímmel megszerzeni a területet, és külön szabályozás sem született ezekre az egyedülálló természeti képződményekre, tanulmányomban azt vizsgáltam, hogy a Jeges-tenger és a rajta úszó, államterületen kívüli jégtáblákat milyen jogi minősítés alá lehet vonni a jelenleg hatályos nemzetközi tengeri jogi szabályok alapján. Úgy vélem, hogy még ha sikerül is a jéglemezeket ezeknek a szabályoknak megfeleltetni, akkor is elkerülhetetlen, hogy speciális szabályozást alkossanak rájuk nézve, mégpedig a közeljövőben. Ez nemcsak azért sürgető kérdés, mert az államok nyersanyagéhsége már nem tartható sokáig kordában, hanem mert az orosz kormány a 2007 augusztusában lezajlott jelképes birtokbavételt követően most, 2009 márciusának végén máris kijelentette, hogy fegyveres csapatokat küld ki a térségbe, azért, hogy az állítólagos orosz szektor feletti területi igényét biztosítsa.⁴³ Ilyen körülmények között nem várható sokáig magára a nemzetközi jogi szabályozás megalkotása.

32 The Case of the S.S. Lotus. September 7th 1927. http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf (2009. 04. 16.)

33 Az eset az USA által 1954-re időlegesen okkupált és General Motors kutatólaboratóriumának helyt adó T-3 vagy Fletcher's Ice Island elnevezésű jégtáblán történt 1970. július 16-án, amikor M. J. Escamilla lelőtte B. Lighty nevű munkatársát. *Cruickshank* David A.: Arctic Ice and International Law: The Escamilla Case. 10 W. Ontario L. Rev. 178 (1971). 178.

34 *Ronhovde* A. G.: Jurisdiction over Ice Islands: The Escamilla Case in Retrospect, Arctic Institute of North America, 1972. 13.

35 *Pharand*, i. m. (14. jegyzet) 98–100.

36 A parti állam többek között vám-, pénzügyi, egészségügyi, biztonsági és bevándorlási törvényeket és előírásokat alkothat és be is tarthat a saját kizárólagos gazdasági övezetében. 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény 58–60 cikk.

37 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény 86. cikk.

38 1958. évi Kontinentális Talapzatról Szóló Egyezmény 2. cikk 2. szakasz 5. cikk

39 *Ibid.* 246–249. cikk

40 *Pharand*, i. m. (14. jegyzet) 104.

41 1982. évi Tengeri Jogi Egyezmény, 2. cikk, 17. cikk, 27–28.

42 Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Done at Geneva on 29 April 1958. 19. cikk 1 bekezdés a)–d) pont. http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf (2009. 04. 16.)

43 Russia sends troops to frozen north to claim Arctic resources. <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/europe/article5989257.ece> (2009. 04. 11.)