

## CSATLÓS ERZSÉBET

# Hajózási statisztikák hatása az Északnyugati-átjáró nemzetközi jogi státuszára

### 1. Bevezetés

Az arktiszi vizeken való hajózás lehetősége évszázadok óta vonzotta a kor hajós népeit, ám a zord időjárási viszonyok és a masszív jégtakaró a XX. század hajnaláig nem tette lehetővé a térség keresztülhajózását. A térségben kialakult két útvonal, amelyek kulcsfontosságúak lehetnek a jövő kereskedelmében, hadászatában: a kanadai partoktól északra húzódó *Északnyugati-átjáró*, valamint az orosz vidéktől északra eső *Északkeleti-átjáró*.

Az északi vizeket még jó ideig jég fogja borítani, annak ellenére, hogy már előfordult, hogy – azért az Északi-sarkhoz képest igencsak délre, a szárazföldhöz viszonylag közel eső – Északnyugati-átjáró területéről 2007 nyarán egy időre eltűnt a jég. A globális felmelegedésnek, valamint a technikai fejlődésnek köszönhetően viszont már most felértékelődött az útvonal jelentősége, a Tokió-London hajózási útvonal például az eddigi 13.800 angol tengeri mérföldről (25.557,6 km) csaknem a felére csökkenne, ha a két óceán közötti átjárás a Panama-csatornán kívül máshol is biztosított lenne.

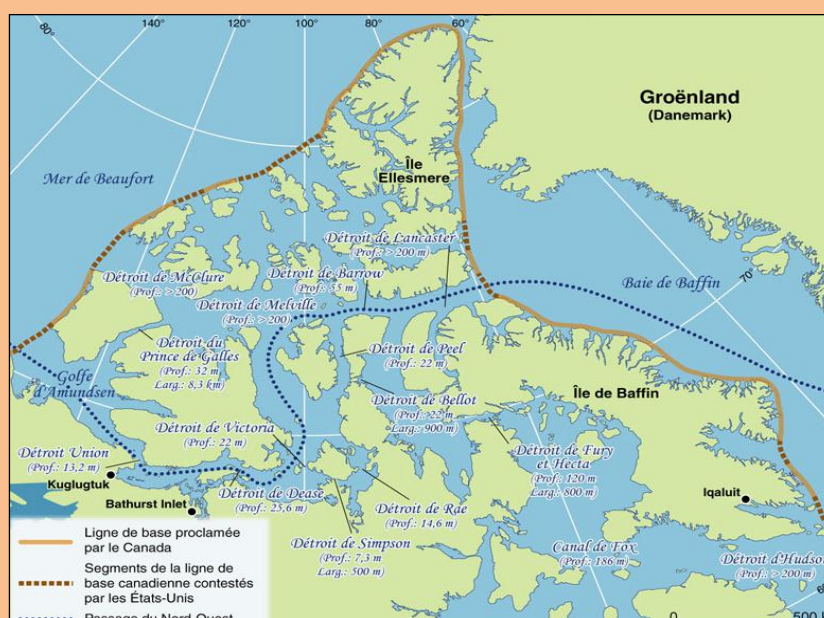
Kérdés, hogy ki és milyen feltétellel részesülhet az ilyen módon megnyíló lehetőségekből, az átjáró nemzetközi jogi státusza jelenleg ugyanis meglehetősen vitatott, habár a jég, és egyéb negatív környezeti feltételek miatt ez hosszú ideig az USA-n kívül senkit sem érdekelt.

Jelen tanulmány a Kanada szigetvilága között húzódó Északnyugati-átjáró jogi helyzetének elemzést tűzi ki abból a célból, hogy arra milyen hatással lesz, lehet a térségben megélénkülő hajósforgalom.

## 2. Az Északnyugati-átjáró elhelyezkedése

Nyugatról kelet felé haladva az átjáró áthalad a Bering-szoroson, a Csukcs-tengeren, a Beaufort-tengeren, és az Arktisz-szigetecsoport (*Arctic Archipelago*) szigetei közötti vizeken. A szigetek között több különböző útvonalat használnak, köztük a McClure-szoros, a Dease-szoros és a Prince of Wales-szoros, de nagyobb hajók számára nem mind használható. A szigetecsoportot elhagyva az átjáró a Baffin-öbölön és a Davis-szoroson keresztül éri el az Atlanti-óceánt.

A kanadai szigetvilágot a *Parry* által 1819-ben felfedezett, viszonylag szélesebb kelet-nyugati útvonal kettéosztja. Itt húzódik a klasszikus Északnyugati-átjáró útvonalának nagy része. Ettől a



Parry-szorossal jelzett vonaltól északra a Queen Elizabeth-szigetek

**1. ábra Az Északnyugati-átjáró leggyakrabban használt útvonala.**  
LASSERRE, Frédéric: "La souveraineté canadienne dans le passage du Nord-Ouest." *Policy Options*, May 2007. p. 36.

167.769. km<sup>2</sup> -nyi területe található, tőle délre pedig a Banks-, a Viktória-, a Prince of Wales és a Baffin-sziget található. A gyakori jeges akadályok miatt az útvonal gyakran a Prince of Wales-szoroson keresztül ér ki a Beaufort-tengerre.

Az Északnyugati-átjáró jogi értelemben egy nagy szoros, amely két nyílt tengeri területet köt össze, a Baffin-öblöt és a Beaufort-tengert, vagyis az Atlanti óceánt, a Csendes-óceánnal. A kérdés csak az, hogy milyen jogi minősítés alá esik. [1. ábra: a legnépszerűbb útvonal, sötétkék pontgörbe] A kanadai Arktisz-

szigetcsoport vízterülete kanadai álláspont szerint olyan történeti víznek minősül, amelyet később csak „körbekerítettek” egyenes alapvonalakkal, viszont a nemzetközi közvélemény nem kifejezetten ért egyet ezzel a minősítéssel, ezért az Északnyugati-átjárón való hajózási lehetőségek is jogilag bizonytalanok.

A jelenlegi helyzetben érdemes megvizsgálni, hogy hogyan is áll most, és hogyan alakulhat az Északnyugati-átjáró jogi státusza.

### **3. Az Északnyugati-átjáró jelene: Kanada álláspontja versus az Egyesült Államok álláspontja**

A kanadai kormány az Arktisz-szigetcsoport között elterülő vízterületet – amelyen az Északnyugati-átjáró is húzódik – belvízként tartja számon, amelyen megtilthatja az idegen államok áthaladását. Ezzel ellentétesen az államok egy csoportja az Egyesült Államokkal az élükön az útvonal nemzetközi szoros jellege mellett kampányol, és ilyen módon a tranzitjog mellett érvel. Két szöges ellentétben álló érvelés, de kinek van igaza?

#### **3.1. Az Északnyugati-átjáró a kanadai álláspont szerint**

Kanada az Arktisz-szigetcsoport vízterületének belvízi jellegét történeti jogcímre, valamint az egyenes alapvonalak alkalmazásának tényére alapozza.

A történeti jogcímen alapuló területszerzést sosem deklarálták nemzetközi szerződésben vagy törvényhozási aktusban, kizárólag diplomaták és magas rangú állami tisztviselők nyilatkozatában találkozhatunk azzal, mint a vízterület belvízi minősítésének jogalapját. A belvízi területen, így az Északnyugati-átjáró területén, a békés áthaladás joga nem illeti meg idegen államok hajóit. Ahhoz, hogy jogszerűen lehessen a történeti jogcímmel területszerzést igazolni, az angol-norvég halászati ügyben összegzett, máig hatályos gyakorlat szerint Kanadának a terület feletti kizárólagos szuverenitása tekintetében igazolnia kell, hogy azt hosszú idő óta gyakorolja (*possessio longi temporis*) a többi állam jóváhagyásával, főként azokéval, amelyek esetleg érdekeltek a jogcím fennálltában, vagy esetleges alkalmazhatatlansága esetén. A kanadai vizek tekintetében gyakran alkalmazott kifejezés az „idők kezdetet

óta”(from time immemorial) tartó szuverenitás-gyakorlás, amely különböző, területi hatályát tekintve az adott vízterületre is kiterjedő jogszabályokkal igazolhatónak vélt, azonban ennél nagyobb problémát okoz a második feltétel. A többi állam hozzájárulása ugyanis nem kifejezetten adott, hiszen a jogcím alkalmazásával közvetlenül érintett állam, az USA – a nemzetközi közösség egy részének egyetértésével – többször is tiltakozott azellen, hogy Kanada abszolút szuverenitást gyakoroljon a vízterületen, pontosabban az Északnyugati-átjárón való hajózási lehetőség teljes kanadai kontroll alatt tartását ellenezte. A nézeteltérések első kiéleződésére 1969-ben került sor, amikor az amerikai *Manhattan* nevű hajó azzal a céllal hajózta be az Északnyugat-átjárót – amelyet akkor is és most is nemzetközi víziútnak, szorosnak titulál – hogy az északi területeken keressen használható útvonalat az északon kitermelt kőolaj szállításához. Kanada tiltakozását fejezte ki, és felszólította az USA-t, hogy a jövőben az engedélye nélkül ne hajózzon a térségben, de egyéb intézkedést csak 1985-ben hoztak, amikor a szintén amerikai zászló alatt futó *Polar Sea* útjával megisméltődött a *Manhattan-incidens*. Ekkor Kanada, hogy egyértelművé tegye a vizek feletti szuverenitását, egyenes alapvonalakkal vont a körbe a szigetvilágát, ami nyomán a szigetek feletti vízterület egyértelműen belvíznek minősül. Az ENSZ 1982-es Tengerjogi Egyezménye (*United Nations Convention on the Law of Sea*) 8. cikke szerint azonban abban az esetben, ha olyan vízterület körül alkalmazták az egyenes alapvonal módszerét, amely azelőtt nem minősült belvíznek (*newly enclosed waters*), akkor a parti tengeren jellemző békés áthaladás joga a belvízi minősítés ellenére is fennmarad. Így tulajdonképpen az Arktisz-szigetcsoport vízi területének belvízi státuszát megerősítették, de az idegen államok hajózási joga tekintetében nem oszlatta el a kételyeket. Abban az esetben ugyanis, ha helyt adunk a kanadai igényeknek, és jogszerűnek ismerjük el a történeti jogcímen alapuló belvízi jogrendet, akkor az egyenes alapvonalak megvonásának csak mintegy megerősítés jellege van. Ellenben, ha a történeti jogcím nem igazolható, akkor csak az egyenes alapvonalak meghúzásának következménye a bevízi jogrend fennállta, és ilyen módon a békés áthaladás joga is fennáll a területen, így az Északnyugati-átjárón is. Kanada ezzel a ténnyel szemben azzal védekezett, hogy 1985-ben még nem volt részese az UNCLOS-nak, kizárólag a tengerjogban élő szokásjog kötötte, amelybe nem tartozott bele a 8. cikk szabálya,

mivel azt a kodifikációs bizottság dolgozta ki, és nem szokásjogi eredetű szabály volt.

A mai napig nem tisztázott, hogy nemzetközi jogi szempontból melyik verzió áll meg, amelynek oka a térség zord klímája és a jég állandó jelenléte, amely miatt a területet hajózás szempontjából nem túl vonzó, így sokáig mellőzött útvonal volt. A globális felmelegedés nyomán 2007-ben azonban a jégolvadás rekordot döntött, így az arktiszi útvonal elkezdett felértékelődni, ami a jogi státuszával kapcsolatos problémakört is ismét felszínre hozta.

### **3.2. Az Északnyugati-átjáró az USA álláspontja szerint**

Az Egyesül Államok úgy véli, hogy az Északnyugati-átjáró nemzetközi szoros, így minden államnak jogában áll azon keresztülhajózni.

Sem 1958-as tengerjogi egyezmények, sem az UNCLOS nem tartalmaz szorosokra vonatkozóan definíciót, sőt, 1958-ban egy szűkszavú rendelkezéssel le is zárták a jogintézmény taglalását, amely szerint a parti állam a parti tengerén a békés áthaladás jogát nem függesztheti fel a nemzetközi közlekedésre használt olyan szorosokon, amelyek nyílt tengereket kötnek össze, vagy parti tenger és nyílt tenger között létesítenek kapcsolatot. Az UNCLOS ezzel szemben részletesen szabályozza nemzetközi hajózásra használt tengerszorosok helyzetét a nemzetközi jogban, a definíciót azonban jelenleg is a nemzetközi szokásjogból szűrhetjük le, amelyet a *Korfu-szoros* ügyében összegzett a Nemzetközi Bíróság. Eszerint azok a nyílt tengerrészeket összekötő természetes vízi utak (földrajzi kritérium) minősülnek nemzetközi szorosnak, amelyeken jelentős nemzetközi hajóforgalom bonyolódik le (funkcionális kritérium).

Amennyiben egy szoros kimeríti az említett két, konjunktíve összekapcsolt feltételt, akkor ezen státusz nyomán rajta a hajók áthaladási joga nem függeszthető fel még hadihajók esetében sem azokban a szorosokban, amelyek a nyílt tenger egy része és a nyílt tenger más része vagy egy idegen állam parti tengere között a nemzetközi hajózás céljára szolgálnak. Ez a szabály szigorúbb a parti tengereken érvényesülő békés áthaladás jogánál, amely ideiglenes felfüggeszthető, ha a parti állam biztonsága indokolja, a felfüggesztés ugyanis nem tilalmat jelent, így nem ellentétes a tengerjog általános szabályaival. Amennyiben olyan szorosokról van



szó, amelyek a földrajzi kritériumot kimerítik, de nem minősülnek nemzetközi szorosnak, az áthaladás joga felfüggeszthető.

A jelenleg hatályos szabályok ezt a jogot tranzitjognak nevezik, amely kiterjed a hajózás, és az átrepülés szabadságának gyakorlására, ám kizárólag a tengersizoron való folyamatos és gyors áthaladás céljából, valamint nem zárja ki a szorost határoló államhoz való eljutás, és az onnan való távozás céljából történő áthaladást. Az ilyen szorosokkal határos államok nem akadályozhatják és nem is függeszthetik fel a tranzitáthaladást. Nincs olyan szabály, amely az áthaladás békés jellegét előírja, mégis a rendelkezések ilyen értelmet tulajdonítanak a tranzitjognak.

### **3.2.1. A nemzetközi tengersizosok fogalma**

Az *természeti feltétel* a vízi út természetes volta: az angol-norvég halászati ügyben például az eredetileg természetes vízi úton létesített mesterséges, hajózást könnyítő létesítmények megléte kizárta az Indreleia nevű vízi út szorosként való minősítését.

A *Korfu-szoros* ügyében meghatározott földrajzi kritérium kimerül a nyílt tengerek közötti összeköttetésben, az 1958-as parti tengerről és csatlakozó övezetről szóló egyezmény azonban nemcsak a nyílt tengereket, hanem a nyílt tengert parti tengerrel összekötő szorosok esetében is lehetőséget adott a nemzetközi szorosként való minősítéshez. Az 1958-as egyezmény nem szól arról az eshetőségről, amikor a szoros nyílt tengert köt össze belvízzel, a tengerjog és az azt szabályozó legfőbb elv, a nyílt tengerek szabadságának elvének szelleméből azonban levezethető az áthaladás jogának követelménye. Az 1958-as szabályokat kiegészíti azonban az UNCLOS azzal, hogy a nemzetközi szorosokra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni azon tengersizosokra is, melyeket nemzetközi hajózásra használnak a nyílt tenger, vagy egy kizárólagos gazdasági övezet egyik része, és a nyílt tenger vagy egy kizárólagos gazdasági övezet másik része között. A földrajzi kritérium spektruma így meglehetősen kiszélesedett.

Azonban nem minden szoros minősül *nemzetközi szorosnak* pusztán amiatt, hogy a földrajzi feltételeknek megfelelnek. A nemzetközi jelleget csak azok a szorosok érdemlik ki, amelyeket jelentős mértékben használnak nemzetközi hajózás céljára.

Ahogy a földrajzi kritérium, úgy a *funkcionális feltétel* vonatkozásában sincs az egyezményben igazodási pont, így annak

vonatkozásában is csak a nemzetközi jog általános szabályai, illetve a kialakult szokásjog, és állami gyakorlat adhat eligazítást.

Az nemzetközi szorosok jogi helyzetével legátfogóbban először a dán *Brüel* foglalkozott, és arra a következtetésre jutott, hogy a nemzetközi jelleg meghatározásánál olyan tényeket kell figyelembe venni, mint a szoroson áthaladó hajók száma, azok nemzetisége, az össztömegük, a szállított áruk becsült értéke és a hajó mérete. Ezen tényezők utalnak arra, hogy az adott szoros mennyire jelentős a nemzetközi tengeri kereskedelemben, amelyet olyan szókapcsolatokkal jelölnek, mint „*routes maritimes indispensables*” (nélkülözhetetlen tengeri útvonal), „*grandes routes maritimes*” (nagy tengeri útvonal), „*passage habituel*” (szokásos átjáró), „*international highways*” (nemzetközi út), „*highways for international traffic*” (nemzetközi kereskedelem folytatására való út) és „*natural traffic routes*” (természetes kereskedelmi út).

A Nemzetközi Bíróság az állami gyakorlatot, és a nemzetközi jog általános szabályait összegezte, amikor 1949-ben ítéletet hozott a *Korfu-szoros ügyében*, amely a mai napig az egyik legfontosabb forrása a szorosokra vonatkozó joganyagoknak. Az ügy során az Egyesült Királyság arra hivatkozott, hogy a szorosok nemzetközi minősítése kizárólag azon alapul, hogy nyílt tengerrészeket kötnek össze, és nem azon, hogy milyen hajóforgalmat bonyolít le. Ezzel szemben Albánia úgy vélte, hogy a szorosnak csekély jelentősége van a nemzetközi hajózásban.

A Nemzetközi Bíróság ítélete szerint a döntő tényező a szoros jogi helyzetét tekintve annak azon földrajzi jellemzője, hogy nyílt tengerrészeket köt össze, és az a tény, hogy nemzetközi hajózásra használják. Az, hogy nem első számú, fő útvonal, hanem alternatív jellegű, nem játszik szerepet a minősítésben. A Korfu szoros jelentőségét kellően alátámasztja az a 2884 hajóút, amit a vizsgált 21 hónapos időszakban csak azoknak a görög, olasz, román, jugoszláv, francia, albán és angol hajóknak a száma tesz ki, amelyek a kikötőben is megálltak, és vámot fizettek. Azoknak az utaknak a száma ennél is magasabb, amelyek csak áthaladtak a szoroson, de nem álltak meg a környező kikötőkben, így nem mérhető a számuk. Ennélfogva az ítélet számára a *Brüel* által javasolt egyéb kritériumok nem játszottak szerepet a szoros minősítésében.

Mi teszi alkalmassá egy szorost arra, hogy nemzetközi forgalmat bonyolíthasson le? *Lapidoth* szerint nincsenek különleges kritériumok, így az egyetlen megkötés, hogy a szoros alkalmas

legyen a hajózásra. Ez pedig kizárólag fizikai jellemzőkön múlik. Ahogy a Korfu-szoros ügyében született ítéletből kitűnik, nincs jelentősége annak, ha az adott szoros nem az egyetlen közlekedési útvonal az adott térségben, viszont a nemzetközi minősítéshez nagyon fontos, hogy fontos, jelentős útvonal legyen, ami csak akkor valósulhat meg, ha a fizikai adottságok lehetővé teszik. Például a Kanadát Oroszországtól elválasztó Vilkickij-szorosról 1970-ben egyértelműen kimondták, hogy nem minősíthető nemzetközi szorosnak, mert teljesen be van fagyva, így hajózhatatlan, egyébiránt a kanadai szuverenitás az Arktiszon megkérdőjelezhetetlen, és ennél fogva nem lehet vita tárgya. 1965 és 1967 között az amerikai parti őrség megpróbált jégtörő hajókkal keresztülhajózni rajta, de a Szovjetunió megakadályozta őket. A jelentőség mérőszáma ugyanis az adott szoroson keresztülhaladó hajók száma, és azok nemzetiségének megoszlása, vagyis akkor beszélhetünk nemzetközi hajóforgalom számára jelentős útvonalról, ha azt nemcsak a közvetlen környéken lévő államok használják rendszeresen, hanem a nemzetközi közösség többi tagja közül is páran, ahogy a Korfu-szoros esetén is hét állam hajóinak útjaiból tevődött össze a végeredmény. *O' Connell* pedig úgy összegezte a joggyakorlatot, hogy a szorosok nemzetközi jellegének bizonyításakor – az öblökkel ellentétesen – nem a földrajzi, hanem inkább a funkcionális jellemzőkön van a hangsúly.

### **3.2.2. Az Északnyugati átjáró, mint nemzetközi szoros**

#### **3.2.2.1. A földrajzi kritériumnak való megfelelés**

Kanada 1970-ben a korábbi 3 tengeri mérföldes távolságról kiterjesztette a parti tengerét a megengedett 12 tengeri mérföldig, amelynek az Északnyugati-átjáró szempontjából kiemelt jelentősége van, ugyanis ennél fogva az útvonal teljes hosszában parti tengert érint. Sőt, a Prince of Wales-szorosban elhelyezkedő Princess Royal-szigetek miatt még az 1970-et megelőző, 3 tengeri mérföldes időszakban is volt az átjárónak parti tengeri átfedése. 1970 után viszont a Barrow-szorosnál még egy átfedés keletkezett, a Young- és Lowther-szigetek között ugyanis csak 15 tengeri mérföldnyi a távolság. Mindezt úgy kommentálta a külügyminisztérium, hogy a 12 tengeri mérföldes parti tengeri szabály alkalmazása miatt így legalább akármilyen szigorúan is értelmezzük a nemzetközi jogot, a Barrow – és a Prince of Wales-szoros is Kanada teljes szuverenitása



alá esik. *Beesley*, a külügyminisztérium tanácsadója a jogi helyzet elemzésekor úgy nyilatkozott, hogy a parti tenger határának kitolása azt eredményezte, hogy a Barrow-szoros parttól partig Kanadai joghatóság alá került. Ez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy jogi értelemben Kanada megszerezte a teljes joghatóságát az Északnyugati-átjáró két kijáratára felett.

Ezek a hivatalos nyilatkozatok mintegy elismerik, hogy 1970 előtt az átjáró északi részén a Parry-csatornánál létezett egy nyílt tengeri sáv, amely azt jelenti, hogy ha például a *Manhattan* a M'Clure-szorost választotta volna útjául, akkor egyáltalán nem került volna kanadai joghatóság alá.

1970 után ezek szerint az egyetlen kétely, ami az Északnyugati-átjáró jellegéhez férhet, az abban rejlik, hogy vajon nyílt tengerrészeket köt össze, vagy sem. A Baffin-öböl nyílt tengeri jellegét senki sem vitatta, de a Beaufort-tenger esetében a jég jelenléte okozott némi problémát, ugyanis 1970. április 15-én *Trudeau* miniszterelnök úgy nyilatkozott, hogy csakis a realitás talajától eltávolodott vizsgálat vezethet arra az eredményre, hogy a Beaufort-tenger nyílt tenger. A feltevése azonban alaptalannak bizonyult, és semmivel sem tudták alátámasztani annak indokoltságát. Éppen ellenkezőleg, a hajózás fejlődésével, és a jégtörő hajók megjelenésével az eddigi jeges területek is hajózhatóvá válnak, így a jég jelenléte nem lehet akadálya a hajózás szabadságának, ennél fogva kétség nélkül megállapítható, hogy az Északnyugati-átjáró nyílt tengerrészeket összekötő vízi útvonal.

A nemzetközi szorossá minősítéshez azonban azt is bizonyítani kell, hogy fontos nemzetközi hajózási útvonal.

### **3.2.2.1. A funkcionális kritériumnak való megfelelés kérdése: a hajózási statisztikák jelentősége**

A *Korfu-ügyben* hozott ítéletben lefektetett elveknek megfelelően a nemzetközi szorosnak nemzetközi tengeri közlekedésre alkalmasnak, és hasznosnak kell lennie, amely magas számú, és több különböző állam által megvalósított keresztülhajózásban manifesztálódik. Az Északnyugati-átjáró státuszának részletes vizsgálatakor kiderült, hogy az első sikeres keresztülhajózást, *Amundsen* 1906-os útját is számolva 1979-ig mindössze 18 alkalommal használták az átjárót, és ebből tizenhárom esetben kanadai felségjelű hajó, a többi 5 esetben is Kanada tudtával szelték

át. A csekély használat oka a jeges környezetben rejlik, amely olyan mértékben megnehezítette, ha nem lehetetlenné tette a hajózást, hogy arra legtöbbször csak kísérleti jelleggel került sor, tehát az átjáró hajózható, csak nehezen. Egyebekben az 1969-es *Manhattan-incidens* világított rá arra a tényre, hogy az útvonal használatára lenne igény, főként, hogy lényegesen lerövidítené a távosságokat, amely például az északi partoknál kibányászott nyersanyagok szállításánál fontos. Lényeges különbség van azonban aközött, hogy az adott útvonal ténylegesen vagy potenciálisan hajózható. A *Korfu-szoros ügyében* született ítélet nem tért ki erre a kérdésre, nyilván, mert a tárgyalt területen nem merültek fel olyan körülmények, mint az Arktiszon. A joggyakorlat ennek megfelelően úgy pontosította a nemzetközi szoros minősítéséhez szükséges körülményeket, hogy azoknak *tényleges* használatban kell lenniük. Ez tulajdonképpen kimondatlanul is következett abból, hogy a funkcionális kritérium kimerítésének bizonyításához kellő számú, és különböző állami lobogó alatt futó hajó szükséges.

De számszerűen mennyi áthaladás bizonyítja a használatot? A kérdésre a válasz korántsem egyszerű, de az Északnyugati-átjáró esetén különösen nehéz választ adni, hiszen egy izolált területről van szó, amely speciális körülményekkel rendelkezik, ennél fogva a közlekedéshez is speciális hajókra van szükség. *Pharand* 1989-ben ismét megvizsgálta, hogy a nemzetközi szorossá minősítés funkcionális feltételei fennállnak-e, és megállapította, hogy az átjáró 80 éves történetében – az 1909-es amundseni expedícióval kezdve – mindössze 56 befejezett útra került sor az átjárón keresztül, ebből 36 kanadai, a 20 idegen hajóból pedig 13 amerikai, 1 dán, 1 holland, 1 japán, 2 bahamai, 1 libériai és 1 brit hajó volt. Ez még mindig nem volt elegendő a nemzetközi szorossá minősítéshez.

A különleges körülményekhez alkalmazkodnia kell a jognak, így valószínű, hogy amíg nemzetközi bírói fórum nem állapítja meg a nemzetközi szorosként való minősítést, addig Kanada nem fogja az Északnyugati-átjárót ilyennek elismerni. Igaz, hogy a Korfu-szoros esetén a 21 vizsgált hónap során 7 állam zászlója alatt átlagosan havi 137 áthajózást tudtak kimutatni, ami kétséget kizáróan elegendőnek minősült ahhoz, hogy megállapítsák annak nemzetközi szoros jellegét. Az Északnyugati-átjáró esetében azonban nem feltétlen szükséges ekkora forgalom, ha figyelembe vesszük a terület sajátos fizikai adottságait is, amelyet *Rothwell* és *Butler* is támogat. Mindazonáltal a jelen körülmények között, amikor a jégtakaró olyan mértékben olvad, hogy egyre valószínűbb, hogy

lesznek olyan nyári hónapok, amikor már nem jelent majd problémát az Északnyugati-átjáró keresztülhajózása, így valószínű, hogy a térség forgalma is megnő, így a kanadai szuverenitás kérdése is átértékelődhet.

A jégtakaró olvad, így a hajózási akadály javarészt megszűnik néhány éven, évtizeden belül, és akkor nemcsak azok az államok, akik jelentős jégtörő flottával rendelkeznek, hanem egyéb államok is megjelennek majd a térségben. Egyes becslések szerint 2050-re már jelentős kereskedelmi forgalom bonyolódhat az útvonalon.

A fordulat éve 2004 volt, amikor robbanásszerűen megnőtt az északi vizeken való hajózás: 8 jégtörő hajó jelent meg a térségben, ebből 5 turisztikai célból, 3 pedig tudományos kutatás okán. Ezenkívül 62 kanadai kereskedelmi hajó, 8 kanadai kormányzati hajó, valamint 32 idegen lobogó alatt futó hajó, érintette az átjáró vizeit. Az Északnyugati-átjárót teljes hosszában pedig 2 kanadai parti őrséghez tartozó hajó, 1 idegen hajó, és 2 idegen jacht szelte át, külföldi kereskedelmi hajó, vagy teherszállító hajó egy sem. A legfrissebb statisztikák szerint, összességében ez azt jelenti, hogy 1906 és 2004 között összesen 99 hajó haladt keresztül a teljes Északnyugati-átjáró területén, kanadai és idegen lobogó alatt futó vegyesen. Ez rendkívül csekély szám, még ha figyelembe is vesszük a környezeti kihívásokat, és azt, hogy az elmúlt években a globális felmelegedés miatt fellendült a forgalom, ekkora számadat jelenleg nem elég ahhoz, hogy a közeljövőben nemzetközi szorossá minősíthető legyen az Északnyugati-átjáró.

Kanada nemzeti joghatóság alá tartozóként kezeli az útvonalat, az engedélyével azonban idegen államok hajói is keresztülhajózhatnak a térségben. Az Egyesült Államokkal például 1988-ban megállapodtak, hogy a Kanada által belvízként számon tartott térségben – így az Északnyugati-átjáró vizein is – csak a kanadai kormány beleegyezésével fog hajózni. Az USA emellett kötelezte magát, hogy különös figyelmet fog fordítani a jégtörő hajókkal való áthajózáskor a tengeri környezet tudományos célzattal való megfigyelésére. Azt azonban leszögezték, hogy a megegyezésüknek semmilyen hatása nincs az útvonal nemzetközi státuszára, illetőleg annak harmadik államokkal szembeni viszonyára. Az Északnyugati-átjáró státuszának kérdése tehát nem lezárt ügy, de legalább a hajózás jogában megegyeztek az érintett államok, hiszen az USA számára sem mindegy, hogy az alaszka olajkitermelés nyomán keletkezett rakományát milyen útvonalakon szállítja, és ez milyen diplomáciai botrányokat okozhat.

#### **4. Az Északnyugati-átjáró jövője**

A jövőben mindenképpen elkerülhetetlen, hogy a hajózás kérdését rendezzék az államok, hiszen annak ellenére, hogy jelenleg az útvonal jelenleg nem minősül nemzetközi szorosnak, hanem Kanada belvívén futó útnak, a jég olvadásával nyilvánvalóan emelkedni fog azoknak a hajóknak a száma, amelyek élnének a tranzitjoggal. Kanada azonban azt vallja, hogy annak ellenére, hogy a vízi világa belvízi jogrend alá tartozik, az uralmát csak a térségen való tényleges szuverenitás-gyakorlással tarthatja meg. Biztonság nélkül pedig a szuverenitás sem ér semmit, az esetleges érdekkonfrontáció miatt ezt a kérdést Kanadának egyedül kell megoldania. Kína például már jelentős tervekkel rendelkezik, hogy miként hasznosítja majd a kereskedelmében az útvonal által kínált lehetőségeket, a Kína - Európa útvonal ugyanis sokkal rövidebb az Északnyugati-átjárón, mint a jelenleg használt Panama-csatorna. Ennek első állomásaként 1999-ben a *Snowdragon* nevű hajóval tudományos kutatás céljából megjelent az Északnyugati-átjárón, nem kis fejtörést okozva ezzel Kanadának. Kanada, hogy nagyobb nyomatókat adjon a szigetvilág közötti vízterület – így az Északnyugati-átjáró – feletti szuverenitásának, átnevezte a területet, így az 2006 -óta *Canadian Internal Waters* néven jelenik meg minden fórumon, a szuverenitás biztosítására pedig hadi flotta állomásozik a térség vizein.

Tudományos kutatások eredménye szerint 2050-re az Arktiszon jelentős hajóforgalom bonyolódhat, mivel egyes kutatók szerint 2015-re már jégmentessé válhat az útvonalak területe a nyári időszakokban, a rövidebb hajóutak reménye pedig északra csábít majd számos társaságot. A jelentős távolságbeli különbségeket a jelenleg használt, és az arktiszi útvonalak tekintetében a 2. ábra mutatja. A zöld jelzés az adott kikötők közötti legrövidebb távolságot jelöli, a sárga pedig azt, amely legalább 15%-kal kevesebb, mint a többi.

**2. ábra Kikötők közötti távolságok (tengeri mérföldben; 1 tengeri mérföld 1,852 km).**

Forrás: LASSERRE, Frédéric: "Vers une autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international?" [http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes\\_2009/lasserre/TLasserre.pdf](http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/lasserre/TLasserre.pdf) p. 6.

<b>Kikötők</b>	<b>Panama</b>	<b>Északnyugati- átjáró</b>	<b>Északkeleti- átjáró</b>	<b>Szuez és Malacca</b>
London-Yokohama	23 300	14 080	13 841	21 200
Marseille-Yokohama	24 030	16 720	17 954	17 800
Marseille-Shanghai	26 038	19 160	19 718	16 460
Marseille-Singapur	29 484	21 600	23 672	12 420
Rotterdam-Singapur	28 994	19 900	19 641	15 950
Rotterdam-Shanghai	25 588	16 100	15 793	19 550
Rotterdam-Yokohama	23 470	13 950	13 360	21 170
Hamburg-Seattle	17 110	13 410	12 770	29 780
Rotterdam-Vancouver	16 350	14 330	13 200	28 400
Rotterdam-Los Angeles	14 490	15 120	15 552	29 750
Lisszabon-Los Angeles	14 165	14 940	16 150	27 225
Lisszabon-Singapur	25 341	19 740	20 070	13 191
Lisszabon-Yokohama	21 590	14 240	15 230	18 724
Gioia Tauro-Hongkong	25 934	20 230	20 950	14 093
Gioia Tauro-Singapur	29 460	21 700	23 180	11 430
Barcelona-Hongkong	25 044	18 950	20 090	14 693



New York-Shanghai	20 880	17 030	19 893	22 930
New York-Hongkong	21 260	18 140	20 985	21 570
New York-Singapur	23 580	19 540	23 121	19 320
New Orleans-Singapur	22 410	21 950	25 770	21 360
Maracaibo-Hongkong	18 329	19 530	23 380	22 790

De vajon az északi útvonalak rövidebb jellege azonban szükségképpen azt jelenti, hogy a forgalom is megnő? *Frédéric Lasserre* reprezentatív felmérést végzett, amelynek eredményeként a világ kereskedelmi hajóforgalmának 57%-át jelképező társaságoktól kért be információt arra vonatkozóan, hogy érdekeltek-e az arktiszi hajózásban. A felmérés eredménye azt mutatja, hogy főként az észak-amerikai társaságok érdeklődnek a jégolvadás nyomán megnyíló lehetőségek iránt. [3. ábra] Egyébként a megkérdezett társaságok közül 4 észak-amerikai és 2 európai már jelenleg is bonyolít hajóutakat az Arktiszon.

### 3. ábra Lasserre felmérése az arktiszi hajózás vonzerejéről.

LASSERRE, Frédéric: Vers un autoroute maritime? Passages arctique et trafic maritime international. *supra*, p. 16.

	Ázsia	Észak-Amerika	Európa
Érdekli az arktiszi hajózás	2	6	3
Talán érdekli/még nem tudja	1	0	2
Nem érdekli	7	4	10

A funkcionális kritérium követelménye, amely szerint az útvonalnak jelentős nemzetközi kereskedelmi forgalommal kell bírnia, tehát potenciálisan adott, de hogy a lehetőségből ténylegesség lesz-e, az a jövő nagy kérdése. Mindenesetre a környezetvédelemmel is összefüggő kérdések, valamint a felesleges konfliktusok megelőzése

miatt – az útvonal jogi helyzetétől függetlenül – , célszerű lenne Kanadával megegyezni, ahogy az USA is tette.

## **Summary**

### **The Effect of Navigational Statistics on the Legal Status of Northwest Passage**

The essay aims to examine the question of effect of navigational statistics on the legal status of one of the major sea routes of the Arctic. The Northwest Passage had been covered by a nearly continuous icecap for long decades and only Canada as coastal State used the territory. In the sixties this situation had been changed because of beginning of offshore drillings along US and Canadian coasts. Companies needed to find shorter and cheaper sea routes between continents and the Arctic sea route seemed to be perfect. However by that time Canada had already established its own legal regime considering the waters of the sea route and did not want to permit the passage of US ships at all along the Northwest Passage as it belongs to the internal waters of the Canadian State. The US argued that the sea route had been an international strait thus open for transit for all the nations. This disagreement over the legal status of the sea route has been on agenda since 1969 when the first incident happened in connection with the passage of the US tanker, the *SS Manhattan*. As the qualification of international straits requires the frequent use of the sea route in question, in that time the Northwest Passage was not declared as an international strait.

As ice melts, Canada reasserts its sovereignty over the Northwest Passage but nowadays not only the neighbouring State is willing to use the route. Because of warming the sea route is becoming more and more navigable so the main question of the essay moves around the navigational statistic, the number of transit of passages made by Canadian – and by foreign ships with the consent of Canada and examines the relation between the numeric facts and the legal status of the Northwest Passage.

## Irodalomjegyzék

- BAXTER, R. R.: *The Law of International Waterways*. Harvard University Press, 1964. p. 3.
- 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.
- BRUCKNER-MENCHELLI, Natalie: "The Realities of Arctic Shipping." *Bunkerworld*, January/February 2010. p. 24.
- BRÜEL, Erik: *International Straits. A Treatise on International Law, Vol. I*, Sweet & Maxwell, London, 1947. p. 42-43.
- BUTLER, William E.: *Northeast Arctic Passage*, Alphen aan den Rijn: Sijthoff & Noordhoff, 1978. p. 135.
- Canada and United States of America Agreement on Arctic Cooperation, Ottawa, 11 January 1988, 1852 U.N.T.S 61.
- Canada: Statement concerning Arctic Sovereignty. September 10, 1985. *International Legal Materials*, Vol. 24. 1985. p. 1723-1730.
- CARMEL, Stephen: "Trade Impacts of a Viable Northwest Passage." ISA Annual Conference, 2009. [http://www.allacademic.com/meta/p310585\\_index.html](http://www.allacademic.com/meta/p310585_index.html) (2011.01.21.)
- CHARRON, Andrea: "The Northwest Passage: Is Canada's Sovereignty Floating Away?" *International Legal Journal*, Vol.60. 2005.p. 831-848.
- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. Geneva, 29 April 1958, 516 U.N.T.S. 205. [CTSCZ]
- Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania) [1949] I.C.J. Reports 1949. p. 28.
- Corfu channel case, Pleadings, Vol. II. p. 242.
- DONAT, Pharand: "Canada's Sovereignty over the Northwest Passage," *Michigan Journal of International Law*, Vol. 10. 1989. p. 653.

- DUFRESNE, Robert: "Revendications controversées du Canada à l'égard des eaux et des zones maritimes arctiques," Liste de Publications, Bibliothèque du Parlement – Service d'information et de recherche parlementaires, PRB 07-47, (le 10 janvier 2008.) p. 5.
- Dumas, J. A.-Flato, G. M. – Brown, R. D.: "Future Projections of Landfast Ice Thickness and Duration in the Canadian Arctic." *Journal of Climate*, 15 October 2006. p. 5175-5189.
- DUMAS, J. A.-FLATO, G. M. – BROWN, R. D.: "Future Projections of Landfast Ice Thickness and Duration in the Canadian Arctic." *Journal of Climate*, 15 October 2006. p. 5175-5189.
- ELLIOT-MEISEL, Elizabeth: "Still Unresolved after Fifty years: the Northwest Passage in Canadian-American Relations, 1946-1998." *The American Review of Canadian Studies*, Vol. 29. 1999. p. 407-430.
- *Fisheries case (United Kingdom v. Norway)* [1951] I.C.J. Rep. 116. p. 239.
- FITZMAURICE, Gerald: "The Law and Procedure of the International Court of Justice, 1951-54: General Principles and Sources of Law." *BYIL*, Vol. 30. 1953. p. 28.
- FLEMMING, Brian: "Canada – US Relationship in the Arctic: Neighbourly Proposal." *Canadian Defence & Foreign Affairs Institute*, December 2008.
- FRANCKX, Erik: *Maritime Claims in the Arctic: Canadian and Russian Perspectives*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Holland, 1993. p. 103.
- GILMAN, Elias: "Hic Sunt Glacierum: Canadian Arctic Sovereignty and the Role of American Challenges." Humanities Paper 1., 2009. <http://commons.pacificu.edu/cashu/1> (2011.01.21.)
- HARRIS, Francis: "Canada flexes its muscles indispute over Arctic wastes." *Daily Telegraph*, August 22, 2005. <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/northamerica/canada/1496727/Canada-flexes-its-muscles-in-dispute-over-Arctic-wastes.html> (2011.01.21.)
- HOWSON, Nicholas C.: "Breaking the Ice: The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage," *Columbia Journal of Transnational Law*, 1987-88, p. 338-375.
- HOWSON: Breaking the Ice: "The Canadian American Dispute over the Arctic's Northwest Passage. p. 368-369.

- HUEBERT, Rob: "The Rise and Fall (and Rise?) of Canadian Arctic Security /L'essor et la chute (et l'essor ?) de la sécurité de l'Arctique canadien." p. 8-23. in: MACDONALD, Brian: *Defence Requirements for Canada's Arctic*. Vimy Paper 2007, The Conference of Defence Associations Institute.
- JAKOBSON, Linda: "China Prepares for an Ice Free Arctic." *SIPRI Insights on Peace and Security*, No. 2010/2 March 2010. p. 5-6.
- JAKOBSON, Linda: "China Prepares for an Ice-Free Arctic." *SIPRI Insights on Peace and Security*, No. 2010/2 March 2010. p. 5-6.
- JONES, J.M.: "The Corfu Channel Case: Merits." *BYIL*, Vol. 26., 1949. p. 453.
- KINDRED, Hugh M. et al.: *International Law Chiefly as Interpreted and Applied in Canada*, 7th ed., Montgomery Publications, Toronto, 2006. p. 461.
- KOH, K. L: *Straits in International Navigation-Contemporary Issues*. Oceana Publications, New York, 1982.
- KRASKA, James: "International Security and International Law in the Northwest Passage." *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 42. 2009. p. 1126.
- LAJEUNESSE, Adam: "The Northwest Passage in Canadian Policy: an Approach for the 21st Century." *International Law Journal*, Autumn 2008. p. 1051-1052.
- LALONDE, Suzanne: "Increased Traffic through Canadian Arctic Waters: Canada's State of Readiness." *Revue juridique Thémis*, Vol. 38. No. 1. 2004. p. 89.
- LALONDE, Suzanne: "Who Controls the Northwest Passage?," *Vanderbilt Law Review*, Vol. 42. No. 4. October 2009. p. 77-78.
- LAPIDOTH, R.: *Les détroits en droit international*. Publications de la RGDIP, n°17, Paris, Pedone, 1972. p. 31.
- LASSERRE, Frédéric: "Les détroits arctiques canadiens et russes: souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes." *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 48. N. 135. 2004.
- Le Passage du Nord-Ouest:une route commerciale à exploiter? Implications pour la souveraineté canadienne." *Sécurité mondiale*, No. 8. février 2004. p. 1-4.



- LONG, Maj,S.G.: "A Whole of Government Approach to Canadian Arctic Sovereignty in the Face of Global Warming." *Canadian Forces College, CSC 33*, p. 27-41.
- MAcNEIL, Gillian: "The Northwest Passage: Sovereign Seaway or International Strait? A Reassessment of the Legal Status." *Dalhousie Journal of Legal Studies*, Vol. 15. 2006. p. 204.
- Marine Routes in the Arctic Ocean. <http://www.pancanal.com/esp/plan/estudios/0301-02.pdf> (2011.01.19.) Final Report of the Arctic Marine Transport Workshop., BRIGHAM Lawson – ELLIS, Ben eds. 2004.<http://www.institutenorth.org/servlet/download?id=28> (2011.01.19.)
- McRAE, Donald: "Arctic Sovereignty: Loss by Dereliction?" *CARC- Northern Perspectives*, Vol. 22. No. 4. p. 14.
- Northwest Passage gets political name change. *The Edmonton Journal*, April 9, 2006. Canada.com.; MILLER, G. Robert M.: "Opinion: Canada and the Northwest Passage – Sovereignty versus Heritage." Jan. 14. 2009. *Digital Journal*. <http://www.digitaljournal.com/article/265204> (2011.01.21.)
- O' CONNELL, D. P.: *The International Law of the Sea. Vol. I.* Oxford University Press, 1982. p. 428.
- PARISEAU, Jule-Anne: "Le statut juridique véritable du passage Nord-ouest: le Canada est-il souverain en ces eaux?" *FracVert - Le Webzine Environmental*, Vol. 5. No. 1. 2008.
- PARISEAU, Jule-Anne: "Le statut juridique véritable du passage Nord-ouest: le Canada est-il souverain en ces eaux?" *FracVert - Le Webzine Environmental*, Vol. 5. No. 1. 2008.
- PATTERSON, I. A.: "Climate Change and the Impact on the Northwest Passage: A Challenge to Canadian (Arctic) Sovereignty." *Canadian Forces College, NSSC 8*. p. 8.
- PHARAND, Donat "The Legal Régime of the Arctic: Some Outstanding Issues." *International Journal*, Vol. 39, 1983-1984. p. 759.
- PHARAND, Donat: "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit." *Ocean Development and International Law*, Vol. 38., Issue 1 & 2., January 2007. p. 12.
- PHARAND, Donat: "The Waters of the Canadian Arctic Islands." *Ottawa Law Review*, Vol. 3. 1968-69. p. 418. és 420.
- PHARAND, Donat: "Historic Waters in International Law with Special Reference to the Arctic," *University of Toronto Law Journal*, Vol. 21. 1971. p. 7.

- PHARAND, Donat: "La souveraineté du Canada dans l'Arctique," *Revue québécoise de droit international*, Vol. 3. 1986. p. 298.
- PHARAND, Donat: "The Northwest Passage in International Law." *Canadian Yearbook of International Law*, Vol. 17. 1979. p. 100.
- PHARAND, Donat: "Le passage du Nord-ouest, un souci des canadiens." *RGD*, Vol. 5. 1974. p. 188-189.
- POTTS, Tavis – SCHOFIELD, Clive: "Current legal developments: the Arctic." *International Journal of Marine & Coastal Law*, Vol. 23. No. 1. 2008. p. 156.
- ROTHWELL, Donald R.: "The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment." *Cornell International Law Journal*, Vol. 26. p. 356.
- ROUCEK, Joseph: "The Geopolitics of the Arctic." *American Journal of Economics and Sociology*, Vol. 42. No. 4. 1983. p. 463.
- Sea Ice in Retreat. The New York Times. 01.10. 2007. [http://www.nytimes.com/interactive/2007/10/01/science/2007\\_1002\\_ARCTIC\\_GRAPHIC.html](http://www.nytimes.com/interactive/2007/10/01/science/2007_1002_ARCTIC_GRAPHIC.html) (2010.11.10.)
- SMITH, Brian: "Innocent Passage as a Rule of Decision: Navigation v. Environmental Protection." *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 21. 1982-83. p. 49-102.
- Standing Committee on External Affairs and National Defence, Minutes of Proceedings and Evidence, No. 25. April 29, 1970.
- Statements and Speeches, No. 70/3, 1970. p. 4.
- STRUCK, Doug: „Dispute Over NW Passage Revived: U.S. Asserts Free Use by All Ships; Canada Claims Jurisdiction," *The Washington Post*, Monday, November 6, 2006. <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2006/11/05/AR2006110500286.html> (07.10.2010.)
- 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.
- TEEPLE, Nancy: "L'histoire des intrusions dans l'Arctique canadien, en bref" *Le Journal de l'Armée du Canada*, Vol. 12. No. 3. 2010. p. 54-56.

- THEOLOGITIS, Dimitrios: "The EU Perspective for Energy and Maritime Transport." Speech at Conference „Common Concern for the Arctic" Ilulissat, Greenland, 9 September 2008. p. 113. [http://www.norden.org/sv/publikationer/publikationer/2008-750/at\\_download/publicationfile](http://www.norden.org/sv/publikationer/publikationer/2008-750/at_download/publicationfile) (02.12.2009.)
- TRUDEAU-BÉRARD, Nicole: "Souveraineté et passage du Nord-ouest." *Revue juridique Thémis*, Vol. 5. 1970. p. 49-54.
- United Nations Convention on the Law of the Sea Montego Bay, 10 December 1982. 1833 U.N.T.S. 3. [UNCLOS]
- VISSCHER, Charles de: *Problèmes de confins en droit international public*. Pedone, Paris, 1969. p. 142.
- WALDOCK, C.H.M.: "The Anglo-Norwegian Fisheries case." *BYIL*, Vol. 28. 1951. p. 612.
- Warming Opens Northwest Passage," <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6995999.stm> (2009.04.26.)
- WEST, Mary Beth: "Arctic Warming: Environmental, Human, and Security Implications." *Vanderbilt Journal Of Transnational Law*, Vol. 42. p. 1097.