

Csatlós Erzsébet

Az Északi-sarkvidék légítérének nemzetközi jogi helyzete

Napjainkban az egyik legvitatottabb terület az Arktisz térsége, amely felett az állami jogosítványok tekintetében számos tévhit uralkodik, jelenleg azonban a legaktuálisabb kérdések közé az Északi-sarkvidék alatt húzódó kontinentális talapzat hovatartozása, valamint az Arktiszon húzódó útvonalak használatának lehetősége. Amiről azonban nem sok szó esik, az az Arktisz légtere, holott annak jogi helyzete tisztázásához hozzátartozik a légtér kérdésének megválaszolása is. Az Arktisz ugyanis az útvonalak rövidsége és a kedvezőtlen látási, valamint egyéb, a közlekedést nehezítő körülmények miatt stratégiai szempontból fontos szerepet játszik, és nem pusztán a vízi területeken.

A nemzetközi jog általános szabályai szerint a légtér jogi helyzete az alatta fekvő szárazföld, illetve vízterület jogi státuszától függ. Szárazföld esetén a főszabály az, hogy területi főhatalmat gyakorló állam szuverenitása kiterjed a terület feletti légtérre is.^[1] Ezt a szabályt az 1944-es *Chicagói Egyezmény* is megerősítette, sőt hozzátette, hogy a parti tenger is az államterület része, de annak ellenére, hogy a vízen érvényesül az idegen államok békés áthaladáshoz való joga, de a légítér esetén nem.^[2]

A teljesen problémamentes terület a nyílt tengerek térsége, ugyanis ott, ahogyan a vízterületen a hajózás szabadsága érvényesül, úgy a légítér is szabadon átrepülhető.^[3]

1. Légítér a szárazföldek és szigetek felett

Mivel a szárazföldi területek jogi helyzete tisztázott, nincs uratlan terület, vagy – a Hans-szigeteken kívül – vitatott terület az Arktiszon, ezért a szárazföldek feletti légítér is annak az államnak a kizárólagos szuverenitása alá tartozik, amelyhez a

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

szárazföldi terület tartozik. Ez a Spitzbergák esetén is igaz. Az 1920. február 9-i, Dánia, Hollandia, Franciaország, Oroszország, Japán Norvégia, Svédország, Nagy-Britannia és az Egyesült államok által megkötött, és 1924-ben hatályba lépett egyezmény alapján az addig senki földjeként számon tartott Spitzbergák területe Norvégiához tartozik, de a norvég szuverenitás erősen korlátozott. Ezen különleges egyezmény mellett más országok - egészen pontosan a szerződést megkötő, vagy ahhoz csatlakozó országok - is (többek között Magyarország is) jogosultak a természeti kincsek és erőforrások kitermelésére a teljes egyenlőség elve alapján. Az 1920-as egyezmény azonban a légtérre vonatkozóan semmilyen korlátozást nem tartalmazott.^[4]

Összegezve: az arktiszi szárazföldek felett nem érvényesül a szabad átrepülés joga.^[5]

2. Légitér a kontinentális talapzat és a kizárólagos gazdasági övezet felett

Az orosz állam 2007 nyarán kifejtett cselekménye – melynek során kitűzött egy nemzeti zászlót az Északi-sark alatti kontinentális talapzatra, ezzel hangsúlyozva az afelett érzett jogait^[6] – óta folyamatosan napirenden van az Északi-sarkvidék kontinentális talapzata hovatartozásának kérdése. A tengerjog szerint ugyanis az államok az alapvonalától számított 200 tengeri mérföldig egyoldalú aktussal megvonhatják a kontinentális talapzatuk külső határát, azon túl azonban meghatározott limiteken belül – az alapvonalától számított 350 tengeri mérföldig vagy attól a vonaltól számított 100 tengeri mérföldig amely a 2500 méteres tengeri mélységet jelöli^[7] – attól az időponttól számított 10 éven belül van lehetősége kiterjeszteni az uralmát, amikor az erre feljogosító 1982-es ENSZ Tengerjogi Egyezmény (*United Nations Convention on the Law of Sea – UNCLOS*) az adott államban hatályba lépett. Jelenleg is zajlik a felosztás menete a Kontinentális Talapzat Bizottságon (*Commission on the Limits of Continental Shelf– CLCS*) keresztül,^[8] a végleges határok tekintetében pedig igen valószínű, hogy az Arktisz

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

alatt húzódó kontinentális talapzat javarésze a parti államok joghatósága alá fog kerülni.

A parti államnak a kontinentális talapzat feletti jogai nem érintik az azt borító vizek, vagy az ezen vizek feletti légtér jogállását. A parti államnak a kontinentális talapzat feletti jogai gyakorlása nem sértheti más államoknak az UNCLOS-ban szabályozott jogait, továbbá szabadságait, és nem eredményezhet semmilyen jogosulatlan beavatkozást ezen jogokba és szabadságokba.^[9]

A kizárólagos gazdasági övezetben pedig minden államot megillet a szabad átrepülés joga.^[10]

A jogirodalom, legfőképpen *Lakhtine*, számos alkalommal próbálta a parti tengeren túli térségekre is kiterjeszteni az állami szuverenitást arra hivatkozva, hogy a jéggel borított vízterület a szárazfölddel több hasonlóságot mutat, mint a vízzel, miután a jégtakaró megakadályozza legtipikusabb vízi tevékenységet: a hajózást.^[11] Az Arktisz-államok zöme azonban nem fogadta el az érvelését,^[12] és nem akadályozta szabad átrepülés jogát nemcsak a vízterületek, hanem az ideiglenesen okkupált jégszigetek felett is. Ez ellen a szovjet gyakorlat sem mutatott semmiféle tiltakozást.^[13]

3. Légítér az Északkeleti- és az Északnyugati-átjáró felett

A két útvonal alapvetően különbözik abban, hogy míg Kanada elsődlegesen arra törekszik, hogy maximálisan a saját szuverenitása alatt tartsa az Északnyugati-átjárót, addig Oroszország jó pénzért megnyitotta azt a nemzetközi hajózás előtt. A hasonlóság a két útvonal jogi helyzetében pedig az, hogy egyelőre egyik sem bonyolít jelentős nemzetközi kereskedelmi forgalmat, így nem tekinthetők nemzetközi tengerszorosnak, ennél fogva azokon a területeken, ahol parti tengeren, vagy beltengeri területen húzódnak, ott nem érvényesül a szabad átrepülés joga sem. Amennyiben a kereskedelmi forgalom a jövőben olyan mértékűre duzzad, hogy az útvonalak nemzetközi tengerszorossá minősíthetők, úgy az UNCLOS alapján biztosított lesz felettük a vízen is biztosított

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

tranzitjog.^[14] Ez a jog csak akkor lesz korlátozható, ha a tengersizorossal határos államhoz tartozó sziget, és szárazföld alakítja ki a tengersizorost. Ilyenkor nincs tranzitjog, ha a sziget tenger felőli oldalán van egy, a hajózásra és a vízrajzi jellemzőkre tekintettel hasonlóan megfelelő útvonal a nyílt tengeren vagy a kizárólagos gazdasági övezeten keresztül.^[15]

Tekintettel arra, hogy az Északnyugati-átjáró a jelenlegi kanadai szabályozás alapján beltengeri jogrend alá esik a vízterület történelmi volta miatt,^[16] ezért az összes, a területen található szoros vízterülete is ilyen jogi minősítéssel bír. Amennyiben megdőlné ez a tézis, és az egyenes alapvonalak megvonása nyomán minősülne a vízterület beltengernek, akkor annak ellenére, hogy ebben az esetben a békés áthaladás jogát biztosítani kellene az idegen államok hajói számára, ez a tény nem érintené a terület feletti légtérét.^[17] Az Északkeleti-átjáró azonban igen változatos jogi státusz alá eső vízterületeken fut keresztül, ott a vízterület jogi helyzete határozza meg a szorosét is, így a felette lévő légtérét is. Ennélfogva a Kara-és a Laptev-tengereket összekötő, parti tengeren húzódó Vilkickij-szoros felett sem érvényesül a szabad átrepülés joga.^[18]

4. A légvédelmi igazoltatási zónák és azok jogszerűsége

Nemzetbiztonsági okokból néhány állam légvédelmi igazoltatási zónát (*air defence identification zone - ADIZ*) létesített olyan területeken, ahol nagy kiterjedésű nyílt víz van a partjaihoz közel. A zónák célja, hogy az abba belépni szándékozó légi közlekedési eszközök még akkor igazolják magukat, mielőtt a parti állam légterének közelébe érnének.^[19]

Az Arktisz államok közül Kanada, és az USA létesített ilyen övezetet, Oroszország nem, habár az ázsiai partok mentén ütközőzónát állított fel. Az USA volt a legelső állam, amely az alaszakai partok közelében 1950-ben létrehozta az ún. DEWIZ (*distant early warning identification zone*) rendszerét, amely idegen államok légi járműveit kötelezte arra, hogy az alaszakai partoktól számított körülbelül 380 tengeri mérföldes légi zónába való belépés előtt – maximum 2 órával, de minimum 1 órával korábban – adják meg a tervezett repülés útvonal

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

tervét, a zónában eltöltendő időt, és hogy hol fogja elhagyni a zónát, valamint ha a zónába beértek, akkor kötelesek rádiókapcsolatot tartani a parti állam hatóságaival. Mindezen kötelezettség azonban csak akkor terheli a légi járműveket, ha nemcsak a zónába, hanem a nemzeti légi területre is be akarnak repülni. Eredetileg csak a kereskedelmi légi járművek számára írták elő a kötelezettséget, de az újabb gyakorlat szerint megkövetelik a katonai légi járművektől is. Az USA hangsúlyozta, hogy nem szuverenitást követel az érintett nyílt tenger feletti légtér felett, hanem csak megfigyelési jogot vindikál magának.^[20]

Kanada esetében hasonló szabályozást találunk, amelyet a légi közlekedési minisztérium által fémjelzett jogszabály tartalmaz (*Security Control of Air Traffic Order*, más néven *Notice of Airmen - NOTAM*).^[21]

Kérdés, hogy mennyire tekinthető a nemzetközi joggal összeegyeztethetőnek az ilyen egyoldalú nemzeti aktusokkal a nyílt tengerek felett létesített övezet felállítása, és hogy mennyiben korlátozza ez jogszerűen a nyílt tengerek feletti szabad átrepüléshez való jogot. Általános megközelítésben a védelmi zóna létesítése a nemzetbiztonság fenntartásának egyik eleme, ezért az önvédelem jogából levezethető a zóna létesítésének jogosultsága. *Vattel* szerint az államnak jogában áll minden őt fenyegető veszély ellen védekezni, és attól kellő távolságban maradni.^[22] Az első nyílt tengerekkel kapcsolatos, e körben felmerült ügy 1804-ben a *Church v. Hubbart* - ügy volt, amelyben Portugália arra hivatkozott, hogy jogában áll a nyílt tengeren futó idegen hajót átkutatni, mivel az a portugál törvényekkel ellentétes módon folytat kereskedelmi tevékenységet Portugália gyarmataival. Az ügygel kapcsolatosan *Marshall* bíró úgy nyilatkozott, hogy az állam alapvető érdeke a jogszabályainak betartatása, ezért jogában áll a szükséges intézkedéseket megtenni azért, hogy érdekeit megvédje. Amennyiben ezek az intézkedések szükségesek és ésszerűek, úgy az államnak jogában áll őket alkalmazni.^[23] Az ésszerűség minden esetben fontos mérce, hiszen tulajdonképpen az összes tengerjogi kategória kialakulásának ez az alapja, ahogy például az 1935-ös amerikai csempésztörvény esetében is megállapítható, hogy tulajdonképpen a csatlakozó övezet területére vezetett be olyan

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

rendszabályokat, amelyek az államrend védelmét szolgálták. A csempészek ugyanis a parti tengeren túl – ahol már nem érvényesült a szesztilalom –, lehorgonyozva állították elő, valamint mérték a szeszt. Ilyen esetekben méltányos, és ésszerű a parti állam nyílt tengerek szabadságát csorbító szabályozása.^[24]

Truman elnök 1945-ös kontinentális talapzat kiaknázására vonatkozó követelése is az önvédelem elvéből eredeztethetőek, nézete szerint ugyanis az önvédelem alapján a parti államnak joga van a partjaihoz közel eső területeken a természeti kincsekkel kapcsolatos tevékenységek felett joghatóságot gyakorolni.^[25] Ugyanezen elv mentén biztosítottak a parti állam számára többletjogokat az 1958-ban elfogadott tengerjogi kodifikációs egyezmények is.^[26] 1969-ben a jogirodalom már azt is elismerte, hogy a parti államnak jogában áll a partjaihoz közel eső nyílt tengeren intézkedéseket fogantatosítani azért, hogy megvédjék a tengeri területet a környezetszennyezés káros hatásaitól.^[27] Ezen a vonalon haladva pedig az Arktisz-államok közül először Kanada alkotta meg a jeges környezet speciális védelmét szolgáló jogszabályát (*Arctic Water Pollution Prevention Act - AWPPA*), amelyet az UNCLOS 234. cikke tulajdonképpen szentesített, és globális szintre emelt.

Az állami önvédelem gyakorlása tehát a tengerjogban sem ismeretlen fogalom, a fenti példákon is látszik, hogy erre hivatkozva is megáll az ADIZ jogszerűsége, de ennél is erősebb igazolás, hogy az államok többsége tiszteletben tartja a szabályozásokat, mi több: alá is veti magát azoknak. Ennélfogva, mintegy szokásjogi úton, az államok jogkövetési tudatának eredményeként mintegy 50 éves gyakorlatként tekinthetünk a nemzetvédelmi légi zónákra.^[28]

5. Összegzés és konklúzió

Ahhoz képest, hogy az Arktisz egyes vízterületei és kontinentális talapzata milyen érdeklődést vonzanak, az ezekhez kapcsolódó légtérről gyakorlatilag szó sem esik, holott stratégiai szempontból igen hasonlóan jelentős területrészről van szó. Ennek fő oka, hogy itt tulajdonképpen érvényesülnek a nemzetközi jog általános

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

szabályai, vagyis, hogy a légitér jogi helyzete a legtöbb vonatkozásban osztja az alatta fekvő terület jogi sorsát, ennél fogva az arktiszi légi tér megítélése nem okoz különösebb jogi problémát.

^[1] Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. Geneva, 29 April 1958, 516 U.N.T.S. 205.

[CTSCZ] 1. cikk.; United Nations Convention on the Law of the Sea Montego Bay, 10 December 1982. 1833 U.N.T.S. 3. [UNCLOS] 2. cikk 1.; 3., CHURCHILL, Robin Rolf- LOWE, Alan Vaughan: *The Law of the Sea*. Manchester University Press ND, 1988. p. 64.; HAILBRONNER, Kay: "Airspace over Maritime Areas." In: *Encyclopedia of Public International Law*, Vol. 1., North –Holland, 1992. p. 91.

^[2] Chicago Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, 15 U.N.T.S. 295., 1-2. cikk.

^[3] UNCLOS 87. cikk.

^[4] Ld. Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen signed in Paris 9th February 1920. 2 L.N.T.S. 7.; HOFMAN, Rainer: "Spitsbergen/Svalbard." in: *Encyclopedia of Public International Law*, Vol. 12. Geographic Issues, The Hague, 1990. p. 354-355.

^[5] PHARAND, Donat: *The Legal Status of the Arctic Regions*. Académie de Droit International, Recueil des cours, Vol. 163. 1979: II. p. 106.

^[6] BARTENSTEIN, Kristin: "Planter des drapeaux : quelles règles pour répartir le plancher océanique de l'Arctique ?" *Études internationales*, Vol. 39. No. 4. 2008. p. 537-538.; DODDS, Klaus: "Flag planting and finger pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the political geographies of the outer continental shelf." *Political Geography*, No. 29. 2010. p. 63-64.

^[7] UNCLOS, 76. cikk (3)-(6); JARES, Vladimir: The Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles: the Work of the Commission on the Limits of the Continental Shelf and the Arctic. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 42. 2009. p. 1265.

^[8] UNCLOS, 76. cikk (8) és II. jegyzőkönyv; ^[8] RIDDELL-DIXON, Elizabeth: "Canada and Arctic Politics: the Continental Shelf Extension." *Ocean Development & International Law*, Vol. 39. 2008. p. 345.; MACNAB, Ron: "The Case for Transparency in the Delimitation of the Outer Continental Shelf in Accordance with UNCLOS Article 76." *Ocean Development & International Law*, Vol. 35. 2004. p. 3.

^[9] CTSCZ 3. cikk; UNCLOS 78. cikk.

^[10] UNCLOS 58. cikk.

^[11] LAKHTINE, W.: "Rights Over the Arctic." *AJIL*, Vol. 24. 1930. p. 704.; Lakhtine az ún. szektorelméletet - próbálta úgy értelmezni, hogy a jégre és a vízre is alkalmazható legyen. 1906-7 Debates, Senate, Canada, p. 266.

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

in: HEAD, Ivan: Canadian Claims to Territorial Sovereignty in the Arctic Regions. *McGill Law Journal*, Vol. 9., No. 3. 1963.p. 203-204.; CASTEL, J.-G.: *International Law*. 3rd Edition, Butterworths, Canada, 1976. p. 160-161.

^[12] A szektorelmélet alkalmazását Dánia, Norvégia és az USA is elutasította, valamint a nemzetközi jog is úgy foglalt állást vele kapcsolatban, hogy az nem tekinthető területszerzési jogcímnak, az alapjául szolgáló földrajzi összefüggés elvével is legfeljebb csak számot vet a nemzetközi jog tudománya, és az nem alkalmazható általános jelleggel. A szektorelméletet tehát pszeudo-doktrinaként tartják számon. Island of Palmas (or Mianga) Case. United States of America v. The Netherlands. Permanent Court of Arbitration, The Hague. 4 April 1928. U.N.R.I.A.A. Vol. II. p. 854.; WILLIAMS, Sharon, A. – MESTRAL, Armand, L.C.: *An Introduction to International Law Chiefly as Interpreted and Applied in Canada*. Butterworths, Toronto, 1979. p. 131.; DUPUY, René-Jean-VIGNES, Daniel: *Handbook of the Law of the Sea*. Part I. Martinus Nijhoff Publishers, 1991. p. 537.; CRUICKSHANK, David A.: "Arctic Ice and International Law: The Escamilla Case." *Western Ontario Law Review*, Vol. 10. 1971. p. 182-183.; SIBERT, Marcel: *Traité de droit international public. Le droit de la paix*. Tome I., Dalloz, 1951.p. 866.

^[13] PHARAND: The Legal Status of the Arctic Regions. p. 107.

^[14] UNCLOS, 38. cikk (2).

^[15] UNCLOS, 38. cikk 1.

^[16] TEEPLE, Nancy: "L'histoire des intrusions dans l'Arctique canadien, en bref." *Le Journal de l'Armée du Canada*, Vol. 12. No. 3. hiver 2010. p. 57-59.; BRIGGS, Philip J.: "The Polar Sea Voyage and the Northwest Passage Dispute," *Armed Forces and Society*, Vol. 16. No. 3. Spring 1990. p.437-452.; DONAT, Pharand: "Canada's Sovereignty over the Northwest Passage," *Michigan Journal of International Law*, Vol. 10. 1989. p. 653.; KRASKA, James: "International Security and International Law in the Northwest Passage." *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 42. 2009. p. 1126.

^[17] Ld. UNCLOS, 8. cikk 2.

^[18] PHARAND: The Legal Status of the Arctic Regions. p. 107.

^[19] Uo. p. 108-109.; ZUSCHLAG, Michael – VOLPE, John A.: "Violations of Temporary Flight Restrictions and Air Defense Identification Zones: an Analysis of Airspace Violations and Pilot Report Data." Prepared for Langley Research Center under Intragovernmental Transaction, NASA/CR—2005-213923. Sept. 2005. p. 1-2.

^[20] BUTLER, Richard, J.: "Sovereignty and Protective Zones in Space and Appropriate Command and Control of Assets." A Research Report Submitted to the Faculty, Air Command and Staff College, Air University. AU/ACSC/034/2001-04. p. 15.

^[21] Designated Airspace Handbook. *Minister of Transport*. No. 221. Effective 0901Z, 13 Jan. 2011. p. 173-174. http://www.navcanada.ca/ContentDefinitionFiles/Publications/AeronauticalInfoProducts/DAH/DAH_current_EN.pdf (2011.01.28.)

Forrás:

Jogelméleti Szemle, 12(2) 2011 <http://jesz.ajk.elte.hu/csatlos46.html>

^[22] Ld. HEAD, Ivan: "ADIZ, International Law and Contiguous Air and Space." *Alberta Law Review*, Vol. 3. 1964. p. 192.

^[23] 6 US (2 Cranch) 187, 1804. p. 234.; FENWICK, Charles G.: *Cases on International Law*. Callaghan and Company, Chicago, 1935. p. 496-500.; PHARAND: *The Legal Status of the Arctic Regions*. p. 110.

^[24] JESSUP, Philip, C.: "The Anti-Sumgling Act of 1935." *AJIL*, Vol. 31. 1937. p. 105.

^[25] Proclamation Concerning United States Jurisdiction Over Natural Ressources in Coastal Areas and the High Seas.[Truman Declaration] Department of State Bulletin. Vol. 13. 1945. p. 485.

^[26] CTSCZ; CSC; Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, Done at Geneva on 29 April 1958, 559 U.N.T.S 285.; Convention on the High Seas, Done at Geneva on 29 April 1958, 450 U.N.T.S. 11.

^[27] PHARAND: *The Legal Status of the Arctic Regions*. p. 111.; ANDRASSY, J.: "Étude des mesures internationales les plus aptes à prévenir la pollution des milieux marins." *Annuaire de l'Institut de droit international*, Vol. 1. 1969. p. 565.

^[28] PHARAND: *The Legal Status of the Arctic Regions*. p. 110.