

MISKOLCI JOGI SZEMLE

VIII.ÉVFOLYAM * 2013 * 1. SZÁM



Tanulmány

Paulovics Anita – Jámbor Adrienn
Az önkormányzati rendeletek bírói kontrollja az állattartási rendeletek példáján

Stipta István
A pénzügyi közigazgatás szervezete Magyarországon 1849 és 1883 között

Kormos Erzsébet
Gondolatok a polgári ügyekben hozott védelmi intézkedések kölcsönös elismeréséről szóló uniós rendelettervezetről

Csatlós Erzsébet
A hajóroncsok nemzetközi jogi helyzete

Mádi Sarolta
A társadalombiztosítási szerv megtérítési igénye, mint az üzemi balesetek és foglalkozási megbetegedések prevenciójának egyik eszköze

Turkovic István
Az energiaszolgáltatást szabályozó hatóságok szervezete Magyarországon

Marinkás György
Az emberi jogok védelmének fejlődése az Európai Unióban: az Unió csatlakozása az Emberi Jogok Európai Egyezményéhez

Trunkos Anita Krisztina
Ismerkedés a Magyar Bírósági Végrehajtói Kamara Elektronikus Árverési Rendszerével

Zaccaria Márton Leó
Fogalmi változások a munkaidő kapcsán az új munka törvénykönyvében

Szemle

Prugberger Tamás
Szmodis Jenő 'Multidiszciplináris jogi tanulmányok' című művéről

Miskolci Jogi Szemle a Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Karának folyóirata

A szerkesztőbizottság elnöke Dr. Bragyova András, DSc

A szerkesztőbizottság titkára Dr. Angyal Zoltán, PhD

A szerkesztőbizottság tagjai: Dr. Barzó Tímea, PhD; Dr. Csák Csilla, PhD; Dr. Erdős Éva, PhD; Dr. Koncz Ibolya Katalin, PhD; Dr. Paulovics Anita, PhD; Dr. Róth Erika, PhD; Dr. Sály Pál, PhD; Dr. Váradí Erika, PhD; Dr. Wopera Zsuzsa, PhD; Dr. Kirs Eszter, PhD; Dr. Vaktor Orsolya; Dr. Bíró István; Kiss-Kondás Eszter; Tantó Csilla

A Tanácsadó Testület tagjai Dr. Angyal Zoltán PhD (ME); Dr. Asztalos Zsófia PhD; Dr. Balogh Elemér, dr. habil. (SZTE); Dr. Balogh Zsolt György, PhD (PTE); Dr. Barta Judit, PhD (ME); Dr. Barzó Tímea, PhD (ME); Dr. Bánrévy Gábor, professor emeritus (PPKE); Dr. Bárd Károly, PhD (CEU); Dr. Besenyei Lajos, dr. habil. (SZTE); Dr. Bíró György, dr. habil. (ME); Dr. Bócz Endre, PhD (KGRE); Dr. Boytha György dr. habil. (PPKE); Dr. Csécsy György, dr. habil. (ME); Dr. Deák Dániel, dr. habil. (BCE); Dr. Farkas Ákos, dr. habil. (ME); Dr. Földi András dr. habil. (ELTE); Dr. Gedeon Magdolna, PhD (ME); Dr. Görgényi Ilona, dr. habil. (ME); Dr. Holló András, PhD (ME); Dr. Horváth Tibor, Prof. Em. (ME); Dr. Jacsó Judit, PhD (ME); Dr. Jakab Éva dr. habil. (SZTE); Dr. Józsa Zoltán, PhD (SZTE); Dr. Kajtár István, dr. habil. (PTE); Dr. Kalas Tibor, dr. habil. (ME); Dr. Karácsony András, dr. habil. (ELTE); Dr. Károlyi Géza, PhD (DE); Dr. Kerezsi Klára, PhD (ORKI); Dr. Király Tibor, dr. habil. (ELTE); Dr. Kormos Erzsébet, PhD (ME); Dr. Kovács Péter, dr. habil. (ME); Dr. Lévay Miklós, dr. habil. (ME); Dr. Lévayné dr. Fazekas Judit dr. habil. (ME); Dr. Lőrincz József, PhD (ELTE); Dr. Mátyás Imre, PhD (ME); Dr. Miskolczi Bodnár Péter, dr. habil. (ME); Dr. Mezey Barna, dr. habil. (ELTE); Dr. Nagy Ferenc, dr. habil. (SZTE); Dr. Nagy Marianna, PhD (ELTE); Dr. Nochtá Tibor, PhD (PTE); Dr. Nyitrai Péter, PhD (ME); Dr. Papp Tekla, PhD (SZTE); Dr. Pásztorné dr. Erdős Éva, PhD (ME); Dr. Prugberger Tamás, DSc (ME); Dr. Rácz Zoltán, PhD (ME); Dr. Radnay József, dr. habil. (PPKE); Dr. Sántha Ferenc, PhD (ME); Dr. Sály Pál, PhD (ME); Dr. Simon István, PhD (ELTE); Dr. Sipta István, dr. habil. (ME); Dr. Szabadfalvi József dr. habil. (ME); Dr. Szabó Imre, PhD (SZTE); Dr. Szabó István, dr. habil. (PPKE, ME); Dr. Szabó Miklós dr. habil. (ME); Dr. Takács Albert, PhD (BCE KIK); Dr. Takács Péter, dr. habil. (ELTE); Dr. Torma András, dr. habil. (ME); Dr. Tóth Mihály, dr. habil. (PTE); Dr. Várnay Ernő, dr. habil. (DE); Dr. Vass János, PhD (ELTE).

A szerkesztőbizottság Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar H-3515 Miskolc-Egyetemváros www.mjsz.uni-miskolc.hu E-mail: jogi.szemle@gmail.com

Készült a Miskolci Egyetem Sokszorosító Üzemében.

HU ISSN 1788-0386

MISKOLCI JOGI SZEMLE

A Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Karának folyóirata

8. évfolyam

2013

1. szám

MISKOLCI

JOGI SZEMLE

A Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Karának folyóirata
8. évfolyam (2013) 1. szám

Tanulmány

PAULOVICS ANITA – JÁMBOR ADRIENN:

Az önkormányzati rendeletek bírói kontrollja az állattartási rendeletek példáján.. 5

STIPTA ISTVÁN:

A pénzügyi közigazgatás szervezete Magyarországon 1849 és 1883 között..... 18

KORMOS ERZSÉBET:

Gondolatok a polgári ügyekben hozott védelmi intézkedések kölcsönös elismeréséről szóló uniós rendelettervezetről 35

CSATLÓS ERZSÉBET:

A hajóroncsok nemzetközi jogi helyzete 52

MÁDI SAROLTA:

A társadalombiztosítási szerv megtérítési igénye, mint az üzemi balesetek és foglalkozási megbetegedések prevenciójának egyik eszköze 68

TURKOVICS ISTVÁN:

Az energiaszolgáltatást szabályozó hatóságok szervezete Magyarországon..... 89

MARINKÁS GYÖRGY:

Az emberi jogok védelmének fejlődése az Európai Unióban: az Unió csatlakozása az Emberi Jogok Európai Egyezményéhez 97

TRUNKOS ANITA KRISZTINA:

Ismerkedés a Magyar Bírósági Végrehajtói Kamara Elektronikus Árverési rendszerével 121

ZACCARIA MÁRTON LEÓ:

Fogalmi változások a munkaidő kapcsán az új munka törvénykönyvében..... 130

Szemle

PRUGBERGER TAMÁS:

*Szmodis Jenő »Multidiszciplináris jogi tanulmányok« című művéről*143

A hajóroncsok nemzetközi jogi helyzete

Csatlós Erzsébet*

Bevezetés

A víz alatti régészet az archeológia tudományának legfiatalabb ága, melynek kezdetei az 1850-es évekre tehetőek, amikor Svájcban a tavak alacsony vízszintje miatt nagy mennyiségű fa-, kerámia- és egyéb lelet került felszínre.¹ Fejlődése elsősorban a technikai előrelépésekhez igazodik, amelynek eredményeként lehetővé vált a víz alatti huzamosabb idejű tartózkodás, viszont a körülmények összetettsége és nehézsége miatt tetemes időbeli és anyagi ráfordítás szükséges az ilyen jellegű expedíciókhoz. A tengeri területeken a víz alatti régészet elsősorban elsüllyedt területek, települések, hajóroncsok és azok maradványai, illetve egyéb vízbe került tárgyak felkutatására irányul, és nemcsak a kalandorok, kincsvadászok figyelmét kelti fel, hanem a jog világában is számos kérdést generál. Kié a tenger alatt fekvő hajóroncs? A közelmúltban elsüllyedt maradványok esetén nem kérdés a tulajdonos személye, azonban a jelenkor technikai vívmányainak köszönhetően megtalált évtizedek, esetleg több száz éve a tenger mélyén nyugvó sokszor régészeti jelentőségű tárgyaknál ez már korántsem ilyen egyértelmű. Nem hivatalos adatok szerint eddig 118300 víz alatti hajóroncsról tudunk, amelyből 115030-at lokalizáltak.² A tanulmány célja, hogy betekintést adjon az hullámsírban nyugvó hajók roncsának jogi helyzetébe, amelyet kaotikus szabályozás szó át anélkül, hogy végső soron megválaszolhatnánk a kérdést, így a szerző célja elsősorban a terület fehér foltjainak kimutatása.

1. A hajók jogi helyzetéről dióhéjban

A hajók mint tengeri közlekedés eszközei az általános nemzetközi jog szabályai alapján a *loi du pavillon* elve nyomán a lobogó szerinti állam területének minősülnek.³ A zászló mint állami jelzés az ókori görögöktől ered, de a vikingek

* Tudományos segédmunkatárs, Szegedi Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Nemzetközi Jogi és Európa-jogi Tanszék

¹ William H. Stiebing: *Uncovering the Past: A History of Archaeology*. Oxford University Press, Oxford, 1993. 229. o.

² A Wrecksite a hajóroncsokra vonatkozóan a világ legnagyobb online adatbázisa. <http://www.wrecksite.eu/Wrecksite.aspx> (letöltve: 2013.03.06.)

³ Ezt az elvet legelőször az Állandó Nemzetközi Bíróság az ún. *Lotus-ügyben* deklarálta a fennálló szokásjogi szabályokat összegezve [S.S. Lotus (France v. Turkey) [1927] PCIJ (ser. A) No. 10.]. 1926-

voltak az elsők, akik tengeren a hajóik megjelölésére használták. Általánosan elterjedté a 30 éves háború (1618-1648) okozta káoszban vált, de a hajók regisztrálása csak a 19. században kezdődött el, az általános minta pedig az 1823-as brit *Act for the Registering of British Vessels* volt számos parti államban.⁴ Jelenleg minden állam jogosult megállapítani azokat a feltételeket, amelyek alapján a hajó nemzeti hovatartozását megadja, területén a hajókat lajstromozza, valamint megadja a jogot a lobogója alatt történő hajózáshoz. A hajók ennek megfelelően azon állam fennhatósága alá tartoznak, amely állam lobogóját joguk van használni, viszont az állam és a hajó között valóságos kapcsolatnak kell fennállania.⁵

Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a tengerjog a kereskedelmi hajókra és a kormányok kereskedelmi célokból üzemeltetett hajóira más szabályokat alkalmaz, mint a hadihajókra és a kormányok nem kereskedelmi célokból üzemeltetett hajóira.⁶ A hajókra vonatkozó szabályok egyik legalapvetőbb eleme, hogy a hajóknak mindig van tulajdonosuk, a tulajdonjog pedig *de facto* nem szűnik meg attól a tényről, hogy a hajó víz alá kerül.

2. A hajóroncsok és azok tulajdonjoga: mentési jog versus találás joga

A hajóroncsok jogi helyzetét hosszú évszázadokig a szokásjogban kialakult szabályok uralták, és a technika fejletlensége miatt azok csak a bajba került hajókra, illetve sekély, partközeli vizeken frissen hullámsírba került hajókra vonatkoztak. Két normacsoport alakult ki, amelyek eredete a római korig nyúlik vissza: a mentés joga (*law of salvage*) és a találás joga (*law of finds*). A két joganyag közös jellemzője, hogy a tengerészeti jog részei, vagyis a tengerjog

ban a *Lotus* nevű francia hajó az állami joghatóságon kívül, *nyílt tengeren* összeütközött a török *Bozkourt* gőzessel, amely elsüllyedt, és több török állampolgár is életét vesztette. Amikor a *Lotus* kikötött Konstantinápolyban, a török hatóságok azonnal letartóztatták a felelősnek vélt francia hajósokat, bíróság elé citálták, majd el is ítélték őket. Franciaország tiltakozott a török hatóságok aktusai ellen a vitát az Állandó Nemzetközi Bíróság elé vitték. A francia kormány a lobogó szerinti állam kizárólagos joghatóságára hivatkozva tagadta a török bíróságok hatáskörének meglétét a francia tiszteletével kapcsolatban. A török kormány ezzel szemben azzal érvelt, hogy a jelen esetben legalább egy konkuráló hatáskör létezik a lobogó szerinti állam és a balesetet szenvedett hajó állama között. A hajó, amely a szárazföldi terület vízben úszó része, tengeren kizárólag a lobogó szerinti állam területi fennhatósága alá tartozik. A nemzetközi jog által meghatározott kivételes eseteken kívül a nyílt tengeren közlekedő hajók kizárólag a viselt lobogó szerinti állam joghatóságának vannak alávetve. A nyílt tenger szabadságának elve értelmében egy állam sem gyakorolhatja joghatóságát idegen hajók felett. Azonban a jelen eset éppen a kivételek közé tartozik, a bírói testület 6 szavazattal 6 ellenében végül az akkori elnök, Huber bíró voksával döntött úgy, hogy a nemzetközi jog szabályai szerint nincs annak akadálya, hogy Törökország eljárjon a francia állampolgárságú személyekkel szemben. Alig néhány évvel később ez az elv megdőlt, és a gyakorlat szerint is ezzel ellentétesen alakult a joghatósági kérdés ütközések esetén, a *loi du pavillon* doktrínája ettől függetlenül azonban ehhez az ügghöz köthető leginkább. A Lotus-döntés későbbi hatásáról és a joghatósági szabályok módosulásáról lásd: Hugh Handeyside: *The Lotus Principle in ICJ Jurisprudence: Was the Ship Ever Afloat?* *Michigan Journal of International Law*, 72 (2007) 71-94. o.

⁴ J. N. K. Mansell: *Flag State Responsibility*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2009. 13-16. o.

⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS] Montego Bay, 10 December 1982. 1833 UNTS 3. 91. cikk.

⁶ Vö. UNCLOS 27-28. cikk és 29-32. cikk.

nemzetközi közjogi vetületével ellentétben magánjogi kérdésekre vonatkoznak esetlegesen – bár inkább egyre gyakrabban – nemzetközi elemmel vegyítve.

2.1. A mentési jog: a segítségnyújtás jutalma. A mentés joga arra a szituációra vonatkozik, amikor valaki anélkül, hogy erre jogilag kötelezettsége lenne, más hajóját, és/vagy annak rakományát tengeri veszélyből, a biztos pusztulástól menti meg, és ezért a kockázatvállalásáért jutalomra jogosult.⁷ Ezt fejezi az angol nyelvű *salvage* fogalom,⁸ amelynek a magyar jelentését a sokrétű tartalom miatt meglehetősen nehéz visszaadni egyetlen szóval.

A jogintézmény koncepciója már az ókorban megjelent, a római jog is jutalommal illette azt a tevékenységet, ha valaki jogi kötelezettség nélkül segít más értékét menteni. A tulajdonos számára is kedvező volt ez a jogi megoldás, az azonnali, gyors cselekvés hiányában ugyanis a teljes hajó a kalózkodóknak prédája lett volna rövid időn belül, vagy az enyészett martalékká vált volna. A mentés joga így már a Rhodoszi Kódexben és *Jusztiniánusz Digestájában* is szerepelt, de a részletszabályok évszázadokon keresztül államról államra változtak, azok sosem váltak egységessé.⁹

A mentési jog klasszikus elemeit összegző, legtöbbet idézett eset az 1869-es *Blackwall-ügy*, amely a rodoszi tengeri jog szabályait tükrözi.¹⁰ Eszerint a vonatkozó joganyag alkalmazásakor a következőket kell szem előtt tartani: (1) a munka, amelyet a mentést végző kifejt; (2) a mentéshez szükséges szakértelem; (3) a mentéshez felhasznált eszközök értéke; (4) a kockázat, amit a mentéssel a mentést végző vállal; (5) a megmentett dolgok értéke; (6) a veszély foka, amelyből a rakományt és/vagy a hajót kimentik.¹¹

2.1.1. A mentési jog alkalmazásának feltételei. Habár a mentési jog részletszabályai a szokásjogi jellegből adódóan nem egységesek, a főbb elemek tekintetében azonos koncepció alapulnak, amelyeket először 1910-ben próbált meg kodifikálni a parti államok többsége,¹² majd a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (*International Maritime Organization – IMO*) keretein belül 1989-ben vették revízió alá az életviszonyok változása miatt, és a környezet védelmének

⁷ Mariann Leigh Miller: Underwater Cultural Heritage: Is the Titanic Still in Peril as Courts Battle over the Future of the Historical Vessel? *Emory International Law Review*, 20 (2006) 351. o.

⁸ Angol nyelvű a terminológia, mivel elsősorban angolszász évszázados szokásjogon alapuló joganyag áll a rendelkezésünkre a különböző korú hajóroncsok jogi helyzetére, tulajdoni viszonyainak változására vonatkozóan, a legtöbb ezzel kapcsolatos per is angolszász bíróságok előtt zajlott. Lásd. James A. R. Nafziger: The Evolving Role of Admiralty Courts in Litigation Related to Historic Wreck. *Harvard International Law Journal*, 44 (2003) 1, 251. o.; 256-259. o.; Douglas B. Shallcross – Anne G. Giesecke: Recent Developments in Litigation Concerning the Recovery of Historic Shipwrecks. *Syracuse Journal of International Law & Commerce*, 10 (1983) 371-404. o.

⁹ David J. Bederman – Jeffrey S. Dehner: Salvage. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 26 (1995) 4, 624. o.

¹⁰ Mark A. Wilder: Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries. *Defense Counsel Journal*, January (2000) 93. o.

¹¹ The Blackwall – 77 U.S. 14. (1869) [online elérhető: <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/77/1/case.html> (2013.02.27.)]

¹² Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea. Brussels, 23 September 1910. [1910-es mentési egyezmény] <http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1910.html> (2013.03.09.)

magasabb fokú biztosítása érdekében.¹³ A legegyszerűbb megfogalmazás szerint az önként cselekvő személy a hajót sikeresen kimenti egy veszélyhelyzetből, és ezért jutalom illeti. Az egyes fogalmi elemek azonban pontosításra szorulnak.

A mentési jog klasszikus szabálya csak a hajókra és azok rakományára vonatkozik, az emberélet mentése nem tartozik a hatálya alá, de a környezet védelme a XX. század környezetvédelmi fejlődés nyomán annál inkább. A hajók ugyanis az olajszenyezés potenciális veszélyét jelentik,¹⁴ főként sérülten, a környezetszennyezést pedig a mentés során is ildomos elkerülni, ezzel ugyanis nem csak a hajótulajdonosnak tesz szívességet, hanem az emberiségnek is, és ez a kompenzáció mértékében is kifejezésre jut.¹⁵

A mentési jog alkalmazásának egyik alapvető kritériuma, hogy az adott *hajót valódi veszély fenyegetse*, vagyis hogy a megsemmisülés vagy a megrongálódás lehetősége álljon fenn, de nem feltétlen követelmény a veszély azonnalisága és abszolút jellege.¹⁶

A mentés megkezdésekor fennálló veszély valódiságát a mentést végző személynek kell bizonyítania, vita esetén pedig a bírói fórum az, aki objektív és szubjektív körülmények figyelembe vétele mellett dönt a kérdéstről. Ide tartozik a jövőbeli esetleges veszély kérdése is. A *Troilus-ügyben* ugyanis a rakomány tulajdonosai arra hivatkoztak, hogy a hajó teljes biztonságban volt, csak vontatásra – és nem mentésre – volt szüksége ahhoz, hogy a célállomását elérje. Ezzel szemben a bíróság úgy vélte, hogy mentési műveletről volt szó, hiszen anélkül sem a rakomány, sem a hajó nem élte volna túl az utat.¹⁷ A jelenkorban elsősorban nem a veszély fennállta a vitás, hanem annak mértéke és foka, amely alapvetően befolyásolja az ellentételezés összegét.

Az *önkéntesség feltétele*, hogy a mentést végző személyt ne terheljen szerződésen alapuló kötelezettség – tehát a hajó legénysége ilyen módon kiesik ebből a körből, hiszen őket szerződéses kapcsolat köti össze, amely alapján a hajó

¹³ International Convention on Salvage. London, 28 April, 1989, 1953 UNTS 193. [1989-es mentési egyezmény] preambulum; Forrest, Craig: Has the Application of Salvage Law to Underwater Cultural Heritage Become a Thing of the Past. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 34 (2003) 2 [a továbbiakban: Forrest (2003a)] 324-325. o.

¹⁴ Számos dokumentumot fogadtak el az olajszenyezés tárgykörében (a teljesség igénye nélkül, például: International Convention on the Prevention of Pollution of the Seas by Oil. London, 12 May 1954, 327 UNTS 3., International Convention on the Civil Liability for Oil Pollution Damage. Brussels, 29 November, 1969. 973 UNTS 3., International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, Brussels, 29 November 1969. 970 UNTS 212. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978. London, 17 February 1978. 1340 UNTS 62. Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 18 December 1971. 1956 UNTS 255., International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation. 30 November 1990. 1891 UNTS 51. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. London, 23 March 2001, RMC I.7.130, II.7.130.), de egyik sem foglalkozik a szennyezés roncsokra gyakorolt hatására.

¹⁵ Lásd: M. Mudrić: Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept. PPP god. 49 (2010), 164, 471-492. o.

¹⁶ Forrest (2003a) 329-331. o.

¹⁷ *Troilus (Cargo Owners) v. Glenogle (Owners, master, crew)* [1951] AC 820.; White, M. W. D.: Australian Maritime Law. Federation Press, Sydney, 2000. 284. o.

személyzete egyébként is köteles a hajó megóvása érdekében tevékenyen közreműködni –, ezért nincs egyéb kritérium arra nézve, hogy ki végezhet ilyen tevékenységet. Abban az esetben azonban, ha a személyzet túllépi azt a kötelezettséget, amely őt a szerződése szerint köti, akkor hajómentőnek minősülhet. Egyéb esetben a legénység mentési tevékenysége akkor esik a mentési jog hatálya alá, ha azt azután végzi, miután a kapitány engedélyt adott a hajó elhagyására, felmentette a legénységet a kötelezettségei alól, vagy az ellenség hatalmába került a hajó. Ilyen esetekben jogszerűen szűnik meg a munkaszerződése vagy jogviszonya, így aki ezután visszatér a hajót menteni, az jogsult jutalomra.¹⁸

A mentésért járó kompenzációra vonatkozó jog a méltányosság elve nyomán a szokásjogon alapul, és nem szerződéses eredetű. Eredetileg ugyanis az a személy, aki a hajót, a rakományt és egyéb értéktárgyat a veszélyből menti, önként cselekszik, és nem szerződéses kötelelem készíti erre. Kötelmi jogviszony keletkezik viszont azért, hogy a mentést végző más tulajdonát veszélyhelyzetből biztonságba helyezze, így tulajdonképpen hasznát hajt számára.

Gyakran, ha nincs ellenérdekű tulajdonos, aki a jutalmat kifizethetné, a mentést végző birtokába kerül a kimentett dolog, és később a jutalom fejében bocsátja a tulajdonos rendelkezésére.¹⁹ A szakirodalom egy része ezt a zsákmányjog (*prize law*) intézményével egybemosta, holott nagy különbség a kettő között, hogy ez utóbbi háború idején a vagyontárgyak ellenséges hatalom elől való mentésére vonatkozik. Ez utóbbi cselekményért szintén kompenzáció jár, amelynek jogszerűségét és mértékét a tengerészeti bíróság zsákmánybíróként eljárva (*prize court*) határozza meg.²⁰

A mentés sikerének szükségessége leginkább a jutalom miatt fontos kritérium, ha ugyanis sikertelen a művelet, akkor a mentést végző nem kap semmit (*no cure, no pay*), ahogy akkor sem, ha több kárt okoz a mentéssel, mint maga a veszélyhelyzet.²¹

2.1.2. A mentési szerződés. A mentési jogviszony modern verziója a kereskedelmi mentési szerződés (*commercial salvage contract*), amelyet már kifejezetten azzal a céllal kötnek a felek, hogy egy esetleges tengeri vész esetén legyen valaki, akit azonnal hívhatnak. Ebben az esetben tehát már hiányzik az önkéntesség, és szigorúan szerződéses kötelezettség vezérli a mentést végzőt. Ebből a jogviszonyból vezették le az ún. *történelmi mentési szerződéseket*, amely az évtizedek, évszázadok óta a tengerfenéken nyugvó hajók és/vagy rakományuk felszínre hozatalára vonatkozik. Fő jellemzőjük, hogy a mentést végző finanszírozza a lokalizáláshoz szükséges kutatást, és vállalja annak kockázatát, hogy esetleg

¹⁸ Forrest (2003a) 331. o.

¹⁹ Lásd: DuClos, Justin S.: A Conceptual Wreck: Salvaging the Law of Finds. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 38 (2007) 1, 25-28. o.

²⁰ Lásd E. S. Roscoe: Price Court Procedure. *British Yearbook of International Law*, 2 (1921-1922) 90-98. o.

²¹ Forrest (2003a) 331. o.; Wilder: 92. o.

sikertelen a tevékenysége, nem talál semmit, vagy esetleg nem sikerül a várt bevétellel értékesíteni, és ebben az esetben a profit is elmarad.²²

A klasszikus mentési jog szerint a mentés nem történhet meglévő szerződés alapján, de vannak olyan szakképzett, mentésre szakosodott hajók, amelyek mentési megállapodás értelmében készenlétben állnak, ha egy hajó veszélyhelyzetbe kerülne. Az ilyen jellegű szerződések főként a XX. század vége fele terjedtek el, és leggyakrabban a Lloyd-féle minta (Lloyd's Open Form – LOF) alapján kötik őket.²³ A szerződés tipikus eleme a „*no cure, no payment*” (ha sikertelen a mentés, nincs fizetség) elve, és a jelenkor követelményeinek megfelelően, ha a tulajdon mentése nem is sikeres, de a környezetszennyezés veszélyét sikerül is csökkenteni, minimalizálni, vagy megszüntetni, kompenzációt a hajó tulajdonosa köteles fizetni, és mértéke a mentést végző személy költségeit fedezi.²⁴ Abban az esetben viszont, ha a mentés is sikeres, és a környezetvédelmet is elősegítette, akkor a mentést végző a jutalom felül akár a költségei 30%-ának is megfelelő kiegészítést is kaphat az 1989-es egyezmény alapján, választottbírószak azonban volt, hogy a körülmények miatt ezt a százalékot 100-ra emelte.²⁵ A kiegészítő juttatást azonban igényelni kell, és emellett bizonyítani, hogy a hajó veszélyt jelentett a környezetére.²⁶

A mentési szerződésből eredő jogviták tekintetében az 1989-es egyezmény 2. cikkében határozta meg azt az időtartamot, amelyen belül bírósági (általában a parti állam tengerészeti törvényszéke, bírósága illetékes az ügyben) vagy választottbírószáki eljárást lehet indítani a mentési jog érvényesítése érdekében attól az időponttól számítva, amikor a mentés befejeződött. Ez az időtartam a felek egyetértése alapján meghosszabbítható.²⁷ Abban az esetben, ha a mentés sikere a mentést végző személy hanyagsága miatt hiúsul meg, akkor ez a határidő ennek a tevékenységnek a befejezésétől számítandó.

2.2. A találás joga. Az általános vélekedés szerint a tengerészeti bíróságok a mentési jogot preferálják a találás jogával szemben. Az érvek alapján az elhagyott dolgok (*res derelictus*) a római jogi gondolkodásnak megfelelően újra a természet részeivé válnak a halakhoz és az óceáni növényzethez hasonlóan, vagyis gazdátlan javak lesznek. Abban az esetben, ha valaki foglalás útján akarna tulajdonjogot szerezni rajtuk, az elsődleges tulajdonszerzésnek minősül.²⁸

²² Andrew Anderson: Salvage and Recreational Vessels: Modern Concepts and Misconceptions. *USF Maritime Law Journal*, 6 (1993) 1, 206. o.

²³ Robert M. Jarvis: Salvage Arbitration. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 24 (1993) 3, 573-590. o. A formanyomtatványt lásd: Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement http://www.americansalvage.org/contracts/Lloyds_Open_Form.pdf (2013.03.20.)

²⁴ Lásd Michael Howard: Environmental Salvage. Legal opinion. International Salvage Union (ISU) <http://www.marine-salvage.com/environmental/Michael%20Howard%20QC%20Opinion.pdf> (2013.03.19.); Tsavlis Andreas: Salvors call for Environmental Salvage Awards. International Salvage Union (ISU). <http://www.marine-salvage.com/media-information/articles/> (2013.03.19.)

²⁵ 1989-es mentési egyezmény 14. cikk (2).

²⁶ Uo. 14. cikk (5).

²⁷ Uo. 23. cikk.

²⁸ David Curfman: Thar Be Treasure Here: Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters — A New Policy Regime, *Washington University Law Review*, 86 (2008) 1, 189-190. o. Az egykori állami hajók, illetve főként a hadihajók vonatkozásában elterjedt az a nézet, hogy az elsüllyedés után sem

Ez utóbbi joganyag elsősorban akkor jön számításba, amikor a tulajdonosok kifejezetten és nyilvánosan lemondtak a tulajdonjukról, derelinkválták az elsüllyedt hajót, így a találó számára ez eredeti tulajdonszerzés, illetve akkor, ha olyan régen elsüllyedt hajóról, vagy az arról felhozott ereklyékről van szó, amelyek esetében senki sem követeli a tulajdonjogot.²⁹ Ilyen esetekben a bizonyítási teher a találón van, és általában a történelmi mentéssel szemben hívják fel a találás jogát, mivel a régóta a víz alatt fekvő roncsok esetében merül fel leginkább az az eset, hogy a tulajdonos már nem lelhető fel.³⁰

A fő kérdés általában a hajóroncsok esetében, hogy azok valóban szándékosan elhagyottak-e vagy sem. Az *Atocha-ügyben* egy, az Újvilágból Spanyolország felé aranyat, ezüstöt és dohányt szállító spanyol hajó süllyedt el 1622-ben Kalifornia partjainál, a mai Kay Westtől nyugati irányban 40 tengeri mérföldre. A roncsokat 16 évnyi célzott kutatás után találta meg *Mel Fisher* társasága Marquesas Keys-től számított 9,5 tengeri mérföldre. Mikor Florida észlelte, hogy a társaság tárgyakat hoz fel a roncsból, elkobzással és letartóztatással fenyegette meg őket, majd mentési szerződést kötöttek a tárgyak felszínre hozatalára azok becsült értékének 75%-ért cserébe. Tulajdonjogi kérdésekről nem esett szó a szerződésben, ugyanis Florida az állami jogszabályok alapján egyértelműnek tekintette, hogy az állami tulajdon, mint minden régészeti jellegű tárgy, amit állami területen hagytak el.³¹ Ebben az ügyben a kerületi bíróság *Fishert* tekintette a találás jogának alkalmazása alapján az elhagyott tárgyak jogos tulajdonosának, még az állami jogszabályokkal ellentétesen is.³² Ezzel ellentétben a *La Galga* és a *Juno* nevű, Virginia partjainál elsüllyedt spanyol hadihajók esetében Spanyolország tulajdonjogot követelve beavatkozott a perbe, és katonai sírhelyként jelölte meg a roncsokat. A kerületi bíróság úgy foglalt állást, hogy a 7 éves háborút lezáró 1763-as békeszerződésre visszavezethetően a spanyol állam elhagyta a *La Galga*-t,³³ ezzel szemben a fellebbviteli bíróság ezt a nézetet nem osztotta. A roncsról tárgyakat felhozó társaság ezért a spanyol államtól követelt mentési díjat, amelyet az elutasított, mondván a területről nem kívánt semmit felhozni, azt sírhelyként tartotta számon. Végül a bíróság a spanyol államnak adott igazat, és nem kompenzálta a mentést

szűnik meg az állami immunitás. Rob Regan: When Lost Liners Become Found: An Examination of the Effectiveness of Present Marine Legal and Statutory Regimes for Protecting Historic Wrecks in International Waters with Some Proposals for Change. *Tulaine Maritime Law Journal*, 334-337. Vö. UNCLOS 95-96. cikk.

²⁹ Wilder: i.m. 94. o.

³⁰ Valentina Sara Vadi: Investing in Culture: Underwater Cultural Heritage and International Investment Law. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 42 (2009) 870. o.

³¹ Florida Statutes § 267.061 (1)(b) (1974).

³² Florida Department of State v. Treasure Salvors, Inc., 458 U.S. 670, (1982) [online elérhető: <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/458/670/case.html> (2013.03.04.)] Vadi: i.m. 871-872.; az ügy részletes jogi elemzését lásd: Shallcorss – Giesecke: i.m. 373-390.

³³ Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Spanish Vessel or Vessels 47 F. Supp. 2d 678 (1999) [online elérhető: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=199972547FSupp2d678_1647.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006 (2013.03.04.)]

végző tevékenységét.³⁴ Az eset mellett, hogy diplomáciai bonyodalmat okozott, rávilágított arra, hogy a találás joga a hadihajók esetén nem alkalmazott.³⁵

Tekintettel arra, hogy joghatóságra vonatkozó szabályok nem alakultak ki, így a *forum shopping* számos problémát felvet, mivel mindkét joganyag – a mentési és a találási jog – részletszabályai nem egységesek, nincsenek kodifikálva, ráadásul területenként eltérő, hogy melyik joganyagot preferálják a másikkal szemben, és ebben például éles ellentét van a *Commonwealth* országok és az USA felfogása között.³⁶

A probléma ezen a síkon átvezet minket a nemzetközi közjog területére, elvégre akár a mentéssel, akár a találással összefüggésben merül fel jogvita, szükséges egy fórum, amelyik illetékes dönteni. Ehhez alapot szolgáltat a roncs elhelyezkedése, és így a tengerjog szabályaiban szükséges tovább vizsgálni.

2.3. Az állami immunitás kérdése elsüllyedt hadihajók és nem kereskedelmi célból használt állami hajók esetén. Nem szabad összekeverni a joghatóság és a tulajdonjog kérdését. A joghatóságot az állam a szuverenitásából kifolyólag gyakorolja a területén történt tevékenységek és az állampolgárai felett. A hajók a lobogó állam joghatósága alatt állnak a hajó tulajdonjogi helyzetétől függetlenül.³⁷ Ez a jog csak nagyon szűk körben korlátozható még egy idegen állam parti tengerén is,³⁸ a nem kereskedelmi célú kormányzati hajók, illetőleg a hadihajók pedig kifejezetten immunitást élveznek a nyílt tengeren,³⁹ a szokásjog viszont ezt más állam nemzeti vizein is elismeri.⁴⁰ Az 1910-es brüsszeli mentési egyezmény kizárta a mentési jog alkalmazását hadihajókra nézve.⁴¹ Az 1967-es kiegészítő jegyzőkönyv módosította azzal, hogy alkalmazható az egyezmény rendelkezése, de az ezzel kapcsolatos minden kérdés a lobogó állam joghatósága alá tartozik.⁴² Az 1989-es egyezmény pedig kifejezetten úgy rendelkezik, hogy hadihajók és a nem kereskedelmi célú állami hajók állami immunitás alatt állnak, és így nem tartoznak az egyezmény hatálya alá, hacsak az állam másként nem rendelkezik.⁴³

³⁴ Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Spanish Vessel or Vessels 221 F. 3d 634 (2000) [online elérhető: <https://bulk.resource.org/courts.gov/c/F3/221/221.F3d.634.-98-281-2.99-2036.99-2035.html> (2013.03.04.)]

³⁵ Vadi: i.m. 872-873. o.

³⁶ Regan: i.m. 345-349. o.

³⁷ Sucharitkul, Sompong: Liability and Responsibility of the State of Registration or the Flag State in Respect of Sea-Going Vessels, Aircraft and Spacecraft Registered by National Registration Authorities. *The American Journal of Comparative Law*, 54 (2006) 411. o.

³⁸ Lásd UNCLOS; Reuland, Robert C. F.: Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 22 (1989) 1161-1230. o.

³⁹ UNCLOS 95-96. cikk.

⁴⁰ R. R. Churchill – A. V. Lowe: The Law of the Sea. Manchester University Press, 3rd edition, Manchester, 99. o.

⁴¹ 1910-es mentési egyezmény 14. cikk.

⁴² Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea of 23 September 1910. Brussels, 27 May 1967.

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protosalvage1967.html> (2013. 03.09.) 1. cikk.

⁴³ 1989-es mentési egyezmény 5. cikk.

Ha abból a téziséből indulunk is ki, hogy az elsüllyedéssel elvesz az objektum úszó-államterület jellege, így az immunitás is, a tulajdoni viszonyok azonban ettől még nem változnak. A közelmúltban elsüllyedt állami hajók esetében továbbra is fennáll az állami immunitás állambiztonsági okokból – hiszen állami dokumentumok tömege lehet a fedélzeten, amelynek bizalmas jellegéhez nem férhet kétség. Az áldozatok sírhelye miatt is indokolható – amely gyakorlatilag katonai temetőként minősül – a minősítés, azonban a száz évnél régebben elsüllyedt hadihajó esetében felmerül a kérdés, hogy melyik érdek lehet az erősebb: az államé vagy a kulturális örökségvédelmé, vagy esetleg a hadihajó is elhagyott dolognak minősül, és így szabad foglалás tárgya. Nem elhanyagolható a kérdés, gyakran ugyanis a hadihajók, főként a nagy felfedezések korában fosztogató nemzetek zászlaja alatt futók, rendkívül értékes rakományt szállítottak.⁴⁴ Tovább nehezíti a helyzetet, hogy a 16-17. század során elsüllyedt hajók esetében sokszor nehéz a beazonosítás, hiszen akkoriban az állami és a kereskedelmi hajók közötti különbségtétel nem volt annyira éles és egyértelmű, mint napjainkban.⁴⁵ Az 1917-es *Lusitania-incidenst* idézve további probléma forrása lehet, hogy számos eredetileg kereskedelmi célú hajó esett áldozatul hadi támadásnak a világháborúk során. Változtat-e ez a tény a hajó megítélésén szuverén immunitás tekintetében?⁴⁶ Az UNCLOS szerint 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 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.⁴⁷

Minden esetben vizsgálendő, hogy az elsüllyedt hajók esetében is megfigyelhető-e ez a különbségtétel, hiszen ha a roncs az állami immunitás fennmarad, és tulajdonlemondás vélelmezhető, amely a lajstromozó állam céljaként, szándékos magatartásaként értelmezhető, akkor azon a tulajdonszerzés és főként a rendelkezés joga megkérdőjelezhető.⁴⁸ Az USA joggyakorlata például kifejezetten elismeri az állami immunitás tényét, és nem ismeri el a történelmi mentést megbízás nélkül lebonyolító szervezet jutalom iránti igényét, ahogy azt a *la Galga* és a *Juno* esetében is láthattuk. Az Egyesült Államok tengerészeti bíróságai előtt számos spanyol hadihajókra vonatkozó ügy volt, amelyekre nézve a vitát megelőzően Spanyolország nem jelentett be igényt, a perben beavatkozóként viszont részt vett.⁴⁹

Kérdés azonban, hogy milyen állami magatartást tekinthetünk a roncsról, és így az állami szuverenitásról való lemondásként. A gyakorlat nem egyértelmű,⁵⁰ a probléma azonban nem elhanyagolható, ugyanis a régmúltban, legalább száz éve

⁴⁴ Regan: i.m. 334. o.

⁴⁵ Craig Forrest: An International Perspective on Sunken State Vessels as Underwater Cultural Heritage. *Ocean Development & International Law*, 34 (2003) [a továbbiakban: Forrest (2003b)]. 43. o.

⁴⁶ Regan: i.m. 338. o.

⁴⁷ UNCLOS 29. cikk.

⁴⁸ Forrest (2003b) 42. o.

⁴⁹ Forrest (2003b) 45. o.

⁵⁰ Regan: i.m. 336. o.

elsüllyedt hajók – amelyek az UNESCO *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* tárgyi hatálya alá tartoznak – tetemes része hadihajó.⁵¹

3. A hajóroncsok és a tengerjog szabályai

A nemzetközi közjog két irányból is befolyásolja a hajóroncsok jogi helyzetét: egyrészt az elhelyezkedésük és a parti állam joghatóságának összefüggései miatt, másrészt a víz alatti kulturális örökségként való minősítésük és szabályozásuk szemszögéből.

3.1. A tengerjogi általános szabályai és a hajóroncsok. A nemzetközi közjog, illetve a magánjog síkjai között a hajóroncsok esetén láthattuk, képlékeny a határ, az alkalmazandó jog lehetséges köre pedig többértékű. A tengerjogi kategóriákra alkalmazandó joganyag nem terjed ki a hajóroncsok feletti szuverenitás kérdésére, az UNCLOS szerint ugyanis nem része sem magának a tengernek, sem a tengerfenéknek vagy az altalajnak. A tengerjog szabályaiból kiindulva a *ratio loci* elvet alkalmazva közelíthető meg az irányadó jog.⁵²

Mindazonáltal szükséges megjegyezni, hogy az UNCLOS *tengerben talált régészeti és történelmi jelentőségű tárgyakról* beszél anélkül, hogy fogalmi kérdéseket tisztázná.⁵³ Ilyen módon a szabályozás minden, a tengerbe került tárgyat lefed, legyen az hajó, lezuhant repülőgép, vagy egyéb módon oda került régészeti vagy történelmi okból kifolyólag jelentős dolog. Ez utóbbi kritérium vonatkozásában azonban szintén adós marad az egyezmény, hiszen nem határozza meg, hogy mitől minősül egyik dolog régészeti jelentőségűnek, míg más nem. Nyilvánvaló azonban, hogy az általános belátás szerint a szabályozás a már hullámsírba szállt hajókra vonatkozik, és nem azokra, amelyek vonatkozásában a klasszikus, illetőleg a kereskedelmi mentési jog előírásai alkalmazhatóak.

A tengerjog szabályai a roncs elhelyezkedésétől függően a következők. Az első eset, amikor a hajóroncs az alapvonalától számított 12 tengeri mérföldes zónában található. A parti állam területéről lévén szó a víz alatti tárgyak felett kizárólagos parti állami joghatóság van, és védelmi célból speciális övezetek jelölhetőek ki, ha a parti állam biztonsága ezt indokolja, amibe az is beletartozik, ha a tengerjogi egyezmény 303. cikk (1) bekezdése alapján a régészeti jelentőségű tárgyak védelme miatt szükséges.⁵⁴ Hasonlóképp kizárólagos állami szuverenitás alatt áll az azon tárgyakkal kapcsolatos jogvita, amelyek a szigetcsoport államok beltengerében, illetőleg a belvízi jogrend alá eső területek alatt találhatóak.

⁵¹ Forrest (2003b) 43. o.

⁵² Jean Allain: „Maritime Wrecks: Where the Lex Ferenda of Underwater Cultural Heritage Collides with the Lex Lata of the Law of the Sea Convention.” *Virginia Journal of International Law*, 38 (1998) 754. o.

⁵³ A fogalmi kérdések tekintetében lásd: Allain: i.m. 749-751. és az egyezmény magyar nyelvű fordítása [H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat 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, illetve *Az Európai Közösségek Hivatalos Lapja* 1998.06.23. L 179.]

⁵⁴ Lásd UNCLOS 25 (3).

Megjegyzendő, hogy vannak államok, amelyek nemcsak a vízterület vonatkozásában gyakorolnák a kizárólagos joghatóságot, hanem a belső jogalkotás nyomán magukra a zónákban található tárgyakra nézve is deklarálják azt, főként, ha elhagyott roncsokról van szó, amelyeknél az eredeti tulajdonos nem él a jogaival. Spanyolország például 3 éve elhagyott roncsokat von állami tulajdonba, míg a fentebb említett esetekben a kaliforniai jogalkotás időbeli korlátot sem állít.⁵⁵ A következő tengerjogi kategória a csatlakozó övezet. 12 tengeri mérföldön túl, de még 24 tengeri mérföldön belül az állami szuverenitás már csak bizonyos jogokra terjed ki, de a tengerjogi egyezmény speciális előírásokat tartalmaz a csatlakozó övezetben található régészeti jelentőségű tárgyakra nézve. Azok kereskedelme elleni küzdelem céljából ugyanis a parti állam vélelmezheti, hogy az ilyen tárgyaknak a csatlakozó övezet határán belül a tengerfenékről történő engedély nélküli kiemelése jogsértést jelent.⁵⁶

A kizárólagos gazdasági övezetben szuverén jogai vannak a tengerfenék feletti vízréteg, a tengerfenék és az altalaj akár élő, akár élettelen természeti erőforrásainak felkutatása, kiaknázása, megóvása és kezelése céljából.⁵⁷ Van ugyan olyan nézet, amely szerint a hajóroncsok élettelen természeti erőforrásnak minősülnek, és így a parti állam kizárólagos joghatósága alá tartoznak, ez azonban nem általánosan elfogadott, ahogy az sem, hogy ugyanezen a logika alapján akár a tengerfenék, akár a kontinentális talapzat részeként lehetne tekinteni.⁵⁸ Az UNCLOS viszont az adott zónára nézve rendelkezik a jogokkal és joghatósággal való felruházást érintő konfliktusok feloldásának aljáról. Azokban az esetekben tehát, ahol az egyezmény nem ruházta fel a parti államot vagy más államokat a kizárólagos gazdasági övezeten belüli jogokkal és joghatósággal, és a parti állam, valamint bármely más állam vagy államok érdekei között konfliktus keletkezik, ezt a konfliktust a méltányosság alapján, és az ügyre vonatkozó körülmények figyelembevételével kell feloldani, tekintettel az államok, valamint a nemzetközi közösség mint egész érintett érdekeinek kölcsönös fontosságára.⁵⁹

A nemzeti joghatóság határain túli tengerfenék, óceánfenék, és az alattuk lévő altalaj területén talált régészeti és történelmi természetű tárgyakat az emberiség, mint egész javára kell megőrizni és azokkal az emberiség, mint egész javára kell rendelkezni (*for the benefit of mankind*), különös tekintettel a származási ország, a kulturális származás szerinti ország, vagy a történelmi és archeológiai származás

⁵⁵ Lásd Allain: i.m. 756. o. Vannak államok, amelyek nemzeti törvényhozás útján magukénak tekintik a joghatóságuk alá tartozó vizeken talált roncsokat, és semmilyen általános rendező elv, vagy hasonlatos szabályozás nem figyelhető meg. A példának okáért Malajzia minden államterületen talált dolgot magáénak követel, ahogy Lengyelország is, míg Portugália úgy véli, hogy ha a joghatósága alatt álló tengeri területen roncsot találnak, és 5 éven belül nem jelent be senki igényt arra nézve, csak akkor lesz állami tulajdon az adott tárgy. Nayati, Puduk: Ownership Rights over Archaeological/Historical Objects Found in Indonesian Waters: Republic of Indonesia Act No 5 of 1992 on Cultural Heritage Objects and its Related Regulations. *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 2 (1998) 152. o.

⁵⁶ UNCLOS 33. cikk (2).

⁵⁷ UNCLOS 56. cikk (1) a).

⁵⁸ Allain: i.m. 760-761. o.

⁵⁹ UNCLOS 59. cikk.

szerinti ország preferenciális jogaira.⁶⁰ Az ilyen jellegű tárgyakat az államok kötelesek védeni, és e célból együttműködni.⁶¹ A szabályozás tehát akár azonos is lehetne a tengerfenékével, az 1994-ben keletkezett részletszabályok azonban a Nemzetközi Tengerfenék Hatóság hatáskörének meghatározásakor nem is említik a régészeti és történelmi jelentőségű tárgyakat, holott az a kitétel, hogy ezeket a származási ország jogaira tekintettel szükséges kezelni, feltételezte volna, hogy a tengerfenékhez hasonlóan lesz is, aki kezelje.⁶²

A tulajdonjog kérdéséről sem szól, pusztán deklarálja, hogy a csatlakozó övezetben alkalmazható rendelkezések nem érintik az azonosítható tulajdonosok jogait, a tengeri mentés szabályait, illetve a kereskedelmi tengerészet más szabályait, vagy a kulturális cserére vonatkozó törvényeket és gyakorlatokat, valamint a régészeti és történelmi jelentőségű tárgyak védelmére vonatkozó más nemzetközi megállapodásokat és nemzetközi jogi szabályokat.⁶³ Vitás kérdések esetén helyel-közzel megadja a *lex loci* elv alapján az eljáró hatóság joghatóságának alapját, az alapvető problémát azonban, hogy kit illet a hajóroncs, nem oldja meg.

4. A hajóroncs mint víz alatti kulturális örökség

A sokszor évszázadok óta hullámsírban fekvő hajók és rakományuk a történelem egy darabját jelentik, azok kulturális értéke felbecsülhetetlen, így számos állam érdekében áll a régészeti jellegű kincsek feltérképezése és megmentése. Ez viszont megfelelő technológiát, eszközöket és tetemes anyagi ráfordítást igényel, amely legtöbbször erre szakosodott, sokszor „kincsvadásznak” titulált szerveződéseknek, társaságoknak van, amelyek elsősorban profitorientáltak, így a mentés és az értékesítés a céljuk, és nem a régészeti jelleg megóvása, ahogy erre sokszor képesítésük sincs. A két fél azonban a kulturális érdekek megőrzése, de ezzel párhuzamosan a világ számára való megismerhetősége miatt együttműködésre van ítélve, az azonban nem mindegy, hogy milyen feltételek mellett.

Nagyon fontos azonban különbséget tenni a tulajdonjog és a kulturális örökségvédelem esetén gyakorolt állami szuverenitás között.⁶⁴ Az államokat generális kötelezettség terheli a tengerben talált régészeti és történelmi jelentőségű tárgyak védelmét illetően.⁶⁵ Számos esetben ez a védelem a kincsek felszínre hozatalát jelenti, és múzeumban való elhelyezésében nyilvánul meg. A tudományos munkákban több vélemény is tükröződik, abban a kérdésben, hogy ez, vagy az *in situ*, helyszíni védelem szolgálja-e jobban a víz alatti kincsek, mint a

⁶⁰ UNCLOS 149. cikk.

⁶¹ UNCLOS 303. cikk (1).

⁶² Lásd Nayati: i.m. 149-150. o.; Allain: i.m. 762-763. o.

⁶³ UNCLOS 303. cikk.

⁶⁴ Forrest (2003b) 42. o.

⁶⁵ UNCLOS 303. cikk (1).; Ez a cikk nem érinti az azonosítható tulajdonosok jogait, a tengeri mentés szabályait, illetve a kereskedelmi tengerészet más szabályait, vagy a kulturális cserére vonatkozó törvényeket és gyakorlatokat. UNCLOS 303. cikk (3). Lásd: Curfman: i.m. 192-194. o.

kulturális örökség megóvását,⁶⁶ mindenesetre elterjedt gyakorlat, hogy a kiaknázással kifejezetten erre a tevékenységre specializálódott, a megfelelő tőkével, felszereléssel és szakértelemmel rendelkező társaságokat bíznak meg a feladat elvégzésére.

A nemzetközi jog egészen az 1980-as évekig nem foglalkozott a tenger fenekén nyugvó roncsok jogi helyzetével. A témát először az Európa Tanács nevelésügyért és kultúráért felelős bizottsága vette napirendre 1976-ban és 1978-ban egy, a víz alatti hajóroncsok védelmére vonatkozó európai egyezmény megalkotását javasolta.⁶⁷ Ez volt az első dokumentum, amely az eddig szárazföldön található tárgyak esetében használt *kulturális örökség* fogalmat⁶⁸ a legalább 100 éve víz alatt fekvő régészeti jellegű tárgyakra is alkalmazta, hogy a megóvásukra épülő rezsimek között ne legyen joghézag.⁶⁹ A tervezet ezen túlmenően a parti állam számára 200 tengeri mérföldön belüli zónában biztosított volna joghatóságot a roncsok felett, és a zsákmányolás jogának alkalmazását beszüntette volna a roncsok nem kereskedelmi célú hasznosításának elvének bevezetése mellett.⁷⁰ Az *International Law Association* javaslata, amely később, 2001-ben az Egyesült Nemzetek Nevelésügyi, Tudományos és Kulturális Szervezete (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization UNESCO*) által kidolgozott, a tenger alatti kulturális örökségének védelmét szolgáló egyezményének [a továbbiakban: *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény*] közvetlen alapjává vált, és három alapelve épült. Először is, a hajóroncsokat elhagyott dolognak (*res derelictus*) kell tekinteni, hogy a tulajdonjogi problémák mellőzhetőek legyenek. Másodszor, a parti állam joghatóságának 200 tengeri mérföldes zónán belül érvényesülnie kell a víz alatti kulturális örökségekre vonatkozóan is, és harmadrészt, az államoknak tartózkodniuk kell a zsákmányolás jogának alkalmazásától a roncsokat érintő jogviták esetén.⁷¹

A terminológiát tekintve a 2001-es egyezmény *víz alatti kulturális örökség* alatt az emberi létezés bármely nyomának bizonyítékaként, kulturális, történelmi vagy régészeti jelentőséggel bíró, teljesen vagy részlegesen, állandóan vagy időszakosan legalább 100 éve víz által borított dolgokat ért.⁷² Ezek ténylegesen helyszínek,

⁶⁶ Lásd Luigi Migliorino: In Situ Protection of the Underwater Cultural Heritage under International Treaties and National Legislation. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 10. 1995. 483-496. o.

⁶⁷ Recommendation 848 (1978) on the underwater cultural heritage. Parliamentary Assembly of Council of Europe, *Assembly debate* on 4 October 1978 (18th Sitting). [Rec. 848 (1978)] <http://assembly.coe.int/Main.asp?link=/Documents/AdoptedText/ta78/EREC848.htm> (2013.03.21.)

⁶⁸ Lásd: Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage, 16 November 1972, in force 17 December 1975, 1037 UNTS 151. [Magyarországon: 2001. évi LXIV. törvény a kulturális örökség védelméről] 1-2. cikk.

⁶⁹ Marian Leigh Miller: Underwater Cultural Heritage: Is the Titanic Still in Peri las Courts Battle over the Future of the Historical Vessel? *Emory International Law Review*, 20 (2006). 365. o.

⁷⁰ Rec. 848 (1978) minimum legal requirements, iv. pont.

⁷¹ The Buenos Aires Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. August 1994. <http://www.jastra.com.pl/nurek/badcpuch.htm> (2013.03.21.)

Craig Forrest: A New International Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage. *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 51. 2002. 155. o.

⁷² Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Paris, 2 November 2001, UNESCO Doc.31C/Resolution 24; 41 ILM 37 (2002).

építmények, emberi maradványok; hajók és egyéb vízi közlekedési eszközök vagy azok egy része, rakományok és prehisztórikus jellegű tárgyak a környezetükkel együtt. Nincs minimum küszöb a minősítésnek, hiszen gyakran nem mérhető fogalmakkal egy hely, egy tárgy jelentősége, a *Víz alatti kulturális örökség egyezmény* azonban kiemeli, hogy a tenger fenekén húzódó csővezeték és kábel nem minősül víz alatti kulturális örökségnek sem használatában, sem azon kívül. A *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* fő célja a hatálya alá tartozó tárgyak esetében az *in situ* védelem,⁷³ de a védelem biztosítása érdekében engedélyezhető a felszínre hozatal. Nem lehet azonban cél a kereskedelmi célú kiaknázás, ahogyan a földfelszínen lévő kulturális örökségvédelem esetén sem,⁷⁴ nem zárja ki azonban a turizmust, és a tudományos kutatást. Tekintettel kell lenni a helyszín tömegsír jellegére, és ebből kifolyólag kellő méltósággal és tisztelettel kell kezelni ezeket a területeket.⁷⁵ Ez utóbbi esetben a víz alatti ásatást végző régészek speciális képzését kiemelten támogatja a *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény*, a munkálatok elvégzéséhez pedig a melléklet ad útmutatást a finanszírozástól kezdve a környezet védelme érdekében betartandó szabályokig.⁷⁶

Fontos kiemelni, hogy a *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* nem tartalmaz a tulajdonjogra vonatkozó rendelkezéseket, hanem meghagyja azt a belső jog, illetve a nemzetközi magánjog területén, ennek megfelelően a mentési jogot és a találas jogát sem érinti a rendelkezések alkalmazása, amennyiben az alapelveit tiszteletben tartják.⁷⁷ Példaként álljon itt az 1912-ben elsüllyedt, de ma már a *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* hatálya alá tartozó Titanic felszínre hozott tárgyainak esete,⁷⁸ amelyeket az Egyesült Államok illetékes bírósága a feltárást végző társaság tulajdonába adott azzal a feltétellel, hogy a tárgyakat kollektcióként egyben tartják, és a megóvásukat, valamint az örökségvédelmi célú kezelésüket biztosítják.⁷⁹ Habár a közvélemény a víz alatti tárgyakra sokszor kincsként tekint, és így logikusan merül fel a kérdés, hogy kié a megtalált dolog, az *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* ebben nem foglal állást, ahogy nem befolyásolja azokat a parti állami jogosítványokat sem, amelyek az állami

<http://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002802198d9> [a továbbiakban: *Víz alatti kulturális örökség egyezmény*] preambulum és 1. cikk.

⁷³ Uo. 2. cikk 5.

⁷⁴ Uo. 2. cikk 7.

⁷⁵ Uo. 2. cikk 9.

⁷⁶ Uo. Melléklet a víz alatti kulturális örökségre irányuló egyes tevékenységek szabályozására, 1-36. szabály.

⁷⁷ Uo. 4. cikk. A mentési jog és a kulturális örökségvédelem viszonyáról lásd: Brice, Geoffrey: Salvage and the Underwater Cultural Heritage. *Marine Policy*, 20 (1996) 4, 337-342. o.

⁷⁸ The wreck of the Titanic now protected by UNESCO.

http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/singleview/news/the_wreck_of_the_titanic_now_protected_by_unesco/ (2012. 07. 28.). Csatlós Erzsébet: A Titanic jogi helyzete. *Pro Futuro - A jövő nemzedékek joga*. (2012) 2. 8. o.

⁷⁹ August 15, 2011 Court Order Award of Titanic Collection.

http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_titanic_order_081511.pdf (2012. 08. 02.). Lásd: Csatlós: i.m. 16. o.

joghatóság alá eső tengeri zónákban az adott államot megilletik.⁸⁰ A belvízi jogrend alá tartozó területeken, a beltengeren és a parti tengeren is kötelesek az illetékes államok védelmet gyakorolni,⁸¹ és a csatlakozó övezetben is meg kell követelni a mellékletben foglalt szabályok betartását.⁸² A nemzetközi együttműködés értelmében a kizárólagos gazdasági övezetben, illetve a kontinentális talapzaton észlelt tárgyak vonatkozásában az egyezményben részes állam állampolgára, illetve a zászlaja alatt futó hajó köteles jelentést tenni államuknak, az államnak pedig kötelessége ezt betartatni, az információt pedig eljuttatni az UNESCO főigazgatójának. Az adott zónákban csak úgy gyakorolhatják a parti államok a tengerjog által engedélyezett tevékenységüket, illetve csak olyan tevékenységhez adhatnak engedélyt, amely összhangban van a *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* rendelkezéseivel.⁸³ Az állami szuverenitáson kívül eső tengerfenéken ugyanígy minden államot notifikációs kötelezettség terhel az UNESCO felé, a védelmet viszont nem egyénileg, hanem kollektíve, a Nemzetközi Tengerfenék Hatóság bevonásával kötelesek az államok megvalósítani a maguk közül választott koordináló állam vezetésével.⁸⁴

A rendelkezések betartatását a részes államok vállalják, és megsértésük esetén szankcionálják, amelyre nézve együttműködnek a jogharmonizáció kialakítása céljából. Ez legfőképpen a nem egyezmény-konform módon végzett beavatkozásokra és tevékenységekre vonatkozik.⁸⁵

Kiemelendő, hogy a tárgyi hatály alá a hadihajókat és a nem kereskedelmi célú hajókat is lefedi, az egyezmény azonban az immunitásra vonatkozó nemzetközi jogi szabályokat, illetve állami gyakorlatot nem befolyásolja.⁸⁶ A többi hajóval ellentétben ezeknek nem köteleességük jelenteni, ha a *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény* hatálya alá tartozónak vélt víz alatti tárgyat találnak.⁸⁷ A rendelkezések hatékonyságát rontja, hogy ugyan még csak alig három éve, 2009. január 9-én lépett hatályba a *Víz alatti kulturális örökség védelméről szóló egyezmény*, de 2001-es az elfogadástól eltelt idő óta alig 42 állam vált a részesévé,⁸⁸ és nincs még kialakult gyakorlata.

Összegzés

A tanulmány célja a tenger alatti hajóroncsok jogi helyzetének bemutatása és ezzel a problémás kérdések fókuszba helyezése. A hullámsírban fekvő roncsokra vonatkozó joganyag meglehetősen sokrétű, hiszen egyszerre vonatkozik rá több jogág szabálya is. Érinti a polgári jog a tulajdoni kérdések, illetve a mentéskor

⁸⁰ Víz alatti kulturális örökség egyezmény 3. cikk.

⁸¹ Uo. 7. cikk.

⁸² Uo. 8. cikk.

⁸³ Uo. 9-10. cikk.

⁸⁴ Uo. 12. cikk.

⁸⁵ Uo. 16-8. cikk.

⁸⁶ Uo. 1. cikk 1. 8.; 2. cikk 8.

⁸⁷ Uo. 13. cikk.

⁸⁸ A részes államok listáját lásd: States Parties.

<http://www.unesco.org/eri/la/convention.asp?KO=13520&language=E&order=alpha> (2013.03.18.)

létrejövő kötelelem miatt; a nemzetközi magánjog az akkor, amikor a vélelmezett tulajdonos és a megtaláló vagy a mentést végző állampolgársága, honossága nem esik egybe, illetve a kollízió feloldását követően ismét a belső joghoz vezet vissza, valamint a nemzetközi közjog a védelmi célú szabályozás szintjeként, amely a roncsok régészeti jelentőségéből kiindulva az emberiség érdekében a kulturális védelmet jelenti tulajdonviszonytól függetlenül. Az elsüllyedt hajók sokszor évtizedekig, évszázadokig feküdtek háborítatlanul a tengerfenéken, az utóbbi időszak technikai fejlődésének hála azonban egyre gyakrabban sikerül lokalizálni egy-egy roncsot, illetve felszínre hozni annak rakományát, illetve bizonyos esetekben magát a roncsot is. A közelmúltban elsüllyedt hajók esetében az alkalmazandó joganyag kérdése nem okoz szükségszerűen fejtörést, a hosszú idő óta a tenger fenekén nyugvó hajók esetében azonban mindennemű beavatkozás jogi kérdéseket generál. Kiket illet a megtalált roncs, felderíthető-e az egykori tulajdonos, kinek van joga profitálni például a nagy földrajzi felfedezések idején elsüllyedt spanyol hajók által szállított – és mellesleg Dél-Amerikában összerabolt – aranyból, etikus-e megbolygatni egy hullámsírt, és mit tesz a nemzetközi jog a kulturális értékek megóvása érdekében. A tanulmány igyekszik segítséget nyújtani a feltett kérdések megválaszolásában.