

## Csatlós Erzsébet

### Környezetvédelmi rezsim az Arktiszon

Az Északi-sarkvidék a sajátos tulajdonságai miatt jelentősen befolyásolja a Föld éghajlatát: elnyeli a hőt, hat a tengeráramlatokra, a szél- és a csapadékrendszerekre. Az Arktisz a világ vészjelző rendszere, amelynek különös védelem iránti igényére viszonylag hamar ráeszméltek az államok, hogy a globális eredetű és hatású problémákra a siker záloga a kooperációban rejlik.<sup>1</sup>

A klímaváltozáson túl az Arktisz legfőbb ellenségét az értékei adják: a rövid útvonalakon való hajózás, és az ezzel szükségképpen megnövekvő, valamint az *offshore* kiaknázások szaporodásával járó szennyezési problémák, amelyek közül is főként a hajózás az, ami már évtizedek óta potenciális veszélyforrás. Ezek tekinthetők az Arktisz védelmében az elsődleges szabályozási szintnek, a másodlagosnak pedig az általuk veszélyeztetett területek – például a légkör és a biodiverzitás – védelmében született szabályozások.

Kifejezetten a jeges környezet sajátos igényeit figyelembe vevő kötelező szabályozás a mai napig nem született, viszont a parti államok érintettségük folytán már igen korán próbálták pótolni ezek hiányát, és vannak olyan univerzális, illetve regionális nemzetközi környezetvédelmi egyezmények, amelyek relevánsak a térségben.

#### *1. Az egyoldalú állami aktusokkal biztosított védelem*

##### *1.1. Az egyoldalú állami szabályozást kiváltó körülmények*

Az Arktiszra az 1960-as években megkezdett *offshore* kitermelések megkezdése miatt kezdetben a legfőbb veszélyt a vízi szállításból, valamint az olajkitermelésből eredő olajszennyezés jelentette, és csak évtizedekkel később súlyosbította a helyzetet a globális felmelegedés kérdése.

Az olajszennyezéssel kapcsolatos nemzetközi fellépés kezdetei 1926-ra datálódhatnak, amikor annak visszaszorítása céljából Washingtonban kidolgoztak egy egyezményt, amely ratifikációk hiányában sosem lépett hatályba. A néhány évvel később, 1954-ben, Londonban született egyezmény átvette belőle a biztonsági zóna felállításának gondolatát, azonban a lobogó állam jogát erősebbnek ítélte annál, mintsem hogy a nyílt tengeren ellenőrző mechanizmusokat vezetett volna be, így nem érte el a célját. Ugyanezen sorsra jutott az 1948-ban keletkezett tengeri közlekedés biztonságát szabályozó SOLAS is a kezdeti szabályozásával.<sup>2</sup>

Négy évvel később az ENSZ 1958. évi, a nyílt tengerek jogállásáról szóló egyezményének 24. cikke úgy rendelkezett, hogy minden államnak kötelessége a hajózásból, kiaknázásból, illetve a kutatási tevékenységből származó tengeri szennyezés megakadályozása érdekében

---

<sup>1</sup> Rayfuse, Rosemary: "Protecting Marine Biodiversity in Polar Areas Beyond National Jurisdiction." *RECIEL*, 17 (2008) 1. p. 3-12.; Mossop, Joanna: "Protecting Marine Biodiversity on the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles." *Ocean Development & International Law*, 38 (2007) p. 283-304.; Corell, Hans: "The Arctic: "An Opportunity to Cooperate and Demonstrate Statemanship." *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 42 (2009) p. 1069-1070.

<sup>2</sup> Pharand, Donat: "Oil Pollution Control in the Canadian Arctic." *Texas International Law Journal*, 7 (1972) 1. p. 48-49.

rendelkezéseket hozni, de minimum-szabályokra vonatkozóan sem az egyezmény, sem a szokásjog nem adott iránymutatást. Amennyiben a parti állam ennek nem tesz eleget, megsérti az egyezményt, és felelős a szabályozás hiányára visszavezethető szennyezésért. Ok-okozati összefüggésre irányuló bizonyítási problémák miatt azonban csaknem lehetetlen volt a 24. cikk alapján felelősséget megállapítani. Hasonló volt a helyzet az 1958. évi kontinentális talapzatról szóló egyezményvel, ami arra kötelezte a részes államokat, hogy egy biztonsági zónában minden megfelelő intézkedést hozzanak meg a károsító esemény kivédése céljából, az intézkedés megfelelő voltának megítélésére viszont itt sem találhattunk iránymutatást.<sup>3</sup>

1967-ben olajszállítás közben balesetet szenvedett a *Torrey Canyon* tanker,<sup>4</sup> 1969-ben pedig Santa Barbara partjainál olajkitermelés közben került hatalmas mennyiségű kőolaj a vízbe.<sup>5</sup> Ezek az esetek felszínre hozták az eddigi szabályozás hiányosságait: a véletlen balesetekből származó olajszennyezés esetére nincsenek szabályok. Így került sor 1969-ben az olajszennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló, és az olajszennyezést okozó balesetek esetén a nyílt tengeri beavatkozásról szóló két brüsszeli egyezmény elfogadására, azonban ezzel a probléma nem oldódott meg.

Ennek fő oka, hogy a felelősséget rendező egyezmény kizárólag az olajtanker-tulajdonosok fokozott felelősségét rögzítette. Kimentési okként szabályozta a *cause étrangère* esetét,<sup>6</sup> a felelősség megállapítása esetén pedig maximalizálva van az ezért fizetendő összeg.<sup>7</sup> Emellett a felmerülő károk fedezése érdekében biztosításkötési kötelezettséget írt elő, viszont a biztosító vagy a pénzügyi fedezetet szolgáltató számára lehetőség ad, hogy közvetlenül a károsulttal szemben felhozzák kifogásként, hogy a szennyezés oka a hajó tulajdonosának a szándékos cselekménye vagy mulasztása, így könnyen mentesülnek a kifizetési kötelezettség alól.<sup>8</sup> Az egyezmény területi hatálya csak a parti állam államterületére terjedt ki,<sup>9</sup> ami azt jelenti, hogy kizárólag a parti tengerig bezárólag. Ezt tetézi, hogy a nyílt tengeren való beavatkozásról szóló egyezmény csak csekély lehetőséget adott az ott történt balesetek kezelésére, aminek hatékonyságát rontja az a kötelezettség, amely szerint a minden intézkedés előtt a parti állam köteles konzultálni a többi esetlegesen érdekelt állammal az intézkedések jellegéről, és ettől csak rendkívüli vészhelyzet esetén térhet el.<sup>10</sup>

A fő probléma viszont a szabályozás *ex post* jellegével volt, vagyis kizárólag a már bekövetkezett szennyezésre reagált, ahelyett, hogy a megelőzésre helyezte volna a hangsúlyt, ami az Arktisz esetében, ismerve a terület különleges voltát, szükségszerű lett volna. Ennek

---

<sup>3</sup> Convention on the Continental Shelf, Geneva, 29 April 1958, 499. UNTS 311. 5. cikk 7.; Seeberg Elverfeldt - Niels: "State Responsibility for Transjurisdictional Oil Pollution Damage Resulting From the Exploration and Exploitation of the Continental Shelf." *New York Journal of International and Comparative Law*, 2. (1980-81) p. 1-47.

<sup>4</sup> Lásd Goldie, L. F. E.: "International Principles of Responsibility for Pollution." *Columbia Journal of Transnational Law*, 9 (1970) 16. p. 283-330.

<sup>5</sup> Az esetet a 2010-es Deepwater Horizon és az 1989-es Exxon Valdez után még mindig a 3. legnagyobb olajkatasztrófaként tartják számon." Curl, H. – Barton, K. – Harris, K.: *Oil Spill Case Histories 1967-1991. Summaries of Significant U.S. and International Spills.* National Technical Information Service Report No. HMRAD 92-11., Alexandria, (1992).p. 162-163.

<sup>6</sup> CLC – International Convention on the Civil Liability for Oil Pollution Damage. Brussels, 29 November, 1969. 973 UNTS 3. III. (2) b.

<sup>7</sup> *Ibid.* V. (1).

<sup>8</sup> *Ibid.* VII. (8).

<sup>9</sup> *Ibid.* II.

<sup>10</sup> Klotz, John C.: "Are Ocean Polluters Subject to Universal Jurisdiction – Canada Breaks the Ice." *The International Lawyer*, 6 (1972) 4. p. 709.

kiküszöbölése végett Kanada volt az első állam, amely egyoldalú aktussal próbálta védeni partjait és vizeit a szennyezés következményeitől.

## 1.2. Az unilaterális aktusok a nemzetközi jog forrásai között

Habár a klasszikus szuverenitás elméletének hívei a nemzetközi környezetvédelmi szabályokat az állami szuverenitás korlátozásaként értelmezik, a modern irányvonal ezzel ellentétesen, a főhatalom spektrumainak kiszélesedéseként értékeli.<sup>11</sup> Az államok a nemzetközi jog szabályai szerint kötelesek biztosítani a környezet védelmét. Egyrészt felelősséggel tartoznak a negatív környezeti hatások áldozatainak felé,<sup>12</sup> az egészséges környezethez való jog ugyanis emberi jog,<sup>13</sup> másrészt a többi állam irányában köti őket a *sic utere-elv*.<sup>14</sup> Az állam ezzel párhuzamosan viszont védekezhet olyan külső hatásokkal szemben, amelyek veszélyeztetik a kötelezettségének a betartását, így a szennyező tevékenység megelőzése érdekében jogosult fellépni. Jogosult-e azonban egyoldalú aktussal, nemzeti törvényhozás útján kötelezettséget keletkeztetni idegen államokkal szemben azért, hogy a saját területét védje a szennyezésektől, ha a nemzetközi jog szabályai elégtelennek bizonyulnak?

A nemzetközi tengerjog az államok szerződések, és szokásjog követésén keresztül megvalósuló önkéntes kötelezettségvállalása.<sup>15</sup> A tengerjog ennek megfelelően nem abszolút szabályok statikus szövege, hanem folyamatosan alakul, az államok gyakorlata során formálódik,<sup>16</sup> hiszen a technikai fejlődés, valamint a környezetvédelem erősödése változásokat indukált a fennálló nemzetközi jogi rendszerben is. Nem a régi szabályok eltörléséről van szó, hanem újak alkotásáról, megegyezés, vagy egyoldalú állami aktusok útján, és amennyiben a megegyezésre hiába várunk, akkor kizárólag egyoldalú aktusok útján kénytelenek alkalmazkodni az államok a megváltozott viszonyokhoz.<sup>17</sup> Például ahhoz, hogy a parti államok védelmében radioaktív és egyéb veszélyes anyagokkal kapcsolatosan új egyezmény szülessen, az IMO 1996 márciusában összehívott egy konzultációs testületet, azonban a 13 állam érdekellentét miatt nem hozott létre új egyezményt.<sup>18</sup> Ilyen, és ehhez

---

<sup>11</sup> Perrez, Franz Xaver: *Cooperative Sovereignty from Independence to Interdependence in the Structure of International Environmental Law*. Kluwer Law International, The Hague, (2000). p. 46-64.; Reisman, Michael W.: "Sovereignty and Human Rights in Contemporary International Law." *AJIL*, 84 (1990). p. 331-343.

<sup>12</sup> Stockholm Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, 5-16 June 1972. [Stockholm Declaration] Principle 22.

<sup>13</sup> Boyle, A. – Anderson, M.: *Human Rights Approaches to Environmental Protection*. Clarendon Press, Oxford, (1996). p. 43.; Lásd az alábbi dokumentumokat: UN GA Res. 2398 (XXII); Stockholm Declaration; Additional Protocol to the American Convention on Human Rights in the Area of Economic, Social and Cultural Rights. 17 November 1988, San Salvador, OAS, Treaty Series, NO. 69 [Protocol of San Salvador], African Charter on Human and Peoples' Rights, June 27 1981, Nairobi, 1520 U.N.T.S. 217.; World Charter for Nature, A/RES/37/7, 48th plenary meeting, 28 October 1982 15-16, 23. cikk; Rio Declaration on Environment and Development, 3 to 14 June 1992 Rio de Janeiro, A/CONF.151/26, Principles 1 and 10.; Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia). ICJ Rep. 1997, Separate Opinion of Judge Weeramantry. p. 91-92.

<sup>14</sup> Lásd Trail smelter case (United States, Canada), 16 April 1938 and 11 March 1941, UNRIAA Vol. III. p. 1905-1982.; Stockholm Declaration, Principle 21.

<sup>15</sup> Dyke Van, Jon M.: "The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials." *Nuclear Control Institute*, Washington D.C. Dec. 13 (1996) <http://www.nci.org/i/ib121396.htm> (2010.01.05.); Mcdougal, Myres S.- Schlei, Norbert A.: "The Hydrogen Bomb Tests in Perspective: Lawful Measures for Security." *Yale Law Journal*, 64 (1955).p. 648.

<sup>16</sup> Chazournes de, Laurence Boisson: "Unilateralism and Environmental Protection: Issues of Perception and Reality of Issues." *EJIL*, 11 (2000) 2. p. 315-338.

<sup>17</sup> O'Connell, D. P.: *The International Law of the Sea I*. Clarendon Press, London, (1982). p. 31.

<sup>18</sup> Dyke (1996) <http://www.nci.org/i/ib121396.htm> (2010.01.05.)

hasonló éles ellentétek gyakran megakadályozzák az egyezmények létrejöttét, emiatt alakult ki az unilaterális aktusokkal való egyoldalú problémamegoldás. És valójában mi mást is tehetnének az államok az érdekeik megóvása végett?

Az államok a nemzetközi joggal összhangban, akaratnyilatkozataik útján kötelezettséget vállalhatnak, megállapodásokat köthetnek. A nemzetközi jogban kötelezettségek forrása azonban minden olyan aktus, amelyet az államok azzal a céllal hoztak létre, hogy az nemzetközi jogi hatással bírjon.<sup>19</sup> Számos olyan nézet van, amely szerint az egyoldalú állami aktusok nem minősülnek a nemzetközi jog forrásának,<sup>20</sup> de ez nem jelenti egyúttal azt is, hogy az államok ne alakíthatnák a nemzetközi jogot unilaterális aktusok nyomán,<sup>21</sup> elég csak arra gondolni, hogy a szokásjog alakulásában milyen szerepet játszanak.<sup>22</sup>

A nemzetközi bírói fórumok nem foglaltak állást abban a kérdésben, hogy vajon az egyoldalú állami aktusok a nemzetközi jog forrásának minősülnek-e, pusztán annyit szögeztek le, hogy azok nemzetközi jogi kötelezettségek forrásai lehetnek, amennyiben eleget tesznek az *1974-es francia nukleáris kísérletek ügyeiben* foglalt feltételeknek.<sup>23</sup>

### *1.3. Az első egyoldalú aktus az Arktisz környezetének védelmében: a kanadai Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)*

Az 1969-es Manhattan-incidens világított rá, hogy az Arktiszon előbb-utóbb megindul a hajóforgalom, a balesetek veszélye a jég és a rossz időjárási körülmények, látási viszonyok miatt viszont nagyon magas, az északi olajszennyezés következményei pedig elsősorban Kanadát fogják érinteni. A gazdasági fejlődés természetesen elengedhetetlen, de nem feltétlen kell a környezet rombolásával járnia, ezért Kanada – *Beesley* szavaival élve – modern keresztes lovagként úgy döntött, hogy a nemzetközi jog ezen hiányosságait pótolja, és egyoldalú aktussal biztosítja a szükséges védelmet.<sup>24</sup>

Az 1970-ben hozott – és a mai napig hatályban lévő – AWPPA (*Arctic Waters Pollution Prevention Act - Az Arktisz vizek szennyezésének megelőzését célzó törvény*) nem korlátozza a hajóforgalmat a kanadai térségben, pusztán távol tartja a szennyezés veszélyét jelentő hajókat. Kanada alapvonalától számított 100 – most már 200 – tengeri mérföldes körzetbe így csak olyan kereskedelmi hajók léphetnek be, amelyek megfelelnek az előírt biztonsági szabályoknak. Kanada tulajdonképpen kötelezettséget vállal arra, hogy védje a tengeri környezetet. *Trudeau* miniszterelnök kihangsúlyozta, hogy a kanadai szabályozás csak ideiglenesnek tekintendő, mert amint a nemzetközi jog is biztosítani tudja az Arktisz megfelelő védelmét, nem lesz szükség rá,<sup>25</sup> addig pedig az emberiség érdekében a

---

<sup>19</sup> UN Doc. A/CN.4/486 – First Report on Unilateral Acts of States by Mr. Victor Rodriguez Cedeño, Special Rapporteur. 63-71. pont.

<sup>20</sup> Triepel, Heinrich: *Droit international et droit interne*. (traduit par Brunet, René) Pedone, Paris-Oxford, (1920). p. 32.

<sup>21</sup> UN Doc. A/CN.4/486. 81. pont.

<sup>22</sup> Degan, Vladimir: *Developments in International Law: Sources of International Law*. Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, (1997). p. 253.

<sup>23</sup> *Nuclear Tests case (Australia v. France)*, [1974] ICJ Rep. 1974. p. 43. pont.

<sup>24</sup> Beesley, A. J.: "Rights and Responsibilities of Arctic Coastal States: The Canadian View." *Journal of Maritime Law & Commerce*, 3 (1971-1972) 1. p. 6.

<sup>25</sup> Beesley, J. Alan: "The Arctic Pollution Prevention Act: Canada's Perspective." *International Law Journal of Syracuse*, 1 (1973). p. 226.

környezetvédelem fejlődését előmozdító első lépésnek számít.<sup>26</sup> *Trudeau* szerint erre a törvényre úgy kell tekinteni, mint a fejlődés ugródeszkájára.<sup>27</sup>

A preambulumból egyértelműen kiderül, hogy Kanada egyensúlyt akar teremteni a gazdasági fejlődés, a kiaknázások, és az arktiszi őslakosok, valamint a tengeri környezet védelme között, vagyis egyiket sem akarja a másiknak alá rendelni.<sup>28</sup>

### 1.3.1. A rendelkezések területi és tárgyi hatálya

Az AWPPA előírásai a 141-60. hosszúsági fokok által meghatározott, Kanada szárazföldi területeitől és szigetvilágától – a Grönland felé eső rész kivételével – 100 tengeri mérföldes zónában elterülő térségre vonatkoznak.<sup>29</sup> A víz megjelölést annak folyékony, és megfagyott állapotára is érteni kell, a biztonsági szabályokat pedig kontinentális talapzat kiaknázásakor is be kell tartani, függetlenül attól, hogy a zónán kívül, vagy belül végzik azt.<sup>30</sup> Emellett minden olyan anyag vízbe helyezése tilos, ami az AWPPA szerint ott káros hatást fejt ki.<sup>31</sup>

A szabályozás tehát próbál széleskörű védelmet biztosítani a potenciális veszélyforrásokkal szemben.<sup>32</sup>

### 1.3.2. A felelősség kérdése

Az AWPPA polgári jogi felelősséget keletkeztet a szennyező anyagoknak a térségben történő elhelyezése miatt, történjen az kutatás vagy kiaknázási munkák végzése során, vagy bármilyen az altalajon, a vízben, vagy a vízfelszínen végzett tevékenység miatt.<sup>33</sup> A szennyező köteles minden olyan költség megtérítéséért, amely a tevékenysége következtében szükségessé vált intézkedés végrehajtása miatt merül fel, és azokért a károkért, amit ezzel másoknak okozott, mégpedig úgy, hogy ezeknek a károsult személyeknek a bíróság előtti igényérvényesítés során a követelése megelőzi a beavatkozással kapcsolatos állami költségigényeket.<sup>34</sup> Az igényérvényesítésre a szennyezéstől számított 2 éven belül van lehetőség.<sup>35</sup>

Az AWPPA a brüsszeli egyezményekhez hasonlóan a fokozott felelősségre épül, de egyetemleges felelősséget létesít a hajó, és a rakomány tulajdonosa között.<sup>36</sup>

Előzetes ellenőrzés tárgya, hogy a térségben kiaknázási, kutatási, vagy hajózási tevékenységet folytatni szándékozó rendelkezik-e a kártérítéshez, és az eltakarításhoz szükséges pénzüsszeggel, így akár biztosítás, akár egyéb megfelelő módon ezt igazolni kell.<sup>37</sup> Mivel a felelősségi szabályok miatt szinte nem lett volna olyan biztosító, aki ekkora kockázatot vállal,

<sup>26</sup> Pharand, Donat: "Oil Pollution Control in the Canadian Arctic." *Texas International Law Journal*. 7 (1972) 1. [1972 a.] p. 62.

<sup>27</sup> Arctic Waters Pollution Prevention Act 1970. <http://laws.justice.gc.ca/PDF/Statute/A/A-12.pdf> (18.12.2009.) [AWPPA] 3(2).

<sup>28</sup> *Ibid.* Preamble.

<sup>29</sup> *Ibid.* 3(1).

<sup>30</sup> *Ibid.* 3(2); Pharand (1972 a.) p. 57.

<sup>31</sup> AWPPA 2(1).

<sup>32</sup> *Ibid.* 4(3).

<sup>33</sup> *Ibid.* 6(1).

<sup>34</sup> *Ibid.* 6(2)-(3).

<sup>35</sup> *Ibid.* 6(5).

<sup>36</sup> *Ibid.* 7(1).

<sup>37</sup> *Ibid.* 8.

ezért a végrehajtási szabályok 4 kimentési okot határoztak meg. Ez a kör a *vis maior*, a harmadik fél szándékos magatartása, a kormány vagy hajózási segélynyújtásért felelős szerv által adott utasítás vagy szabályozás, illetve a hajótulajdonos szándékos hajózási kötelezettségzegése következtében bekövetkezett balesetekre terjed ki.<sup>38</sup> Emellett limitálták a hajó- és a rakománytulajdonos egyetemleges felelősségével kapcsolatosan a hajó tonnánkénti súlya alapján kikalkulált fizetendő összeget.<sup>39</sup>

Az AWPPA hatálya alá tartozó területen minden szabályozott tevékenység tekintetében részletes munkatervet kell készíteni, amely alapján a kijelölt kormány megbízott felméri, hogy az adott tevékenység mennyiben jelent majd veszélyt a környezetre, és szükség esetén a terv módosítását kéri, vagy megtiltja annak végrehajtását.<sup>40</sup>

### *1.3.3.A biztonsági zóna és a szennyezés-megelőzésért felelős biztos (pollution prevention officer)*

A hajózás biztonsága, és a szennyezés megelőzése érdekében a térségbe behajózó hajóknak bizonyos technikai szabályokat be kell tartaniuk, többek között az üzemanyagtartály felépítésére, és a jéghegyeket jelző készülékek vonatkozásában.<sup>41</sup> Különösen az 1970-es *Arrow-katasztrófa* világított rá ilyen előírások szükségességére,<sup>42</sup> viszont sem akkor, sem később nem vált általános nemzetközi szabállyá, hogy idegen hajók elé ilyen követelményeket lehessen állítani.<sup>43</sup> A rendelkezések hatálya alól kivették azokat a hajókat, amelyek szuverén hatalom alatt állnak, és a felszerelésük lényegében megegyezik a kanadai szabályokkal.<sup>44</sup> A törvényhez fűzött, hajózás biztonságának ellenőrzésére létesített zónára vonatkozó rendelet biztonsági szabályok alapján 16 különböző sávra osztotta a 100 tengeri mérföldes zónát.<sup>45</sup> Az előírásokat az évszakok változásának megfelelően alakították ki, viszont egyik sávba sem léphet be olyan hajó, amely nem rendelkezik jégjelző navigációs rendszerrel,<sup>46</sup> és az olajátadással járó műveletekre mindenhol ugyanazok a szigorú szabályok érvényesek.<sup>47</sup>

1974-ben az is bebizonyosodott, hogy Kanada szigorúan be is tartatja az AWPPA-t. A vancouveri kikötő közelében haladó nyugat-német *Westfalia* ugyanis nem felelt meg az előírásoknak, és olajszennyezést is okozott. A kanadai bíróság annak ellenére elítélte az

<sup>38</sup> Arctic Waters Pollution Prevention Regulation <http://laws.justice.gc.ca/en/C.R.C.-c.353/> (2009.06.10.) [AWPPR] 11(1).

<sup>39</sup> *Ibid.* 14(2).

<sup>40</sup> AWPPA 10.

<sup>41</sup> *Ibid.* 12(1).

<sup>42</sup> Az Arrow egy libériai olajtanker volt, amelyen az olajtároló tank sérülése folytán az utazás során sok olaj került a vízbe, majd Új-Skócia közelében a sérült 5 tartály mentén a tanker szabályosan kettétört, és elsüllyedt. Egy megfelelően megerősített tárolóval erre a katasztrófára nem került volna sor. The Arrow. [http://www.ns.ec.gc.ca/emergencies/studies\\_arrow.html](http://www.ns.ec.gc.ca/emergencies/studies_arrow.html) (2009.05.04.); O'Brien, William V. - Chapelli, Armando C.: "The Law of the Sea in the Canadian Arctic: the Pattern of Controversy. Part. I." McGill Law Journal, 19. (1973 a.) p. 323.

<sup>43</sup> Lásd United Nations Convention on the Law of the Sea Montego Bay, 10 December 1982. 1833 UNTS 3. [UNCLOS] 211.

<sup>44</sup> AWPPA 12(2); Pharand (1972 a.) p. 59.

<sup>45</sup> Lásd Shipping Safety Control Zones Order (C.R.C., c. 356) [http://laws.justice.gc.ca/PDF/Regulation/C/C.R.C.,\\_c.\\_356.pdf](http://laws.justice.gc.ca/PDF/Regulation/C/C.R.C.,_c._356.pdf) (2009.06.05) [SSCZO] és Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations (C.R.C., c. 353) 1970

[http://laws.justice.gc.ca/PDF/Regulation/C/C.R.C.,\\_c.\\_353.pdf](http://laws.justice.gc.ca/PDF/Regulation/C/C.R.C.,_c._353.pdf) (2009.06.05.) [ASPPR].

<sup>46</sup> ASPPR 26(1).

<sup>47</sup> *Ibid.* 20.

idegen hajóért felelős személyeket, hogy az átadás idején senki nem tartózkodott a hajón, és elutasította azokat az érveket, amelyek arra épültek, hogy a hajó gyakorlatilag üresen állt, mikor a szennyezés történt.<sup>48</sup>

A rendszabályok betartását elsősorban a *szennyezés-megelőzésért felelős biztos* végzi, akinek a biztonsági zónán belül joga van a hajó területére belépni, azt a zónából kiutasítani, szükség esetén a rakománnyal együtt lefoglalni, és olyan sávba irányítani a hajót, amelyben az megfelel a hajózási feltételeknek, emellett olyan területre belépni, és ott vizsgálatot folytatni, ahol kiaknázás, kutatás folyik. Amennyiben szennyezést észlel, kötelezheti a térségben tartozó összes hajót, hogy azok adják meg a tartózkodási helyük koordinátáit, vegyenek részt a szennyezés eltakarításában, és a körülmények feltárásában, azoknak pedig kötelességük együttműködni a biztossal, és számára valós információt szolgáltatni.<sup>49</sup>

#### 1.3.4. Az AWPPA megszegésének következményei

Minden kanadai bíróság jogosult eljárni a szabályok megsértése miatt. Amennyiben nem személy, hanem hajó ellen járnak el, azt a kapitánya, bármelyik tisztje, vagy annak ügyvédje képviselheti.<sup>50</sup>

A hajókra, és a személyekre az AWPPA eltérő bírságot állapít meg, személyek esetében, folyamatos szabályszegés esetén naponta kiszabható a bírság. Ugyancsak bírságolható az, aki a biztosítással kapcsolatos pénzügyi fedezetére vonatkozóan szolgáltat valótlan adatot, aki a törvényben meghatározott esetekben elmulasztja a szennyezés-megelőzésért felelős biztos értesítését, aki hátráltatja annak munkáját, illetve aki a munkatervvel kapcsolatosan követ el szabályszegést. Ugyanígy büntetendő a hajó, ha behajóz a védelmi zónába anélkül, hogy a szükséges feltételeknek megfelelne, ha nem engedelmeskedik a biztos intézkedéseinek, továbbá ha nem jelenti az általa észlelt szennyezést.<sup>51</sup>

#### 1.4. Az AWPPA nemzetközi visszhangja

Az USA egyetértett az AWPPA célkitűzéseivel, de magával az eszközzel nem. Nemzetközi joggal ellentétesnek tartotta ugyanis azt, hogy Kanada a *mare liberum*<sup>52</sup> elvével ellentétesen vont szabályozása alá nyílt tengeri területeket, továbbá azt, hogy a lobogó joga ellenére a rendelkezések betartatása joghatóságot biztosít az idegen hajók felett.

Az *angol-norvég halászati ügyben* a Nemzetközi Bíróság kimondta, hogy amennyiben egy nemzeti aktus kihat más államokra is, akkor minden esetben vizsgálni kell, hogy kötelezőnek tekintendő-e a jogszabály harmadik államok számára is, vagyis nem zárták ki automatikusan a kötelező erő lehetőségét.<sup>53</sup> Ezt megelőzően a *Lotus-ügyben* az Állandó Nemzetközi Bíróság török jogszabályok exterritorialitása vonatkozásában kimondta, hogy egy nemzeti jogi aktus

<sup>48</sup> PHARAND, Donat: "Protection of The Marine Environment" Ottawa Law Review, 9 (1977), p. 512.

<sup>49</sup> AWPPA 14-17.

<sup>50</sup> *Ibid.* 22.

<sup>51</sup> *Ibid.* 18-19.

<sup>52</sup> Pharand (1972 a.) p. 64.

<sup>53</sup> *Fisheries case (United Kingdom v. Norway)* [1951] ICJ Rep. 1951. p. 20.; Kanada kizárta a Nemzetközi Bíróság joghatóságát az AWPPA rendelkezéseiből eredő nemzetközi jogviták elbírálásának tekintetben. Declaration made upon ratification (7 November 2003) [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm#Canada](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Canada) (2011.02.18.)

nemzetközi jogi síkon legálisnak tekintendő, amennyiben nem ütközik a nemzetközi jog szabályaival.<sup>54</sup> Jelen esetben akár a nyílt tengerek szabadsága jelenthetné a korlátot, azonban ezt az elvet sosem alkalmazták abszolút értelemben. A vezető tengeri hatalmak gyakorlata is egyértelmű abban, hogy nyílt tengeren is gyakorolható az állami szuverenitás, amennyiben az államterület védelme ezt indokolja. Kanada nézőpontja szerint a környezet súlyos veszélyeztetése a parti állam biztonságának veszélyeztetését is magában foglalja, mivel a környezet integritásához való jog egyenértékű a területi integritáshoz való joggal, ezért a megelőző védelemhez való jog alapján a parti állam ésszerű mértékben preventív intézkedéseket hozhat veszélyhelyzet megakadályozása érdekében.<sup>55</sup> Erre a tézisre alapozta az USA az 1935-ös csempésztörvényét, amellyel kiterjesztette az állami szuverenitást a parti tengertől számított 50 tengeri mérföldes övezetre is. Maga a csatlakozó övezet is az állami érdekek védelmét szolgálja, de ez a 12 tengeri mérföldes nem bizonyult elegendőnek ahhoz, hogy a nyílt tengeri szennyezés ne érhesse el drasztikus mértékben a partokat.<sup>56</sup>

Tekintettel arra, hogy a szennyezés hatásai első körben a parti államot érintik, ezért annak vitathatatlan érdeke fűződik ahhoz, hogy megelőző intézkedéseket tegyen.<sup>57</sup> Egyenesen a nyílt tengerek szabadságával való visszaélés lenne, ha az abból folyó jogosultságokkal támasztanák alá azt, hogy a parti államoknak csendben tűrniük kellene a szennyezés lehetőségét, és nem hozhatnának ilyen rendszabályokat az érdekeik védelmében. Mindez ellentmondana a *sic utere* elvének is. A Korfu-szoros ügyében is kimondták, hogy minden állam köteles gondoskodni arról, hogy a területét senki se használhassa olyan tevékenységekre, amellyel más államoknak kárt okoznak.<sup>58</sup>

Összegésképpen elmondható, hogy nemzetközi jogi akadály a tulajdonképpen nincs a szuverenitás ilyen – preventív védelmi – célból való kiterjesztésének.

### 1.5. Az AWPPA legitimitása: az UNCLOS 234. cikke

Kanada nemcsak egyoldalú akcióval akarta biztosítani az Arktisz védelmét, ezért egy új, szennyezést szabályozó egyezmény-tervezetet nyújtott be az ENSZ Tengerfenék Bizottságához. A javaslat alapján a parti állam a saját joghatóságán belül környezetvédelmi célból szükségesnek ítélt intézkedéseket hozhat ökológiai és földrajzi szempontból különleges területeken. 1973 augusztusában ez a tervezet már módosítva került az IMCO-konferencia napirendi pontjai közé, leszögezték azonban, nem lehetet a hajó tervezésével, felszerelésével vagy a kezelő személyzettel kapcsolatos követelményeket rögzíteni. Emellett jelentősen korlátozták a területi hatályt: Kanada által eredetileg ökológiai és földrajzi szempontból

<sup>54</sup> *The Case of the S.S. Lotus (French Republic v. Turkish Republic)* (1927) PCIJ (Ser. A) No. 10. p. 13-15.

<sup>55</sup> Beesley (1972) p. 35.; O'Brien, William V. - Chapelli, Armando C.: "The Law of the Sea in the Canadian Arctic: the Pattern of Controversy. Part. II." *McGill Law Journal*, 19 (1973b.) p. 510-517.

<sup>56</sup> Amikor az USA bevezette az alkoholtilalmat, a csempészek rendszeresen a parti tengeren kívül lehorgonyzott hajókon mérték a szeszt, tekintettel arra, hogy az már nem minősült az állam területének. Jessup, Philip, C.: "The Anti-Sumgling Act of 1935." *AJIL*, 31 (1937) p. 104-105.; Lásd *Church v. Hubbard*, 6 US (2 Cranch) 187, 1804.; Sutton, Gary: "Pollution Prevention in the Arctic -National and Multinational Approach Compared." *Ottawa Law Review*, 5 (1971-1972) 32. p. 45.

<sup>57</sup> McDougal, Myres S.-Burke, William T.: *The Public Order of the Oceans*. Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, (1962) p. 566.; O'Brien – Chapelli (1973 a.) p. 356.

<sup>58</sup> *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)* [1949] *ICJ Rep.* 1949. p. 22.



különlegesnek jelölt területen belül is csak a különösen sérülékeny, így a külső hatásoknak legkevésbé ellenálló térségekre engedett speciális szabályokat előírni.<sup>59</sup>

A tervezetekből végül nem született önálló egyezmény, de hatására a Caracasban 1975-ben összehívott tengerjogi konferencia már számolt az Arktisz számára szükséges speciális szabályozás kérdésével.<sup>60</sup> Ekkor került kidolgozásra a később, 1982-ben Montego Bay-ben született egyezmény 234. cikke.

Az UNCLOS 234. cikke szerint a parti államnak 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 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. Az Arktiszra vonatkozóan tehát megszületett az első nemzetközi szabály, a kérdés csak az, hogy alkalmas-e annak védelmére, viszont fontos hiányossága volt, hogy nem vonatkozott állami hajókra, illetve tengeralattjárókra.<sup>61</sup>

A jéggel borított, nehezen regenerálódó világában pusztán a rendszeres hajózás is komoly károkat okozhat, anélkül, hogy az olajat, vagy egyéb szennyező anyagot juttatna a vízbe. De lehet-e tengeri szennyező tevékenységnek tekinteni a jeges térségben való hajózást? Az egyezménytervezet 1. cikkelye szerint bármilyen emberi tevékenységből közvetlenül vagy közvetetten származó anyag vagy energia-szennyezésnek minősül, ami miatt káros hatások érik vagy érhetik a tenger élővilágát, a halászatot vagy az emberek egészségét.<sup>62</sup> A közlekedési célú hajózás esetén a kulcsfogalom az *energia*, ugyanis a hajó egyéb szennyező tevékenység nélküli mozgását másnak nem lehet megfeleltetni. Az Arktisz térségében az „energia-bevitel” megfelelőjét az ENSZ stockholmi környezetvédelmi konferenciáján elhangzott 6. alapelvben is megtaláljuk, amely a hőkibocsátást – mint az energia-bevitel következményét – is a szennyező tevékenységek közé sorolja. Ki kell emelni, hogy nem akármilyen hajózási tevékenységet lehet szabályozni a 234. cikk alapján, ugyanis a jég miatt kell, hogy tényleges, vagy a potenciáli veszély leselkedjen a hajósokra. A rendelkezés szövegének jóhiszemű értelmezéséből következik, hogy az áthaladás általános, teljes tilalma nem rendelhető el.<sup>63</sup>

A kiömlő olaj által okozott károkkal összefüggésben itt is a megelőzésen van a hangsúly, viszont ha elolvad a jég, és változnak a különlegesen zord időjárási viszonyok akkor a 234. cikk alapján hozott szabályozás hatályát veszti, vagyis a parti államnak pusztán időszakosan fennálló jogot biztosít, annak ellenére, hogy a terület elhelyezkedéséből kifolyólag például a látási viszonyok még nem javulnak. Ugyanez a probléma merül fel a folyékony állapotú

---

<sup>59</sup> Mcrae, D.M. – Goundrey, D.J.: ”Environmental Jurisdiction in the Arctic Waters: The Extent of Article 234.” UBC Law Review, 16 (1982) 2. p. 210-213.; Huebert, Rob: “Article 234 and Marine Pollution Jurisdiction in the Arctic.” In: Elferink, Alex G. Oude – Rothwell, Donald: The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction. Martinus Nijhoff Publishers, (2001).p. 254-255.

<sup>60</sup> Bulmer, Charles: ”The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Caracas and Geneva Sessions.” GPSA Journal, 4 (1976) 2. p. 59-78.

<sup>61</sup> Lalonde, Suzanne: Arctic Waters: Cooperation or Conflict? BTH, 65 (2008) 4. p. 12.

<sup>62</sup> McRae – Goundrey (1982) p. 223.

<sup>63</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties 23 May 1969, 1155 UNTS 331 [VCLT] 31.cikk.

gázok szállításával, vagyis hogy beavatkozhat-e a parti állam a speciális szabályozásai révén, ha egy robbanás nem a jeges közlekedési viszonyok következménye, hanem annak, hogy ettől függetlenül gázszivárgás történt.<sup>64</sup> Amennyiben a jóhiszeműség elvének fényében a rendelkezés általános célját szem előtt tartva tágan értelmezzük a 234. cikket, a parti állam szabályozási joga akkor is fenntartható, amikor kifejezetten a jég a közvetlen oka a szennyezésnek.

A legfőbb probléma azonban abban rejlik, hogy a hajó szerkezetére, berendezéseire vonatkozóan a 234. cikk által szabályozott területeken sem lehet olyan követelményeket támasztani, amelyek egyébként nincsenek jelen a nemzetközi jog általános szabályaiban,<sup>65</sup> ha pedig mégis ilyen jellegű szabályozást kíván az állam érvényesíteni, akkor az IMO-n keresztül egy meglehetősen hosszú nemzetközi konzultáció során kell azt jóváhagyatnia a nemzetközi közösséggel.<sup>66</sup>

Összességében az UNCLOS 234. cikke előrelépés ugyan, de továbbra sem biztosítja a legmegfelelőbb védelmet, inkább csak alapnak, keretrendelkezéseknek tekinthető. A legfontosabb dogmatikai változás, amit okozott azonban az, hogy ezetül az UNCLOS 234. cikkén alapuló állami jogalkotási folyamatok szerződések joga alá tartozó formailag egyoldalú aktusnak minősülnek.<sup>67</sup>

#### *1.6. Az egykori Szovjetunió egyoldalú aktusa: szokásjog és evolúció*

Az egykori Szovjetunió az UNCLOS ratifikálása után, de annak hatályba lépése előtt ediktummal szabályozta az ekkor még szokásjogilag elismert, és az UNCLOS-ban is megjelent kizárólagos gazdasági övezetben a környezet védelmét.<sup>68</sup> Az ediktum a kanadai AWPPA szabályozásához hasonlóan a szennyezés megelőzése érdekében szovjet szabályok betartását írja elő azoknak a hajóknak, amelyek az érintett vizeken hajózni kívánnak. A rendelkezések hatálya a – mai fogalmak szerinti – kizárólagos gazdasági övezetére terjed ki, amelyek jéggel borítottak, és emiatt olyan környezeti sajátossággal bírnak, amelyek miatt az esetleges szennyezés az ökológiai egyensúlyra nézve visszafordíthatatlan következményekkel járna.

1984 márciusában született meg az *edictum*, amely az AWPPA-hoz hasonlóan környezetvédelmi kérdések köré szerveződött. Területi hatályként az északi térség tengeri területeit, az ehhez csatlakozó északi partot, és a kizárólagos gazdasági övezet és *egyéb vizek* területét jelölte meg a jogszabály címe is, amely kellően tág meghatározás ahhoz, hogy később teljes mértékben szabadon, konkrét északi határvonal nélkül lehessen betartatni annak rendelkezéseit.<sup>69</sup> Szigorú szabályokat vezettek be bizonyos időszakokban nemcsak a hajózásra, hanem a kutatási tevékenységre is.

---

<sup>64</sup> McRae – Goundrey (1982) p. 24-25.

<sup>65</sup> UNCLOS 211. cikk (3) és (6) c).

<sup>66</sup> Lampe (1983) p. 329.; Jensen (2007) p. 8-14.

<sup>67</sup> Degan (1997) p. 268.

<sup>68</sup> Franckx, Erik: "The New USSR Legislation on the Pollution Prevention in the Exclusive Economic Zone." *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, 1 (1986) p. 172-183.

<sup>69</sup> Kolodkin, A. - Volosov, M.: "The Legal Regim of the Soviet Arctic." *Marine Policy*, 14 (1990) p. 158-168.

A 6 évvel későbbi, 1990. évi dekrétum gyakorlatilag az 1984-ben lefektetett szabályozást pontosította.<sup>70</sup> Eszerint minden hajó, amelyik az Északkeleti-átjáró útvonalat használni kívánja, köteles a szándékát az utazás megkezdése előtt 4 hónappal bejelenteni az *Északi Tengeri Útvonal Hatóság*hoz, és megadnia minden, az *1996-os rendszabályok* által előírt adatot, az esetlegesen bekövetkező szennyezésre kötött felelősségbiztosítást igazoló dokumentumot, valamint az utazás célját és várható időtartamát.<sup>71</sup> Díjazás ellenében 1 hónapra is lecsökkenthető a bejelentési idő hossza.<sup>72</sup> Amennyiben a Hatóság engedélyezi a hajózást, a hajót a tulajdonos költségén átvizsgálják, és ha nem felel meg a feltételeknek, akkor kizárólag kísérő hajóval kelhet át az útvonalon, természetesen további díjfizetés ellenében.<sup>73</sup> A fedélzeten két felügyelő kell, hogy tartózkodjon, és a keleti vagy nyugati Tengeri Operációs Központ jégtöréssel kapcsolatos szervezési és végrehajtási instrukcióit kell követni.<sup>74</sup> Az utasítások végrehajtási kötelezettsége ellenére a felelősség teljes mértékben a hajó kapitányát terheli.<sup>75</sup> Amennyiben a hajó megszegi a rendelkezéseket, visszafordítható, vagy kitiltható az útvonalról, esetleg segítség nyújtható számára a rendelkezések végrehatása érdekében, viszont mindhárom eset további pénzfizetési kötelezettséget von maga után.<sup>76</sup> A hajón a legkorszerűbb navigációs eszközöket kell alkalmazni, valamint kétnaponta jelentést kell küldeni a Tengeri Operációs Központnak.<sup>77</sup> A megjelölt útvonalról letérni nem lehet, ennek betartását az orosz hatóságok rendszeresen ellenőrzik.<sup>78</sup>

Az 1996-os szabályok olyan, a hajók szerkezetére, felszereltségére vonatkozó különleges követelményeket ír elő, amelyek birtokában azok képesek lesznek felvenni a versenyt a zord környezeti kihívásokkal. Ezek az előírások minden 300 tonna vízkiszorítású hajóra vonatkoznak, és elsősorban a szennyezés megakadályozását célozzák, valamint a MARPOL-nál szigorúbb környezetvédelmi szabályokat tartalmaznak.<sup>79</sup>

A szovjet/orosz rendelkezéseket vizsgálva megállapítható, hogy egyoldalúan túllépte az akkor még hatályba sem lépett UNCLOS 234. cikkét azzal, hogy állandó jelleggel szabályozza az említett területeket, a szerkezetre és a berendezésre is megállapít kötelezettségeket, akárcsak az AWPPA, de ez sem meglévő nemzetközi előírásokkal nincs összhangban, se nem folytattak le azokkal kapcsolatban nemzetközi konzultációt.

A nemzetközi szakirodalom a szovjet szabályozást a környezetvédelemmel kapcsolatos szokásjog központi elemének tekinti, mivel továbbviszi az AWPPA által megkezdett irányvonalat, és az UNCLOS szabályait is továbbfejleszti. Habár a szokásjog formálódásához az államok általános gyakorlata szükséges, és nem elég egy-egy állam aktusa, az Arktisz azonban ebben is speciális. Az Északi-sarkvidék különleges, egyedülálló környezete speciális védelmet igényel, ezért a rá vonatkozó szokásjog alakulása is eltér a többi vízi területre vonatkozó szabályoktól, így annak alakításában kiemelten figyelembe kell venni a térség

---

<sup>70</sup> Franckx, Eric: "Nature Protection in the Arctic: Recent Soviet Legislation." *International Law and Comparative Law Quarterly*, 41 (1992) [1992 a.] p. 379-381.

<sup>71</sup> 1996 Regulations for Icebreaker and Pilot Guiding of Vessels through the Northern Sea Route, in: Franckx, Erik: "The Legal Regime of Navigation in the Russian Arctic." *Journal of Transnational Law and Policy*, 18 (2009) 2. 2. cikk 1.

<sup>72</sup> *Ibid.* 2.3. cikk.

<sup>73</sup> *Ibid.* 2.4. cikk.

<sup>74</sup> *Ibid.* 2. cikk 8.; 13.

<sup>75</sup> *Ibid.* 3. cikk 2. -3.

<sup>76</sup> *Ibid.* 2. cikk 18-19; 21.

<sup>77</sup> *Ibid.* 4. cikk 2., 2. cikk 22.

<sup>78</sup> *Ibid.* 4. cikk 6.

<sup>79</sup> Franckx (2009) p. 339.

államainak gyakorlatát. Mindemellett a nagyobb hatalmaknak mindig nagyobb befolyása van a szokásjog alakulására, hiszen példájukon felbuzdulva a kisebb jelentőségű államok is követőkké válhatnak. Vitathatatlan, hogy az érintett államok között Kanada és az egykori Szovjetunió nagyhatalomnak számít, már csak a területük nagysága miatt, és az Arktisz történetében játszott szerepük miatt is.<sup>80</sup>

### 1.7. A többi Arktisz-állam gyakorlata

Kifejezetten egyoldalú szennyezés-megelőzést célzó szabályozást három állam, az USA, Norvégia és Dánia alkalmaz.

#### 1.7.1. Az USA

Az Egyesült Államok sokáig hevesen tiltakozott az AWPPA és az azt legitimáló 234. cikk indokolásával, hogy többek között emiatt nem részese a mai napig sem az UNCLOS-nak. Az alaszka területén történt *Exxon Valdez*-katasztrófa során a több, mint 27.000 tonna nyersolaj vízbe ömlése, és az ezzel okozott kár azonban cselekvésre késztette, és így született meg 1990 augusztusában az *Oil Pollution Act (OPA)*. A törvény az AWPPA-hoz hasonló módon részletesen rendezi a felelősségi kérdéseket, az ezzel kapcsolatos kártérítési, és az eltakarítással kapcsolatos anyagi kötelezettséget, a rendelkezések ugyanúgy vonatkoznak a hajózással kapcsolatos balesetektől származó szennyezésre, mint bármilyen egyéb tevékenységből származókra.<sup>81</sup> A felelősség alól mentesülnek azok az esetek, amikor a szennyezés oka háború, természeti esemény, vagy kívülálló harmadik személy cselekménye.<sup>82</sup> A helyreállítás, és egyéb beavatkozási cselekmények finanszírozására pénzügyi alapot hoznak létre, emellett az USA kerületi bíróságai részére kizárólagos joghatóságot biztosít a törvény a rendelkezéseinek megsértése esetére.<sup>83</sup> Az *Act to Prevent Pollution from Ships* szimbolizálja a MARPOL egyezményhez való csatlakozást, az Alaszka térségében való olaj-kitermelési tevékenység miatti környezetszennyezés kérdését pedig az *Alaska Oil and Hazardous Substances Pollution Control Act* és a *Water, Air, Energy and Environmental Conservation Act* szabályozza.<sup>84</sup>

#### 1.7.2. Norvégia

Környezetvédelmi szempontból releváns szabályozást Norvégia esetében az 1903. évi *Seaworthiness Act* tartalmazott, amely teljes mértékben megfelel a későbbi MARPOL szabályainak, de kizárólag norvég hajókra vonatkoztak. A több, mint 100 éves szabályokat 2007. július 1-jén váltotta fel a *Maritime Safety Act*, de konkrétan, az UNCLOS 234. cikke alapján nem született rendelkezés.<sup>85</sup>

---

<sup>80</sup> *Ibid.* p. 158.

<sup>81</sup> OPA Oil Pollution Act. (33. USC 40.) Sec. 2702.; Noyes, John E.: "The US Oil Pollution Act of 1990." *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, 7 (1992) 1. p. 43-56.

<sup>82</sup> *Ibid.* Sec. 2703.

<sup>83</sup> *Ibid.* Sec. 2112; 2717.

<sup>84</sup> Jensen, Oystein: "The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters. From Voluntary to Mandatory Tool for Navigation Safety and Environmental Protection?" *Fridtjof Nansens Institutt Report*, (2007) 2. p. 7.

<sup>85</sup> *Ibid.* p. 8.

### 1.7.3. Dánia

A dán tengerbiztonsági szabályok közé a 2002. évi *Sea Safety Act* és az 1993. évi *Marine Environment Act*, valamint az 1988. december 7-i *Act Number 749* által implementált SOLAS tartozik. Dánia ezzel az 1988. évi szabályozással a kikötőiben az export-import forgalmat lebonyolító hajók biztonsága érdekében „jégtörő zónát” létesített.<sup>86</sup> Ezt tekinthetjük környezetvédelmi lépésnek olyan szempontból, hogy ezzel nyilván csökkenthető a balesetek, így a szennyezés száma is, de mivel a szolgáltatás igénybevétele önkéntes, ezért jelentős védelmi szabályozásnak nem tekinthető. Az UNCLOS 234. cikke alapján belső törvényhozási aktus nem történt.<sup>87</sup>

### 1.8. Az unilateralista megoldásoké a jövő?

Az arktiszi hajózás komoly kihívást jelent a parti államok számára, akik a szennyezés következményeivel első ízben találkoznak.<sup>88</sup> A parti államnak nemcsak kötelessége, hanem joga is védeni a környezetét, akkor is, ha a nemzetközi jog nem biztosít megfelelő védelmet a számára,<sup>89</sup> így elkezdtek egyoldalú aktusokkal kitölteni a nemzetközi környezetvédelmi szabályok által hagyott űrt, a gyakorlat pedig bebizonyította, hogy az unilateralizmus sokkal egyszerűbb megoldása egy problémának, mint multilaterális egyezkedések sorát lefolytatni, és is nem minden esetben bűn ezt az eszközt alkalmazni.<sup>90</sup> Az egyoldalú aktusok vitathatatlan előnye, hogy specifikus szabályozások révén hatékonyabbak az általános szabályoknál, azonban globális szinten nem oldják meg a komplex problémát pont a különbözőségük miatt.

## 2. A multilaterális védelem eszközei

Számos nemzetközi környezetvédelmi egyezmény létezik, amelyekben az Arktisz államai is részesek, és ezek között akadnak olyanok is, amelyek szabályozási tárgykörükön túl akár nevesítik is az Arktiszt, és annak speciális igényeit. Az Arktiszra is hatályos nemzetközi egyezményeket 1991-ben az AEPS alakuló ülésére összesítette egy bizottság azzal a céllal, hogy azokat kielemezve tudják meghatározni, hogy milyen szabályozásokat kell kiegészíteni, milyen területeken kell fejleszteni az Arktisz védelmét.<sup>91</sup> Az értekezés a továbbiakban az Északi-sarkvidék környezetének védelmét szabályozó egyezményeket tekinti át.

### 2.1. A tengeri környezet védelme

---

<sup>86</sup> Molenaar, Erik Jaap: *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*. Kluwer Law International, The Hague, (1998).p. 424.

<sup>87</sup> Jensen (2007) p. 8.

<sup>88</sup> Stockholm Declaration Principle 7.

<sup>89</sup> Lásd UN DOC. A/RES/S-18/3. – Declaration on International Economic Cooperation Adopted by The General Assembly in May 1990.

<sup>90</sup> Homes, John: *The New Agenda for Canadian Internationalism*. in: Stromberg, Rhiannon: *Unilateralism in Canadian Foreign Policy: an Examination of Three Cases*.” Thesis. Saskatoon, (2006). <http://library2.usask.ca/theses/available/etd-10172006-120149/unrestricted/Stromberg.Thesis.FullDraft.October17.pdf> (2011.02.26.)

<sup>91</sup> Lásd Rovaniemi Declaration - Arctic Environmental Protection Startegy (AEPS): Declaration on the Protection of the Arctic Environment. Rovaniemi, Finland, June 1991. p. 23-32.

Az univerzális tengerjogi szabályozás fő forrása az Arktiszon is az UNCLOS, tekintettel arra, hogy ez a legszélesebb szabályozási körű, és egyben a legtöbb tagállammal rendelkező egyezmény, amelynek az USA kivételével minden Arktisz-állam a részese, és amely javarészt szokásjogot kodifikált.

Az UNCLOS a XII. része általános jelleggel kötelezi az államokat a tengeri környezet védelmére és megőrzésére. Minden állam köteles a szükséges intézkedéseket megtenni annak érdekében, hogy megelőzze a – bármilyen forrásból származó – tengerszennyezést, és a joghatósága alá tartozó tevékenységek vonatkozásában ennek betartását ellenőrizni. Az általános kötelezettség mellett számos szennyezés fajtára külön, speciális szabályokat tartalmaz.<sup>92</sup>

Az UNCLOS mellett azonban egyéb releváns, zömmel az IMO égisze alatt született egyezmény is hozzájárul az Arktisz védelméhez.

### 2.1.1. A hajókból származó szennyezés

#### 2.1.1.1. A közlekedéssel járó szennyezés visszaszorítása

Az UNCLOS 211. cikke részletesen szabályozza a hajókról származó szennyezéssel kapcsolatos szabályokat. A parti állam a balesetek minimalizálásához szükséges hajózási útvonalrendszert alakíthat ki,<sup>93</sup> de a parti tengeren kívül különleges követelményeket csak idegen hajóknak a kikötőikbe, vagy belvizeikbe való behajózásának, és a tengeri termináljaikban történő megállásának a feltételeként írhat elő, és azt is csak a kizárólagos gazdasági övezeteiken belül.<sup>94</sup> Semmiképpen nem követelhetik meg idegen hajóktól, hogy a tervezés, szerkezet, a személyzettel való ellátás, és a felszerelés tekintetében az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokban és szabványokban nem foglaltakat is betartsák, továbbá a nemzeti rendelkezések nem érinthetik a békés áthaladás jogának folyamatos gyakorlását sem.<sup>95</sup> Mindemellett ahhoz, hogy ilyen parti állami rendelkezés hatályba léphessen, az IMO-n keresztül hosszadalmas nemzetközi konzultációs előírásokat kell betartani,<sup>96</sup> amelynek nyomán a többi állam is véleményt mondhat a szabályozás szükségességéről.

A 211. cikkben túlmenően a 234. cikk jogosítja fel a parti államot speciális szabályozás bevezetésére a kizárólagos gazdasági övezetig bezárólag abban az esetben, ha az extrém időjárási viszonyok és az év nagy részében hajózási akadályt képező jég a hajózást megnehezíti és a balesetek előfordulásának esélyét megnöveli.

A hajózás tenger környezetre jelentő veszélyeit igyekszik minimalizálni az IMO égisze alatt született MARPOL, és annak jegyzőkönyvei. Az I. számú melléklet kifejezetten az olajszennyezésre való érzékenység szempontjából speciális hajózási szabályokat vezetett be a környezeti problémákra különösen érzékeny, ún. speciális területek (*special areas, SAs*),<sup>97</sup>

---

<sup>92</sup> Dziedzornu, David, M.: "Coastal State Obligations and Powers Respecting EEZ Environmental Protection under Part XII of the UNCLOS? A Descriptive Analysis." *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, 8 (1997) 2. p. 283.

<sup>93</sup> UNCLOS 211. cikk 1.

<sup>94</sup> *Ibid.* 211. 3. és 5.

<sup>95</sup> *Ibid.* 211 3. és 6.c).

<sup>96</sup> *Ibid.* 211. 6.

<sup>97</sup> Ilyennek minősül a Földközi-tenger, a Balti-tenger, a Fekete-tenger, a Vörös-tenger és az öblök területe. MARPOL 73/78 International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 London, 17 February 1978. 1340 UNTS 62. [MARPOL] Annexe I. R. 10.

vonatkozásában,<sup>98</sup> az Arktiszon azonban nem jelöltek ki ilyeneket, mivel az 1996-os inuviki Arktisz Tanácson úgy vélték, hogy felesleges, mivel az UNCLOS 234. cikk alapján a parti állam úgysis jogosult különleges szabályokat bevezetni, és inkább a meglévő nemzetközi egyezményekhez való csatlakozásra szólították fel az államokat.<sup>99</sup> Előírták a duplafalú hajótest alkalmazását, így a nemzetközi szabályozás részévé vált, hogy ilyen tekintetben lehet szerkezeti előírást tenni.<sup>100</sup> A tankerekre vonatkozó szabályozást tovább szigorították, ám a lassú módosítási eljárás miatt az 1980-as években felvetett ötletet csak 1992-ben sikerült implementálni, a hatálybalépésre azonban várhatóan csak 2015-ben kerül majd sor. Ugyanígy problematikus a szabályainak kikényszerítése. A *Prestige* esetében például a hajót már régen nem lehetett volna tengerre bocsátani, öreg volt, elavult, és rosszul felszerelt, mégis számos európai kikötőben megfordulhatott, mielőtt elsüllyedt.<sup>101</sup> Márpedig a megelőzés nagyon fontos az Arktisz esetében, hiszen a legfelkészültebb mentési és eltakarítási akció sem állítja helyre az érzékeny arktiszi ökoszisztémát.<sup>102</sup>

Habár a MARPOL-t sikeres és hatékony egyezménynek tartják, hiszen a tengersiznyezés számos egyéb módját is szabályozza a 6 mellékletében,<sup>103</sup> az Arktisz viszonylatában nem kifejezetten az.<sup>104</sup>

### 2.1.1.2. A szándékos szennyező tevékenység kérdése

A hajózásból, és a véletlen hajóbalesetekből származó szennyezéstől meg kell különböztetni a szennyezés azon formáját, amikor szándékosan, a hajó felhasználásával követnek el ilyen cselekményeket, leginkább a hajóból kidobálva. Erről az esetről szól az UNCLOS keretszabálya, amely feljogosítja az államokat, hogy a kidobásból származó szennyezés ellen rendelkezéseket fogadjanak el, és biztosítsák annak betartását.<sup>105</sup> A részletszabályokat a minden Arktisz-állam által ratifikált 1972-es londoni egyezmény, valamint az azt teljesen megreformáló 1996-os kiegészítő jegyzőkönyv tartalmazza.<sup>106</sup> Tekintettel arra, hogy az Arktisz kevésbé használt nyílt tengeri területei kedvelt veszélyesanyag-lerakótelepek lehetnek – bevett szovjet gyakorlat volt, hogy a feleslegessé vált radioaktív anyagokat például az Arktiszon süllyesztették el<sup>107</sup> –, ezért az egyezmény különösen fontos a vízi világ védelme céljából főként, hogy a 2006-ban hatályba lépett jegyzőkönyv az elővigyázatosság elvét hangsúlyozva megtiltja minden, az I. mellékletben nem szereplő anyag hajókból való

---

<sup>98</sup> MARPOL 73/78 I. számú mellékletének mindegyik Arktisz állam a részese. Status. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202011.pdf> (2011.04.20.)

<sup>99</sup> The Inuvik Declaration, 1996. Declaration from the Ministerial meeting of the Arctic Environmental Protection Strategy (AEPS) held in Inuvik, Canada. [http://library.arcticportal.org/1272/1/The\\_Inuvik\\_Declaration.pdf](http://library.arcticportal.org/1272/1/The_Inuvik_Declaration.pdf) (2011.05.31.) p. 2.; Nowlan (2001) p. 20.

<sup>100</sup> Ennek jelentőségét lásd UNCLOS 211. cikk.

<sup>101</sup> Huebert (2006) p. 43-44.

<sup>102</sup> Az OPRC például részletesen rendelkezik a szennyezés megelőzéséről, és annak megszüntetése esetén követendő magatartásról, de meg nem történté természetesen nem teheti a bekövetkezett balesetet.

<sup>103</sup> Olaj; nagy mennyiségű ártalmas folyékony anyag; a tengeren szállított becsomagolt káros anyagok; szennyvíz; szemét; halon, freon, kén, nitrogén-oxid és az illékony vegyületek által okozott szennyezés.

<sup>104</sup> Nowlan, Linda: "Arctic Regime for Environmental Protection." IUCN Environmental Policy and Law Paper No 44. (2001).p. 21.

<sup>105</sup> UNCLOS 210. cikk.

<sup>106</sup> Az 1996-os kiegészítő jegyzőkönyvet egyedül Oroszország nem ratifikálta eddig. Status of Treaties. [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/.../status-x.xl...](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/.../status-x.xl...)(2011.05.31.)

<sup>107</sup> Stokke, Olav Schram: "Radioactive Waste in the Barents and Kara Seas: Russian Implementation of the Global Dumping Regime" in: Davor VIDAS, ed. :Protecting the Polar Marine Environment – Law and Policy for Pollution Prevention Cambridge: Cambridge University Press, (2000) p. 65.

kidobását.<sup>108</sup> A jegyzőkönyv szigorúan az elővigyázatosság és a „szennyező fizet” elvére épít.<sup>109</sup>

### 2.1.2. A szárazföldről származó szennyezés

Kutatások szerint a tengersizszennyezés 80%-a a szárazföldön végzett ipari, mezőgazdasági, és egyéb kommunális tevékenységből, valamint az ezek által okozott légköri szennyezésből származik, és ez az Arktiszra is többé-kevésbé igaz, annak ellenére, hogy az legészakibb szárazföldek nem túl sűrűn lakottak, viszont a bányászat és a kitermelés egy része itt összpontosul.<sup>110</sup>

Az UNCLOS kötelezi a parti államot, hogy a nemzetközi joggal összhangban rendelkezéseket fogadjon el a szárazföldről származó szennyezés megelőzése és visszaszorítása érdekében, illetve, hogy ebből a célból nemzetközi síkon is együttműködjön.<sup>111</sup> 1998-ban az Arktisz Tanács is meghatározta az ezzel kapcsolatos legfőbb elveket, és kiemelte annak fontosságát, hogy a partközeli ipari létesítmények, bányák tekintetében szigorú környezetvédelmi szabályokra van szükség,<sup>112</sup> de ebben a tárgyban az Arktiszra is alkalmazható nemzetközi egyezmény nem született. Az 1974-es párizsi egyezmény is például csak az Arktisz egy meghatározott részére vonatkozik, és még annyira sem részletes, mint az UNCLOS, és a kiegészítő jegyzőkönyve is csak a légkörre terjesztette ki a hatályát.<sup>113</sup>

### 2.1.3. Az OSPAR: fény az alagút végén?

Az észak-atlanti térség tengeri környezetének védelmét célzó egyezmény, az OSPAR, amelyet 1992-ben fogadott el a területen érintett 15 állam, és 1998-ban hatályba is lépett,<sup>114</sup> Az Arktisz szempontjából egy mintaszerződés, amely ötvözi mindazt, amit annak teljes területén meg kellene valósítani.

Nem Arktisz-specifikus szerződés, de területi hatálya az Északi-sarkvidék egy részét fedi le, így szabályai a jeges környezet igényeit is figyelembe veszi, valamint a többi, hasonló jellegű egyezményhez képest számos innovatív elemet tartalmaz.<sup>115</sup> Sikeresen ötvözi ugyanis a technikai elemeket, az emberi tevékenység széleskörű megfigyelési rendszerét a tengerhez kapcsolódó valamennyi szennyezési forma (szárazföldről származó, olajkitermelés miatti, valamint vízbe dobott szennyezés) esetén.

<sup>108</sup> A vis maior eseteket kivéve gyakorlatilag csak a szerves, lebomló hulladékokat lehet a tengerbe dobni. Protocol to LC 4 (1) és 8. cikk.

<sup>109</sup> *Ibid.* 3. cikk.

<sup>110</sup> Nowlan (2001) p. 21.; Vanderzwaag, David: “Land Based Marine Pollution and the Arctic: Polarities between Principles and Practice.” in: VIDAS, Davor: Protecting the Polar Marine Environment: Law and Policy for Pollution Prevention. Cambridge University Press, Cambridge (2000) p. 178.

<sup>111</sup> UNCLOS 207. cikk.

<sup>112</sup> Lásd PAME Regional Programmes of Action for the Protection of Arctic Marine Environment from Land-Based Activities. Az 1998-as és a 2009-es verzió: <http://www.pame.is/index.php/regional-programme-of-action> (2012.05.31.)

<sup>113</sup> Paris Convention Preamble, Nowlan (2001) p. 22.

<sup>114</sup> Lásd Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic. 22 September, Paris 1992, 2354 UNTS 67. [OSPAR]

<sup>115</sup> A kérdésről részletesen: La Layette, Louise: “The OSPAR Convention Comes into Force Continuity and Progress.” The Journal of Marine and Coastal Law, 14 (1999) 2. p. 247-297.



Generális kötelezettségként írja elő az elővigyázatosság, és a szennyező fizet elvének alkalmazását,<sup>116</sup> a lehető legjobb technológia és felszerelés használatát,<sup>117</sup> valamint a kölcsönös információ-szolgáltatást a közlekedéssel összefüggő minden tengeri ténnyel kapcsolatosan.<sup>118</sup>

A szerződő felek abban is megállapodtak, hogy a környezet védelme érdekében megtiltanak minden tartós építményt a tengeren, amely azt jelenti, hogy a jövőben esedékes olajkitermeléshez szükséges berendezéseket úgy kell kialakítani, hogy azokat később szét lehessen szedni, és a szárazföldre lehessen kivinni.<sup>119</sup> Ezzel a használat utáni elsüllyesztésüket, mint *ultima ratio* megoldást próbálták kiküszöbölni.<sup>120</sup> Fontos kiemelni, hogy önálló, kötelező vitarendezési mechanizmust is tartalmaz az egyezmény,<sup>121</sup> és állandó titkárságot hozott létre,<sup>122</sup> amelynek működése nem a részes államok aktuális évi anyagi bőkezűségétől függ, így a szabályok betartatás, és a végrehajtás megfigyelése folyamatos. Hátránya azonban, hogy a halászatból és a hajókról származó szennyezést – a kidobott anyagoktól eltekintve – nem szabályozza, és az az esetleges tendencia, amely minden nagyobb egyezményes együttműködés méteréje, nevesen, hogy a résztvevők a kötelező erejű döntések helyett hajlanak az ajánlások megfogalmazására.<sup>123</sup>

Jelenlegi formájában az OSPAR legfőbb ereje abban rejlik, hogy a hatékony arktiszi környezetvédelmi szabályokra jellemző *soft law* mellett kötelező erejű szabályokat is megfogalmazott olyan módon, amely alapján az államok kénytelenek cselekedni, és nem csak hangzatos elveket vallani. A szerződő felek között az arktiszi régió államai közül az észak-atlanti térségben érintett Dánia, Izland és Norvégia is ratifikálta.<sup>124</sup> Az egyezmény hatékony védelemre lenne képes, ha a területi hatály a teljes Arktiszra kiterjedne.

## 2.2. A légkör védelme

A légkörbe kerülő anyagok, és a klímaváltozás együttesen károsítja az Arktiszt, így öröndetes, hogy vannak olyan légkört védő egyezmények, amelyek kifejezetten említést tesznek az Arktiszról.

A nagy távolságra jutó, országhatárokon áterjedő levegőszennyezésről szóló egyezmény eredetileg az Európát is elérő savas eső miatt született 1979-ben, és mindegyik Arktisz állam a részese.<sup>125</sup> Az eredeti szöveg nem említi az Északi-sarkvidéket, de a kiegészítő jegyzőkönyvek már számolnak annak speciális védelmi szükségleteivel, így a kénkibocsátást szabályozó oslói,<sup>126</sup> az aarhusi nehézfém-kibocsátást,<sup>127</sup> valamint a tartós szerves szennyező

<sup>116</sup> OSPAR 2.2. b. cikk.

<sup>117</sup> *Ibid.* 2.2. b. i-ii. cikk.

<sup>118</sup> *Ibid.* 9.1-2. cikk.

<sup>119</sup> *Ibid.* 4. cikk.

<sup>120</sup> Jarlier-Clement, Chantal: "The OSPAR Convention and Its Implementation: Radioactive Substances." Nuclear Law Bulletin, 67 (2001) p. 26.; Bruhács, János: Nemzetközi jog II. Különös rész. Dialóg Campus, Budapest-Pécs (2010) p. 132.

<sup>121</sup> OSPAR 32. cikk.

<sup>122</sup> *Ibid.* 12. cikk.

<sup>123</sup> La Layette (1999) p. 252.

<sup>124</sup> Status of the Treaty. <http://treaties.un.org/pages/UNTSONline.aspx?id=2> (2011.03.17.)

<sup>125</sup> Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution. Geneva, 13 November 1979, 1302 UNTS 217 [LRTAP]. Status. <http://www.unece.org/env/lrtap/conv/abbreviations.html> (2011.03.17.)

<sup>126</sup> Protocol to LRTAP on Further Reduction of Sulphur Emissions. Oslo, 14 June 1994. 2030 UNTS 122.

anyagok kibocsátását szigorító jegyzőkönyv is utal a preambulumban ezeknek az anyagoknak a különösen sérülékeny Arktiszon való káros hatásaira,<sup>128</sup> a göteborgi savasodással, eutrofizálódással és talajközeli ózonnal kapcsolatos jegyzőkönyv pedig a rendelkezések hatályát tekintve is számol az Arktisz speciális körülményeivel.<sup>129</sup>

A jegyzőkönyvek hatékonyságával kapcsolatban azonban ki kell emelni, hogy egyiknek sem részese minden Arktisz-állam, és egyébként sincs egyiknek sem 30-nál több részese.<sup>130</sup> E tekintetben a másik jelentős, a tartós szerves szennyező anyagok kibocsátását szabályozó 2001-es stockholmi egyezmény születésének hátterében azok a kutatások állnak, amelyek többek között kimutatták, hogy ezek az anyagok megtalálhatóak a vérben, az élő szövetben és még azon arktiszi lakosok anyatejében is, akik a szennyezési forrástól távol élnek.<sup>131</sup> Ennek megfelelően a preambulum is kiemeli az arktiszi ökoszisztéma sérülékenységét, és annak távolról származó toxinok miatti szennyezettőségét. Az egyezményeknek 185 részes állama van, így széles körben alkalmazott, hatékony eszköznek tekinthető.<sup>132</sup>

Az ózonréteg vékonyodása ok és okozat az Arktisz esetében, ennek ellenére sem a bécsi egyezmény, sem annak kiegészítő jegyzőkönyve nem tartalmaz utalás a térségre, viszont mind a 8 Arktisz-állam, összesen pedig 193 állam a részese.<sup>133</sup> Ugyanígy nem jelenik meg az Arktisz az ENSZ klímaváltozás elleni keretegyezményében, és a kyotói jegyzőkönyvben sem, annak ellenére, hogy a konferenciákon rendszeresen példálózna vele, mint a klímaváltozás és a légszennyezés legnagyobb áldozatával, viszont mind a 8 Arktisz-állam részese mindkét dokumentumnak, ahogy az államok javarésze is. Mindenesetre, a szennyezettőség mértékek nem javul az Arktiszon.<sup>134</sup>

### 2.3. A biodiverzitás védelme

A térség biológiai sokféleségének védelmét szolgálják tulajdonképpen a különböző szennyezés visszaszorításával kapcsolatos egyezmények is, ennek ellenére bizonyos fajok védelmét kifejezetten szabályozzák az államok.

A védelem kereteit a biológiai sokféleségről szóló 1992-es egyezmény jelenti, amely a fenntartható fejlődés nyomán kijelöli a célokat, és nemzeti jogalkotásra buzdítja a részes államokat, így védett övezetek kijelölésére.<sup>135</sup> Ennek nyomán az egyéb védelmi célú egyezmények szabályozási köre alapján számos ilyen zónát hoztak létre az Arktiszon, bár szinte csak szárazföldeken, és csekély részen a parthoz közeli vizeken.<sup>136</sup> Az Arktiszra vonatkozó jelentéseket, és a stratégiai terveket a CAFF készíti.

---

<sup>127</sup> Protocol to LRTAP on Heavy Metals. Aarhus, 24 June 1998, 2237 UNTS 4.

<sup>128</sup> Protocol to LRTAP on Persistent Organic Pollutants. Persistent Organic Pollutants. Aarhus, 24 June 1998 2230 UNTS 79

<sup>129</sup> Protocol to LRTAP to Abate Acidification, Eutrophication And Ground-Level Ozone. Goetheborg, 30 November 1999. EB.AIR/1999/1.

<sup>130</sup> Protocols to Convention. [http://www.unece.org/env/lrtap/status/lrtap\\_s.htm](http://www.unece.org/env/lrtap/status/lrtap_s.htm) (2011.07.14.)

<sup>131</sup> Nowlan (2001) p. 24.

<sup>132</sup> Lásd Stockholm Convention; Summary of the Fifth Session of the Inter-governmental Negotiating Committee for an International Legally Binding Instrument for Implementing International Arctic on Certain Persistent Organic Pollutants. IISD, 2000. <http://www.iisd.ca/download/asc/enb1554e.txt> (2011.07.14.)

<sup>133</sup> Vienna Convention for the Protection of the Ozone Layer. Vienna 22 March 1985, 1513 UNTS 293; Nowlan (2001) p. 25.

<sup>134</sup> Nowlan (2001) p. 26.

<sup>135</sup> Convention on Biological Diversity 5 June 1992 Rio de Janeiro, 1760 UNTS 79. (8a).

<sup>136</sup> Protected areas in the Arctic. <http://maps.grida.no/go/graphic/protected-areas-in-the-arctic> (2011.07.14.)

Az élővilágra a szennyezésen kívül a legnagyobb veszély a fogyasztói felhasználás, és a kereskedelem, amelyek ésszerű keretek közé szorítása a tradicionális életmód fenntartásában nagy szerepet játszik. Ezt hivatott biztosítani a veszélyeztetett vadon élő állat- és növényfajok nemzetközi kereskedelméről szóló 1973-as washingtoni egyezmény, amely arktiszi fajokat is véd.

A kipusztulás szélén álló fajokkal folytatott nemzetközi kereskedelem szigorúan tilos, ezek listáját az egyezmény I. függeléke tartalmazza, és szerepel rajta az összes arktiszi bálnafaj. A II. függelékben szereplő fajok veszélyeztetettek, de ún. CITES engedélyekkel kereskedelmi forgalomba kerülhetnek. Ide tartozik az arktiszi jegesmedve és a narval. A III. függelékre az államok jelölhetik az általuk veszélyeztetettnek tartott fajokat, Kanada például a rozsmárt ítélte ilyennek.

Külön védelem alá esnek az arktiszi bálnák, amelyek vadászata tradicionális tevékenység már az idők kezdete óta, a védelmüket szolgáló első egyezmény pedig 1946-ban született meg a betartást felügyelő Nemzetközi Bálnavadászati Bizottság (*International Whaling Commission, IWC*) felállításával együtt.<sup>137</sup> 1982-ben teljesen betiltották a kereskedelmi célú bálnavadászatot, de mivel kutatási és az őslakosok számára létfenntartási célból engedélyezi azt, ezért limitáltan a mai napig zajlik, ráadásul 1992-ben egy „ellenbizottság” is létrejött azokkal az északi államokkal (Norvégia, Grönland, Izland, és a Feröer-szigetek), amelyek nem értettek egyet a zéró-kvóta rendszerével, mivel az a gazdaságuk egyik alapja, emiatt a bálnák védelme meglehetősen ellentmondásos, és állandó probléma.<sup>138</sup>

Az élővilág kiaknázása vonatkozásában Kanada vezényletével jelentős kompromisszum született 1995-ben, az UNCLOS kiegészítéseként elkészült a kizárólagos gazdasági övezeten túlnyúló és a vándorló halfajok védelmével, és kezelésével kapcsolatos egyezménnyel, amely igazságos elosztást tesz lehetővé, ugyanakkor ellent is mond a nyílt tengerek szabadságának, amikor korlátozza az egyezményben nem részes államok halászati jogát.<sup>139</sup> Az egyezmény hatékonysága és jogszerűsége – az egyezményben nem részes államok hajói felett is gyakorolnak felügyeleti jogot a részes államok a területi hatály alá tartozó fajok tekintetében olyan térségben, ahol az UNCLOS már ezt nem engedné – időről-időre megkérdőjeleződik, ugyanakkor a rendelkezései lényeges előrelépést jelentett a vándorfajok védelmének tekintetében,<sup>140</sup> és az Arktisz államokkal összesen 79-en ratifikálták. A halászat tekintetében azonban nem elhanyagolható tény, hogy a térségre nem kevesebb, mint 10 két-vagy többoldalú egyezmény, és az általuk felállított halászatot felügyelő szervezet illetékes, ami

---

<sup>137</sup> Lásd International Convention for the Regulation of Whaling. Washington, 2 December 1946, 161 UNTS 72.

<sup>138</sup> North Atlantic Marine Mammals Commission (NAMMCO). Lásd Agreement on cooperation in research, conservation and management of marine mammals in the North Atlantic. Nuuk, 9 April 1992. 1945 UNTS 4.; Hardy, Brettny: "A Regional Approach to Whaling: How the North Atlantic Marine Mammal Commission is Shifting the Tides for Whale Management." *Duke Journal of Comparative & International Law*, 17 (2006) p. 170.

<sup>139</sup> Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks. 4 August 1995. New York. 2167 UNTS 3.; Mindegyik Arktisz-állam ratifikálta. [http://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#Agreement](http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#Agreement) for the implementation of the provisions of the Convention relating to the conservation and management of straddling fish stocks and highly migratory fish stock (2011.04.19.)

<sup>140</sup> Huebert, Rob: The Need for a Regional Agreement on Management and Conservation of the Arctic Marine Environment. WWF International Arctic Programme, Oslo, October (2006) p. 40.

tökéletes példája annak, hogy milyen fejetlenség eredője lehet a specifikus szabályozás hiánya.<sup>141</sup>

Az Arktiszon él a világ összes jegesmedvéje: a teljes populáció fele Kanadában, a többi pedig Oroszország, Grönland, Alaszka és Norvégia között oszlik meg, így ezek az államok szükségképpen szerződtek a jegesmedvék védelme érdekében.<sup>142</sup> A hidegháború enyhülését követően 1973-ban született meg az egyezmény, amely megtiltja a jegesmedvék leölését és vadászatát.<sup>143</sup> Ez alól csak az őslakosok tradicionális tevékenységei, a tudományos célok, és az élővilág egyensúlyának fenntartása lehet kivétel, de Oroszország és Norvégia esetében még ezek is tiltott tevékenységnek számítanak, míg más államok inkább speciális zónákat hoztak létre a védelmük érdekében, de az ún. *bona fides* célú vadászatot engedélyezik.<sup>144</sup> Hasonlóan jellegzetes állat az Arktiszon a fóka, amelynek védelmére nem született olyan szigorú szabályozás, mint az antarktisi fókák esetén, sőt, az egyetlen, kétoldalú, 1911-ben született megállapodás kiterjesztése 1984-ben meghiúsult az USA elutasítása miatt.<sup>145</sup>

A jegesmedvékhez hasonlóan a karibuk védelméről is külön egyezmény született 1987-ben az USA és Kanada között, amely elsősorban a vadgazdálkodás előmozdításával és a tradicionális életmód megőrzésével kapcsolatos kooperációt célozta.<sup>146</sup> Létrehozták az *International Porcupine Caribou Board* irodáját, amely ajánlásokkal segít az együttműködést megvalósító belső jogi normák megszületését. Az együttműködés számára kihívás, hogy az ezeknek az állatoknak otthont adó *Arctic National Wildlife Refuge* területén a jelentős kőolaj-és földgázkitermelés iránti fejlesztés is napirenden van.<sup>147</sup>

Jelenleg – az általános környezetvédelmi problémákon túl – két kihívás vár megoldásra a biológiai sokféleség megőrzése érdekében. Az Arktiszon jelentős számú rénszarvas is él, amelynek háztáji tartása a gazdaság és a kultúra része, azonban őket nem védi semmilyen nemzetközi megállapodás, annak ellenére, hogy azok életterét is jelentősen befolyásolják a környezeti ártalmak. Ezért az Arktisz Tanács jelenleg is nagy hangsúlyt fektetnek kérdésére.<sup>148</sup> Emellett az Arktiszon költő költöző madarak védelme is megoldásra vár. Mintegy 450 madárfaj él a térségben, ebből 279 tölti máshol a telet. 1998-as kutatások

---

<sup>141</sup> Ezek többek között az *International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT)*, az *amerikai-kanadai International Pacific Halibut Commission (IPHC)*, az *orosz-amerikai Intergovernmental Consultative Committee (ICC)*, a *Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO)*, a *North Atlantic Salmon Conservation Organization (NASCO)*, a *North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC)*, a *North Pacific Anadromous Fish Commission (NPAFC)*, a *norvég-orosz Norway-Russian Federation Fisheries Commission*, a *Western and Central Pacific Ocean Fisheries Commission (WCPFC)*, és a *Convention on the Conservation and Management of the Pollock Resources in the Central Bering Sea (CBS)* felügyelete. Loukacheva, Natalia: "Arctic Governance." In: *Polar Law Textbook* (Szerk. Loukacheva). Termanord 2010:538, Nordic Council of Ministers, Copenhagen (2010) p. 74.

<sup>142</sup> Making International and Environmental Agreements Work: the Canadian Arctic Experience, 1999 report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development. [http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/att\\_c906xe03\\_e\\_10096.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/att_c906xe03_e_10096.html) (2011.07.16.) 6.3.

<sup>143</sup> Agreement on the Conservation of Polar Bears and Their Habitats. Oslo, 15 November 1973. ILM, Vol. 13. p. 13. 1973. Preamble.

<sup>144</sup> *Ibid.* III. cikk; Nowlan (2001) p. 31-32.

<sup>145</sup> Convention on the Preservation and Protection of Fur Seals. Washington, 7 July 1911, 104 BFSP 104.; Nowlan (2001) p. 33.

<sup>146</sup> Agreement between the Government of Canada and the Government of the USA on the Conservation of the Procupine Caribou Herd. Ottawa, 17 July 1987, 2174 UNTS 268. Preamble.

<sup>147</sup> Nowlan (2001) p.32.

<sup>148</sup> Jernsletten, Johnny-Leo L. - Klokov, Konstantin: "Sustainable Reindeer Husbandry Final Report." Centre for Saami Studies, Arctic Council (2000-2002). [http://www.reindeer-husbandry.uit.no/online/Final\\_Report/final\\_report.pdf](http://www.reindeer-husbandry.uit.no/online/Final_Report/final_report.pdf) (2011.07.18.)

kimutatatták, hogy mindegyik faj védelme valamilyen szinten biztosítva van a számos nemzetközi megállapodás valamelyikével,<sup>149</sup> de azt is leszögezték ekkor, hogy minél délebbre megy az adott madárfaj, annál kevésbé élvez megfelelő védelmet, hiszen annál kevésbé számolnak vele a szabályozás kialakításakor. Márpedig az arktiszi madarak a világ minden tájára eljutnak, így az Arktisz, és annak problémái ilyen módon is kapcsolatban vannak a többi tájegységgel.<sup>150</sup>

#### 2.4. A kitermelésre vonatkozó szabályok

A nyersanyag-kitermelésre vonatkozó szabályozás sarkalatos pontja az Arktisz védelmének, amelyet tipikusan az egyes államok szabályoznak belső jogalkotás útján szabályoznak a saját területükön, így nem születtek többoldalú együttműködések közöttük.<sup>151</sup> A minimumszabályoknak ez esetben is azok a nemzetközi egyezmények minősülnek, amelyeknek az Arktisz-államok a részeseik.

Az egyik legjelentősebb ebből a szempontból a veszélyes hulladék határon túli szállítását szabályozó 1989-es baseli egyezmény,<sup>152</sup> hiszen az ipari tevékenység egyik nemkívánatos velejárója a hulladék, amelyet igen gyakran elszállítanak a kitermelés helyéről, az legkézenfekvőbb, legrövidebb útvonal pedig az Arktisz vizeit tekintve adott.<sup>153</sup>

A hulladékképződés mellett a legérzékenyebb pont maga a kitermelés környezet-biztonsága mind a szárazföldön, mind az *offshore* munkálatok mellett. Ebben a tekintetben a tengerszennyezést megelőző egyezmények az irányadók, ezek viszont nem szólnak azokról a technikai megoldásokról, amelyek birtokában a különösen sérülékeny ökoszisztémán biztosítható a fenntartható fejlődés.<sup>154</sup> Ennek egyik eszköze az megelőzést célzó Espoo egyezmény – amelyet Izland, az USA és Oroszország csak aláírt, de nem ratifikált – által előírt környezeti hatástanulmány készítése a határon túli szennyezéssel járó kitermelési munkálatokról.<sup>155</sup> Ennél szigorúbb az Arktisz Tanács által készített, a hatástanulmányok minőségére vonatkozó iránymutatás, amely az egyedülálló fizikai és időjárási körülményeket is figyelembe veszi, azonban ez nem kötelező jellegű dokumentum.<sup>156</sup>

### 3. Tanulságok

---

<sup>149</sup> Lásd Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals. Bonn, 23. June 1979. 1651 UNTS 333. Preamble.

<sup>150</sup> Nowlan (2001) p. 33. Scott, Derek, A.: "Migratory Birds of the Arctic – A Review of International Conventions and Other Legal Instruments Relevant to the Conservation of Migratory Birds." Bird Life International, CAFF Technical Report, Iceland, 4 (1998) p. 3-6.

<sup>151</sup> Rothwell, Donald: The Polar Regions and the Development of International Law. Cambridge University Press, Cambridge, (1996) p. 342.

<sup>152</sup> Lásd Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal. Basel, 22 March 1989, 1673 UNTS 58.

<sup>153</sup> *Ibid.* p. 214.

<sup>154</sup> Nowlan (2001) p. 36-37.

<sup>155</sup> Lásd Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context. 1989 UNTS 309. Preamble. Az Espoo-t megújító, 2010. július 11-én hatályba lépett kijeji jegyzőkönyvet viszont csak Norvégia és Finnország ratifikálta. Status of Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context. Kiev, 21 May 2003. [http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXVII-4-b&chapter=27&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-4-b&chapter=27&lang=en) (2011.07.18.)

<sup>156</sup> AEPS Guidelines (1997) p. 39-41.

Számos környezetvédelmi célú nemzetközi egyezmény érinti az Arktisz térségét, amely egyrészt pozitívum, hiszen a területen felmerülő problémák csak globális összefogás útján oldhatók meg, másrészt negatívum, ugyanis számos átfedés, duplikáció fordul így elő, problémát jelent a koordináció hiánya, és legfőképpen az, hogy sok esetben az Arktisz megjelölése mellé nem társult kellően hatékony, specifikus rendelkezés. Az is igen gyakori, hogy a releváns egyezményeknek sok esetben nem tagja az elsődleges potenciális „kártévő”, azaz valamelyik arktiszi állam, vagy az adott eszköz területi hatálya nem terjed ki a teljes területre.

Annak ellenére, hogy lehetőség van védett területté nyilvánítani egy-egy térséget, az Arktiszon nagyon kevés ilyen találunk,<sup>157</sup> de előrelépés, hogy legalább létrejött néhány. A Ramsari egyezmény nyomán – amelynek minden arktiszi állam a részese – például élőhelyeket,<sup>158</sup> a Világörökség Egyezmény alapján pedig különleges természeti képződményeket kezelnek ilyenként,<sup>159</sup> speciális környezetvédelmi szabályok hatálya alatt. Az Arktisz különösen sérülékeny ökoszisztémája miatt rendkívül fontos lenne az *elővigyázatosság elvére (precautionary principle)* épülő szabályozási szemlélet, és mivel még mindig tartogat meglepetéseket a térség, a következő jelmonddal kellene kezelni a területet: *Ameddig nem vagy tisztában egy terület ökoszisztémájával, addig ne is kezd el megbolygatni.*<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> Nowlan (2001) p. 33.

<sup>158</sup> Ramsar Convention on Wetlands of International Importance especially as Waterfowl Habitat. Ramsar, 2 February 1971, 996 UNTS 245. 4. cikk.

<sup>159</sup> UNESCO Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. Paris 16 November 1972. ILM, Vol. 11. p. 1358. 1972. 2. és 5. cikk.

<sup>160</sup> Vanderzwaag, David: “Land Based Marine Pollution and the Arctic: Polarities between Principles and Practice.” in: VIDAS, Davor: Protecting the Polar Marine Environment: Law and Policy for Pollution Prevention. Cambridge University Press, Cambridge (2000) p. 175.; Lásd Tromsø Declaration on the occasion of the sixth ministerial meeting of the Arctic Council, 29th of April, 2009, Tromsø, Norway. [www.arctic-council.org/.../5-declarations?...tromso-d...](http://www.arctic-council.org/.../5-declarations?...tromso-d...) (2011.07.21.)