

Hajókról származó tengeri olajszennyezések

TDK dolgozat

Jelige: Hajóskapitány

2014

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	1
Bevezetés	2
I. Nemzetközi környezetjogi kitekintés	4
1. A tengeri szennyezések általános kérdései	4
2. A szennyezések eredete	6
3. Az olaj tengeri környezetre gyakorolt hatásai	8
II. A tengerjogi szabályozás fejlődése.....	9
1. A szabályozás kezdeti szakasza	9
2. MARPOL 73/78.....	11
3. A szabályozás további fejlődése	14
III. A hajókról származó szennyezések a Tengerjogi Egyezmény keretein belül – Az államok joghatósága.....	15
1. A lobogó szerinti állam joghatósága.....	17
2. A parti állam joghatósága	19
3. A kikötő szerinti állam joghatósága.....	20
IV. Tengeri olajkatasztrófák – A tankerbalesetek	21
1. Torrey Canyon	22
2. Amoco Candiz	22
3. Exxon Valdez.....	23
4. Prestige.....	24
V. A szennyezésekért fennálló kártérítési felelősség	26
1. Az állam felelőssége	26
2. A szennyezésekért való polgári jogi felelősség	27
Összegzés	30
Bibliográfia	35

Bevezetés

A nyílt tengerek és óceánok bolygónk 70%-át alkotják, így a világ legnagyobb kiterjedésű közös területének is nevezhetőek. A tengerek két fontos funkciója – a kapcsolattartás és szállítás – mellett¹ napjainkban jelentős szerepet kap az élőforrások kihasználása, a gáz és olaj kitermelése, valamint hulladéklerakóként történő hasznosítása.² A XVII. században Hugo Grotius *De mare liberum* című könyvében fogalmazta meg a nyílt tenger szabadságát, így az, mint *res communis*, mindenki számára hozzáférhető; a nyílt tengereket egyetlen állam sem sajátíthatja ki.³ Azonban azt már Grotius is elismerte, hogy nem minden tenger számít mindenki által elérhetőnek.⁴ Később a nyílt tenger szabadsága egy általánosan elfogadott nemzetközi elv lett,⁵ azonban ez az elv a mai napig nem a tengerek egészére vonatkozik⁶ – vannak olyan tengeri területek, amelyek a parti állam szuverenitása alá tartoznak: a parti tenger például kivételt képez a nyílt tenger szabadsága alól, mint a parti állam szuverenitása alá tartozó terület. De e területek tekintetében is érvényesülnek bizonyos korlátok, így a parti állam köteles a békés áthaladás eltűrésére.

A tengerek mindig is fontos szerepet játszottak a kereskedelemben és a szállításban egyaránt, amelynek következtében számtalan ártalmas és veszélyes anyag kerülhet a nyílt vizekbe, másrésről a halászat vagy egyéb tengeri élőlények levadászása is jelentős károkat okozhat a tengeri ökoszisztémában. Mivel a szennyezések –, valamint a tengeri élőlények védelme – a tengerjog kiemelt részét képezik, így mindkettőt egy nagyon összetett és részletekbe menő védelmi rendszer kialakításával lehet csak a megfelelő mértékben megóvni. Továbbá a XX. században bekövetkezett technológiai fejlődés következtében a kőolajtermelés egyre jelentősebb szerephez jutott, melynek egyik fő forrása a kontinentális talapzat (*continental shelf*). E terület fölött – a Truman elnök 1945-ös nyilatkozatának kezdeményezésével kialakult szokás alapján⁷ – a parti államok szuverén jogokat gyakorolnak a természeti források feltárása és kiaknázása tekintetében.⁸

¹ Malcolm N. Shaw: Nemzetközi jog, Complex Kiadó, 2008, Budapest, 449.o.

² Patricia Birnie–Alan Boyle–Catherine Redgwell: International Law and the Environment, Oxford University Press, Oxford, 2009, 379.o.

³ Hugo Grotius: De Mare Liberum, 2. fejezet; <http://socserv2.socsci.mcmaster.ca/econ/ugcm/3ll3/grotius/Seas.pdf> -2013. 09. 07-i állapot

⁴ R.R. Churchill–A.V. Lowe: The Law of the Sea; 1999, Manchester University Press, 3. kiadás, 71.o.

⁵ Tengerjogi Egyezmény, 1982, Montego Bay, 87.cikk

⁶ Emellett a Körzet területe, mint az emberiség közös öröksége, mint a jövő generáció érdekeit is figyelembe veendő elv is megjelent. Ld. Kovács Péter: Nemzetközi Közjog, Osiris Kiadó, Budapest, 2011, 612.o.

⁷ Kovács Péter: i.m., 603.o.

⁸ Tengerjogi Egyezmény, 77. cikk

A szennyezések mértéke ellenére azonban az óceánok képesek az emberi tényezők által okozott hatások (antropogénikus hatások) öntisztítás útján történő „kiküszöbölésére”. De az óceánok a szárazföldről származó, közvetlenül a tengerbe ömlött szennyezőanyagok mennyisége, valamint az öntisztító folyamat korlátai miatt nem tudják vizeiket effektíven tisztán tartani.⁹ Mindemellett figyelembe kell venni több tényezőt is: eszerint az óceánok homogén jellemzőkkel rendelkeznek – a tengeráramlatok, sótartalmuk, egymással való kapcsolódásuk tekintetében, valamint a szennyező anyagok különböző forrásokból származása olyan tényezőknek számítanak, melyekre a nemzetközi környezetjognak válaszként megfelelő lépéseket kell tennie.¹⁰ Emiatt szükség van egy kielégítő szabályozás létrehozására és fenntartására annak érdekében, hogy a szennyező, károsító folyamatok visszafordíthatóak, a tisztulási folyamatok pedig felgyorsíthatóak legyenek. E tényekkel azonban meglehetősen későn, csak az 1970-es, 80-as években kezdtek el foglalkozni – részben az addig bekövetkezett olajkatasztrófák¹¹ és más jelentős károsodást okozó szennyezések¹² hatására – és amely területeken egyébként a GESAMP¹³ tanulmányai alapján a tengerek védelme a kezdeti szabályozáshoz képest sokkal kiemeltebb szerepet kapnak.

Dolgozatom megírásának célja, hogy bemutassam a tengeri – különösen a hajókról származó – olajszennyezések természeti környezetre gyakorolt hatásait a bekövetkezett olajkatasztrófákon és a folyamatosan bővülő jogi szabályozáson keresztül, szemléltetve a megelőzésre, illetve elhárításra vonatkozó nemzetközi környezetjogi és tengerjogi szabályozást, illetve hogy ennek kapcsán felhívjam a figyelmet néhány sarkalatos jogi problémára.

⁹ Alexander M. Bronfman: Self-Purification in the Context of the Problems of Anthropogenic Ecology of the Sea; GeoJournal, Vol. 27, 1992. 141-148. o.

¹⁰ Alexandre Kiss-Dinah Shelton: International Environmental Law, Transnational Press, Ardsley, 2004, 3. kiadás, 496-497.o.

¹¹ Lásd Torrey Canyon, Amoco Candiz, Exxon Valdez, Ixtoc I által okozott szennyezések.

¹² Például a mérgező anyagok által okozott károk, a hajókról származó ballasztvíz, amely alkalmas lehet „tengeri életformák” szállítására, ezáltal egy adott területen kialakult ökoszisztémában egy más térségből származó, a ballasztvízzel együtt a tengerbe juttatott élőlények jelentős károkat tudnak okozni.

¹³ Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection

I. Nemzetközi környezetjogi kitekintés

Annak ellenére, hogy a tengeri olajszállítás gyakorlata meglehetősen korán kialakult – az ehhez kapcsolódó szabályozás azonban még sokáig váratott magára. De olaj ipari és hétköznapi alkalmazása miatti megnövekedett fogyasztása a hajóiparra is jelentős hatást gyakorolt – annak folyamatos növekedéséhez vezetett. Míg a fejlettség terén a hagyományosan tengeri államok jóval nagyobb előnyt élveztek, addig más államok – akár földrajzi, akár gazdasági helyzetük miatt – vajmi kevés lehetőséget kaptak „igényeik érvényesítésére”. Erre példa lehet Magyarország is, ahol a XVIII. századi „fellendülés” – pontosabban Fiume kikötőjének visszacsatolása – után napjainkra gazdasági és földrajzi pozíciója miatt a hajóipar folyamatosan „elsorvadt”. Magyarország az 1990-es években még rendelkezett tengeri olajszállításra alkalmas hajókkal, például a *Pannon River* tengeri áruszállításra alkalmas hajóval, amely 2000-ig magyar lobogó alatt hajózott a tengeren, általában tengeri olajkutak fűrásával foglalkozó cégek alkalmazásában.¹⁴

1. A tengeri szennyezések általános kérdései

Annak ellenére, hogy a nemzetközi környezetjog gyökerei már a XIX. században megjelentek,¹⁵ a nemzetközi környezetjog csak az elmúlt pár évtizedben vált a nemzetközi jog „dinamikusan fejlődő jogterületévé”.¹⁶ A nemzetközi környezetjog fejlődése az 1970-es évek elején, a stockholmi konferenciának köszönhetően jelentős lendületet kapott.¹⁷ A konferencián egy 26 elvet tartalmazó nyilatkozaton kívül egy 109 pontos akcióterv is elfogadásra került, valamint létrehozták magát az ENSZ Környezetvédelmi Programját is (*United Nations Environmental Programme*, a továbbiakban UNEP). A Konferencia céljai közül kiemelendő a szennyező és mérgező anyagokkal kapcsolatos nyilvántartás vezetése, valamint az óceánokba bocsátással okozott szennyezések megelőzése.¹⁸ Abban az időben az okozott kár tekintetében fennálló felelősség és kártérítés megállapítása főleg az államok között felmerülő szennyezéseknél kulcsfontosságú szerepet kaphatott volna, azonban azáltal, hogy nagyon sok

¹⁴ <http://www.sci-tech.hu/hajogyartas.sci-tech.hu/00home/02home.htm> - 2013.11.17-i állapot

¹⁵ Alexandre Kiss–Dinah Shelton: *Guide to International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2007, 32. o.

¹⁶ Raisz Anikó: A környezetvédelem helye a nemzetközi jog rendszerében – avagy nemzetközi környezetjog bírói szemmel, *Miskolci Jogi Szemle*, 6. évfolyam, 1. szám, 2011, 90-108.o., 90.o.

¹⁷ Az ENSZ Közgyűlése által összehívott 1972-es emberi környezetről szóló világkonferencia.

¹⁸ Lars Emmelin: *The Stockholm Conferences*; *Ambio*, Vol. 1, No. 4., 1972., 135-140. o.

állam nem volt hajlandó elismerni a felelősségét, e területen nem is történhetett megfelelő előrelépés.¹⁹

A következő jelentős pont, az 1992-es Riói Nyilatkozat a Környezetről és Fejlődésről (avagy *Earth Summit*) volt. A Riói Nyilatkozat – a stockholmival nyilatkozattal együtt – fogalmazta meg és alakította ki a nemzetközi környezetjog általános alapelveit.²⁰ A következőkben főként azon alapelvek kerülnek kiemelésre, melyek a tengerjog és a szennyezések szempontjából is jelentősek, hiszen ezeket a Nemzetközi Bíróság a szerződések és szokásjog által hagyott rések kitöltésére is alkalmazza.²¹

A Riói Deklaráció 2. elve – és a Stockholmi Nyilatkozat 21. alapelve – kimondja a károkozás tilalmának alapelvét, mely szerint: az államok „... *a fennhatóságuk vagy ellenőrzésük alatt álló tevékenységek ne okozzanak kárt más Államok környezetében vagy a nemzeti fennhatóság határain túli területeken.*”

A második releváns elvet, az elővigyázatosság alapelvét, a Deklaráció 15. cikke mondja ki, mivel a környezet védelme érdekében az államok széles körben törekednek az elővigyázatosságra; a teljes tudományos bizonyosság hiánya nem használható föl indoklásként az intézkedések elhalasztására. Abban az esetben, ha nem rendelkezünk megfelelő tudományos ismeretekkel, akkor az államoknak fokozott óvatossággal kell törekedniük a környezetromlás megakadályozására.²²

A szennyező fizet alapelve –, mely inkább gazdasági irányelvként került elfogadásra – legelőször az 1970-es években, az OECD országokban került bevezetésre.²³ Míg a Stockholmi Nyilatkozat még nem tartalmazott rá utalást, addig a Riói Deklaráció 16. elve kimondja: „*a szennyezés költségét a szennyezőnek kell viselnie*” anélkül, hogy az állam – „a nemzeti hatóság” – e kötelezettséget átvállalná.

¹⁹ Alexandre Kiss: Protection of the Global Heritage; in: Weiss, Brownlie, Kiss, Chayes, Hargrove; Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law); Vol. 75, Proceedings of the 75th Anniversary Convocation, 1981., 31-56.o., 43. o.

²⁰ A nemzetközi környezetjogi alapelvek nagy része az ENSZ égisze alatt, vagy az ENSZ Közgyűlése által összehívott konferencián vagy valamely ENSZ szerv által kerültek elfogadásra. Ld. továbbá: Winfried Lang – UN-Principles and International Environmental Law; Max Planck Yearbook of United Nations Law, Vol. 3., 1999, 157-172.o.

²¹ A tengerjog területén az alapelvek „különleges” értelmezést kapnak. Mivel az ezen a területen megjelenő elveket nagyon gyakran általános alapelvként is alkalmazzák, így egy jogvita eldöntése során is általános alapelvként utalnak rájuk. Az olajszenyezések tekintetében azonban nem csak a tengerjogban érvényesülő alapelvek, de a nemzetközi környezetjog általános alapelvei is megjelennek, így azokat összhangban kell alkalmazni. Ld. továbbá: Churchill-Lowe: i.m.,12.o.

²² Csák Csilla: Környezetjog, I. kötet, Novotni Alapítvány, 2008, Miskolc, 18-19.o.

²³ OECD – Environmental Principles and Concepts, 1995, Párizs, OCDE/GD(95)124

A megelőzés elve alapján, ha a károkozás nem zárható ki, akkor a kárt a megfelelő eszközökkel minimalizálni kell.²⁴ A megelőzés elve ökológiai és gazdasági szempontból is jelentőséggel bír, hiszen egy már bekövetkezett károsodást nehéz helyreállítani, vagy ha lehetséges is, az erre irányuló eljárás nagyon költséges.²⁵

Mindemellett vannak olyan alapelvek is, melyek kifejezetten a tengerekhez vagy a tengerszennyezésekhez kapcsolódnak, így ezek nem az általános környezetjogi szabályozásban találhatók meg. Ilyenek például az 1982-ben elfogadott Tengerjogi Egyezményben található elvek: a nyílt tenger szabadsága, a tengeri környezet védelme, vagy az államok együttműködése.²⁶

2. A szennyezések eredete

A tengerszennyezések fogalma, ha a szennyezések forrásait vesszük kiindulási alapul, meglehetősen tág kört foglal magába. Az azonban elmondható: annak ellenére, hogy a szabályozás tekintetében a tengeri olajszennyezések kapták a legnagyobb figyelmet, azon kívül sokkal veszélyesebb anyagok is a tengerekbe kerülnek. Az olajszennyezések korai szabályozásának indoka, hogy az elfogyasztott energia tekintetében világszinten az olaj az egyik legjelentősebb fosszilis energiahordozó.²⁷ Annak ellenére, hogy a kőolaj-kitermelés mértéke folyamatosan nő, a tengerszennyezések okozta károk – részben az egyre kiterjedőbb szabályozásnak köszönhetően – pedig csökkenő tendenciát mutatnak: a GESAMP becslései alapján, míg 1981-ben 3,2 millió tonna olaj ömlött a tengerekbe, addig az 1990-es évek elejére ennek mértéke 2,35 millió tonnára csökkent;²⁸ egy harmadik becslése szerint pedig az 1988-tól 1997-ig terjedő intervallumban évente 1,245 millió tonna olaj ömlött a tengerekbe.²⁹

A szakirodalom alapján a tengeri olajszennyezések négy fő forrásból származhatnak: a hajókról származó szennyezések (*vessel source pollution*), tengerbe bocsátás (*dumping*), tengerfenéken folytatott tevékenységek (*sea-bed activities*), szárazföldi és légköri szennyezések (*land-based and atmospheric pollution*).

²⁴ Raisz Anikó: Környezetvédelem a nemzetközi jogban in: Nagy–Olajos–Raisz–Szilágyi: Környezetjog II. kötet, Novotni Alapítvány, Miskolc, 2010, 16.o.

²⁵ Alexandre Kiss–Dinah Shelton: Judicial Handbook on Environmental Law, UNEP, 2005, 20.o.

²⁶ http://cmsdata.iucn.org/downloads/10_principles_for_high_seas_governance___final.pdf – 2013.10.24-i állapot

²⁷ Kerényi Attila: Általános Környezetvédelem- Globális gondok, lehetséges megoldások; Mozaik Kiadó, Szeged, 2006, 116-117.o.

²⁸ GESAMP: Impact of Oil and Related Chemicals on the Marine Environment, Reports and Studies no.50., London, 1993, 25-27.o.

²⁹ GESAMP: Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-Based Activities, Reports and Studies no.75., London, 2007, 60.o.; a tanulmány alapján az antropogén kibocsátások közül a hajókról származó szennyezés teszi ki a legnagyobb mértékű szennyezést (457.000 tonna).

A hajókról származó szennyezések, mint főforrások kétféleképp következhetnek be: az egyik esete, amikor a szennyezés a hajó működtetésével függ össze (*operational pollution*). Ebben az esetben a hajó rendeltetésszerű működése során bocsát a vízbe olyan anyagokat, melyek olajat vagy más káros anyagokat tartalmazhatnak. A hajókról származó szennyezések másik formája –, mint nem akaratlagos tevékenységből eredő szennyezések – a tengeri olajkatasztrófák (*accidental pollution*). A katasztrófák mindig egy olajszállító hajó zátonyra futásával okoznak jelentősebb kárt a tengeri környezetben, mivel egyszerre több tízezer tonna olaj is a tengerbe ömölhet. Ez a fajta szennyezés – a tengerek öntisztító képessége ellenére – sokkal jelentősebb károsodásokkal jár, amelynek következményeként számos madár, tengeri emlős és hal is elpusztulhat, ezzel kihatva a halászatra is. Ha pedig az olajfolt a partokig elsodródik, a parti élővilág károsodását is okozza,³⁰ ebben az esetben az olajfolt feltakarítása is sokkal költségesebbé válhat. A hajókról származó szennyezésekről általánosságban elmondható, hogy a hajók bruttó hordképességének növekedésével nemcsak az általuk szállított – és az esetlegesen kiömlő – olaj mennyisége, de ezzel együtt a katasztrófák károsító következményei is drasztikusan megnöttek.³¹

A tengerbe bocsátás során „*hulladéknak vagy más anyagnak a szándékos tengerbe juttatásáról*”³² beszélhetünk. Ebbe a kategóriába tartoznak a tengeri kotróműkálátok után visszamaradt anyagok, az ipari szemét és szennyvíziszap, valamint a tengeri szemétiégetés.³³

A tengerfenéken folytatott tevékenységek kategóriájába a tengeri olajkitermelésből származó csekély kémiai hulladékanyagok és ipari törmelék mellett a kútkitörések katasztrófái tartoznak. A tengeri olajszennyezések e csoportjába sorolandó, első jelentős olajkitörés 1979-ben következett be az *IXTOC I*-es olajkútnál, a Mexikó-öbölben, amely minden idők egyik legnagyobb³⁴ tengeri olajszennyezését idézte elő.³⁵

³⁰ GESAMP: The State of the Marine Environment, Reports and Studies, no. 39., London, 1990

³¹ A már fentebb hivatkozott GESAMP tanulmány alapján (*Impacts of oil*) az 1950-es években egy hajó bruttó hordképessége 30.000 tonna volt. Napjainkra egy olajszállító hajó hordképessége, akár elérheti az 550.000 tonnát is, ezzel a legnagyobb hajócsoporthoz tartoznak. (ULCC, Ultra Large Crude Carriers 320.000-550.000 tonna hordképességű hajók. Ld. továbbá: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/shipsize.html> - 2013.09.17-i állapot)

³² Tengerjogi Egyezmény 5. cikk

³³ GESAMP: The State of..., 12-15.o.

³⁴ Egészen 2010-ig ez a kitörés számított a legnagyobbnak, amikor azonban a Deepwater Horizon olajfúrótorony katasztrófája bekövetkezett, ezzel helyrehozhatatlan károkat okozva a Mexikói-öbölben és az amerikai partoknál. A katasztrófa következtében 4,9 millió hordónyi olaj ömlött a tengerbe 87 nap alatt, ami tizenkilencszer nagyobb mennyiség volt, mint ami az Exxon Valdez hajó katasztrófájánál ömlött a tengerbe, emellett 11 ember a baleset során életét vesztette. (A további adatokért ld.: <http://www.popularmechanics.com/science/energy/coal-oil-gas/bp-oil-spill-statistics> – 2013. 10. 26-i állapot)

³⁵ Arne Jernelöv–Olof Lindén: Ixtoc I: A Case Study of the World's Largest Oil Spill; Ambio, Vol. 10., No.6., 299-306.o.

Végül a tengeri olajszennyezések utolsó forrása a szárazföldi és légköri szennyezések. A szárazföldi eredetű szennyezés fogalmát A tengerek szárazföldi eredetű szennyezéséről szóló 1974-ben elfogadott Párizsi Egyezmény 3. cikke fogalmazza meg, mely meghatározás alapján szárazföldi eredetű szennyezésnek minősül a tengeri területek vízfolyásokon keresztül, a tengerpartról származó szennyezése.

3. Az olaj tengeri környezetre gyakorolt hatásai

Az olajszennyezések eredetére tekintet nélkül az olaj környezetre és élővilágra gyakorolt hatása mennyiségétől függetlenül képes kárt okozni a természetben. Egy olajszennyezés bekövetkezésénél számtalan tényezőt kell figyelembe venni: az olajfolt nagyságát, a jellemzőit, a szennyezéssel érintett organizmusokat és olyan fizikai behatásokat, mint például a szél, az áramlatok vagy akár a napsütés.³⁶ Ezenkívül figyelembe kell venni az olaj minőségét, viszkozitását, a tengerbe ömlött mennyiséget és az állapotát is: egy könnyűolaj sokkal vékonyabb réteget alkot és kisebb mértékben fog egy parti részen „lerakódni”, mint egy nehezebb típusú olaj.³⁷ Azonban minél nagyobb kiterjedésű egy olajfolt, annál nagyobb kárt tud okozni a környezetben, mivel a víz felszínén – az olaj minőségétől függően vékony vagy vastag – filmréteget alkotva meggátolja a víz és levegő közötti gázcserét, lecsökkentve a víz oxigéntartalmát. Ennek következtében a tengeri organizmusok, a halak és a vízinövények is elpusztulnak, és meggátolja az adott területen megtalálható élőlények rekolonizációját.³⁸ Ezen felül az olaj a partokra sodródva – főként a homokos partokon – lerakódhat, amely a talajba szivároghatva további szennyezéseket okozhat. E folyamat azonban megakadályozható, ha az olajfolton közvetlenül olyan kémiai diszpergálószeret használnak, melyek megállítják az olaj part felé terjedését.³⁹

Az eltakarítási eljárásban általában három módszert alkalmaznak: a fizikai eltávolítást, a diszpergálószeret, és az olajjal szennyezett növényzet csökkentését. A diszpergálószeret sem lehet minden esetben alkalmazni, például a kémiai anyagokra rosszabbul reagáló tengeri élőlények nagymértékű jelenlétének.⁴⁰ Az eltakarítás folyamatában megfelelő információ és

³⁶ Charles Mitchell–Einar Anderson–Laurence Jones–Wheeler North: What Oil Does to Ecology; Journal (Water Pollution Control Federation), Vol. 42, No.5, 1970, 812-818. o.

³⁷ Jennifer M. Baker: Marine Ecology and Oil Pollution; Journal (Water Pollution Control Federation), Vol. 50 No. 3, 1978, 442-449. o.

³⁸ Jennifer M. Baker: i.m.; 443.o.

³⁹ Michael J. Kennish: Pollution in Estuaries and Coastal Marine Waters; Journal of Coastal Research; No. 12, 1994, 27-49.o., 33.o.

⁴⁰ T. H. Gaines: Pollution Control at a Major Oil Spill; Journal (Water Pollution Control Federation) Vol.43, No. 4, 1971, 651-667.o., 652.o.

adat megléte is szükséges a műveletek megkezdéséhez, amely nagyon gyakran nem áll a hatóságok rendelkezésére, emellett a környezeti monitoring megkezdését is megnehezíti.⁴¹

A fenti megállapítások alapján elmondható, hogy az olajszennyezés minden esetben környezetkárosító hatású és katasztrofális következményekkel jár együtt, de az ökoszisztéma, az állat- és növényvilág ennek ellenére képes a regenerálódásra.

II. A tengerjogi szabályozás fejlődése

1. A szabályozás kezdeti szakasza

Az általános ismertetés után a tengeri szabályozással – azon belül is a szennyezések megelőzésével és korlátozásával – kapcsolatos lényeges egyezmények szemléltetése által mutatható be a tengeri olajszennyezésekhez köthető – meglehetősen összetett – szabályrendszere. E nemzetközi szerződések közül néhány már nem hatályos, csupán történeti jelentőségük miatt kell azokat kiemelni, de a jelenlegi rendszer kialakulásában szerepük nem volt elhanyagolható.

A tengerszennyezéssel kapcsolatos szabályozás az államok korlátozott érdekeltsége és a tudományos vizsgálatok hiánya miatt csak sokkal később, és egy sokkal lassabb folyamat eredményeként alakult ki.⁴² Azonban az első világháborút követően a parti államok egymás közötti szerződések keretében már a tengervizek szennyezésével is foglalkoztak.⁴³ Az első olyan egyezménytervezet, amely az olaj tengerbe bocsátását korlátozta volna, 1926-ban, a Washingtoni konferenciára az Amerikai Egyesült Államok által került kidolgozásra, de a szerződés sosem került aláírásra. 1935-ben, Genfben – részben az 1926-os tervezet alapján⁴⁴ – egy újabb tervezet került megalkotásra, ám ez sem lelt jelentősebb támogatásra.

Végül 1954-ben került elfogadásra Az olajjal okozott tengerszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: OILPOL), amely megtiltotta, hogy – néhány kivétellel⁴⁵ – a szárazföldtől számított 50 mérföldes körzetben olajat vagy a vízfelszínt szennyező olaj alapú keveréket a hajók a tengerbe bocsáthassanak.⁴⁶ Maga az egyezmény még nem határozta meg a szennyezés fogalmát – az értelmező rendelkezésében⁴⁷ csak a „*kibocsátás*”

⁴¹ W. Ritchie: Maritime Oil Spills-Environmental Lessons and Experiences with Special Reference to Low-Risk Coastlines; Journal of Coastal Conservation, Vol.1, No.1., 1995, 64-72.o.

⁴² Birnie-Boyle-Redgwell: i.m., 379.o.

⁴³ Kiss-Shelton: Guide to..., 33. o.

⁴⁴ ENSZ konferencia a tengerjogról, Svájc, Genf, 1958, A/CONF.13/8 dokumentum, 10. pont

⁴⁵ Bizonyos területeken, például az Északi-tenger zónájában, vagy az Ausztrál zónában ez a távolság sokkal nagyobb volt.

⁴⁶ OILPOL III. cikk; A melléklet

⁴⁷ OILPOL I. cikk (1) bek.

(discharge) definíciója szerepelt, mely szerint: a „kibocsátás” az olajjal vagy olajkeverékkel kapcsolatos, bármely módon előidézett bejuttatást vagy kiömlést jelent. Az egyezmény későbbi, 1969-es kiegészítésével bevezették az olajszállítók takarításának egyik alternatív módját, a „load on top” rendszert.⁴⁸ A rendszer alapján a rakomány (nyersolaj) leengedésével a tartályba tengervíz engedik, majd – a vízzel együtt – a megmaradt olajat a hajó szennyvíz-tartályába vezetik át, ahol az olaj kiválasztódik a vízből, ezáltal vékony filmréteget alkotva azon lebeg, így a szétválasztódásnak köszönhetően tiszta vizet ugyanúgy vissza tudják engedni a tengerbe, az olajos maradványokat pedig a fedélzeten tudják tartani.⁴⁹

A következő lényeges lépést az államok már az ENSZ keretein belül tették meg 1958-ban a Nyílt tengerről szóló egyezmény elfogadása által.⁵⁰ Az egyezmény rögzíti, hogy *„minden állam köteles a vonatkozó hatályos szerződések rendelkezéseinek figyelembevételével szabályokat alkotni a hajókról vagy olajvezetékéből kifolyó olaj általi, illetve a tengerfenéknek vagy az alatta levő földkéregnek a kiaknázása vagy kutatása következtében okozott szennyeződés elkerülése végett.”*⁵¹ Annak ellenére, hogy az egyezmény még csak általánosságban szólt a szennyezésekről, már a hivatkozott cikkben is látható az „univerzalitás”,⁵² hiszen nem csak a „hatályos szerződések”, de az „esetleg kidolgozandó szabványok és szabályzatok figyelembevételét” is megköveteli.

Láthatjuk, hogy az 1960-as években folyamatosan nőtt a környezettudatosság, amelyhez a „Torrey Canyon” 1967-es katasztrófája is közrejátszott. A Torrey Canyon olajszállító hajót az 1950-es években építették, majd a későbbi átépítése során összesen 120.000 tonna rakomány szállítására volt alkalmas.⁵³ Utolsó útján, 1967-ben összesen 118.000 tonna nyersolajat szállított Kuwaitból az Egyesült Királyságba, de útja végén a Seven Stones zátonynál hajótörést szenvedett. A baleset következtében a brit partoknál több mint 80.000 tonna nyersolaj ömlött a tengerbe, amely később továbbterjedve, a francia partoknál is károkat okozott.⁵⁴ A brit kormány a tenger megtisztítására és 40.000 tonna nyersolaj eltávolítására rakétákkal megrakott vadászrepülőket küldött az olajfolt felégetésére.⁵⁵ Abban az időben a károsodás következményeinek tekintetében még kevés figyelmet fordítottak a hajók esetleges

⁴⁸ Churchill – Lowe: The Law of the Sea; 339.o.

⁴⁹ Jeff B. Curtis: Vessel-Source Pollution and MARPOL 73/78: An International Success Story?; Environmental Law, Vol. 15, 1984-85, 689-691.o.

⁵⁰ Magyarország az 1963. évi 6. törvényerejű rendelettel hirdette ki.

⁵¹ Nyílt tengerről szóló egyezmény, 24. cikk

⁵² Kiss–Shelton: International Environmental Law, 498.o.

⁵³ <http://www.oilpollutionliability.com/the-torrey-canyon/> - 2013.10.05.-i állapot

⁵⁴ Ved P. Nanda: The „Torrey Canyon” Disaster: Some Legal Aspects, Denver Law Journal, vol. 44, 1976, 400-425.o.

⁵⁵ <http://www.oilpollutionliability.com/pollution-control/> - 2013.10.05.-i állapot

hibáiból származó károokra, és leginkább a legénység – kifejezetten a kapitány – felelősségének megállapítására összpontosítottak, összesen 3,25 millió fontnyi kárt megállapítva.⁵⁶

A *Torrey Canyon* katasztrófa gyors intézkedésre sarkallta a nemzeteket, melynek következményeképp 1969-ben elfogadták A nyílt tengeren bekövetkezett olajszennyezések esetén történő beavatkozásról szóló, valamint Az olajszennyezés okozta kárért fennálló polgári jogi felelősségre vonatkozó egyezményeket, melyek a dolgozat későbbi fejezetében kerülnek kifejtésre. A fejlődő szabályozás ellenére azonban még itt is csak speciális problémák kerültek meghatározásra, a meglévő ítéletek alapján lehetett csak az állami felelősség alapelveit a hasonló módon bekövetkezett esetekre alkalmazni.⁵⁷

2. MARPOL 73/78

Ezután született meg a tengeri olajszennyezésekkel kapcsolatos legjelentősebb – és mai napig hatályos szabályozás – A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény és 1978-as jegyzőkönyve (a továbbiakban: MARPOL).⁵⁸ Maga az Egyezmény csak az általános rendelkezésekről szól, míg kifejezetten a mellékletek tartalmazzák az olajszállítással kapcsolatos szabályokat. Ennek ellenére a MARPOL rendelkezései már sokkal nagyobb kört ölelnek fel, mint az 1954-es OILPOL. A MARPOL célja, hogy megakadályozza a tengeri környezet szennyezését az ártalmas anyagok, illetőleg az ilyen anyagokat tartalmazó szennyvizek kibocsátása által.⁵⁹

Már a MARPOL 2. cikkében is látható, hogy a korábbi szabályozáshoz képest sokkal részletesebb meghatározásokat tartalmaz, hiszen a „kibocsátás” fogalma már nemcsak az olaj vagy olajos anyag kibocsátására vonatkozik,⁶⁰ hanem minden ártalmas anyagra és ilyen anyagokat tartalmazó anyagokra.⁶¹ Maga az egyezmény alkalmazásának körét (3. cikk) is sokkal kiterjesztőbben határozta meg, mint az OILPOL, kiterjesztve azt minden részes fél lobogója szerinti hajóra, valamint a részes felek fennhatósága alá tartozó hajókra.

⁵⁶ Ld. továbbá: <http://www.oilpollutionliability.com/pollution-control/> - 2013.10.05.-i állapot

⁵⁷ Mivel abban az időben még csak az alapelvek álltak állandó jelleggel rendelkezésre a szennyezésekből eredő jogviták eldöntésére, melyek csak általánosságban tudtak irányt mutatni egy-egy ügyben. Később már voltak olyan bírósági ítéletek (ld. *Trail Smelter*, *Lanoux tó*, *Korfu szoros*), amelyek a más államnak okozott károk és a felelősség tekintetében, de mind az elvek és az ítéletek általánossága miatt nehéz volt a tengerszennyezésekre „leszűkíteni” az állami felelősség megállapításának feltételeit. Alan E. Boyle: *Marine Pollution under the Law of the Sea Convention*, *The American Journal of International Law*, Vol. 79., No. 2, 1985, 4. fejezet

⁵⁸ Az egyezményt később 1978-ban módosították a hatályba lépésének elősegítése érdekében. Magyarország a 2001. évi X. törvénnyel hirdette ki.

⁵⁹ MARPOL, 1. cikk

⁶⁰ OILPOL, I. cikk

⁶¹ MARPOL, 2. cikk (3) bek.

A MARPOL esetén maga az I. Melléklet szabályozza azt a „fogalmi kört”, amely korábban az OILPOL Egyezmény alá tartozott. A Melléklet sokkal szigorúbb követelményeket támaszt az olajszállító hajókkal szemben, igazodva a technikai fejlődéshez, valamint a katasztrófák bekövetkezésének esetére konkrét intézkedések megtételét is előírja. A kibocsátással kapcsolatos követelmények körében pedig akkor van lehetőség a tengerbe bocsátásra, ha a hajó több mint 50 tengeri mérföldre van a szárazföldtől és nem a speciális területek egyikén tartózkodik.⁶²

A Melléklet több kötelezettséget is a lobogó szerinti államra ró: így a hajóinak rendszeres időközönként lefolytatandó ellenőrzését⁶³ és egy Nemzetközi Olajszennyezés Megelőzésére Vonatkozó Bizonyítvány kiadását (*International Oil Pollution Prevention Certificate*).⁶⁴ A bizonyítvánnyal rendelkezni köteles hajó egy másik fél joghatósága alá van vetve ezen fél kikötőjében, illetve a nyíltvízi terminálokon,⁶⁵ ezáltal köteles túrni a kikötő szerinti állam ellenőrzési jogának gyakorlását. Az ellenőrzés annak érdekében hajtható végre, hogy az adott kikötő szerinti állam megbizonyosodhasson: a hajó nem bocsátott-e ki bármilyen ártalmas anyagot.⁶⁶ Az egyezmény együttműködést követel meg az államoktól mind az ellenőrzések terén, mind pedig a szennyezések felderítésénél: a szabálysértések esetén a bizonyítékok szolgáltatásánál a kikötő szerinti állam és a lobogó szerinti állam köteles együttműködni,⁶⁷ illetve a parti állam kérheti a kikötő szerinti államtól egy lehetséges szennyezés esetén az ellenőrzés lefolytatását.⁶⁸ A rendelkezések megszegése esetén az eljárás kezdeményezését elsősorban a kikötő szerinti állam és a parti állam joghatósága alá helyezi,⁶⁹ és a szankciókat is ezen államok jogszabályai állapítják meg.⁷⁰

A MARPOL I. Melléklete a kibocsátások kontrollálása érdekében azokat a technikai előírásokat is szabályozza, melyek a tartályhajók bruttó hordképességéhez mérten a ballasztvíz tisztán tartásához és a kibocsátott olaj csökkentéséhez szükségesek. A MARPOL e területen – a hajók bruttó hordképességéhez mérten, valamint a tengerre bocsátásának évéhez képest – újonnan bevezette az elkülönített ballaszttartály (*segregated ballast tank* –

⁶² MARPOL, I. Melléklet, 34. előírás

⁶³ MARPOL, I. Melléklet, 6. előírás

⁶⁴ MARPOL, I. Melléklet, 7. előírás

⁶⁵ MARPOL, 5. cikk, (1)-(2) bek.

⁶⁶ MARPOL, 6. cikk (2) bek.

⁶⁷ MARPOL, 6. cikk, (3)-(4) bek.

⁶⁸ MARPOL, 6. cikk (5) bek.

⁶⁹ Birnie–Alan– Redgwell: *International Law and the Environment*, 408.o.

⁷⁰ MARPOL, 4. cikk (2) bek.

SBT), a nyersolaj mosó rendszer (*crude oil washing* – COD), valamint a kijelölt ballaszttartály (*dedicated clean ballast tank* – CBT) alkalmazását.⁷¹

Összegezőként elmondható, hogy maga az egyezmény roppant sikeresen oldotta meg a tengeri forgalomban részt vevő hajókra vonatkozó műszaki és technikai szabályozást. A GESAMP tanulmánya alapján a kibocsátás mértéke az 1990-es évek elejére jelentősen lecsökkent.⁷² Azonban az egyezmény számos problémával nehezen tudott megbirkózni. Az egyik ilyen probléma a kikötői befogadólétesítmények hiánya volt,⁷³ melyek nemléte miatt nehezebb volt az olajmaradékot a fedélzeten tartani és az egyezmény követelményeinek megfelelően egy kikötői befogadólétesítménynél leengedni. Az utóbbi években a probléma elhárítása érdekében nemcsak az IMO tett jelentős lépéseket,⁷⁴ de az Európai Unió is elfogadta a 2000/59/EK irányelvet a tengeri kibocsátás csökkentése érdekében. Az intézkedések egyik legfőbb indoka volt, hogy azon hajóknak, amelyek a MARPOL szabályainak megfelelően épültek meg és a MARPOL kibocsátásra vonatkozó szabályait is betartották, e létesítmények hiányában a jogtalan kibocsátás vagy a megnövekedett kibocsátási költségek közül kellett választaniuk.⁷⁵

Egy másik probléma az SBT alkalmazásának korlátaiban nyilvánult meg, mivel az I. Melléklet csak az 1982 után tengerre bocsátott hajóknál tette kötelezővé a rendszer alkalmazását. Ennek eredményeként ismét a hajótulajdonosok kerültek szorult helyzetbe, mivel egy új, SBT rendszerrel rendelkező hajó megépítése túl költséges lett volna, a régebbi típusú hajókat pedig nem lehetett SBT-vel felszerelni; ezért a tulajdonosok inkább kitartottak a régi hajóik mellett.⁷⁶ Emiatt a szennyezések mértékét a mai napig nem lehet teljesen kiküszöbölni.

Végül negatív kritikaként ki kell emelni a jogtalan kibocsátások felderítésének nehézségeit. Az illegális kibocsátások esetén csak akkor lehet a szennyezést okozó hajóval szemben bármilyen intézkedést alkalmazni, ha a szennyezést egyáltalán sikerült észlelni. A kikötő szerinti állam ezen a ponton nehézségekbe ütközik, mivel a kibocsátással kapcsolatban

⁷¹ MARPOL, I. Melléklet 18. előírás

⁷² GESAMP: Impact of..., 25-27.o.

⁷³ A létesítményeket a hajók fedélzetén útközben felhalmozott szemét és olajos anyagok leengedésére hozzák létre; az I. Melléklet 38. előírása konkrétan meghatározza, hogy milyen anyagok esetén mekkora kapacitást kell biztosítani a hajók számára a leengedéshez.

⁷⁴ 2006-ban az IMO 54. ülésén is, ahol a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság (Marine Environment Protection Committee – MEPC) egy akciótervet is elfogadott a probléma megoldására. Ld. továbbá: <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Pages/Default.aspx> - 2013.10.20-i állapot

⁷⁵ Jeff B. Curtis: i.m., 702-703.o.

⁷⁶ Andrew Griffin: i.m., 503.o.

vezetett naplón kívül kevés bizonyíték áll a rendelkezésükre,⁷⁷ így az operatív kibocsátásokkal okozott szennyezéseket nagyon sok esetben lehetetlen felderíteni.

A MARPOL jelentősége ellenére számos megoldatlan problémát nem tudott még kiküszöbölni, emiatt az egyezmény nem nevezhető olyan hatékonynak, mint amilyen valójában lehetne. Az egyezmény már a végrehajtása során is akadályokba ütközött, mivel eleinte csak az államok szűk köre fogadta azt el,⁷⁸ valamint az államok – a szennyezések ellenőrzésének érdekében – az IMO irányában sem tettek eleget éves beszámolási köteleességüknek.⁷⁹

3. A szabályozás további fejlődése

Jelenleg a MARPOL az egyik legjelentősebb egyezmény a hajókról származó szennyezések ellenőrzés alatt tartására, de a későbbiek során is elfogadtak – igaz, kisebb jelentőségű – szerződéseket. Az egyik ilyen szerződés az 1974-ben elfogadott „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt melléklet (a továbbiakban: SOLAS).⁸⁰ A konkrét rendelkezések ebben az esetben is az egyezmény mellékletében találhatóak. Hatálya kiterjed a gyúlékony természetű cseppfolyós rakományok ömlesztve szállítására épített vagy arra alkalmassá tett teherhajókra – tartályhajókra.⁸¹ Az egyezmény alapján a teherhajók testét, gépi berendezéseit és felszerelésének szemléit is a hajó elkészültekor, valamint időszakosan, a hajó korától függően közbenső időközönként kell megtartani.⁸² Ezzel nemcsak az utasok és a rakomány biztonságát lehet garantálni, de az esetleges illegális kibocsátások és katasztrófák is könnyebben megelőzhetőek lehetnek.

Az Egyezményekkel kapcsolatban 1982-ben került elfogadásra Párizsi egyetértési memorandum (továbbiakban: Párizsi MOU),⁸³ amely alapján 27 részes állam hatósága az idegen hajókon ellenőrzéseket hajt végre a MARPOL, SOLAS és más szennyezésekkel kapcsolatos nemzetközi egyezmények betartatására.⁸⁴ A 2012. évi Párizsi MOU jelentése alapján több mint 14.000 hajón hajtottak már végre ellenőrzést, ezek közül 669-et tartottak

⁷⁷ Birnie–Boyle–Redgwell: i.m., 411.o.

⁷⁸ A hatálybalépést azt is megnehezítette, hogy legalább tizenöt olyan államnak kellett az egyezmény részesévé válnia, amelynek együttes kereskedelmi flottája a világ kereskedelmi hajózása vegyes tonnatartalmának legalább 50%-át tette ki. (1978-as Jegyzőkönyv, V. cikk)

⁷⁹ Churchill–Lowe: i.m., 342.o.

⁸⁰ Magyarország a 2001. évi XI. törvénnyel hirdette ki.

⁸¹ SOLAS Melléklet, 2. szabály h) pont

⁸² SOLAS Melléklet, 10. szabály

⁸³ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control- Párizsi Egyetértési Memorandum a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről

⁸⁴ Párizsi emlékirat, 1. szekció; a ellenőrzések során figyelembe vett egyezmények listáját lásd a 2. szekcióban.

vissza.⁸⁵ A jelentés három kategóriába sorolta a hajókat a kockázati szintjüknek megfelelően: a fehér listára az alacsony kockázati szintű országok, a szürke listára a közepes kockázatú, míg a fekete listára a magas kockázatú országok kerültek. A besorolást országonként a rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján, egy binomiális számítás alapján határozzák meg. Ahhoz, hogy egy állam hajói egy magasabb szintre kerülhessenek, nem haladhatják meg a megadott visszatartási limitet.⁸⁶

A szennyezések megelőzésének érdekében az univerzális szinten kívül a regionális megállapodások már elég korán, az 1972-es Stockholmi Nyilatkozat után kialakultak. A regionális rendszerek kialakulásának előnyeként – a többi szervezeti rendszerhez képest – a közvetlen problémakezelő képességük emelhető ki.⁸⁷ A gyakorlatban regionális szinten az elfogadott szabályok végrehajtása, a szennyezések esetén történő együttműködés valósul meg. A regionális szabályok elfogadását – mint „a tengeri környezet védelme és megőrzése tárgyában korábban létrehozott különös egyezményeket” – a Tengerjogi Egyezmény 237. cikke is lehetővé teszi, feltéve, hogy azok az Egyezmény alapelveinek megvalósítására létrejövő megállapodások. Ide tartoznak az UNEP Regionális Tengerprogramjai, amelyeket 1974-ben a Stockholmi Nyilatkozat keretein belül indítottak el a tengerek és tengerpartok fenntartható kezelése és használata érdekében.⁸⁸ Az összesen 13 regionális programhoz 143 állam csatlakozott az UNEP égisze alatt.

III. A hajókról származó szennyezések szabályozása a Tengerjogi Egyezmény keretein belül – Az államok joghatósága

A Tengerjogi Egyezmény (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, továbbiakban: az Egyezmény, UNCLOS) megalkotásának célja, hogy az államok részvétele által univerzális jelleggel jöhessen létre egy, a tengerjog minden területét átfogóan szabályozó szerződés.⁸⁹ Az Egyezmény 1982-es elfogadását megelőzően már több mint 50 éve próbáltak egységes tengerjogi szabályozást létrehozni.

Az első ilyen „kísérletek” egyike az 1930-as I. Tengerjogi Konferencia volt, ahol négy egyezményt fogadtak el: a csatlakozó övezettel, nyílt tengerrel, a kontinentális talapzattal, valamint a nyílt tengeri halászattal és élőforrásokkal kapcsolatban. Mivel – a már fentebb

⁸⁵ Paris MOU: Port State Control, 2012. évi jelentés, 24.o.

⁸⁶ Paris MOU: Port State Control, 2012. évi jelentés, 58-59.o.

⁸⁷ Lewis M. Alexander: Regional Arrangements in the Oceans, *American Journal of International Law*, Vol. 71, No. 1., 1977, 86.o.

⁸⁸ <http://www.unep.org/regionalseas/about/default.asp> – 2013.10.25-i állapot

⁸⁹ Birnie–Boyle–Redgwell: i.m., 382.o.

említett – 1958-as genfi egyezmények alapján a parti tenger szélességének meghatározásában még nem mondott ki egyértelmű szabályt, hanem a parti államra bízta annak a meghatározását, hogy az alapvonalától számított 3-12 mérföldes szakaszon mekkora szélességet tekint parti tengerének. Mindenesetre, a csatlakozó övezetet már a genfi egyezmény is a parti tenger szélességétől számított 12 mérföldben határozta meg. Ezután 1960-ban került sor a II. Tengerjogi Konferencia megtartására, melynek keretén belül kívánták az államok a kérdést egységesen szabályozni – ám sikertelenül. Végül az 1974-ben összehívott III. Tengerjogi Konferencia hozta meg nyolc év után a várt eredményt: a 12 mérföldes parti tenger és az alapvonalától számított 24 mérföldes csatlakozó övezet kérdései is rendezésre kerültek, valamint az államok számára, a 200 mérföldes kizárólagos gazdasági övezetben (KGÖ) biztosított szuverén jogok mellett a tengeri környezet védelme és a tengerszennyezések megelőzése is a szabályozás tárgyát képezte.⁹⁰ Az átfogó szabályozás ellenére azonban az Egyezmény főként a parti, kikötő szerinti és lobogó szerinti államok joghatóságára fordít hangsúlyt, emellett a szennyezések egyes fajtái tekintetében a MARPOL Mellékletek sokkal alaposabban rendeznek bizonyos kérdésköröket.⁹¹

Az Egyezmény 192. cikke általános kötelezettséggként állapítja meg a tengeri környezet államok általi védelmét és megóvását. Ennek érdekében az államoknak minden olyan intézkedést meg kell tenniük, amelyek „a tengeri környezet bármely forrásból származó szennyezések megelőzéséhez, csökkentéséhez, és ellenőrzéséhez szükségesek”.⁹² Ilyen intézkedésnek kell tekinteni a hajókról származó szennyezést, a balesetek megakadályozását, veszélyhelyzetek kezelését vagy pedig a szándékos és nem szándékos kibocsátás megelőzését. Az Egyezmény 194. cikke által meghatározott védelem az államok tengeri környezetén kívül a nyílt tenger védelmére is kiterjed, így nem csak az államok saját joghatóságuk alatt más államnak okozott károkra vonatkoztatható, hanem az államok joghatóságán kívüli területekre is kiterjeszti védelmét.⁹³

⁹⁰ Patricia Birnie: Third UN Conference on the Law of the Sea: A Comprehensive Treaty Is Now in Sight; *Ambio*, Vol.9., No. 1., 1980, 45-46.o.

⁹¹ A MARPOL IV. és V. Mellékletei szabályozzák a hajók szennyvize, valamint hajókról származó szemét által okozott szennyezéseket, melyekről a UNCLOS egyébként nem tesz említést. Van olyan álláspont, mely szerint e hiány arra az indokra vezethető vissza, hogy az Egyezmény megalkotásánál elsősorban az olajszennyezések valamint hajókról származó problémakörére koncentráltak, elsősorban a Torrey Canyon katasztrófa miatt. Ld.:Yvonne L. Tharpes: *International Environmental Law: Turning the Tide of Marine Pollution*; *The University of Miami Inter-American Law Review*, Vol. 20., No. 3., 1989, 579-614.o., 611-613.o.

⁹² UNCLOS, 194. cikk 1. pont

⁹³ Birnie–Boyle–Redgwell: i.m., 387.o.

Az államok kötelezettségének tekintetében az Egyezmény a szennyezések esetén három állam kategóriáját különíti el, mint joghatóságot gyakorló államot: a lobogó szerinti, a parti és a kikötő szerinti államokat.

Az Egyezmény alapján minden államnak joga van arra, hogy a hajói a nyílt tengeren lobogója alatt hajózzanak,⁹⁴ de az állam joghatóságába tartozik azon feltételek meghatározása, amelyek alapján a hajóknak megadja a nemzeti hovatartozást.⁹⁵ A Nemzetközi Tengerjogi Bíróság (továbbiakban: ITLOS) az *M/V Saiga ügyben*⁹⁶ kifejtett álláspontja szerint az Egyezmény célja egy olyan „*egyedi kapcsolat megteremtése a hajó és a lobogó szerinti állam között, amely a lobogó szerinti állam kötelezettségei hatékonyabb végrehajtásának elősegítésére szolgál és nem pedig egy olyan követelményrendszer létrehozása, amely egy másik állam számára megtámadhatósági alapot szolgáltat*.” Erre az esetre utal vissza az ITLOS a „*Grand Prince*” ügyben,⁹⁷ amikor megállapította, hogy Franciaország – a rendelkezésre álló bizonyítékok ellenére – nem tudta megfelelően megalapozni azon állítását, miszerint a halászhajó a jogsértés elkövetésekor Belize lobogója alatt hajózott.

Az Egyezmény 94. cikke állapítja meg azokat a kötelezettségeket, amelyek a lobogó szerinti államokat terhelik: a kötelezettségek jelentős része megegyezik a SOLAS-ban támasztott kritériumokkal, valamint a MARPOL követelményeivel is, mivel kimondja, hogy „*minden állam meghozza a lobogója alatt hajózó hajók tengeri biztonságának szavatolásához szükséges intézkedéseket a hajók szerkezetére, felszerelésére és hajózásra való alkalmasságára.*”⁹⁸ Emellett a kötelezettségek között itt is külön kiemelik a természeti környezetben súlyos kárt okozó balesetek bekövetkezténél történő állami intézkedést is, ahol az egyezmény állami együttműködési kötelezettséget is előír.

1. A lobogó szerinti állam joghatósága

Az Egyezmény a hajókról származó szennyezést 211. cikkében speciális módon szabályozza, mivel a lobogó szerinti állam joghatósága által elfogadott törvényeknek és rendelkezéseknek „*legalább olyan hatékonynak kell lenniük, mint az általános nemzetközi szervezetek vagy diplomáciai konferenciák által létrehozott, általánosan elfogadott nemzetközi szabályok és követelmények*”. Ebben a kontextusban az államok által elfogadott szabályoknak – a katasztrófák minimalizálásának érdekében – legalább olyan hatékonynak

⁹⁴ UNCLOS 90. cikk

⁹⁵ UNCLOS 91. cikk

⁹⁶ *M/V Saiga* ügy, Saint Vincent és Grenadine v. Guinea, ITLOS, No. 2, 1999, para 83.

⁹⁷ *Grand Prince* ügy; Belize v. Franciaország, ITLOS, No. 8., 2001, paras 89-94.

⁹⁸ UNCLOS 94. cikk

kell lenniük a szennyezések megelőzése, csökkentése és ellenőrzés alatt tartása érdekében, mint a MARPOL vagy SOLAS egyezmények és az általuk támasztott minimális követelmények.

Miután minden államnak biztosítania kell, hogy a lobogója alatt közlekedő, illetve általa lajstromozott hajók betartsák a tengeri környezet hajók általi szennyezésének megelőzésére, csökkentésére, és ellenőrzés alatt tartására vonatkozó nemzetközi szabályokat és követelményeket, ezért a lobogó szerinti államok általi végrehajtása⁹⁹ tekintetében az egyezmény nem csak önmagát kívánja megerősíteni, de a MARPOL egyezményében meghatározott követelményeket és a rendelkezések megsértése esetén történő eljárást is.

Különleges esetet képeznek a szívességi lobogó szerinti államok (*flag of convenience states/ pavillon de complaisance*). Annak ellenére, hogy az idegen zászló alatti hajózás évszázados múltra tekint vissza,¹⁰⁰ a szívességi lobogó szerinti államok gyakorlatukat az 1910-es évekre alakították ki, amikor bizonyos államok külföldi tulajdonban álló hajókat kezdtek el lajstromozni gazdasági érdekből és az ellenőrzés minimális szintje miatt.¹⁰¹ A más országban lajstromozott hajókra legelőször a *Torrey Canyon* és *Amoco Candiz* incidensek után irányult nagyobb figyelem.

Az Egyezmény maga is kimondja a nyílt tengeren való hajózás szabadságát, e követelmények érvényesülnie kell a parti vagy tengerparttal nem rendelkező állam tekintetében is, de az állam és a hajó között egy valóságos kapcsolatnak kell fennállnia.¹⁰² Ezáltal a lobogó szerinti állam joghatósága megkérdőjelezhetetlen, de a szennyezésekkel szembeni effektív fellépési lehetősége kérdéses.¹⁰³ E fellépési lehetőség már a MARPOL-nál is egy gyenge pontot képzett, mivel elsődlegesen a MARPOL is a lobogó szerinti állam eljárási kötelezettségét emelte ki, így a szívességi lobogó szerinti lajstromozás már ekkor is aláásta az egyezmény törekvéseit.¹⁰⁴ Mivel a szívességi lobogó szerinti államoknak sokkal korlátozottabb – vagy pedig egyáltalán nincs is – lehetőségük az egyezményekben megállapított kötelezettségek kikényszerítésére, esetenként pedig az is előfordulhat, hogy a lajstromozott hajó az adott államnál soha nem is fog kikötni.

⁹⁹ UNCLOS, 217. cikk

¹⁰⁰ Bizonyos hajók idegen zászló alatt hajózás elődleges indoka volt, hogy a hajótulajdonosok olyan területeken is védelmet kaphassanak vagy kereskedni tudjanak, ahol egyébként nem lett volna jogosultságuk rá. Ld.: Le T. Thuong: From Flags of Convenience to Captive Ship Registers; Transportation Journal, Vol. 27, No. 2., 1987, 22-34.o.

¹⁰¹ Eber Osieke: Flags of Convenience Vessels: Recent Developments; American Journal of International Law; Vol. 73, No. 4., 1979; 604-627.o.

¹⁰² UNCLOS 87., 91. cikk

¹⁰³ Daniel Bodansky: Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond; Ecology Law Quarterly, Vol. 18., 1991, 742.o.

¹⁰⁴ Andrew Griffin: i.m., 506-508.o.

A szívességi lobogó szerinti lajstromozást általában a harmadik világbeli országok teszik lehetővé,¹⁰⁵ akik hagyományosan nem számítanak tengeri szállítással foglalkozó államoknak. A szívességi lobogó szerinti hajók általános jellemzőiként elmondható, hogy általában egy olyan államban történik meg lajstromozásuk, amely államnak nem állampolgára a hajó tulajdonosa; az állam lajstromozási feltételeinek könnyen meg lehet felelni; a hajókra kivetett adókat az állam nem emeli vagy alacsonyak; az államnak nincs joghatósága a nemzetközi szabályok kikényszerítésére; valamint a hajók legénysége is bármilyen állampolgár lehet.¹⁰⁶ Mivel a hajóknak az „átlagos” lobogó szerinti államokhoz képest sokkal alacsonyabb standardoknak kell megfelelniük, így ezeknél a hajóknál nagyobb esély van egy katasztrófa bekövetkezésére. Ennek ellenére több állam is támogatja a szívességi lajstromozást – például az Egyesült Államok¹⁰⁷ –, mert nem csak az állam által kivetett magas költségeket tudják elkerülni, de a hajójuknak sem kell olyan magas követelményeknek megfelelni.

2. A parti állam joghatósága

A parti állam joghatósága már sokkal korlátozottabb, hiszen ezeknek az államoknak már nincs lehetőségük a nyílt tengeren egy másik állam lobogója alatt hajózó hajóval szemben a parti állam szuverenitásából fakadóan¹⁰⁸ bármilyen intézkedést tenni: erre csak a belvizein, illetve kizárólagos gazdasági övezetében van lehetőségük. A tengeri környezet védelme érdekében a parti államoknak több eszköz is a rendelkezésükre áll a különböző intézkedések megtételére. A békés áthaladás körében az idegen hajó áthaladása biztonságot vagy a parti állam békéjét sértőnek minősül, ha „*az egyezményvel ellentétes, szándékos és komoly környezetszennyezési cselekményt*” valósít meg.¹⁰⁹ Ezenfelül a parti állam – az Egyezményvel összhangban – elfogadhat rendelkezéseket „*a parti állam környezetének védelme, a szennyezés megelőzése, csökkentése és ellenőrzése érdekében.*”¹¹⁰ Az Egyezménynek lényegében úgy kellett a parti államokat felhatalmaznia az áthaladás szabályozására, hogy közben más államok szabad áthaladáshoz való joga ne sérüljön.

¹⁰⁵ Például Libéria, Panama, Libanon, Szomália, Szingapúr, Ciprus, Honduras, Bahamák, vagy újabban Mongólia.

¹⁰⁶ Esko Antola: The Flag of Convenience System: Freedom of the Seas for Big Capital; Instant Research on Peace and Violence; Vol. 4., No. 4., The Prospects for the Law of the Sea, 1974, 195-205.o.

¹⁰⁷ Le T. Thuong: i.m., 27-28. o.

¹⁰⁸ UNCLOS 2. cikk

¹⁰⁹ UNCLOS 19. cikk, 2. bek., h. pont

¹¹⁰ UNCLOS 21. cikk, 1. bek, f. pont

A 200 mérföldes kizárólagos gazdasági övezetben (KGÖ) is érvényesül a parti állam joghatósága a tengeri környezet védelme és megőrzése tekintetében,¹¹¹ de a parti állam joghatósága itt az állam tengeri érdekeltségétől is függ.¹¹² A KGÖ alkalmazása mára már szokásjoggá vált,¹¹³ amit a Nemzetközi Bíróság a *Líbia-Málta Kontinentális Talapzat ügyben*¹¹⁴ hozott ítélete is megerősít: a gazdasági övezet intézménye az államok gyakorlata alapján a szokásjog részévé vált.

A 211. cikk értelmében, a lobogó szerinti államhoz hasonlóan, a parti államnak is a szennyezések megelőzése, csökkentése, valamint ellenőrzése érdekében mind a parti tenger, mind a KGÖ tekintetében ugyanúgy érvényesül a nemzetközi szabályokkal – MARPOL, SOLAS – összhangban a törvények és rendeletek elfogadásának lehetősége. A végrehajtás tekintetében¹¹⁵ a parti államnak van joga eljárást indítani – ide értve a hajók visszatartását is – abban az esetben, ha alapos okkal feltételezhető, hogy a hajó megsérti az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokat, valamint az állam által elfogadott törvényeket, rendelkezéseket.

3. A kikötő szerinti állam joghatósága

Végül a kikötő szerinti állam joghatóságának problémája szorosan kapcsolódik a parti állam joghatóságához. A III. Tengerjogi Konferencia előtt a kikötő szerinti államok a tengersizennyezések elleni fellépés kapcsán nagyon szűken megszabott jogkört kaptak.¹¹⁶ A konferencián felmerült annak a kérdése, hogy a parti államok kapjanak-e nagyobb önállóságot vagy pedig a kikötő szerinti államok. De mivel a kikötő szerinti államok nem veszélyeztetik a hajózás szabadságát – és az Egyezmény sem biztosít számukra olyan jogkört, mint a másik két állam esetében –, emellett a vizsgálatok lefolytatására is sokkal fejlettebb kikötőlétesítményekkel rendelkeztek, ezért az Egyezmény nem a parti állam számára nyújtott teljes joghatóságot, hanem a kikötő szerinti államoknak fellépési jogot biztosított.¹¹⁷ Így a kikötő szerinti államoknak is lehetőségük van eljárást indítani a belvizeinek, parti tengerének vagy kizárólagos gazdasági övezetének határain kívüli kibocsátás kivizsgálása érdekében.¹¹⁸ Egyébként más területeken – a nyílt tengeren okozott szennyezésekkel kapcsolatban – nem

¹¹¹ UNCLOS 56. cikk 1. bek., b. pont, iii. szakasz

¹¹² Bodansky: i.m. 754.o.

¹¹³ Shaw: i.m., 475.o.

¹¹⁴ Líbia v. Málta, Nemzetközi Bíróság, ICJ reports, 1985, 24.o.

¹¹⁵ UNCLOS 220.cikk

¹¹⁶ Richard A. Legatski: Port State Jurisdiction over Vessel-Source Marine Pollution; Harvard Environmental Law Review; Vol. 2., 1977; 448-473.o., 463.o.

¹¹⁷ Birnie-Boyle-Redgwell: i.m., 420-421.o.

¹¹⁸ UNCLOS 218.cikk

indíthat az állam eljárást, hacsak a lobogó szerinti állam vagy a cselekmény által károsított vagy veszélyeztetett állam nem kéri az eljárás megindítását.¹¹⁹ A *Lotus ügyben*¹²⁰ az Állandó Nemzetközi Bíróság megállapította, hogy egy állam parti tengerén – szuverenitásából adódóan – szabadon gyakorolhatja büntető joghatóságát, de ezen a területen kívül az állam joghatósága megszűnik: még egy jogsértés bekövetkezte esetén sem válik jogosulttá az eljárás lefolytatására.

Azzal, hogy az Egyezmény a kikötő szerinti államoknak is eljárási jogot biztosít, a lobogó szerinti államok többé nem rendelkeznek kizárólagos joghatósággal a nyílt tengeren elkövetett jogsértésekben való eljárásra. Azonban a kikötő szerinti állam eljárási lehetősége ellenére is eldöntheti a lobogós állam, hogy fel kíván-e az adott ügyben lépni.¹²¹ Ellenben az általánosságban elmondható, hogy eljárása során egyetlen állam sem tanúsíthat hátrányos megkülönböztetést más államok hajóival szemben.¹²²

IV. Tengeri olajkatasztrófák – A tankerbalesetek

A hajókról származó olajszennyezések azonban nem csak a hajók üzemeltetésével összefüggésben keletkezhetnek, hanem a hajók zátonyra futása, ütközése vagy a hajótest sérüléseiből adódó egyéb problémák is az olaj nagyobb mennyiségű tengerbe ömléséhez vezethetnek. A szabályozás területén a MARPOL I. Melléklete például a kettős fenékre (*double-hull*) vonatkozó követelményeknél a műszaki biztonságot szem előtt tartva műszaki számításokkal határozza meg a tankerek biztonságos működéséhez szükséges feltételeket, egy 1,1-szeres – lényegében 10%-os – túlbiztosítást alkalmazva.¹²³

A Tengerjogi Egyezmény ezzel szemben nem a műszaki korlátozásokat és követelményeket fogalmazza meg az államokkal szemben, hanem az együttműködés és segítség területén várja el az államoktól a meghatározott cselekmények kifejtését. Így ha az állam tudomására jut egy tengeri környezetet veszélyeztető vagy már ténylegesen bekövetkezett károsodás, akkor értesítenie kell a többi, a károsodásban esetlegesen érintett államot,¹²⁴ valamint az illetékes nemzetközi szervezeteket.¹²⁵

¹¹⁹ UNCLOS 218. cikk (2) bek.

¹²⁰ Lotus ügy, Franciaország v. Törökország; PCIJ, Ser. A, No. 10, 1927, para. 166-169.

¹²¹ Birnie-Boyle-Redgwell: i.m., 422.o.

¹²² UNCLOS 227. cikk

¹²³ MARPOL, I. Melléklet, 13F. szabály

¹²⁴ UNCLOS 198. cikk

¹²⁵ Az államoknak ilyenkor az IMO irányában áll fenn bejelentési kötelezettségük.

1. Torrey Canyon

A tankerbalesetekkel szembeni fellépés során az államok együttműködésének követelménye a *Torrey Canyon* katasztrófa bekövetkezte után fogalmazódott meg.¹²⁶ Amint az már fentebb részletezésre került, a *Torrey Canyon* zátonyra futása volt az első olyan jelentős baleset, amely intézkedésre sarkallta az államokat: a balesetben több mint 40.000 tengeri madár pusztult el, valamint számos osztrigatelepe és halászfőzet is elszennyeződött. A károk elhárításánál és a felelősség megállapításánál egy addig sosem tapasztalt olajfolt következményeit kellett felmérni.

A katasztrófa következtében 1969-ben elfogadott, A nyílt tengeren bekövetkezett olajszennyezések esetén történő beavatkozásról szóló egyezmény a parti állam beavatkozásának lehetőségét rögzíti – mivel a baleset során mind Franciaország, mind Nagy-Britannia fellépésére szükség volt az olajfolt felszámolása érdekében. Az egyezmény egyik lényeges pontja, hogy kimondta a parti állam nyílt tengeren való beavatkozásának jogát – ezzel a lobogó szerinti állam szuverenitását korlátozva –, amely a kárhoz mérten szükséges és arányos mértékű intézkedésként nyilvánulhat meg.¹²⁷ A *Torrey Canyon* balesete során a parti államok által a nyílt tengeren megtett intézkedések más államok általi elfogadottságának köszönhetően a nemzetközi szokásjog részévé válhatott,¹²⁸ melyet a Tengerjogi Egyezmény későbbi szabályai közé is beemelt.¹²⁹ Azonban az 1969-es egyezmény egyik nagy hibája, hogy az olajszennyezés bekövetkeztekor nem írt elő jelentési kötelezettséget.

2. Amoco Candiz

Az egyezmény a későbbi katasztrófák esetén pedig túl szigorúnak bizonyult és a beavatkozás lehetőségét is korlátozta.¹³⁰ Ez az érvelés az *Amoco Candiz* katasztrófájánál fogalmazódott meg, melynek zátonyra futásánál körülbelül 220.000 tonna nyersolaj ömlött a tengerbe a francia partoknál. A baleset 1978 márciusában következett be, amikor a 240.000 tonna bruttó hordképességű, libériai zászló alatt hajózó tanker a Franciaország nyugati csücskében található Bretagne partjainál zátonyra futott. A baleset oka ebben az esetben

¹²⁶ Albert E. Utton: Protective Measures and the „Torrey Canyon”; Boston College Industrial and Commercial Law Review, Vol. 9., 1967, 613-632.o., 631.o.

¹²⁷ Egyezmény a nyílt tengeren bekövetkezett olajszennyezések esetén történő beavatkozásról; V. cikk.

¹²⁸ Churchill-Lowe: i.m., 355o.

¹²⁹ Az Egyezmény 211. cikke alapján az állam parti tengere határán túl a tényleges vagy fenyegető károkozással arányban álló intézkedéseket tehet és hajthat végre, hogy ezzel megvédhessék a tengeri balesetet követő és valószínűleg jelentős káros hatásokkal járó szennyezőtől vagy annak veszélyétől.

¹³⁰ Laurent Lucchini: A propos de l'Amoco Candiz – la lutte contre la pollution des mers: Evolution ou révolution du Droit international; Annuaire français de droit international, vol. 24, 1978, 721-754.o.

műszaki meghibásodásra volt visszavezethető – ugyanis a hajó kormányja beragadt. Miután a kapitány jelezte a problémát, egy nyugat-német mentő-vontatóhajó indult a segítségére, de a tanker kapitánya hezitált a felajánlott mentés elfogadásánál. Mindezalatt a hajó a partokig sodródott, ahol megfeneklett. Végül a mentés elfogadása után – annak következtében, hogy másodszor is fennakadt egy zátonyra – a hajófal is megsérült és a raktérből elkezdett szivárogni az olaj. A tanker tizenkét nappal a megfeneklése után kettészakadt és a rakomány egy része a tenger fenekére süllyedt. A kártérítési igényt a francia kormány mellett 90 francia település nyújtotta be az Amoco International ellen, összesen kétmilliárd dollár összegű kártérítést követelve.

A nemzetközi szabályozás terén az *Amoco Candiz* jelentős lendületet adott a mentésekre vonatkozó szabályok „megreformálására”: az IMO elfogadta 1989-es Hajók mentéséről szóló nemzetközi egyezményt. Az egyezményt minden bíróság vagy választottbíróság előtti eljárásra, valamint egy nemzeti hatóság ellenőrzése alá tartozó ügyben alkalmazni kell.¹³¹ Az egyezmény alapján egy lényegében polgári jogi vonatkozású szerződés jön létre a hajó parancsnoka és a vontató között; így a feleket ugyanúgy jogok illetik és kötelezettségek terhelik, mint egy polgári jogi jogviszonyban.¹³² Az egyezmény meghatározza, hogy a mentést végző akkor részesülhet díjazásban, ha a mentés eredményes volt. Abban az esetben azonban, ha a mentés sikertelen, de mégis hozzájárult a környezet megóvásához, valamint a veszély csökkentéséhez, akkor a mentést végzőt „speciális díjazás” illeti meg tevékenységéért, emellett a mentéssel felmerült költségeinek megtérítését is igényelheti.¹³³

3. Exxon Valdez

Az időben előre haladva megfigyelhető, hogy az 1980-as évek végére az addig maximum 200.000 tonna bruttó hordképességű hajók helyet a piacon megjelentek az 500.000 tonna bruttó hordképességű tankerek, melyek a tengeri hajózás biztonságára is nagyobb kockázatot jelentettek. A kockázat növekedését mutatta az Exxonmobil tulajdonában álló *Exxon Valdez* tartályhajó katasztrófája is, amelyet a mai napig a legnagyobb tengeri olajkatasztrófák között emlegetnek. A tanker 1989 márciusában süllyedt el – főként emberi mulasztás miatt.¹³⁴ A hajó a reggeli órákban indult el Alaszkából, a Valdez kikötőből több mint 250.000 tonnányi nyersolajjal megrakodva. A hajó megkapta az engedélyt a kikötő elhagyására,

¹³¹ A hajók mentéséről szóló nemzetközi egyezmény; 2., 5. cikk

¹³² A hajók mentéséről szóló nemzetközi egyezmény, 8. cikk-14.cikk

¹³³ A hajók mentéséről szóló nemzetközi egyezmény, 14. cikk

¹³⁴ Varga Miklós: Tankerbalesetek a tengeren, 228.o.; http://www.publikon.hu/application/essay/536_1.pdf - 2013.11.05-i állapot

a parti őrség pedig engedélyezte a hajózási útvonal megváltoztatását is, mivel a kifelé vezető utat jéghegyek zárták el. Alig, hogy a hajó elhagyta a kikötőt a *Prince-William szorosnál* zátonyra futott. A hajó jobb oldalát egy jégcsúcs „kiszakította”, melynek következtében az olaj ömleni kezdett a tengerbe.

A katasztrófa következményeinek elhárításában körülbelül 12.000 ember, 85 repülő és 1.400 hajó vett részt. Az alaskai partokat egy körülbelül 1500 km-es hosszúságban érte kár, számtalan tanulmány született az elpusztult állatok számáról és az 1989-es katasztrófát követően beállt biológiai változásokról.

Az *Exxon Valdez* tankerbalesetére már az IMO is felkapta a fejét, így a katasztrófa adta meg a következő lendületet a nemzetközi szabályozásnak.¹³⁵ 1990-ben elfogadták Az olajszennyezéssel kapcsolatos készséggel, reagálással és együttműködéssel foglalkozó nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: OPRC). Az egyezmény követelményei alapján minden hajó köteles egy vészhelyzeti tervet készíteni, melyet az IMO további rendelkezéseinek megfelelő tartalommal kell kitölteni és a terv egy példányát mindig a hajó fedélzetén kell tartani.¹³⁶ Az OPRC továbbá meghatározza a jelentési eljárást, valamint a fogadó részéről teendő cselekményeket, valamint rögzíti az IMO irányában fennálló jelentési kötelezettséget.¹³⁷ Mindemellett az egyezmény – az államok képességének és rendelkezésre álló forrásukhoz mérten – együttműködési kötelezettséget is előír, valamint az IMO-tól is segítség kérhető.¹³⁸

4. Prestige

2000 után egészen napjainkig a hajókatasztrófák száma az IMO által alkalmazott szigorú szabályozásnak köszönhetően csökkenő tendenciát mutat, ennek ellenére azonban még így sincs lehetőség a katasztrófák teljes mértékű kiküszöbölésére. 2002-ben egy újabb baleset következett be: ebben a *Prestige*, egy Libériában bejegyzett görög cég tulajdonában álló tanker süllyedt el 77.000 tonnányi fűtőolaj-rakományával. A hajó Spanyolország északnyugati partjainál viharba került és a mostoha körülmények következtében a hajó egyik tartálya megrepedt. Miután a kapitány a problémát jelezte a spanyol hatóságoknak, azok megtagadták a hajó kikötését. Az engedély megtagadása után a kapitány a portugál és francia hatóságoktól

¹³⁵ Azonban az Exxon Valdez nemcsak az IMO-t ösztönözte fellépésre a katasztrófákkal kapcsolatban, de az Egyesült Államokat is, ami 1990-ben megalkotta a Tengeri Szennyezésekről szóló törvényt (Oil Pollution Act-OPA). A törvény jelentősége abban mutatkozott meg, hogy bővítette a szövetségi kormányzat olajkatasztrófák esetén történő fellépésének lehetőségét, valamint megfelelő forrásokat és pénzügyi hozzájárulásokat kívánt biztosítani a bekövetkezett katasztrófákra való reagáláshoz.

¹³⁶ OPRC, 3. cikk

¹³⁷ OPRC, 5. cikk (3) bek.

¹³⁸ OPRC, 7. cikk

is megpróbált segítséget kérni, de ők sem voltak hajlandók együttműködni. A késedelem következtében – és mivel a sérült hajó ekkor már órák óta a viharos tengeren hanykolódott – a tanker oldalából kiszakadó törzsrész miatt elkezdett süllyedni, majd pár óra múlva kettétört. A hajó kapitányát a nem megfelelő együttműködés és környezetkárosítás vádjával vették őrizetbe,¹³⁹ de a parti államok sem teljesítették együttműködési kötelezettségüket, miután a segítségnyújtást mind visszautasították. Az első becslések alapján a szennyezés mértéke elérte az *Exxon Valdez* balesete során bekövetkezett károkat; a kártérítés iránti perben „nagyfokú hanyagság” okán¹⁴⁰ Spanyolország 700 millió dollárt követelt.¹⁴¹ Az eset emellett a tengeri hajózási ágazat számára elkeserítő következményekkel is együtt járt, miután 2009-ben az Emberi Jogok Európai Bírósága kimondta, hogy a kapitány 2002-es letartóztatása, 83 napos őrizetbe vétele, valamint a 3.000.000 eurónak megfelelő összegű óvadék letételéhez kötött szabadlábra bocsátásának feltétele nem eredményezte az Emberi Jogok Európa Egyezménye 5. cikke 3. bekezdésének sérelmét. A bíróság indoklása szerint a hatóságoknak az óvadék mértékének meghatározásánál megfelelő gondossággal kell eljárniuk annak érdekében, hogy eldöntsék, nélkülözhetetlen-e a terhelt további fogvatartása.¹⁴² A Bíróság tehát megállapította, hogy a hajó kapitányának fogvatartása jogszerű volt és a spanyol hatóságok nem sértették a kapitány szabadsághoz való jogát.¹⁴³

Összehasonlítva az *Exxon Valdez* és a *Prestige* esetét megállapítható, hogy a két kapitány magatartása meglehetősen „eltérő megítélés” alá esett. Az *Exxon Valdez* esetén Joseph Hazelwood kapitány a baleset bekövetkeztekor alkoholos befolyásoltság alatt állt. Annak ellenére, hogy a legénység tagadta a kapitány alkoholfogyasztását, még a katasztrófa bekövetkezte után 10 órával végzett véralkohol vizsgálat szerinti véralkoholszintje is 50%-kal a megengedett 0,01 ezrelékes határ fölött volt.¹⁴⁴ A fellebbviteli bíróság a kapitányt „hanyag olajkibocsátás” miatt ítélte el, miközben 1 millió dolláros óvadékot állapítottak meg szabadon bocsátásához.¹⁴⁵ Összesen 50.000 dollár megfizetésére és 1000 óra közmunkára ítélték, továbbá hajókapitányi engedélyét sem vonták be. Ehhez képest a *Prestige* kapitányát, Apostolos Mangourast, a tanker balesete után a barcelonai rendőrség letartóztatta, és egy összesen 3 millió eurós óvadék megfizetése ellenében volt szabadlábra helyezhető – még az ehhez hasonló

¹³⁹ Varga Miklós: i.m., 232. o.

¹⁴⁰ Tormod Rafgard: i.m., 306-307.o.

¹⁴¹ Az eltakarítás költségei miatt a követelés összegét később felemelték 2,5 milliárd dollárra.

¹⁴² Mangouras kontra Spanyolország ügy, EJE, merits, 2010. szeptember 28., 82-83.pont

¹⁴³ A hajó kapitányát, főgépészét és a spanyol kereskedelmi flotta igazgatóját 2013-ban végül felmentették. <http://hu.euronews.com/2013/11/13/felmentettek-a-prestige-vadlottjait/> - 2013. 11. 15-i állapot

¹⁴⁴ Tormod Rafgard: i.m., 197.o.

¹⁴⁵ Alaszka v. Joseph Hazelwood, Alaszka Legfelsőbb Bíróság, 1993. március 12., 866 P d2 827

esetekben sem került soha ilyen horribilis összeg megállapításra. A Mangouras érdekében előterjesztett számtalan kérelem ellenére – emlékeztetve Hazelwood esetére – a bíróság még az óvadék mértékét sem volt hajlandó csökkenteni.¹⁴⁶ A hajó balesetkor Mangouras 67 éves volt és több mint 40 éve a tengeren szolgált. A *Prestige* esetében a kapitány hiába kért segítséget Spanyolországtól, Portugáliától és Franciaországtól egyaránt, egyik állam sem biztosított menedéket egy tengeri viharban hánykolódó, sérült olajszállító számára. Az eljárást Mangouras ellen környezetkárosítás büntettéért indították meg, de végül 2013 novemberében a környezetkárosítás vádja alól felmentették, de mivel a baleset idején nem követte az eljáró spanyol hatóságok utasításait, ezért 9 hónap börtönbüntetésre ítélték.¹⁴⁷ A büntetést egyébként korára és büntetlen előéletére tekintettel nem hajthatják végre.

V. A szennyezésekért fennálló kártérítési felelősség

1. Az állam felelőssége

Annak ellenére, hogy a nemzetközi szabályozásban a szennyezésekkel kapcsolatos intézkedések elsősorban preventív jellegűek,¹⁴⁸ szükség van olyan felelősséget megállapító szabályokra is, amelyek – „szankcionáló” jellegük – segítségével a kár bekövetkezte után rábírhadják a hajótulajdonosokat a szennyezések megelőzésére megalkotott szabályok betartására. A kártérítési felelősség az olajszennyezések esetében egyrészt lebontható állami felelősségre, illetve polgári jogi felelősségre.

A kártérítésekkel kapcsolatban az államok felelősségéről egyedül a Tengerjogi Egyezmény rendelkezik. Az Egyezmény 139. cikkében általánosságban mondja ki a tengerfenéken folytatott tevékenységből származó szennyezések tekintetében az „állami vállalatok, természetes vagy jogi személyek által folytatott tevékenységeikért” fennálló állami felelősséget. Azonban az Egyezmény rendelkezései önmagukban nem mondják ki az államok objektív felelősségét.¹⁴⁹ Ezt támasztja alá az Egyezmény 235. cikke is, mely szerint: „*az államok felelősséggel tartoznak a tengeri környezet védelme és megőrzése tekintetében fennálló nemzetközi kötelezettségeikért.*” A felelősség egyaránt kiterjed a joghatóságuk tekintetében a parti, valamint – hajóik tekintetében – a lobogó szerinti államokra.¹⁵⁰ A hajókról származó

¹⁴⁶ Tormod Rafgard: i.m., 314.o.

¹⁴⁷ <http://www.maritime-executive.com/article/INTERTANKO-Mixed-Reactions-to-Spains-Capt-Mangouras-Judgements-2013-11-15/> - 2013. 11. 18-i állapot

¹⁴⁸ Kiss-Shelton: International Environmental Law, 547-550.o.

¹⁴⁹ Guhter Handl: State Liability for Accidental Transnational Environmental Damage by Private Persons; American Journal of International Law, Vol. 74., No. 3., 1980, 525-565.o., 541.o.

¹⁵⁰ Birnie-Boyle-Redgwell: i.m., 430.o.

szennyezések esetén általában nem az államok ellen nyújtanak be kártérítési keresetet, hanem a hajó tulajdonosa ellen. Ez történt például az *Amoco Candiz* esetében is, amikor a francia községek a Chicagói Szövetségi Kerületi Bírósághoz nyújtották be keresetüket az Amoco Transport Company ellen. Hasonlóan jártak el az *Exxon Valdez* esetében is, ahol az Alaszkai Szövetségi Kerületi Bírósághoz nyújtotta be több mint 4000 felperes 190 keresetét az Exxonmobile ellen.¹⁵¹ E gyakorlatot egyébként az Egyezmény is rendelkezései köré emelte, mivel minden állam biztosítja, hogy a jogrendszerükkel összhangban lehetőség legyen a jogorvoslatra a tengeri környezetnek a joghatóságuk alatt álló természetes vagy jogi személyeik által okozott szennyezésből keletkezett károk megtérítésére.¹⁵²

Az esetek alapján elmondható, hogy elméleti szinten az állami felelősség megállapítása érdekében egy megfelelő alapokkal rendelkező rendszer jött létre, ennek ellenére a kártérítés tekintetében e lehetőség sosem kerül előtérbe.¹⁵³

2. A szennyezésekért való polgári jogi felelősség

A felelősség ebben a formában a szennyező fizet alapelve szerint érvényesül: hiszen a szennyezés által bekövetkezett károkat a szennyezőnek kell viselnie és a felelősség nem hárul át az államra.

Az első olyan egyezmény, amely az olajszennyezésekért való felelősség szabályait fektette le Az olajszennyezés okozta kárért fennálló polgári jogi felelősség egyezményeként került elfogadásra, 1969-ben (a továbbiakban: 1969-es kártérítési egyezmény), és lényegében a *Torrey Canyon* katasztrófájánál tapasztalt problémákat próbálta kiküszöbölni.¹⁵⁴ Az egyezmény a „szennyezés által bekövetkezett kárt” még csak hajókról származó olajvesztésként vagy olaj által okozott kárként értelmezte,¹⁵⁵ más szennyezési forrásokra vagy szennyező anyagokra e meghatározás még nem terjedt ki. Területi hatályát tekintve egy állam felelősségét kizárólag a parti tenger övezetében okozott károkért lehetett megállapítani; a kizárólagos gazdasági övezetre csak az 1992-ben elfogadott Olajszennyezésekért fennálló polgári jogi felelősségről szóló nemzetközi egyezmény II. cikke terjesztette ki a felelősséget, de kizárólag 200 tengeri mérföldig. Az 1969-es egyezmény a kárért fennálló felelősséget nem

¹⁵¹ Tormod Rafgard: i.m., 200.o.

¹⁵² UNCLOS, 235. cikk, 2. pont

¹⁵³ Birnie–Boyle–Redgwell: i.m., 430-431.o.

¹⁵⁴ A katasztrófa következményei miatt az IMO Jogi Bizottságának tevékenysége nyomán került megalkotásra a fentebb hivatkozott 2 egyezményt: A nyílt tengeren bekövetkezett olajszennyezések esetén történő beavatkozásról szóló egyezményt, valamint Az olajszennyezés okozta kárért fennálló polgári jogi felelősségre vonatkozó egyezményt, melyek az 1969-ben, Brüsszelben összehívott diplomáciai konferencián fogadtak el az államok.

¹⁵⁵ Az 1969-es kártérítési egyezmény, I. cikk

az államra, hanem a hajó tulajdonosára telepítette kivéve, ha a tulajdonos bizonyítani tudta, hogy a szennyezést háború, polgárháború vagy természeti csapás eredményezte, továbbá ha harmadik személy szándékos kibocsátása következtében keletkezett kár, illetve bármely olyan kormány vagy más hatóság által, hanyagságból vagy vétkeesen elmulasztotta a világítás vagy más hajózást elősegítő navigáció biztosítását.¹⁵⁶ Abban az esetben, ha a szennyezésért eredetileg felelősségre vont személy bizonyítani tudta, hogy a szennyezés okozta károk részben vagy egészben más személy tevékenységének vagy mulasztásának következményei, akkor részben vagy egészben mentesülhet a felelősség alól.

Az olajszennyezésekért fennálló felelősség meghatározása érdekében ahhoz, hogy egy kielégítő rendszert hozhassanak létre az egyezmény mellett szükség volt egy kártérítési alapra is, amely a polgári jogi felelősségi egyezményben meg nem határozott esetben is lehetővé tette a kártérítést. Hogy biztosítani tudják a kár megtérítését, 1971-ben, Brüsszelben elfogadták Az olajszennyezésből eredő károk megtérítése céljára felállítandó nemzetközi alapról szóló egyezményt (IOPC Fund, a továbbiakban: 1971-es kártérítési alap). Az alapból három esetben lehetett kártérítést igényelni: az 1969-es kártérítési egyezmény által biztosított védelem mértékéig, a hajótulajdonosok fizetési terhük enyhítéseképp, valamint a kártérítési alapban meghatározott célok érvényesítése érdekében.¹⁵⁷ A kártérítés abban az esetben volt fizethető, ha az 1969-es kártérítési egyezmény alapján nem volt megállapítható a felelősség, vagy a hajó tulajdonosa nem rendelkezett megfelelő anyagi háttérrel ahhoz, hogy a fizetési kötelezettségének eleget tudjon tenni, illetve a kár meghaladta a hajótulajdonos kártérítési egyezmény szerinti felelősségét.¹⁵⁸ A kártérítési alap akkor nyújtott anyagi támogatást a hajótulajdonosnak vagy kezesének, ha tonnánként a kár mértéke meghaladta az 1500 frankos összeget, vagy a 125 millió frankot, illetve ha a tonnánként nem haladta meg a 2000 frankos összeget és 200 millió tonna alatt van a hajó tonnatartalma.¹⁵⁹

Miután az 1969-es kártérítési egyezmény és az 1971-es kártérítési alap az 1980-as évek során is módosításra kerültek, a kártérítés jelenlegi szabályozási formáját az 1992-es módosító jegyzőkönyv által nyerte el. Az 1992-es jegyzőkönyv területi hatálya a parti tengeren kívül a kizárólagos gazdasági övezetre is kiterjed,¹⁶⁰ de a nyílt tengeren bekövetkezett balesetek tekintetében még mindig csak a lobogó szerinti állam jogosult eljárni. A jegyzőkönyv III. cikke kimondja, hogy a hajó tulajdonosa felel a baleset következményéből eredő károkért; a hajó

¹⁵⁶ Az 1969-es kártérítési egyezmény, III. cikk

¹⁵⁷ Az 1971-es kártérítési alap, II. cikk

¹⁵⁸ Az 1971-es kártérítési alap, IV. cikk

¹⁵⁹ Az 1971-es kártérítési alap, V. cikk

¹⁶⁰ Az 1992-es kártérítési jegyzőkönyv, II. cikk

irányítója, a parancsnok, vagy a szállítmány tulajdonosa ellen sem lehet kártérítési igényt benyújtani. A cikk alapján a hajó tulajdonosának semmilyen tevékenység kifejtése, vagy mulasztása nem szükséges ahhoz, hogy felelősségét megállapíthassák.

A felelősség korlátozásának tekintetében¹⁶¹ a tulajdonos 4.510.000 elszámolási egységnyi együttes összegig korlátozhatja felelősségét, feltéve, hogy a hajó nem haladja meg az 5000 egységnyi tonnatartalmat. Az 1969-es egyezményrel megegyező módon kerül szabályozásra a felelősség csökkentése érdekében, a tulajdonos által nyújtandó pénzalap, amit majd a felperesek között osztanak el. Abban az esetben, ha a hajó szállítmányként több mint 2000 tonna olajat szállít, akkor megfelelő biztosítással vagy egyéb anyagi biztosítékkal kell rendelkeznie.¹⁶²

Az 1992-es jegyzőkönyv emellett létrehozta a Nemzetközi Olajszennyezési Kártérítési Alapot (a továbbiakban: 1992-es Alap), melynek célja, hogy a szennyezéssel okozott károkért az 1992-es jegyzőkönyvnek megfelelő mértékben biztosítson kártérítést.¹⁶³ E cél teljesítése érdekében a szennyezés következtében kárt elszenvedett személy kártérítése az 1992-es Alapból kerül megfizetésre, feltéve, hogy senkinek sem lehet az 1992-es jegyzőkönyv szerint felelősségét megállapítani, vagy ha a tulajdonos felelőssége megállapítható az 1992-es jegyzőkönyv alapján, de anyagilag képtelen eleget tenni kártérítési kötelezettségének, vagy pedig a kár meghaladja a tulajdonos felelősségét.¹⁶⁴ Ha az 1992-es jegyzőkönyv alapján a hajótulajdonos felelőssége korlátozásra kerül, akkor a kártérítési alap maximum 203 milliós elszámolási egységet fizet ki.¹⁶⁵ Az 1992-es Alap előnye, hogy sokkal szélesebb körben biztosít kártérítést olyan esetekben, amikor nem állapítható meg felelősség, mivel ugyanez a 203 milliós elszámolási egység kerül kifizetésre, ha a károkat természeti katasztrófa okozta.¹⁶⁶

Összességében a kártérítési egyezmény és a kártérítési alap is hosszú idő óta megfelelően működik, napjainkra több mint 100 állam fogadta el, a 2003-as kiegészítő alaphoz¹⁶⁷ pedig még többen csatlakoztak. Így például az *Erika* balesetének következtében 2011-nem 22 millió fontot fizettek ki kártérítés címén, a *Prestige* esetében pedig 2,3 millió fontot.¹⁶⁸ E tekintetben megkérdőjelezhető, hogy mennyire nevezhető jogszerűnek egy olyan

¹⁶¹ Az 1992-es kártérítési jegyzőkönyv, V. cikk

¹⁶² Az 1992-es kártérítési jegyzőkönyv, VII. cikk

¹⁶³ 1992-es Alap, II. cikk

¹⁶⁴ 1992-es Alap, IV. cikk, (1) bek.

¹⁶⁵ 1992-es Alap, IV. cikk, (4) bek., a) pont

¹⁶⁶ 1992-es Alap, IV. cikk, (4) bek., b) pont

¹⁶⁷ A 2003-as jegyzőkönyv alapján a kiegészítő alapot az a személy veheti igénybe, aki a megalapozott kérelméhez képest az 1992-es Alapból nem részesült megfelelő kártérítésben, mivel a teljes kár összege meghaladja, vagy pedig olyan kockázat áll fenn, ami miatt meghaladhatja az 1992-es alap szerinti kompenzáció mértékét.

¹⁶⁸ IOPC Alap éves beszámolója, 2012, 37-38.o.

hajó balesete után kártérítést fizetni, ami nem felel meg a nemzetközi egyezmények által támasztott követelményeknek.

III. Összegzés

A szennyezések megelőzésének szabályrendszerét meglehetősen nehéz volt megfelelően kialakítani, mivel általában csak egy-egy katasztrófa bekövetkezte esetén tapasztalt problémákat tudtak a későbbiekben kiküszöbölni. Ennek ellenére az olajszennyezés megelőzésére vonatkozó szabályok mindenképp pozitív irányú fejlődést mutatnak. Igaz, az 1954-es OILPOL még csak nagyon limitált körben tette lehetővé a szennyezések megakadályozását, de az idő előrehaladtával a MARPOL megteremtette azokat a részletszabályokat, amelyek a mai napig is minden újonnan tengerre bocsátott hajó tekintetében érvényesülnek. Végül a részletes szabályozás kialakítása után szükség volt egy olyan rendszer létrehozására is, amely a tengerjog egészét univerzális jelleggel lefedve, egy jelentős részt biztosít a tengerszennyezések megelőzésének. A Tengerjogi Egyezmény egy óriási előrelépést jelentett az egységes tengerjog megteremtésében és – a korábbi egyezmények figyelembe vételével – a környezetvédelem területén is. Az Egyezmény tehát egy koherens rendszert biztosít az olyan részletszabályok számára, mint a MARPOL vagy a SOLAS, amelyek által a biztonságos tengeri hajózás feltételei megteremthetők, valamint a jövőben elfogadandó szerződések pedig már egy összetartó rendszerbe épülhetnek be. Ezáltal elmondható, hogy a tengeri szennyezések megelőzésére, illetve kontrollálására vonatkozó szabályok egységes rendszere által az operatív szennyezések és a katasztrófák is elkerülhetővé válhatnak.

Ennek ellenére az olajszennyezésekkel kapcsolatos rendszer még nagyon sok ponton hiányosságokban szenved, más helyeken pedig folyamatos zsákutcába ütközik. Így például a szívességi lobogó szerinti államok kapcsán évek óta nem tudnak sem az államok, sem az IMO előrelépni. Ennek egyik oka, hogy a legnagyobb olajfogyasztó államok – például az Egyesült Államok¹⁶⁹ – nagyban támogatják a szívességi lobogó szerinti hajók fenntartását. A nagy olajfogyasztó államok napi szinten vesznek részt a tengeri olajszállításban, részükről ezért indokolt a szívességi lobogó szerinti államok igénybevétele: mert alacsonyabb adókat vetnek ki rájuk – vagy adó kivetésére egyáltalán nem is kerül sor. A szívességi lobogó elleni „harcot” nagyban megnehezíti az a tényező, hogy az Egyesült Államok a mai napig nem ratifikálta a Tengerjogi Egyezményt. Az Egyezmény ratifikálása mellett szóló érvként a Szenátus előtt felhozták a környezet védelmét, figyelembe véve a fenntartható fejlődés elvét, mint minden

¹⁶⁹ 2012-es adatok alapján az Egyesült Államok a 18.490.000 hordó/nap fogyasztásával a világ első fogyasztója. http://www.eia.gov/energyexplained/index.cfm?page=oil_home#tab2 – 2013.11.18-i állapot

állam által érvényesítendő érdeket. Emellett a nyílt tenger szabadságára vonatkozó elv az Egyesült Államok haditengerészete számára is megkönnyítené a hajózást, a felmerülő tengerjogi jogviták rendezése pedig könnyebb lenne a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság joghatóságának elismerése által. Azonban az ellenérvek még mindig erősebbek az Egyesült Államok oldalán, hiszen nemzeti szuverenitása nagyon sok ponton sérülne azáltal, hogy bizonyos esetekben jelen volna a nyílt tengeren való más államok általi beavatkozás lehetősége. A másik nagyon erős ellenérv a szívésségi lobogókhoz is köthető adózás, amely ebben az esetben jóval magasabb lenne, mint a szívésségi lobogós államokban. Továbbá 1990-ben megkezdett tárgyalássorozaton az Egyesült Államok – a tengeri talapzat ásványainak kiaknázására vonatkozóan – javaslatot tett az Egyezmény módosítására, hogy az minden csatlakozni kívánó állam számára elfogadható legyen. A tárgyalások során az Egyesült Államok – több feltétel megszabása mellett – a Nemzetközi Tengerfenék Hatóságban is helyet kívánt magának. Annak ellenére, hogy az USA már a kezdetektől nagyban elősegítette az Egyezmény kialakulását, azt még a mai napig nem írta alá – szintén nagyban hátráltatva az ellenőrzéseket és a problémák kiküszöbölését. Így miután az Egyesült Államok a szívésségi lobogók alkalmazását támogatja, ezért e téren jelentős lépés előreláthatólag nem fog születni; ezen a ponton a Tengerjogi Egyezménynek egy óriási „zsákutcába” kellett ütköznie.¹⁷⁰

A szívésségi lobogó alatt hajózó tankerek elleni további érv, hogy általában tulajdonosaik azért fordulnak a szívésségi lobogós államokhoz, mivel más, tradicionálisan magas standardokkal rendelkező államok nem lajstromoznák a hajót, mert az nem felel meg a biztonságos működéshez szükséges követelményeknek vagy egyébként nem tudja biztosítani a legénység és a rakomány biztonságát. Éppen ennek érdekében végzik évente rendszeresen az államok a Párizsi emlékirat alapján az ellenőrzéseket, hogy visszatartsák az államok által tengeri környezetre veszélyesnek ítélt hajókat. Nem meglepő módon, a fekete listán szinte csak szívésségi lobogó szerinti államok jelennek meg, amelyek a legnagyobb kockázati faktort jelentik a környezetre. Az emlékirat legnagyobb problémája, hogy azt szinte csak európai államok ratifikálták – Oroszországgal együtt¹⁷¹ –, ezért univerzális szinten az ilyen ellenőrzések folytatására jelenleg nincs mód: ahhoz egy sokkal kiterjedtebb és a Párizsi emlékirathoz hasonló, összehangolt rendszer kialakítására lenne szükség, melyet legfőképp az IMO égisze

¹⁷⁰ Nagyon sokan emellett azt is kiemelik, hogy az Egyesült Államoknak nem éri meg csatlakozni az Egyezményhez, mivel már rendelkezik mind azokkal a jogokkal és szuverén módon tudja is őket gyakorolni, ezért számára az egyezmény ratifikálása továbbra is érdektelen marad. Ld. továbbá: <http://www.heritage.org/research/reports/2011/08/accession-to-un-convention-law-of-the-sea-is-unnecessary-to-secure-us-navigational-rights-freedom> - 2014.02.15-i állapot

¹⁷¹ <https://www.parismou.org/about-us/organisation> - 2014.02.17-i állapot

alatt lehetne megvalósítani. A végrehajtás szintjén pedig az UNEP Regionális Tengerprogramjai segítségével lehetne további ellenőrzéseket és szankciókat fogatosítani.

Nagyon sok problémát már maga a MARPOL rendszere sem tudott kiküszöbölni. A rendszer elvi alapon – ha nem vesszük figyelembe a jogellenes kibocsátásokat és az időjárás, külső tényezők okozta katasztrófákat akkor – majdnem 100%-os hatékonysággal ki tudná iktatni a hajó működésével kapcsolatban kibocsátott, operatív szennyezéseket. Szabályozása azonban több ponton problémákba ütközik. Egyrészt az újabb, olajszennyezések megelőzésére szolgáló rendszerek (SBT, COW, CBT) alkalmazásának kötelezettsége csak az 1982 után tengerre bocsátott hajók tekintetében alkalmazandó, a korábban építettekre nézve semmiféle kötelezettség nincs a rendszerek beépítése tekintetében. Egy részről érthető az egyezmény álláspontja, mivel a régen tengerre bocsátott hajók műszaki felépítése annyira eltér az újabbaktól, hogy lehetetlen lenne az újfajta szennyezés megelőző rendszerek beépítése, másrészt a hajók idős korához és értékéhez mérten aránytalan költségekkel járna. Abban az esetben, ha a MARPOL kötelezővé tette volna minden szerződő állam számára, hogy csak a követelményeinek megfelelő hajókat bocsáthasson a tengerre, az egyezmény a műszaki újításokkal járó költségeket csak a hajótulajdonosokra tudta volna telepíteni. Annak ellenére, hogy így maximálisan kiiktatható lett volna az operatív szennyezés lehetősége, a tengeri forgalom és kereskedelem nagymértékű visszaesését eredményezhette volna. Emellett az államok pedig esetenként nagyobb számban fordultak volna a szívésségi lobogós államokhoz, ez pedig általánosságban megnehezítette volna az egyezmény ratifikálását.

Az olajszennyezések szempontjából az I. Melléklet követelményeinek meg nem felelő hajók jelentik a legnagyobb kockázatot, így volt ez például az *Erika* vagy a *Prestige* esetében is. Mivel a Melléklet a szállítás biztonságának érdekében a '90-es évek elején bevezette a kettős fenék (más néven a kettős héjazat) követelményét.¹⁷² A két tanker viszont csak egyeshéjazattal rendelkezett, így a balesetek nagymértékben a műszaki megfelelés hiányára vezethetők vissza. A *Prestige* balesete után 2003-ban az IMO az egyeshéjazat fokozatos kiiktatására törekedve 2010-ig óriási előrelépést ért el, mivel mind az 1982 előtt és után épült egyeshéjazatú hajók kiiktatását is megcélózta, egészen 2015-ig.¹⁷³ De az egyeshéjazatú hajók kivonása is csak a MARPOL-t ratifikáló államok tekintetében kötelezettség.

¹⁷² A kettős héjazat követelményének bevezetése érdekében 2012-ben az Európai Unióban is javaslat született a rendszer, vagy azzal azonos értékű műszaki megoldás elfogadására. Ld.: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:264E:0105:0106:HU:PDF> – 2013. 11. 18-i állapot

¹⁷³ http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=758&doc_id=3341 – 2014.02.21-i állapot

A MARPOL rendszer szabályozásának további hiányosságaként emelhető ki az operatív szennyezéseknél való eljárás. Mivel operatív kibocsátásnál nem egyszerre kerül óriási mennyiségű olaj a tengerbe, hanem kisebb mennyiségekben, ezért már maga az esetek felderítése is sok esetben problémát okoz. Mint azt már fentebb említettem, nagyon gyakran a hajónaplón kívül nem áll a parti hatóságok rendelkezésére olyan kézzel fogható bizonyíték, ami alapján a hajó beazonosítható lenne. A hiányosságok kiküszöbölésére sem áll rendelkezésre olyan eszköz, amely elősegíthetné az ellenőrzések lefolytatását. Itt mindenképp szükség lenne a MARPOL I. Mellékletének módosítására, magasabb szintű műszaki standardokat meghatározva.

Mivel a tengeri hajózásban ezen kívül akadnak olyan földrajzilag jelentős pontok, ahol már több alkalommal is ugyanolyan vagy hasonló szituációban lévő tankerek balesete következett be (például az *Amoco Candiz* és az *Erika* is Bretagne partjainál, ugyanazon a szakaszon süllyedt el), ezekre a területekre az ellenőrzések során kiemelt figyelmet kellene fordítani, valamint az államok közötti együttműködésre is nagyobb hangsúlyt kellene fektetni.¹⁷⁴ Az esetleges hajózási útvonalak módosításával, valamint az államok parti őrsegeinek együttműködésével sokkal nagyobb mértékben lehetne koordinálni és megelőzni egy-egy katasztrófát, mint ahogy az a *Prestige* esetében is történhetett volna. Ennek megoldására az egy-egy hajózási útvonallal érintett államok közötti összhang növelésére további bilaterális (esetleg multilaterális) szerződésekre lenne szükség – akár az államok saját elhatározásából, akár az IMO égisze alatt. Így, mivel annak ellenére, hogy egy baleset nem feltétlenül egy adott parti állam joghatósága alatt következik be – vagy pedig a 200 mérföldes KGÖ-be sem esik – attól még a „fokozottabb veszélynek” kitett államoktól (például Spanyolország, Franciaország) olyan magatartást lehetne megkövetelni, mellyel a problémák effektív módon kiküszöbölhetővé válhatnának.

Végül ki kell emelni a '92-es Kártérítési Alapot is, ami az általa nyújtott kártérítéssel mindenképp segítséget jelent a károsultak számára, hiszen biztos forrásból kaphatják meg a számukra megítélt kártérítési összeget. Azonban az évtizedek során az olajkitermelés növekedésével az olajszállítók bruttó hordképessége is arányos növekedést mutat. Ez azt jelenti, hogy évről-évre egyre nagyobb károkat tudnak okozni a tankerek, a kár megtérítésénél pedig az alap folyamatos bővítésére van szükség (erre jó példa a 2003-ban bevezetett kiegészítő

¹⁷⁴ Az együttműködési kötelezettség követelményként érvényesülhetett volna a *Prestige* esetében is, mivel a tanker első segélykérése után sem Portugália, sem Spanyolország, sem pedig Franciaország nem volt hajlandó a sérült hajón segíteni. Az államok nevében eljáró hatóságok nem mérték fel kellően a hajó helyzetét: egy egyhéjazatú, sérült és viharban a tengerben hanykolódó olajszállító tankernél mindenképp együtt kellett volna működniük az államoknak, így a hajó esélyeit javítva elkerülhető lett volna Európa legnagyobb károkkal járó katasztrófája.

kártérítési alap), amely nagyon sok államnál a tengeri olajszállításban való részvételéhez mérten egyre nagyobb terheket róhat rá, a károkozó válláról pedig egy esetleges baleset bekövetkeztekor óriási terheket tud levenni, ezáltal a kártérítési szakban csökkentve a hajótulajdonos felelősségét.

Összegezve a hajókról származó olajszennyezésekre vonatkozó szabályozást annak ellenére, hogy évtizedek óta próbálják folyamatosan tökéletesíteni és kiküszöbölni a problémákat mind nemzetközi környezetjogi, mind pedig tengerjogi szempontból, a szabályozás szigorodását ösztönző államok és nemzetközi szervezetek is olyan problémákba ütköznek, melyek megoldására jelenleg nincs lehetőség. A szabályozásnak még mindenképpen fejlődnie kell, esetenként szigorúbb követelményeket támasztva, vagy a jelenleg bevált rendelkezések fenntartását kell ösztönözni, elismertetni. Az esetleges újabb egyezmények elfogadásával, a meglévők kiegészítésével a rendszer még összetettebbé válna, már-már a „drákói szigor” fölé helyezve a szabályozás módját. Ez minden bizonnyal nem sok állam szimpátiáját váltaná ki: az államok még kisebb csatlakozási hajlandóságot mutatnának az egyezmények iránt. Emellett a szívességi lobogós államok csatlakozását a jelen körülmények között meglehetősen nehezen lehetne kivívni, hiszen a szívességi lobogós hajók lajstromozása leginkább az ő érdekkörükbe tartozik; a magasabb színvonalra való áttérés esetén valószínűleg az általuk lajstromozott hajók száma is jelentősen lecsökkenne.

Egészében véve, a tengerjogi és környezetjogi szabályrendszer komplexitásának ismeretében elmondható, hogy meglehetősen nehéz volt egy olyan magas szintű követelményrendszert kialakítani, amely mindkét terület szempontjait figyelembe véve tudja biztosítani a tengeri olajszállítás biztonságát. Amint az látható hosszú évtizedeknek és felbecsülhetetlen károkat okozó katasztrófáknak kellett ahhoz bekövetkeznie, hogy az államok olyan intézkedések megtételére határozzák el magukat, melyek a tengerek biztonságát és tisztaságát szolgálhatják. Nagyon sok helyen a jelen hézagok kitöltésére a nemzetközi szervezeteknek nincs lehetőségük, és a szankciók alkalmazására sem ál mögöttük megfelelő háttér. De mindezen problémák ellenére egy olyan progresszív fejlődést lehetett tapasztalni az elmúlt évtizedekben, amely mindenképp a pozitív változás irányába mutat.

Bibliográfia

ANTOLA, Esko: The Flag of Convenience System: Freedom of the Seas for Big Capital; Instant Research on Peace and Violence; Vol. 4., No. 4., The Prospects for the Law of the Sea, 1974

ALEXANDER, Lewis M.: Regional Arrangements in the Oceans, American Journal of International Law, Vol. 71, No. 1., 1977

BAKER, Jenifer M.: Marine Ecology and Oil Pollution; Journal (Water Pollution Control Federation), Vol. 50 No. 3, 1978

BIRNIE, Patricia: Third UN Conference on the Law of the Sea: A Comprehensive Treaty Is Now in Sight; Ambio, Vol.9., No. 1., 1980

BIRNIE, Patricia– BOYLE, Alan– REDGWELL, Cathrine: International Law and the Environment, Oxford University Press, Oxford, 2009

BODANSKY, Daniel: Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond; Ecology Law Quarterly, Vol. 18., 1991

BOYLE, Alan: Marine Pollution under the Law of the Sea Convention, The American Journal of International Law, Vol. 79., No. 2, 1985

CHURCHILL, R.R.–LOWE, A.V.: The Law of the Sea; 1999, Manchester University Press, 3. kiadás

CURTIS, Jeff B.: Vessel-Source Pollution and MARPOL 73/78: An International Success Story?; Environmental law, Vol. 15, 1984-85

CSÁK, Csilla: Környezetjog, I. kötet, Novotni Alapítvány, 2008, Miskolc

DE LA FAYETTE, Louise: The OSPAR Convention Comes Into Force: Continuity and Progress; International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 14, 1999

EMMELIN, Lars: The Stockholm Conferences; Ambio, Vol. 1, No. 4., 1972

GAINES, T. H.: Pollution Control at a Major Oil Spill; Journal (Water Pollution Control Federation) Vol.43, No. 4, 1971

GESAMP: Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-Based Activities, Reports and Studies no.75., London, 2007

GESAMP: Impact of Oil and Related Chemicals on the Marine Environment, Reports and Studies no.50., London, 1993

GESAMP: The State of the Marine Environment, Reports and Studies, no. 39., London, 1990

GRIFFIN, Andrew: MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?; Indiana Journal of Global Legal Studies; Vol. 1, No. 2, 1994

JERNELÖV, Arne–LINDÉN, Olof: Ixtoc I: A Case Study of the World's Largest Oil Spill; *Ambio*, Vol. 10., No.6., 1981

JUDA, Lawrence: IMCO and the Regulation of Ocean Pollution from Ships; *The International and Comparative Law Quarterly*; Vol. 26, No.3., 1977, 560.o.

KENNISH, Michael J.: Pollution in Estuaries and Coastal Marine Waters; *Journal of Coastal Research*; No. 12, 1994

KERÉNYI, Attila: Általános Környezetvédelem- Globális gondok, lehetséges megoldások; *Mozaik Kiadó*, Szeged, 2006, 116-117.o.

KISS, Alexandre: Protection of the Global Heritage; in: WEISS, BROWNLIE, KISS, CHAYES, HARGROVE: *Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law)*; Vol. 75, *Proceedings of the 75th Anniversary Convocation*, 1981

KISS, Alexandre– SHELTON, Dinah: *Guide to International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2007

KISS, Alexandre– SHELTON, Dinah: *International Environmental Law*, Transnational Press, Ardsley, 2004

KISS, Alexandre– SHELTON, Dinah: *Judicial Handbook on Environmental Law*, UNEP, 2005

KOVÁCS, Péter: *Nemzetközi Közjog*, Osiris Kiadó, Budapest, 2011

LANG, Winfried: UN-Principles and International Environmental Law; *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, Vol. 3., 1999,

LEGATSKI, Richard A.: Port State Jurisdiction over Vessel-Source Marine Pollution; *Harvard Environmental Law Review*; Vol. 2., 1977

LOVETT, William A.: Exxon Valdez, Punitive Damages and Tort Reform; *Tort Trial and Insurance Practice Law Journal*, Vol. 38. No. 4., 2003

LUCCHINI, Laurent: A propos de l'Amoco Candiz – la lutte contre la pollution des mers: Evolution ou révolution du Droit international; *Annuaire français de droit international*, vol. 24, 1978

MITCHELL, Charles–ANDERSON, Einar – JONES, Laurence –NORTH, Wheeler: What Oil Does to Ecology; *Journal (Water Pollution Control Federation)*, Vol. 42, No.5, 1970

NANDA, Ved P.: The „Torrey Canyon” Disaster: Some Legal Aspects, *Denver Law Journal*, vol. 44., 1967

NELSON-SMITH, Anthony: The Effects of Oil Pollution and Emulsifier Cleansing on Shore Life in South-West Britain; *Journal of Applied Ecology*, Vol. 5, No. 5, 1968

OECD: *Environmental Principles and Concepts*, 1995, Párizs, OCDE/GD(95)124

OSIEKE, Ebere: Flags of Convenience Vessels: Recent Developments; *American Journal of International Law*; Vol. 73, No. 4., 1979

PARIS MOU: Port State Control, 2012. évi jelentés

RAFGARD, Tormod: Tankers, Big Oil and Pollution Liability, 2012

RAISZ, Anikó: A környezetvédelem helye a nemzetközi jog rendszerében – avagy nemzetközi környezetjog bírói szemmel, Miskolci Jogi Szemle, 6. évfolyam, 1. szám, 2011

RAISZ, Anikó: Környezetvédelem a nemzetközi jogban; in: NAGY-OLAJOS-RAISZ-SZILÁGYI: Környezetjog II. kötet, Novotni Alapítvány, Miskolc, 2010, 16.o.

RITCHIE, W.: Maritime Oil Spills-Environmental Lessons and Experiences with Special Reference to Low-Risk Coastlines; Journal of Coastal Conservation, Vol.1, No.1., 1995

RUMMEL-BULSKA, Iwona: Experiences in Negotiating Transboundary Agreements, IUCN Environmental Law and Policy Paper, no. 72.,

SHAW, Malcolm N.: Nemzetközi jog, Complex Kiadó, 2008, Budapest

THARPES, Yvonne L.: International Environmental Law: Turning the Tide of Marine Pollution; The University of Miami Inter-American Law Review, Vol. 20., No. 3., 1989

THUONG, Le T.: From Flags of Convenience to Captive Ship Registers; Transportation Journal, Vol. 27, No. 2., 1987

UTTON, Albert E.: Protective Measures and the „Torrey Canyon”; Boston College Industrial and Commercial Law Review, Vol. 9., 1967

Bírósági ítéletek

Grand Prince ügy; Belize v. Franciaország, ITLOS, No. 8., 2001

Líbia v. Málta, Nemzetközi Bíróság, ICJ reports, 1985

Mangouras kontra Spanyolország ügy, EJEB, merits, 2009. január 8.

Alaszka v. Joseph Hazelwood, Alaszkai Legfelsőbb Bíróság, 1993. március 12., 866 P d2 827

M/V Saiga ügy, Saint Vincent és Grenadine v. Guinea, ITLOS, No. 2, 1999

Sedco Inc. v. United States: Agreement Confering Settlement of Claimms Arising From the 1979 Oil Well Blowout and Oil Spill in the Gulf of Mexico, International Legal Materials, Vol. 22, No. 3., 1983

Online hivatkozások

http://www.omikk.bme.hu:8080/cikkadat/bitstream/123456789/1159/1/2003_5bol5.pdf

<http://socserv2.socsci.mcmaster.ca/econ/ugcm/3ll3/grotius/Seas.pdf>

http://cmsdata.iucn.org/downloads/10_principles_for_high_seas_governance____final.pdf

<http://www.itopf.com/about/history/>

<http://hu.euronews.com/2013/11/13/felmentettek-a-prestige-vadlottjait/>

<http://www.oilpollutionliability.com/> <http://www.popularmechanics.com/science/energy/coal-oil-gas/bp-oil-spill-statistics>

<http://www.black-tides.com/uk/source/oil-tanker-accidents/number-accidents-spills.php>

<http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=how-microbes-clean-up-oil-spills>

Varga Miklós: Tankerbalesetek a tengeren;
http://www.publikon.hu/application/essay/536_1.pdf

<http://www.unep.org/regionalseas/about/default.asp>

http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00590624000000_000000_000000

<http://www.oilpollutionliability.com/the-torrey-canyon/>

<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Pages/Default.aspx>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:264E:0105:0106:HU:PDF>

<http://www.maritime-executive.com/article/INTERTANKO-Mixed-Reactions-to-Spains-Capt-Mangouras-Judgements-2013-11-15/>

<http://www.sci-tech.hu/hajogyartas.sci-tech.hu/00home/02home.htm>