

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD
Institut mezinárodních studií

Žaneta Vargová

**Záujmy Kanady v Arktíde:
Severozápadná cesta**

Bakalárska práca

Praha 2013

Autor práce: **Žaneta Vargová**

Vedoucí práce: **PhDr. Jan Bečka, Ph.D.**

Rok obhajoby: **2013**

Bibliografický záznam

VARGOVÁ, Žaneta. *Záujmy Kanady v Arktíde: Severozápadná cesta*. Praha, 2013. 87 s. Bakalárska práca (Bc.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálnich vied, Institut mezinárodných štúdií. Vedoucí diplomové práce PhDr. Jan Bečka. Ph.D.

Abstrakt

Severozápadná cesta je potenciálne splavný koridor v arktickej oblasti, ktorý je na západe ohraničený Beafortovým morom a na východe Baffinovým zálivom. Ako sa arktická ľadová pokrývka každým rokom stále viac zmenšuje, táto cesta sa v stredne dlhom časovom horizonte môže stať pravidelne splavnou. To so sebou ale prináša množstvo dôležitých otázok a problémov úzko súvisiacimi s právnym štatútom prielivu. Táto práca mapuje rôzne dôvody, prečo sa problémom zaoberať, a sústreďuje sa na Kanadu ako štát, ktorý by mohol byť najviac zasiahnutý komerčným využitím koridoru. Kanadská strana si nárokuje na postavenie Severozápadnej cesty ako vnútorných vôd, zatiaľ čo štáty stojace v opozícii, hlavne USA, pokladajú cestu za medzinárodný prieliv. V práci je venovaný priestor prístupom k určeniu štatútu na základe princípov medzinárodného práva, a to v chronologickom poradí podľa dáta ich vznesenia s dôrazom na nárok pomocou priamych základných línií. Avšak práca tvrdí, že medzinárodne právne riešenie nie je to jediné možné a dokonca môže byť potenciálne škodlivé pre Kanadu. Hypotézou tejto práce teda je, že existujú aj iné než medzinárodne-právne riešenia tejto situácie. Ponúkajú sa politické riešenia na medzinárodnej úrovni, kde by mala vzniknúť regionálna spolupráca, najmä s USA, umožňujúca bezpečné využívanie potenciálne splavnej Severozápadnej cesty. Ďalej existuje spôsob riešenia na vnútroštátnej úrovni pomocou úpravy kanadskej legislatívy. Kanadská vláda sa problémom dlhodobo zaoberá a snaží sa posilniť svoje právomoci v oblasti pomocou fyzickej prítomnosti, ale odborníci zdôrazňujú, že na fyzickú prítomnosť by malo byť nadviazané diplomaciou a spoluprácou.

Abstract

The Northwest Passage is a potentially navigable seaway in the Arctic that is delimited by the Beaufort Sea in the west and the Baffin Bay in the east. As the Arctic ice cap melts further each year, the Passage may become navigable in the medium term. This brings to light many important questions and problems closely linked to the Passage's legal status. This thesis first maps the different reasons to deal with the problem and focuses on Canada as the state to be potentially most affected by the Passage's use. Canada takes the view, that the Northwest Passage are internal waters and the U.S. and the EU, that it is an international strait. The work probes the approaches to determine the status in compliance with the international law as they were claimed chronologically.

However, the work stipulates the legal solution is not the only one imaginable and can even be potentially harmful to Canada. Therefore, the next part of the thesis deals with mapping them. A political solution on the international level is offered arguing that cooperation should be established in the region to safely and peacefully use the potentially navigable Passage. The last way to solve the situation lies in national policies as Canada has historically dealt with the issue internally several times. Some of its efforts have also been accepted as international norms. The government has strengthened its monitoring and patrolling activities in the region and enhanced its presence there in the last decade. But experts emphasize that hand in hand with stewardship should come diplomacy.

Kľúčové slová

Arktída, Kanada, Severozápadná cesta, vnútorné vody, priame základné línie, námorné právo, UNCLOS, Spojené štáty americké

Keywords

Arctic, Canada, Northwest passage, internal waters, straight baselines, Law of the Sea, UNCLOS, United States

Rozsah práce: 99 436 znakov

Prehlásenie

1. Prehlasujem, že som bakalársku prácu vypracovala samostatne a použila som len uvedené pramene a literatúru.
2. Prehlasujem, že práca nebola využitá k získaniu iného titulu.
3. Súhlasím s tým, aby táto práca bola sprístupnená pre študijne a výskumne účely.

V Prahe dňa 14.5.2013

Žaneta Vargová

Pod'akovanie

Na tomto mieste by som sa rada poďakovala vedúcemu bakalárskej práce PhDr. Janovi Bečkovi, Ph.D. za odborné vedenie, cenné podnety, rady a pripomienky pri spracovávaní práce. Zároveň by som rada vyjadrila vďaku mojim rodičom za ich nekonečnú podporu počas celého štúdia.

PROJEKT BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno:

Žaneta Vargová

E-mail:

zaneta.vargova@gmail.com

Semestr:

6.

Akademický rok:

2011/2012

Název práce:

Zájmy Kanady v Arktidě: Severozápadná cesta

Předpokládaný termín dokončení (semestr, školní rok):

LS 2012/2013

Vedoucí bakalářského semináře:

PhDr. Marek Pečenka

Vedoucí práce (není povinné):

PhDr. Jan Bečka Ph.D.

Zdůvodnění výběru tématu práce:

Pre predstavenú tému a predmet spracovania práce som sa rozhodla z dôvodu jej aktuálnosti. So zmenšovaním arktickej ľadovej pokrývky rastie význam otázky postavenia SZC v medzinárodnom prostredí a práve, avšak väčšina autorov sa zameriava na Arktídu ako celok alebo sa zameriava na staršie obdobia, najmä na obdobie studenej vojny. Ja osobne by som mala záujem zamerať sa na čo najaktuálnejšie obdobie, ktoré bude úzko súvisieť s udalosťami v blízkej budúcnosti a poukázať na skutočnosti, ktoré budú mať vplyv na vývoj v najbližších rokoch.

Předpokládaný cíl:

Ako cieľ práce si zadávam analýzu záujmov Kanady v oblasti Arktídy v priamej súvislosti s jej nárokmi na štatút Severozápadnej cesty (SZC) ako vnútroštátnych vôd. V bakalárskej práci bude preskúmané aktuálne postavenie SZC v medzinárodnom a kanadskom prostredí a práve, nároky na postavenie vnútroštátnych vôd zo strany Kanady a postoje nesúhlasných štátov. Výsledkom bude odpoveď na otázku legálnosti nárokov Kanady na postavenie SZC ako vnútroštátnych vôd a predstavenie možností riešenia.

Základní charakteristika tématu (10 řádek):

Vo svojej práci rozoberiem tematiku úzko súvisiacu s nárokmi Kanady na štatút Severozápadnej cesty ako vnútroštátnych vôd. Zameriam sa na postavenia SZC z hľadiska politického, právneho, ale uvediem aj vojenské a bezpečnostné aspekty otázky. Arktída sa stáva strategickou oblasťou, ktorej ekonomický potenciál sa rapídne zvyšuje s klimatickými zmenami, ktoré otvárajú nové transportné cesty a zároveň umožňujú lepší prístup k nerastným surovinám. Kanada si nárokuje na postavenie SZC ako vnútroštátnych vôd od začiatku storočia, ale opozícia zo strany USA a ďalších štátov jej neumožnila medzinárodné uznanie tohto štatútu. Obavy Kanady z postavenia vôd SZC plynú z možného ohrozenia jej bezpečnosti a životného prostredia, ale aj národnej hrdosti. Posledná vláda premiéra Harpera začala podnikať mnohé kroky, ktoré by mali posilniť kanadské záujmy, ale je otázne, či sa jeho snaha stretne s úspechom na medzinárodnom poli.

Předpokládaná struktura práce:

Úvod

Klimatické zmeny, ich vplyv na oblasť a potenciálnu plavbu

Dôvody nárokov zo strany Kanady na Severozápadnú cestu ako vnútorné vody

Medzinárodné právo a spôsoby nárokovania

Pozícia štátov stojacích v opozícii

Argumenty proti kanadskému nároku

Severozápadná cesta v kanadskej politike a práve

Reálne možnosti obrany a zásahu v oblasti

Záver

Základní literatura (10 nejdůležitějších titulů):

-Byers, Michael. 2010. Who owns the Arctic?: understanding sovereignty disputes in the north. Vancouver, BC: Douglas & McIntyre.

-Griffiths, Franklyn, Robert N. Huebert, and P. Whitney Lackenbauer. 2011. Canada and the changing Arctic: sovereignty, security, and stewardship. Waterloo, Ont: Wilfrid Laurier University Press.

-Pharand, Donat. 1988. Canada's Arctic waters in international law. Cambridge [England]: Cambridge University Press.

- Dufresne, Robert. 2008. Canada's legal claims over Arctic territory and waters. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service.

-Pharand, Donat. 2007. The Arctic waters and the Northwest Passage: a final revisit. Ocean Development and International Law. (2007): 3-69. -Kraska, James. 2011. Arctic security in an age of climate change. Cambridge: Cambridge University Press.

- Byers, Michael, and Suzanne Lalonde. 2009. "Who Controls the Northwest Passage?" Vanderbilt Journal of Transnational Law. 42 (4): 1133-1210. str. 1188

-Coates, Kenneth. 2008. Arctic front: defending Canada in the far north. Toronto: T. Allen Publishers.

-Emmerson, Charles. 2010. The future history of the Arctic. New York: PublicAffairs.

-Canada. 2008. The Arctic: Canadian and international perspectives. [Ottawa]: Library of Parliament.

-Kraska, James. 2009. "International Security and International Law in the Northwest Passage". Vanderbilt Journal of Transnational Law. 42 (4): 1109-1132.

Podpis studenta a datum**25.5.2012**

Schváleno	Datum	Podpis
Vedoucí bakalářského semináře		
Garant oboru		

Obsah

Úvod	3
Vymedzenie témy práce	3
Motivácia a cieľ práce	4
Štruktúra práce.....	5
Metodologické ukotvenie práce a rozbor literatúry.....	6
Severozápadná cesta	8
Klimatické zmeny, ich vplyv na oblasť a potenciálnu plavbu.....	10
1. Dôvody nárokov zo strany Kanady na SZC ako vnútorné vody.....	12
1.1 Bezpečnostné riziko.....	12
1.2 Environmentálne riziko	14
1.3 Ohrozenie tradičného spôsobu života pôvodných obyvateľov.....	16
1.4 Národná hrdosť a identita	17
2. Medzinárodné právo a spôsoby nárokovania.....	17
2.1 Námorné právo a UNCLOS	17
2.2 Spôsoby nárokovania.....	18
2.3 Sektorová teória.....	19
2.4 Plavba lode SS Manhattan.....	19
2.5 Historické vnútorné vody	20
2.6 Plavba amerického ľadoborca Polar Sea	22
2.7 Metóda priamych základných línií	23
3. Pozícia štátov stojacích v opozícii a ich argumenty proti kanadskému nároku.....	27
4. Severozápadná cesta v kanadskej politike a práve.....	30
4.1 Rozšírenie teritoriálnych vôd z troch na dvanásť námorných míľ	31
4.2 Zákon o prevencii znečistenia arktických vôd	32
4.3 NORDREG.....	33
4.4 Od prieplyvu Polar Sea po koniec administratívy P. Martina	35
4.5 Kampaň a administratíva Stephena Harpera	37
5. Reálne možnosti obrany a zásahu v oblasti	40
Záver.....	43
Summary.....	48
Prílohy	50
Použitá literatúra a pramene	51

Zoznam skratiek

AEPS	Stratégia na ochranu životného prostredia v Arktíde
AMAP	Arktický monitorovací a hodnotiaci program
ASPPR	Predpisy o arktickej námornej prevencii znečisťovania
AWPPA	Zákon o prevencii znečisťovania arktických vôd
CCG	Kanadská pobrežná stráž
CCGS	Lod' Kanadskej pobrežnej stráže
CFNA	Severná oblasť kanadských ozbrojených síl
DND	Ministerstvo národnej obrany
IPCC	Medzivládny panel o zmene klímy
MSD	Medzinárodný súdny dvor
NATO	Severoatlantická organizácia
NORAD	Severoamerické veliteľstvo protivzdušnej obrany
NORDREG	Kanadský námorný registračný systém
OSN	Organizácia spojených národov
RCMP	Kráľovská kanadská jazdecká polícia
SZC	Severozápadná cesta
SAR	Služba pátrania a záchrany
UNCLOS	Dohovor OSN o morskom práve
WMD	Zbrane hromadného ničenia

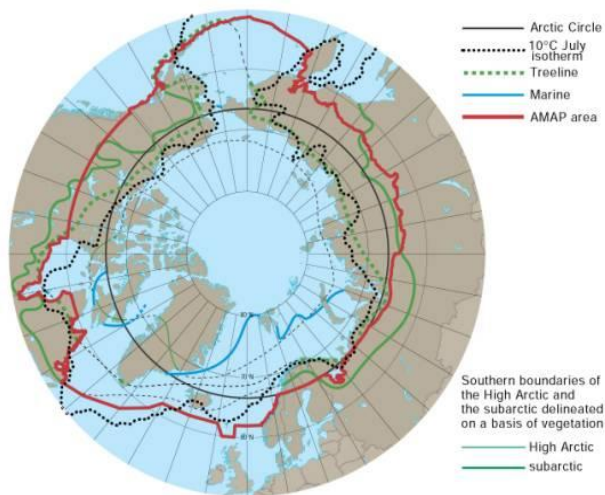
Úvod

Vymedzenie témy práce

S globálnym otepľovaním sa mení situácia v celej Arktíde. Predpokladá sa, že ľadová pokrývka Severného ľadového oceánu, a teda zároveň Severozápadnej cesty (SZC), sa roztopí skôr ako ukazovali doterajšie modely, a preto je zo strany arktických štátov nutné neodkladne na túto situáciu reagovať. Uvedená klimatická situácia otvára nové možnosti, ale aj hrozby v oblasti ako sa otvárajú nové plavebné cesty. Dlhé storočia sa snívalo, že sa plne otvorí SZC, ktorá predstavuje širšiu a kratšiu alternatívu ceste Panamským prielivom. Síce bude zrejme ešte minimálne desaťročia trvať než nastane táto situácia, ale zo strany arktických štátov je nutné reagovať na túto situáciu v predstihu.

SZC nie je len predmetom záujmu Kanady, ale viacerých hráčov, najmä USA. Medzi týmito dvoma normálne úzkymi spojencami vznikol špecifický spor v otázke štatútu SZC v medzinárodnom práve. Zatiaľ čo nie sú pochybnosti, že Kanadské arktické súostrovie je pod plnou suverenitou Kanady vrátane morského dna medzi jednotlivými ostrovmi, iná je otázka štatútu vôd medzi nimi, konkrétne práva prielavu, ktorá nebola do dnešného dňa vyriešená. Mnohí politici aj vedci si kladú nasledovné otázky: jedná sa o vnútorné alebo medzinárodné vody? Má Kanada právo kontrolovať a regulovať, ktoré plavidlá vstúpia do SZC? Argumenty obidvoch strán sú právne podložené existujúcimi rozsudkami Medzinárodného súdneho dvora (MSD). Rôzne pohľady na ich výklad pomocou medzinárodného práva a jeho zmlúv vytvárajú špecifickú právnu nezhodu. Z tohto dôvodu je otázne, či je možné čisto právne riešenie. Zatiaľ, čo niektorí presadzujú okamžité a definitívne riešenie, napríklad pomocou konania pred MSD, kanadská vláda v minulosti reagovala na podnety v súvislosti s postavením SZC rôznymi spôsobmi a to veľmi flexibilne. V priebehu posledných desaťročí vznášala nové nároky a vytvárala riešenia, ktoré obchádzali medzinárodné právo, aby ochránila životné prostredie a záujmy pôvodných obyvateľov Kanady. Popri tom sa pokúšala zabezpečiť si právo na postupné nadobudnutie suverenity v zmysle uznania postavenia vôd ako vnútorných. USA na druhej strane týmto politikám dlhodobo oponovali a vznášali oficiálne protesty.

V bakalárskej práci bude rozoberaná tematika úzko súvisiaca s nárokmi Kanady na štatút SZC ako vnútroštátnych vôd, budú predstavené postupy a argumenty strany Kanady, aj Spojených štátov amerických. Práca sa zameria na postavenia SZC z hľadiska právneho a politického, ale okrajovo budú uvedené aj bezpečnostné a ekologické aspekty otázky. Teritoriálne sa práca bude pohybovať prevažne v arktickej oblasti Kanady, najmä v oblastiach Severozápadnej cesty. Na vymedzenie Arktídy bola použitá definícia AMAPu (viď. obrazová príloha č. 1). Jedná sa o „regionálne vymedzenie, ktoré spočíva v kompromise medzi viacerými definíciami. Zóna AMAPu zahŕňa základe kontinentálne a morské oblasti severne od Polárneho kruhu (66°32'N), severne od 62°N rovnobežky v Ázii a od 60°N v Severnej Amerike, a je prispôbená



Obrázová príloha č. 1 - Vymedzenie Arktídy [online]
 [cit. 2012-11-05]. zdroj: AMAP
<http://www.amap.no/AboutAMAP/GeoCov.htm>.

v SZC, či vytvárali precedens pre prípad SZC.

Časové zameranie bude najmä na vývoj v druhej polovici 20. storočia a začiatkom 21. storočia. Miestami, keď to bude pre súčasnú situáciu kľúčové, najmä v úvodných kapitolách, budú spomenuté okrajovo aj staršie udalosti, ako napríklad v prípade historických nárokov, keďže moderná politika Kanady voči Arktíde sa začína už rokom 1907. Staršie udalosti budú použité aj ako ilustrácia pri rozsudkoch MSD, ktoré sú v práci používané ako právne precedensy. Bakalárska práca je ohraničená koncom roku 2012, keďže časť prameňov, z ktorých bolo vychádzané, siahajú až do tohto roku a zámerom je spracovať tému v čo najaktuálnejšom poňatí, v rámci reálnych možností autora. Práca sa vyhne rozsiahlejšiemu rozoberaniu problematike týkajúcej sa pôvodného obyvateľstva, ak nebude mať priamy súvis s vyššie uvedenými oblastami, keďže je zameraná najmä z právne-politického hľadiska a rozsah práce by neumožnil otázku pôvodného obyvateľstva podrobnejšie analyzovať.

Motivácia a cieľ práce

Pre predstavenú tému a predmet spracovania práce sa autor rozhodol najmä z dôvodu jej aktuálnosti. O oblasť Arktídy sa už dlhšie zaujíma a pokladá za potrebné prispieť k zvýšeniu povedomia o danej problematike, pretože téma SZC v česko-slovenskom vedeckom prostredí nebola dostatočne podrobne preskúmaná a spracovaná. So zmenšovaním arktickej ľadovej pokrývky rastie význam otázky postavenia SZC v medzinárodnom prostredí a práve, avšak väčšina autorov sa zaoberá Arktídou ako celkom alebo sa zameriava na staršie obdobia, najmä na obdobie Studenej vojny. Táto bakalárska práca sa naopak sústreďuje na čo najaktuálnejšie obdobie, ktoré bude úzko

¹ AMAP Secretariat. Official website AMAP: Geographical Coverage. Oslo: AMAP Secretariat [online], 2003. [cit. 2012-12-01]. Dostupné z: <http://www.amap.no/AboutAMAP/GeoCov.htm>.

súvisieť s udalosťami v blízkej budúcnosti a poukáže na skutočnosti, ktoré budú mať s najväčšou pravdepodobnosťou vplyv na vývoj v najbližších rokoch.

Cieľom práce je analýza záujmov Kanady v oblasti Arktídy v priamej súvislosti s jej nárokmi na štatút SZC ako vnútroňých vôd. V bakalárskej práci bude preskúmané aktuálne postavenie SZC v medzinárodnom a kanadskom prostredí a práve, nároky na postavenie vnútroňých vôd zo strany Kanady a postoje nesúhlasných štátov. Výsledkom bude odpoveď na otázku legálnosti nárokov Kanady na postavenie SZC ako vnútroňých vôd a predstavenie prípadných možností riešení, ktoré vyplynú z analýzy informácií preskúmaných v práci, ktoré boli zhromaždené z naštudovanej literatúry. Z cieľov práce vyplýva otázka aké sú potenciálne riešenia štatútu Severozápadnej cesty?

Základná hypotéza bakalárskej práce, ktorá bude potvrdená alebo vyvrátená, je nasledovná: "V prípade riešenia štatútu Severozápadnej cesty existujú pre Kanadu iné ako medzinárodne právne riešenia".

Štruktúra práce

Bakalárska práca je delená na päť kapitol, ktoré sú ďalej delené na podkapitoly. Úvod zahŕňa predstavenie SZC z hľadiska geografického, SZC ako plavebnej cesty, na čo nadväzuje oboznámenie s aktuálnou klimatickou situáciou, klimatickými zmenami v minulosti a predikciami ako sa bude vyvíjať stav ľadu v oblasti v budúcnosti, keďže klíma ovplyvňuje vývoj situácie okolo sporu o postavenie SZC. Nasleduje hlavná obsahová časť práce, prvá kapitola, ktorá je zameraná na dôvody nárokov zo strany Kanady na postavenie SZC ako vnútroňých vôd. Kapitola umožní čitateľovi pochopiť, prečo Kanada pokladá za prioritu ochranu svojich záujmov v SZC. Bude nahliadnuté na bezpečnostné a environmentálne riziko, na záujem ochrániť tradičný spôsob života pôvodných obyvateľov a aspekt národnej hrdosti. Druhá kapitola sa zameria na právnu rovinu otázky SZC v medzinárodnom práve. Budú podrobne chronologicky rozobrané jednotlivé spôsoby nárokovania a v rámci toho zahrnuté aj udalosti, ktoré priamo viedli k vzneseniu daných nárokov. Začne stručným predstavením medzinárodného práva relevantného k otázke, bude pokračovať sektorovou teóriou, ďalej sú popísané okolnosti plavby americkej lode SS Manhattan, ktorá viedla k vzneseniu nároku pomocou historických vôd, ktoré bude popísané v nasledujúcej podkapitole. Znova bude nahliadnuté na udalosť, ktorá viedla k vzneseniu ďalšieho nároku. Jedná sa o plavbu amerického ľadoborca Polar Sea, na ktorú bude nadviazané rozsiahlym rozobratím najaktuálnejšieho spôsobu nárokovania pomocou metódy priamych základných línií. Na podkapitolu o priamych základných líniách je daný dôraz z dôvodu jej najväčšej relevantnosti v prípade posudzovania štatútu SZC z medzinárodne právneho hľadiska. V nasledujúcej, tretej, kapitole bude spracovaná analýza postoja štátov, ktoré stoja v opozícii proti kanadskému nároku. Jeho hlavným predstaviteľom, s najväčším záujmom na postavení SZC ako medzinárodného prieplavu, je USA. Ich postoju bude venovaná väčšina priestoru

s pomedzi štátov, ktoré zastávajú daný názor, a to z dôvodu, že postoj EU² a ostatných štátov je podobný a postavený na skoro identických argumentoch. V rámci tejto kapitoly budú uvedené aj dôvody, ktoré ich vedú k danej pozícii a bude analyzovaná relevantnosť ich argumentov. Štvrtá kapitola sa venuje národnej úrovni otázky postavenia SZC a arktickej politiky. Chronologicky budú predstavené právne opatrenia, ktoré boli implementované do kanadskej jurisdikcie a tiež hlavné politiky a činy kanadských predstaviteľov. Posledná, piata, kapitola sa zameria na kanadské kapacity v Arktíde, ktorými Kanada monitoruje ľudskú činnosť v odľahlých oblastiach a disponuje rôznymi možnosťami zásahu v prípade potreby. Daná kapitola je zahrnutá z dôvodu, že kanadská fyzická prítomnosť v oblasti a schopnosť ochrániť suverenitu môže zlepšiť vyjednávaciu pozíciu Kanady v prípade obhajovania SZC ako vnútorných vôd alebo pri uzatváraní dohôd s inými krajinami. V závere budú predstavené potenciálne možnosti riešenia štatútu SZC.

Metodologické ukotvenie práce a rozbor literatúry

Bakalárska práca je empiricko-analytickou štúdiou konkrétneho medzinárodne právneho a medzinárodne politického problému, ktorý je v mnohých ohľadoch špecifický. Vypracovaniu práce predchádzalo naštudovanie rozsiahleho množstva literatúry. V nasledujúcich kapitolách budú analyzované sekundárne a primárne pramene, za cieľom rozobrať aktuálnu situáciu z pohľadu zainteresovaných strán a na tomto základe vyvodit' možné riešenie sporu a tým predstaviť potenciálny scenár vývoja v oblasti. Pri spracovávaní práce bolo čerpané primárne z monografií, odborných článkov, ale aj primárnych prameňov. Spor o SZC má dlhé korene, ale literatúra relevantná k téme sa objavuje prevažne až v posledných desaťročiach. Vzhľadom na klimatické zmeny a s tým spojené zvyšovanie záujmu o oblasť, väčšina relevantných publikácií je z posledných rokov. Pre čo najaktuálnejšie publikácie bolo rozhodnuté aj z dôvodu nutnosti aktuálneho náhľadu na situáciu. K téme existuje rozsiahle množstvo zdrojov, ale obsah mnohých sa prekrýva, keďže často navzájom vychádzajú z rovnakých zdrojov, a tým neposkytujú nové informácie a poznatky, čo je jeden z dôvodov, prečo boli niektoré publikácie naštudované, ale priamo pri spracovávaní práce vynechané ako redundatné.

Medzi predných odborníkov na spor SZC patrí Donat Pharand, kanadský právnik, ktorý sa zaoberá arktickou tematikou od 60. rokov. Z jeho publikačného portfólia som čerpala z knihy *Canada's Arctic Waters in International Law*³ vydanej v roku 1988, ktorá reagovala na prijatie Dohovoru OSN o morskom práve. Táto kniha podrobne a objektívne predstavila aspekty kanadskej pozície v SZC spolu s argumentmi strán stojacích v opozícii. Keďže sa jedná o knihu staršieho dátumu, bolo

² EU bude v práci spomínaná ako celok, a to z dôvodu, že od roku 2009, keď prišla v platnosť Lisabonská zmluva, má suverenitu v otázkach zahraničnej politiky. V období pred týmto rokom bude EU/ES iba reprezentovať postoje jej členov ako kolektívny útvar, keďže spoločné presadzovanie zahraničnej politiky, napr. oficiálnych protestov, dokáže byť efektívnejšie.

³ PHARAND, D. *Canada's Arctic waters in international law*. Edition ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009.

esenciálne doplniť informácie o nové skutočnosti, ktoré sa medzičasom objavili. Za týmto účelom bolo čerpané z Pharandovho článku z roku 2007, vydanom v časopise *Ocean Development & International Law – The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit*⁴, ktorý reaguje na zmeny od 80. rokov.

V súčasnosti nadväzujú na Pharanda v oblasti problematiky kanadskej Arktídy traja prední autori, Michael Byers, Franklyn Griffiths a Whitney Lackenbauer, ktorí sa snažia predstaviť problematiku kanadskej Arktídy na rozdiel od ich predchodcu v širšom ako právnom poňatí. Od Michaela Byersa, profesora medzinárodného práva a politiky na Univerzite Britskej Kolumbie, bolo vychádzané z publikácie *Who Owns the Arctic?*⁵ z roku 2010, ktorá sa v najväčšom rozsahu zameriava na otázku SZC a kanadských záujmov v Arktíde. Informácie z tejto knihy boli doplňované knihou z roku 2011 *Canada and the Changing Arctic: Sovereignty, Security, and Stewardship*⁶ od Franklyna Griffithsa napísanou v spolupráci s Whitneym Lackenbauerom. Publikácia je zameraná na záujmy Kanady v Arktíde v širšom kontexte a vlastná otázka SZC je preberaná v menšom rozsahu. Franklyn Griffiths je profesorom politických vied a bezpečnostných štúdií s dlhodobým pôsobením na Torontskej univerzite. Whitney Lackenbauer je uznávaný profesor modernej kanadskej histórie so zameraním na arktickú suverenitu a bezpečnosť na Univerzite Waterloo. Spomedzi amerických odborníkov bolo v práci vychádzané najmä z publikácii od Jamesa Kraska, poradcu pre námorné záležitosti v Pentagone.⁷

Vzhľadom na špecifickosť a úzke zamerania práce poskytli cenné poznatky vedecké články z odborných časopisov, najmä z právneho prostredia, ktoré sa na rozdiel od všeobecnejšie zameraných monografií sústreďujú na konkrétnejšie otázky a umožňujú hlbší náhľad do situácie. Medzi hlavné časopisy, ktoré sa zaoberajú SZC, patrí štvrt' ročník *Ocean Development and International Law*, z ktorého článkov boli získané mnohé informácie. Konkrétne sa jednalo napr. o už spomínaný odborný článok od Donata Pharanda z roku 2007⁸ a článok od autora Paula Larsona *United States interests in the Arctic region*⁹ z roku 1990, ktorý ponúka bližší náhľad na postoj druhej strany. Ďalej bolo vychádzané z publikácii v časopise *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, v ktorom publikoval James Kraska článok *International Security*

⁴ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 3-69.

⁵ BYERS, M. *Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north*. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010.

⁶ GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. *Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship* [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>.

⁷ KRASKA, J. The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage. *The international journal of marine and coastal law*, 2007, 22(2), str. 257-282.

⁸ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 3-69.

⁹ LARSON, D. L. *United States interests in the Arctic region*. *Ocean development and international law*. 1990, 212, str. 167-191.

and *International Law in the Northwest Passage*¹⁰, a Byers, spolu s kanadskou odborníčkou Lalonde, prispeli prácou *Who Controls the Northwest Passage?*¹¹.

Zo sekundárnych prameňov boli užitočné aj analýzy a publikácie vydávané Kanadským parlamentným informačným a výskumným servisom, ktoré poskytovali všeobecný náhľad na situáciu spolu s kanadskými pozíciami a často aj podrobné, aktuálne a konkrétne údaje. Pre zistenie ich vierohodnosti a zároveň získanie informácii, ktoré ponúka druhá strana, boli použité analýzy formulované pre vládu USA a Americký kongres. Sú to napr. od roku 2010 každoročne vydávané dokumenty s názvom *Changes in the Arctic*¹².

Medzi použité primárne pramene patrí najmä dokument Dohovor OSN o morskom práve (United Nations Convention on Law of the Sea, UNCLOS)¹³ z roku 1982, ktorý je základným dokumentom na výklad zmluvného práva. Ďalej rozsudky Medzinárodného súdneho tribunálu (MSD) na výklad obyčajového práva. Spracovávané boli aj dokumenty a vyhlásenia vydané vládami Kanady a USA. Jedná sa napr. o prezidentské direktíva USA¹⁴, vyjadrenia vlády USA k námorným nárokom štátov, ktoré ako štát neuznávajú¹⁵ alebo zákony, ktoré sa týkajú ochrany a prevencie znečisťovania arktických vôd v Kanade¹⁶.

Severozápadná cesta

Túžba po objavení západnej cesty z Európy do Ázie v obdobiach, keď ešte nebol vybudovaný Panamský kanál, vohnala stovky námorníkov do krutých oblastí severnej Kanady, z ktorých sa mnohí nikdy nevrátili.¹⁷ Postupne sa im ale podarilo objaviť, prejsť a zmapovať prieliv, ktorý je dnes známy ako SZC. SZC je podľa Pokynov pre navigáciu plavby v Arktíde, vydávaných kanadským hydrografickým servisom, námorná cesta, ktorá prechádza okolo Severoamerického pobrežia cez Kanadské arktické súostrovie, spájajúc Atlantický a Tichý oceán. Konkrétne spája oblasť, ktorá sa

¹⁰ KRASKA, J. *International Security and International Law in the Northwest Passage*. Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2009, 42(4), str. 1109-1132.

¹¹ BYERS, M. AND S. LALONDE. *Who Controls the Northwest Passage?*. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), 1133-1210.

¹² O'ROURKE, R. AND CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE. *Changes in the Arctic: background and issues for Congress*. In. [Washington, DC]: Congressional Research Service, Library of Congress, 2013.

¹³ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. *Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve*. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹⁴ BUSH, G. W. *National Security Presidential Directive 66 / Homeland Security Presidential Directive 25*. January 9, 2009. Washington: The White House [online], 2009. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm>.

¹⁵ UNITED STATES. *United States responses to excessive national maritime claims*. Edtion ed. Washington, D.C.: Office of Ocean Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992.

¹⁶ BECKLUMB, P. *Bill C-3 an Act to Amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act*. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service, 2008.

¹⁷ SALE, R. AND E. POTAPOV *The scramble for the Arctic : ownership, exploitation and conflict in the far north*. London: Frances Lincoln, 2010, str. 81 – 92.

nachádza medzi Davisovým prielivom a Baffinovým morom na východe a Beringovou úžinou na západe.¹⁸



Obrázok 2 - Populárne trasy SZC na základe obrazu NASA [online] [cit. 2013-01-05]. zdroj: http://earthobservatory.nasa.gov/Newsroom/NewImages/images.php3?img_id=1634.

V aktuálnych debatách sa na SZC používa užšie vymedzenie (a bolo použité aj v tejto práci), hovorí sa o nej ako o oblasti ohraničenej na západe Beafortovým morom a na východe Baffinovým morom.¹⁹ Je to sieť viacerých možných ciest cez kanadskú Arktídu, veľká časť súostrovia pozostáva z okolo 19000 ostrovov a nespočetného



Obrázok 3 Cesta New York - Tokio [online] [cit. 2013-01-05]. zdroj: <http://benmuse.typepad.com/a/6a00d8341d9cb353ef00e553cd6b638834-500wi>.

množstva skál a úskalí. SZC pozostáva z 5–7 trás, z ktorých sú dve hlavné, jediné v súčasnej dobe prieplyvné.²⁰ Najhlbšia a najširšia cesta vedie z Lancasterského prielivu cez Barrovovu úžinu do Prielivu Vincount Melville a ďalej cez McClurovu úžinu do Beafortovho mora. Alternatívna cesta vedie juhozápadne z prielivu Vincount Melville cez úzku, ale hlbokú Úžinu princa z Walesu“.²¹ V minulosti boli prieskumníci,

dobrodruhovia a ľadoborce pobrežnej hliadky nútení použiť na prechod kombináciu južných ciest, ktoré ústia do Beafortovho mora cez

¹⁸ CANADIAN HYDROGRAPHIC SERVICE. Sailing directions, Arctic Canada. Vol. I. Edition ed. Ottawa, Canada: Dept. of Fisheries and Oceans, 1994, str. 3.

¹⁹ DUFRESNE, R. Canada's legal claims over Arctic territory and waters. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2007. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: http://epe.lac-bac.gc.ca/100/200/301/library_parliament/backgrounder/2008/controversial_cdn_claims-e/prb0747-e.pdf.

²⁰ PHARAND, D. Canada's Arctic waters in international law. Edition ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009, str. 201.

²¹ PHARAND, D. AND L. H. LEGAULT The Northwest Passage : Arctic straits. Edition ed. Dordrecht; Boston; Hingham, MA, USA: M. Nijhoff ; Distributors for the United States and Canada, Kluwer Academic Publishers, 1984, str. 1- 6.

Záliv Korunovacie a Amundsenov záliv, ktoré sú na juh od Viktóriiných ostrovov a Banksovho ostrova. Situácia sa dnes oproti minulosti rapídne mení a otvárajú sa stále väčšie možnosti prejazdu.²²

Severozápadná cesta by mohla jedného dňa poskytnúť alternatívu k ceste cez relatívne plytký Panamský a Suezský prieplav. Dĺžka Severozápadnej cesty je na trase New York City – Tokio 14 000 km, zatiaľ čo rovnaká cesta cez Panamský prieplav je 18 200 km (vid'. obrazovú prílohu č.3). Cesta z Tokia do Londýna je okolo 23000 km, cez Suezský kanál okolo 21 000 km. Rovnaká cesta cez SZC by bola okolo 16 000 km, teda o 7000 km kratšia. Znamenalo by to ušetrenie zhruba dvoch týždňov cesty, čím by sa mohli znížiť výdaje na palivo aj posádku.²³ V ďalekej budúcnosti, bez ľadovej pokrývky v Arktíde, bude SZC vďaka svojej hĺbke výhodná najmä pre supertankery, ktoré sú príliš veľké na plavbu cez Panamský prieplav a už nebudú nútené plávať celú cestu okolo južného Mysu Horn v Južnej Amerike.²⁴

Klimatické zmeny, ich vplyv na oblasť a potenciálnu plavbu

V posledných rokoch začína byť SZC otvorená pre plavbu stále častejšie. Doba pravidelnej plavby ešte nenastala, ale je dôležité prihliadať na odhady na základe aktuálnych výskumov v oblasti klimatických zmien, lebo zvyšovanie frekvencie plavby v SZC ide ruka v ruku s topením ľadu v Arktíde.²⁵ Medzivládny panel o zmene klímy²⁶ vo svojej poslednej, celkovo štvrtej, správe z roku 2007 potvrdil existenciu globálneho otepľovania a klimatických zmien.²⁷ Globálne otepľovanie v Arktíde je najintenzívnejšie na celej planéte.²⁸ Arktída sa otepľuje dvakrát rýchlejšie ako zvyšok planéty. Za posledných päťdesiat rokov sa teplota v oblasti Grónska zvýšila o 1,5 stupňa Celzia, čo je dvakrát viac ako globálny priemer, ktorý je 0,7 stupňa Celzia. Existuje viacero dôvodov rýchlejšej tendencie otepľovania Arktídy. Jedným z hlavných je efekt nahradzovania svetlého ľadu tmavšou vodou alebo pevninou, ktorá odráža menej

²² Byers, Michael. 2010. Who Owns the Arctic? Understanding Sovereignty Disputes in the North. New York: Douglas & McIntyre. <https://read.amazon.com/?asin=B00332EUBC>, str. 38

²³ EVANS, P. Arctic thaw heats up Northwest Passage dreams. CBC News [online], Sep 13, 2012. [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: <http://www.cbc.ca/news/business/story/2012/09/11/f-franklin-northwest-passage-arctic.html>.

²⁴ WASHINGTON TIMES. Northwest Passage redux. The Washington Times [online], June 12, 2005. [cit. 2013-04-04]. Dostupné z: <http://www.washingtontimes.com/news/2005/jun/12/20050612-123835-3711r/#ixzz2RGsbbnev>.

²⁵ Keď odhliadneme od mimoriadnych okolností ako je uzatvorenie Panamského prieplavu.

²⁶ Medzivládny panel o zmene klímy (The Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) pôsobí pod OSN a zakladá svoje hodnotenie na princípe peer review a publikovanej literatúre.

²⁷ IPCC. Intergovernmental Panel on Climate Change fourth assessment report. Geneva: United Nations Environment Programme [online], 2007. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/syr/en/contents.html, str. 30 – 31.

²⁸ ÅTLAND, Kristian. The European Arctic after the Cold War: how can we analyze it in terms of security? – rapport 200700344. Norwegian Defence Research Establishment [online], 2007. [online] [cit. 2012-12-03]. Dostupné z: <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2007/00344.pdf>, str. 24.

slnecných lúčov a tým pohlcuje viac tepla, čo vedie k lokálnemu otepleniu, ktoré vyvolá topenie väčšieho množstva ľadu,²⁹ čo vedie k následnému kruhovému efektu.

Existuje mnoho vedeckých teórií o predpokladanom priebehu globálneho otepľovania a klimatických zmien. Jednotlivé teórie sa často rozchádzajú v predpovediach o tom, kedy bude Arktída bez ľadovej pokrývky. Väčšina výskumov z posledných rokov predpokladá, že zrejme v období okolo roku 2050 bude Arktída väčšiu časť roka bez ľadovej pokrývky a do roku 2100 po celý rok.³⁰ Reálny úbytok ľadu bol ale zatiaľ väčší ako klimatické modely v minulosti predpokladali, a tak je možné očakávať, že Arktída bude bez ľadovej pokrývky už v skoršom období ako aktuálne vedecké projekcie uvádzajú.³¹

Pre moju prácu je dôležitá najmä otázka roztopenia sa celej ľadovej pokrývky aspoň počas časti roka, z dôvodu, že pre plavbu je hrozbou najmä viacročný hrubší, niekoľkoveštvový a pevnejší ľad, na rozdiel od čerstvého, jednoročného ľadu, ktorý je o mnoho viac náchylnejší k roztopeniu.³² V rokoch 2004 až 2008 sa objem viacročného ľadu zmenšil o štyridsaťdva percent. Rok 2007 bol najteplejším a rekordné roztopenie ľadu viedlo k tomu, že SZC ostala prvýkrát v histórii prieplyvná bez asistencie ľadoborca.³³ Následne bolo vykonaná prvá oficiálna komerčná plavba SZC. Člen posádky počas tejto plavby vyjadril potrebu použitia ľadoborca Kanadskej pobrežnej stráže (CCGS) pre danú plavbu slovami: "(Ľadoborec) bol pre nás pripravený a čakal na náš povel, ale ja som nevidel jediná kocku ľadu .., ale keďže tam nebolo žiadny ľad akéhokoľvek druhu, jeho nasadenie nebolo potrebné, tak sme pre neho nezavolali."³⁴

Kanadská agentúra pre informácie o stave ľadu uvádza, že "ľad začína praskať v júli, čo umožňuje 3–5 mesačné obdobie splavnosti než znova začne zamŕzať v októbri"³⁵, čo znamená, že v súčasnosti je cesta splavná zhruba počas štyroch mesiacov v roku. V majoritnej väčšine prípadov si plavba počas tohto obdobia stále vyžaduje doprovod ľadoborca. „Podmienky stavu ľadu v Kanadskej Arktíde boli v

²⁹ ECONOMIST TEAM.. The Arctic Special Report: The Melting North. The Economist, 403(8789), 16 June 2012, str. 3 - 4

³⁰ KRASKA, J. Arctic security in an age of climate change. Edtion ed. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2011, str. 21.

³¹ GORE, A., N. KOÇ, Y. TANDONG, A. RIVERA, et al. Melting snow and ice : a call for action. Edtion ed. Tromsø: Center for Ice, Climate and Ecosystems, Norwegian Polar Institute, 2009. str. 13.

³² Kraska KRASKA, J. Arctic security in an age of climate change. Edtion ed. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2011, str. 21

³³ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 42.

³⁴ Jednalo sa o celú SZC plavbu z východu na západ. Zdroj: CBC NEWS. 1st commercial ship sails through Northwest Passage. CBC NEWS [online], November 28, 2008. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.cbc.ca/news/canada/north/story/2008/11/28/nwest-vessel.html>.

³⁵ HUEBERT, D. R. Canadian Arctic Maritime Security: The Return to Canada's Third Ocean. Canadian Military Journal [online]. 2007, 8(2 (Summer 2007)) [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/v08/no2/doc/huebert-eng.pdf>., str. 10.

posledných troch dekádach charakteristické vysokou mierou variability z roka na rok³⁶, čím sa stáva možnosť plavby oblasťou nevyspytateľnou. Otepľovanie arktických oblastí by síce malo za normálnych okolností predĺžiť plavebnú sezónu, ale niektorí odborníci očakávajú, že sa niekoľkoročný ľad presunie smerom na juh a uzatvorí niektoré z kanálov a úžin v západnej časti SZC.³⁷ Z toho vyplýva, že plavba zahraničných komerčných lodí v SZC bude zrejme musieť počkať o trochu dlhšie ako sa predpokladalo na základe klimatických modelov.

Kratšia cesta sa môže zdať ekonomicky výhodnejšia, ale dané pravidlo vyžaduje špeciálne technické požiadavky a je nutné počítať s pravdepodobnou asistenciou ľadoborca. Počas prerážania ľadom vysoko zaťaženými ľodami by mohlo prísť k väčšej spotrebe paliva, ktoré na druhú stranu môže byť ušetrené vďaka prípadnej pomalšej plavbe, ktorú umožňuje kratšia vzdialenosť. Je nutné pripočítať náklady na vyššiu cenu poistenia a nevyhnutnosť prítomnosti skúsenejšej posádky. Cesta kvôli jej nespoľahlivosti zrejme nebude v najbližšej dobe využívaná na kontajnerovú prepravu, kde je nutná presnosť času doručenia, ale predpokladá sa, že by ju mohli využívať lode prepravujúce nerastné suroviny vyťažené v oblasti.³⁸

1. Dôvody nárokov zo strany Kanady na SZC ako vnútorné vody

Používanie arktických ciest je snom námorných dopravcov už niekoľko storočí, ale potenciálne otvorenie SZC ako medzinárodného prielivu bez regulácie by mohlo priniesť mnoho rizík, ktorých sa obáva kanadská vláda. V nasledujúcej kapitole budú predstavené najsignifikantnejšie z nich a k nim budú pridané aj ďalšie dôvody, prečo má Kanada záujem na zachovaní štatútu vôd SZC ako vnútorných.

1.1 Bezpečnostné riziko

Ako prvé bude objasnené potenciálne ohrozenie bezpečnosti v Severnej Amerike. Bezpečnostná situácia sa od konca Studenej vojny radikálne zmenila. Primárnou hrozbou v SZC už dávno nie sú sovietske ponorky. Udalosti ako 11. september 2001 upozornili medzinárodné spoločenstvo na fakt, že hlavnou potenciálnou hrozbou v západnom svete v 21. storočí, už dávno nie sú útoky organizované štátmi. Aktéri, ktorí by mohli priamo a cielenie ohrozovať bezpečnosť v Severnej Amerike, sú

³⁶ HASSOL, S., A. ARCTIC CLIMATE IMPACT, M. ARCTIC, P. ASSESSMENT, et al. Impacts of a warming Arctic : Arctic Climate Impact Assessment. Edition ed. Cambridge, U.K.; New York, N.Y.: Cambridge University Press, 2004, str 84.

³⁷ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 3

³⁸ "ECONOMIST TEAM.. The Arctic Special Report: The Melting North. The Economist, 403(8789), 16 June 2012, str. 14 – 15.

dobře organizované teroristické skupiny, či dokonce jednotlivci.³⁹ SZC by sa za určitých podmienok mohla stať priestorom, ktorý by umožňoval organizovaný zločin napr. pašovanie zbraní hromadného ničenia, doplnkov na obohacovanie uránu, rakiet a ďalších komponentov na výrobu zbraní, ktoré by okrem samotného transportu SZC, mohli byť dopravené do kontinentálnych oblastí Severnej Ameriky.⁴⁰ Ďalej by sa otváral priestor na pašovanie iných druhov zbraní, drog a zároveň by sa otvárala cesta nelegálnym imigrantom.⁴¹

V posledných rokoch prejdú každé leto v SZC z výletných či súkromných lodí na pevninu stovky cudzincov bez potrebných dokumentov a ich počet sa každým rokom zvyšuje. Bolo by relatívne jednoduché previesť pasažierov, ktorými by mohla byť celá skupina teroristov, alebo náklad z lode na malé prenajaté lietadlo alebo na jedno z blízkych miest s pravidelnou leteckou linkou, ale už žiadnou imigračnou kontrolou.⁴² Kanadské bezpečnostné zložky evidujú stovky prípadov, kedy boli zadržaní cudzinci, ktorí nemali povolenie na vstup do krajiny. Dokazuje to, že dokážu zabezpečiť menšie prípady, ale musia mať odpovedajúce právomoci.

V prípade, že by bol medzinárodne uznaný štatút SZC ako vnútorných vôd, Kanada by mala právomoci, ktoré by pomohli zabrániť ilegálnemu vstupu osôb a nákladu do Severnej Ameriky. „V oblasti vnútorných vôd uplatňuje pobrežný štát plný výkon nad imigračným, colným a trestným právom.“⁴³ „Zahraničné plavidlá, posádky, pasažieri a náklad môžu byť podrobený dôkladnej prehliadke. Zoznam lodného nákladu a zoznam pasažierov môže byť vyžadovaný v predstihu, rovnako ako víza, a to v rovnakej miere v akej sa môžu vyžadovať na pevnine.“⁴⁴ V porovnaní s tým, v prípade, že sa by jednalo o medzinárodný prieliv, článok 42 UNCLOS uvádza, že: „1. Pri dodržiavaní ustanovenia tohto oddielu môžu štáty, ktoré hraničia s prielivmi, vydávať predpisy dotýkajúce sa tranzitného prechodu prielivmi pokiaľ ide o: ... nakladanie alebo vykladanie akéhokoľvek tovaru, peňazí alebo osôb v rozpore s colnými, finančnými, prístahovaleckými alebo zdravotníckymi predpismi štátov, ktoré hraničia s prielivom, ... (ale ani) takéto zákony a iné právne predpisy nesmú formálne ani v skutočnosti diskriminovať cudzie lode, ani mať pri svojom používaní prakticky

³⁹ V prípade jednotlivcov sa môže jednať o takzvaných „osamelých vlkov“, ktorý vykonávajú teroristickú činnosť samostatne, a to bez začlenenia k väčším skupinám. Charakteristické je tiež ich spojenie činov s určitou ideológiou alebo presvedčením.

⁴⁰ BYERS, M. AND S. LALONDE. Who Controls the Northwest Passage?. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), str. 1188.

⁴¹ Podobné hrozby a spôsob ako by sa s nimi dalo bojovať v SZC uviedlo Kanadské veliteľstvo obrany v podrobne vypracovanom dokumente Arctic Capabilities Study v roku 2001. Vid'. DITTMANN, L. In defence of defence: Canadian arctic sovereignty and security. Journal of Military and Strategic Studies, 2009, 11(3), str 10.

⁴² BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 61.

⁴³ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 60 – 70.

⁴⁴ BYERS, M. AND S. LALONDE. Who Controls the Northwest Passage?. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), str 1189 – 90.

účinnok odmietnutia, poškodenia alebo porušenia práva tranzitného prechodu, ako je definované v tomto oddieli.⁴⁵

Kanadská vláda uvádza, že organizované skupiny ako drogové kartely a al-Kaida dokážu byť veľmi sofistikované, a preto vyššie uvedené limitovanie uplatňovania práv pri medzinárodnom prielive je z kanadského pohľadu pre pobrežné štáty nedostačujúce.⁴⁶ Kanada uvádza bezpečnostné riziko ako argument, ktorý by malo USA aj pre vlastný záujem zvažiť, keď príde na obhajovanie postavenia SZC ako medzinárodného prielivu.⁴⁷ V roku 2005 sa ambasádor USA v Kanade, Paul Celluci, v súvislosti s bezpečnostnými hrozbami vyjadril nasledovne: „Ministerstvo zahraničia by sa malo pozrieť na túto záležitosť, keďže žijeme v dobách teroristických hrozieb. Nie je to síce na mojom rozhodnutí, ale odporučil som prehodnotiť náš dlhodobý politický postoj (k tejto otázke).“⁴⁸ Uvedenú pozíciu viackrát v minulosti potvrdil.⁴⁹ Okrem bezpečnostného rizika však ohrozujú Kanadu aj ďalšie hrozby, ktoré nemusia byť nutne mierené cielene.

1.2 Environmentálne riziko

Ďalším aspektom je riziko ohrozenia miestneho životného prostredia. Pravidelná obchodná plavba je síce pravdepodobná až v ďalších dekádach, ale lode v menšom počte by sa mohli pokúšať splavovať arktickú oblasť už v najbližších rokoch.⁵⁰ Bude nutné sa pripraviť na prítomnosť plavidiel v SZC skôr, než bude plavba pravidelne prebiehať. Bolo by už príliš neskoro, keďže Kanada začne činiť až keď bude plavba prebiehať. Vyššie uvedený článok 42 UNCLOS neumožňuje praktickému zabráneniu plavby SZC, ak by cesta bola uznaná ako medzinárodný prieliv, ktorým by sa mohla SZC cesta stať v prípade, že by nebola Kanada schopná túto plavbu kontrolovať (viď nižšie). Životné prostredie Arktídy je veľmi krehké a aj malá ropná alebo olejová škvrna, ktorá by mohla uniknúť z prechádzajúcich lodí, nehovoriac o prípadnom úniku prevážaných surovín ako ropa, by ho mohla dlhodobo poškodiť. Obnovenie životného prostredia by trvalo minimálne niekoľko desaťročí a katastrofa by mohla zanechať trvalé následky.⁵¹

⁴⁵ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: článok 42 bod 2. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

⁴⁶ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 61.

⁴⁷ BYERS, M. AND S. LALONDE. Who Controls the Northwest Passage?. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), str. 1190 – 1.

⁴⁸ CELLUCCI. North of Sixty: US Virtual Presence Posts in Canada. Online dialogue with Ambassador Cellucci [online], Mar. 9. 2005. [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: <http://www.canadanorth.usvpp.gov/yukon/chat.asp>.

⁴⁹ BYERS, M. AND S. LALONDE. Who Controls the Northwest Passage?. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), str. 1190 – 1.

⁵⁰ GRIFFITHS, F. Pathetic fallacy: That Canada's arctic sovereignty is on thinning ice. Canadian Foreign Policy Journal, 2004, 11(3), str. 2.

⁵¹ NELSON-SMITH, A. Biological consequences of oil spills in Arctic waters. The Arctic Ocean-the Hydrographic Environment and the Fate of Pollutants. L. Rey (ed.). New York, NY: J. Wiley and Sons, 1982, str. 285.

Prípadný zásah pri katastrofe tohto typu by bol veľmi komplikovaný a nákladný. V severných podmienkach a v ťažko prístupných oblastiach by mohlo trvať značný čas, než by sa podarilo účinne zasiahnuť. Zasadujúce zložky by mohli operovať len počas polárneho dňa a museli by niekedy čakať viac ako pol roka do ďalšej akcie, aj vzhľadom na fakt, že ľadoborce používané Kanadou⁵² nemôžu zväčša operovať v SZC v zime.⁵³ Na severe chýba dostatočné pokrytie personálneho a materiálneho vybavenia. V prípade, že by bola SZC medzinárodným prielivom, tak je nejasná zodpovednosť za odstránenie a zaplatenie prípadných škôd. Kanada by musela zrejme zasiahnuť v záujme vlastnej ochrany, a tak sa ponúka otázka nemala by mať v tom prípade právo sa preventívne brániť? V súčasnosti ju čiastočne chráni článok 234 UNCLOS s názvom „Ľadom pokryté oblasti“, ktorý sa týka zaľadnených oblastí a uvádza nasledovné: „Pobrežné štáty majú právo prijímať a vykonávať nediskriminačné zákony a nariadenia na zabránenie, zníženie a kontrolu znečisťovania z lodí v ľadom pokrytých oblastiach vo vnútri výhradnej ekonomickej zóny, v ktorej najmä drsné klimatické podmienky a prítomnosť ľadu pokrývajúceho takéto oblasti po väčšinu roka vytvárajú prekážky alebo výnimočné riziko pre plavbu a kde znečisťovanie morského prostredia by mohlo spôsobiť veľkú škodu na ekologickej rovnováhe alebo ju nenapraviteľne narušiť. Tieto zákony a nariadenia budú brať náležitý ohľad na plavbu, ochranu a zachovanie morského prostredia na základe dostupných vedeckých údajov.“⁵⁴

Ale mnohí si už teraz kladú otázku, aká bude situácia, až sa tieto oblasti roztopia? A zhodujú sa na jednom, že je určite nevyhnutná včasná príprava. Miera hrozby sa zvyšuje narastajúcim počtom plavidiel v oblasti, ktoré sa očakáva aj v súvislosti s budúcou ťažbou v oblasti.⁵⁵ V dlhodobom horizonte sa potenciálne raz bude jednať o hrozbu plynúcu z prítomnosti obchodného loďstva, napr. ropných tankerov.

Zvýšená miera transportu cez SZC a ťažba surovín zvýši znečisťovanie vôd a príľahlej pevniny, čo by mohlo zasiahnuť unikátnu faunu. Región Lancaster Sound poskytuje prirodzený domov ľadovým medveďom, tuleňom, mrožom, veľrybám a mnohým druhom vtákov, z ktorých väčšina závisí na stravovaní morskými rybami, najmä arktickej tresky. Táto ryba dospieva 5 rokov a rozmnožuje sa len raz počas priemerného 7 ročného života a plne závisí na planktóne.⁵⁶ Otvorenie SZC celoročnej plavbe bez obmedzení ropným tankerom, lodiam, ktoré by mohli zaniest' nečistoty do

⁵² Kanada má obmedzené možnosti, keď príde na plavbu v chladnejších obdobiach roka, keďže ľadoborec musí byť špeciálne upravený na dané podmienky. Kanada a USA v súčasnosti disponujú každým ľadoborcom tohto typu. Daná situácia je jeden z dôvodov prečo spolupracujú na monitorovaní morského dna, okrem faktu, že prevádzkovanie ľadoborca tohto typu je veľmi nákladné.

⁵³ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str 62.

⁵⁴ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: článok 234. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

⁵⁵ ECONOMIST TEAM.. The Arctic Special Report: The Melting North. The Economist, 403(8789), 16 June 2012, str. 13.

⁵⁶ NELSON-SMITH, A. Biological consequences of oil spills in Arctic waters. The Arctic Ocean-the Hydrographic Environment and the Fate of Pollutants. L. Rey (ed.). New York, NY: J. Wiley and Sons, 1982, str. 285.

týchto oblastí, by mohlo mať fatálne následky pre miestnych živočíchov. Otvorenie SZC by mohlo viesť aj k pytliactvu či nadmernému lovu rýb. Uvedené záležitosti by mohli ohroziť tradičný spôsob života miestnych komunít, ktoré závisia na love miestnych druhov, čím sa práca dostáva k tretiemu dôvodu nároku a to je ohrozenie tradičného spôsobu života pôvodných obyvateľov.

1.3 Ohrozenie tradičného spôsobu života pôvodných obyvateľov

Inuiti žijú v oblastiach okolo SZC od „nepamäti“. V minulosti všetkých 28 inuitských komunít v kanadskej Arktíde záviselo na love a rybolove. Aj keď sa v súčasnosti táto závislosť znížila, stále ostáva lov a rybolov vitálnym prvkom tradičného spôsobu ich obživy, stálou súčasťou života a kultúry. Jedná sa najmä o komunity žijúce a loviace v západnej časti Lancaster Sound⁵⁷ a v celej oblasti Barrowej úžiny.⁵⁸ Kanada má silnú morálnu a dokonca právnu povinnosť ochrániť svoju populáciu.⁵⁹ Ako signatár Medzinárodnej konvencie občianskych a politických práv je povinná neodopierať menšine práva na vlastnú kultúru a spôsob života.⁶⁰ Výbor OSN pre ľudské práva uznal úzke spojenie medzi kultúrou a zemou uvádzajúc: „kultúrne prejavovanie samo o sebe v mnohých formách, zahŕňa špecifický spôsob života spojený s využitím zdrojov zo zeme, predovšetkým v prípade pôvodných obyvateľov.“⁶¹ Kanada už vykonala kroky v tomto ohľade a je jej základným záujmom zabezpečiť, aby Inuiti mohli naďalej žiť tradičným spôsobom života a mohli praktikovať svoju kultúru.⁶² A to aj z dôvodu, že „si Inuiti uvedomujú, že sú najviditeľnejšou a najdôležitejšou zložkou pravej suverénnej kanadskej prítomnosti na severe“⁶³ ako to vystíhol Charlie Lyall, politik oblasti Kitikmeot.⁶⁴ Inuiti sú jedným z najsilnejších aspektov kanadských právnych nárokov na SZC, ku ktorým sa dostaneme v nasledujúcej kapitole.

⁵⁷ V minulosti bola prejavovaná snaha ochrániť environment v Lancaster Sound pomocou zapísania oblasti na zoznam UNESCO, z dôvodu potreby nadnárodného uznania ochrany environmentu a miestnych obyvateľov. Krajiny a lode by tak nemohli ignorovať národné environmentálne nariadenia. Samotní Inuiti sa ale vyjadrili proti štatútu oblasti ako národnému parku z obáv, že by boli zavedené limity lovenia, čo by mohlo ohroziť ich tradičný spôsob života.

⁵⁸ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 21.

⁵⁹ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 27.

⁶⁰ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 27.

⁶¹ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 27 – 28.

⁶² Ibid., str. 28.

⁶³ CANADA. P. WALLIN, R. DALLAIR. *Sovereignty & Security In Canada's Arctic : interim report of the Standing Senate Committee on National Security and Defence*. [Ottawa]: Standing Senate Committee on National Security and Defence [online], 2011. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>. str. 16.

⁶⁴ Kitikmeot je správna oblasť Nunavute.

1.4 Národná hrdosť a identita

Ako posledný, ale nie o to menej dôležitý dôvod nárokov, bude uvedená národná identita a mentálne spojenie s oblasťou. Kanadania majú hlboko zakorenené psychologické puto s Arktídou. Kanada je pokladaná za severský národ, ktorý je hrdý na svoju krajinu a klímu. Štyridsať percent kanadského územia je za Polárnym kruhom.⁶⁵ Mnohí z Kanadánov v arktických oblastiach žili, pracovali, cestovali, ale určite všetci sa o nich učili a čítali ako o súčasť kanadskej kultúry, histórie. Každý z autorov tento aspekt pomenováva inak. Glenn Gould používa „idea Severu“, Franklyn Griffiths „arktická vznešenosť“⁶⁶, Byers sa vyjadruje o Kanadánoch ako o „národe severu.“⁶⁷ Nacionalistické postoje v otázkach Arktídy dlhodobo pôsobili úspešne na kanadských voličov, čo svedčí o tom, že Arktída hrá dôležitú rolu v srdciach a mysliach Kanadánov.⁶⁸ Najmä, keď príde na tému otázky suverenity, kanadská spoločnosť dokáže byť veľmi vznetlivá. Priority v oblasti sa ale často menia a ako to v politike býva, len niektoré zo sľubov politikov sú nakoniec reálne splnené.

Najlepšie celú ideu spojenia Kanadánov s Arktídou vystihol Franklyn Griffiths v článku v *Globe and Mail*: „Myšlienky o Severozápadnej ceste a Arktíde, sú hlboko zakorenené v kanadských konceptoch predstavy seba ako národa. Tí, ktorí by sa snažili oslabiť našu prítomnosť v kanadskej Arktíde tým, že by napadli našu legálnu pozíciu. Tí by zároveň ubrali z našej sebaúcty a charakteristickej zvláštnosti. Kanadská vláda, ktorá by bola v čele počas straty jurisdikcie v SZC by sa musela z mnohého zodpovedať. Spojené štáty americké by to mali chápať.“⁶⁹

2. Medzinárodné právo a spôsoby nárokovania

2.1 Námorné právo a UNCLOS

Oceán a moria dlhé storočia podliehali princípu slobody morí a štáty sa riadili podľa obyčajového práva. V päťdesiatych rokoch sa objavila iniciatíva zakotviť jasne dané pravidlá do medzinárodnej zmluvy. V roku 1958 prišiel do platnosti dokument Dohovor o teritoriálnych vodách a priľahlých zónach, ktorý úzko súvisí s témou SZC.⁷⁰ Kanada sa ale nikdy nestala signatárom tohto dokumentu a až do 2003 sa riadila obyčajovým právom. Vypracovávanie jedného komplexného dokumentu, ktorý sa bude

⁶⁵ CANADA. P. WALLIN, R. DALLAIR. Sovereignty & Security In Canada's Arctic : interim report of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. [Ottawa]: Standing Senate Committee on National Security and Defence [online], 2011. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>, str. 16

⁶⁶ V angličtine označované ako „Arctic sublime“

⁶⁷ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 19.

⁶⁸ Ibid., str. 20.

⁶⁹ GRIFFITHS, F. Notions about the Northwest Passage: Arctic authority at the stake. *Globe and Mail*, June 13, 1985.

⁷⁰ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 13.

zaoberať morským právom ako celkom pokračovalo až do deväťdesiatych rokov. Na zostavenie Dohovoru prebehli tri konferencie a ako záverečný dokument tretej konferencie OSN o morskom práve bol v roku 1982 prijatý Dohovor OSN o morskom práve (UNCLOS).⁷¹ V platnosť prišiel ale až v roku 1994 spolu s úpravami po tom, čo šesťdesiata krajina podpísala dohovor. V súčasnosti je dohovor prijatý väčšinou krajín sveta.⁷² V súčasnosti je dohovor prijatý 164 krajinami sveta a EU.⁷³ Kanadská ratifikácia prebehla v roku 2003.⁷⁴ Jediný z arktických štátov, ktoré do dnešného dňa dohovor neratifikovali je USA, ktoré sa naďalej riadi obyčajovým právom. Už v roku 1994 a opätovne v roku 2007 bol dohovor predložený Senátu k ratifikácii, ale kvôli skupine republikánskych senátorov, ktorí argumentujú obmedzením suverenity USA, ani napriek podpore prezidenta G. W. Busha, nebol do dnes úspešne ratifikovaný.⁷⁵

2.2 Spôsoby nárokovania

Je nespochybniteľné, že ostrovy v Kanadskom arktickom súostroví patria pod plnú suverenitu Kanady, ale neistá je otázka postavenia vôd medzi týmito ostrovmi. Kanadská vláda si dlhodobo nárokovala na tieto vody, oblasť Severozápadnej cesty, na základe troch prístupov, respektíve metód. Tieto metódy budú v nasledujúcich podkapitolách predstavené chronologicky a medzi ne budú zaradené kľúčové udalosti, ktoré viedli k vzneseniu nárokov pomocou týchto metód. Ako prvá bude uvedená sektorová teória, bude nasledovať popis udalostí okolo plavby americkej lode SS Manhattan v roku 1969, ktorá mala ako priamy následok vznesenie nárokov na vnútorné vody na základe historických vôd, čo je druhá metóda. V ďalšej podkapitole budú popísané udalosti okolo plavby amerického ľadoborca Polar Sea z roku 1985. Kanada na prieplov ľadoborca reagovala vznesením nárokov pomocou tretej metódy, priamych základných línií, ktorá je predstavená v poslednej podkapitole tejto kapitoly. Pri každej z metód budú uvedené argumenty na základe, ktorých podkladá Kanada svoj nárok.

⁷¹ UNITED NATIONS. The United Nations Convention on the Law of the Sea: a historical perspective. Oceans and Law of the Sea: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea [online]. 2011 [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm.

⁷² The United Nations Convention on the Law of the Sea (Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 23 January 2013). Oceans and Law of the Sea: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea [online]. 2013 [cit. 2013-03-17]. Dostupné z WWW: http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The United Nations Convention on the Law of the Sea

⁷³ UNITED NATIONS. The United Nations Convention on the Law of the Sea: Chronological lists of ratifications, of accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 23 January 2013. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea [online], 2013. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The United Nations Convention on the Law of the Sea.

⁷⁴ GOVERNMENT OF CANADA. Canada's oceans estate: a description of Canada's maritime zones. [Ottawa]: Fisheries and Oceans Canada [online], 2008. [cit. 2012-12-28]. Dostupné z: <http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/canadasoceans-oceansducanada/marinezones-zonesmarines-eng.htm>.

⁷⁵ Vid'. WRIGHT, Thomas. Outlaw of the Sea: The Senate Republicans' UNCLOS Blunder. Foreign Affairs [online]. 7 Aug 2012. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.foreignaffairs.com/articles/137815/thomas-wright/outlaw-of-the-sea>.

A zároveň k záveru podkapitoly budú zhodnotené reálne šance presadenia uplatnenia nároku v medzinárodnom práve a spoločensve.

2.3 Sektorová teória

Prvý oficiálny nárok na oblasť Kanady je pripisovaný senátorovi Pascalovi Poirierovi, ktorý v 1907 vzniesol nárok na všetky ostrovy severne od Kanady, na základe sektorovej teórie.⁷⁶ Teória sa zakladá na princípe, že pod jurisdikciu arktického štátu patrí oblasť, ktorá sa rozkladá medzi poludníkmi, ktoré sa tiahnu od Severného pólu južne k najzápadnejšiemu a najvýchodnejšiemu bodu na Polárnom kruhu, ktorý pretína územie štátu. Územie štátu, ktorý si nárokuje na oblasť, ale musí byť totožné s územím nárokovanej oblasti. Na základe tohto vymedzenia má štát podľa teórie nárok na celé teritórium vrátane zeme, vody, či ľadu.⁷⁷ V prípade Kanady sa jedná o územie medzi 141. a 60. poludníkom⁷⁸ bez časti územia v oblasti okolo Grónska, keďže táto časť územia nie je totožná s územím štátu Kanada.

Od teórie sa od osemdesiatych rokov dlhodobo ustupovalo, keďže nedosiahla všeobecné uznanie medzi arktickými štátmi, na medzinárodnom poli a nebola všeobecne zavedená v medzinárodnom práve. Nakoniec bola nahradená princípmi zavedenými v UNCLOS.⁷⁹ Aj tak teória ostávala čiastočne živá až do roku 2006, keď premiér Harper v prejave v Iqualuite oficiálne oznámil vzdanie sa nárokovania postavenie SZC ako vnútorných vôd na základe uvedenej teórie⁸⁰, ale nevzdal sa samotných nárokov, ktoré sú presadzované pomocou iných metód.

2.4 Plavba lode SS Manhattan

V roku 1969 plavba americkej lode SS Manhattan vzbudila obavu o suverenitu SZC. V roku 1968 boli v oblasti Aljašky objavené rozsiahle náleziská ropy. Spoločnosť Exxon prejavila záujem o ich vyťaženie a ako potenciálna cesta dopravenia ropy na južné americké trhy sa zvažovala SZC.⁸¹ USA zastávalo pozíciu, že sa jedná o medzinárodný prieplov a z tohto dôvodu nepotrebuje povolenie. V záujme zachovania dobrých vzťahov kanadská vláda vydala „povolenie“ na cestu lode, aj keď o neho

⁷⁶ PHARAND, D. Canada's Arctic waters in international law. Edtion ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009, str 1 – 8.

⁷⁷ HEAD, I. L. Canadian claims to territorial Sovereignty in the Arctic regions. McGill Law Journal, 1963, 9(3), str. 203.

⁷⁸ HOŘEJŠOVÁ, T., B. JANSKÝ a V. V. HINGAROVÁ a J. ŠÍR. Význam arktické oblasti v mezinárodních vztazích pro zájmy ČR. Zkrácená verze studie. Praha: Ministerstva zahraničních věcí [online], 2010. [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/file/625949/RM_03_02_10_Arkticka_oblast.pdf, str. 9.

⁷⁹ KILLABY, G. Naval Operations in Arctic Waters: the operational legal challenges of naval operations in Canada's Arctic Waters. [Ottawa]: Office of the Judge Advocate General [online], 2009. [cit. 2012-12-28]. Dostupné z: <http://www.forces.gc.ca/jag/publications/oplaw-loiop/slap-plsa3-eng.pdf>, str. 9 – 16.

⁸⁰ BYERS, M. AND S. LALONDE. Who Controls the Northwest Passage?. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), str. 1148.

⁸¹ GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 21.

americká vláda nepožiadala, a poskytla asistenciu ľadoborca.⁸² V tej dobe bol SS Manhattan najväčšou loďou, ktorá plávala pod americkou vlajkou. Loď nemala v pláne narušiť vnútorné ani teritoriálne vody Kanady, ktoré boli v tom čase tri NM od pobrežia. Kapitán sa mal zdržiavať v oblasti medzinárodných vôd a preplávať prieplov severnou cestou, ale z dôvodu problémov s ľadom, ktorý zablokoval McClurovu úžinu, sa musela loď vrátiť a vydať sa južným smerom cez Úžinu princa z Walesu, kde úzkosť priechodu medzi Princovými ostrovmi spôsobuje, že loď musela preplávať teritoriálnymi vodami Kanady. Loď musela viackrát využiť asistenciu kanadských ľadoborcov. Napriek tomu, že právo pokojného priechodu sa vzťahuje na teritoriálne vody a plavba bola legálna z právneho hľadiska, plavba lode vzbudila pozornosť politikov aj spoločnosti, ktorí si vyžadovali efektívnejšie kroky na zachovanie suverenity. V roku 1970 kanadská vláda na plavbu reagovala vznesením nároku na vnútorné vody⁸³ na historickej báze a prijala novú legislatívu. Situácia sa neskôr ukludnila, keď sa Američania rozhodli vybudovať ropovod, ktorý by bol použitý namiesto prepravy ropy tankerom, ale plavba navždy zanechala pochybnosti o kanadskej suverenite v SZC.⁸⁴

2.5 Historické vnútorné vody

Druhý spôsob na základe, ktorého si Kanada vytvára nároky, sú historické vnútorné vody. Je všeobecne akceptované, že historické vody sú vnútornými vodami.⁸⁵ Nároky na historické vody sú v Kanade vznášané od roku 1969 a ich vznesenie bolo reakciou na prieplov lode SS Manhattan.⁸⁶ V rovnakom čase, v roku 1970, Kanada rozšírila svoju legislatívu o Zákon o prevencii znečisťovania arktických vôd (The Arctic Waters Pollution Prevention Act, AWPPA) a rozšírila dĺžku teritoriálnych vôd z troch na dvanásť NM od pobrežia. Oficiálny nárok bol vznesený až v decembri 1973, keď právne oddelenie Ministerstva zahraničných vecí vyjadrilo pozíciu kanadskej vlády nasledovne: „vody Kanadského arktického súostrovia sú vnútorné vody Kanady, na historickom základe, aj keď neboli takto vyhlásené v zmluve či legislatíve.“⁸⁷

Donat Pharand, najuznávanejší odborník na morské právo v kanadských oblastiach Arktídy, zhrnul podmienky, ktoré musia byť pri metóde historických vôd splnené v rámci medzinárodného práva:

„1. Základné podmienky na historický nárok na oblasti mora sú nasledovné:

1.1. Výlučná autorita a kontrola nad námornými oblasťami, na ktoré si štát nárokuje, vrátane vykázania zahraničných lodí v prípade potreby.

⁸² Ibid., str. 21.

⁸³ Na oblasti vnútorných vôd sa právo pokojného priechodu už nevzťahuje na rozdiel do teritoriálnych vôd.

⁸⁴ Ibid., str. 20.

⁸⁵ PHARAND, D. Canada's Arctic waters in international law. Edition ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009, str. 92.

⁸⁶ Ibid., str. 110.

⁸⁷ Ibid., str 89.

1.2. Dlhá doba používania alebo dlhý úsek času, jeho dĺžka závisí na okolnostiach.⁸⁸

1.3 Uznávanie tohto stavu ostatnými krajinami, jedná sa hlavne o tie, ktoré sú priamo zasiahnuté týmto nárokom.

2. Efektívny protest zo strany zainteresovaných štátov bude negovať nárok a zabráni zhmotneniu historického nároku

3. Vitálne záujmy štátu, ktorý vznáša nárok, môžu byť brané do úvahy, ale len pri celkovom posúdení základných požiadaviek.

4. V prípade, že je historický nárok jediným podkladom pre nárokovanie si suverenity nad námornou oblasťou, je to nárok odchyľujúci sa od všeobecných pravidiel na získanie suverenity a v tomto prípade doloženie špeciálneho dôkazného bremena spočíva na štáte, ktorý vznáša nárok.⁸⁹

Kanada stavia svoj nárok na základe historických vôd na troch základoch jej historického pôsobenia v oblasti:

1, Na historických výpravách a procese predania vlastníckeho práva nad celým súostrovím s výnimkou Grónska Kanade od Veľkej Británie v roku 1880.

2, Na základe ich snahy upevniť ich právo nad oblasťou začiatkom 20. storočia, keď Kráľovská kanadská jazdecká polícia (RCMP) vykonávala každoročné výpravy, a legislatíve, ktorá prišla v roku 1926 ako „Arctic Islands Preserve“ za účelom ochrániť miestny ekosystém a Inuitov a „službe quebeckého kapitána lode *Arktída*, ktorý bol zamestnaný kanadskou vládou a od roku 1904 do 1911, trikrát prezimoval na severe a v mene Kanady vzniesol nárok na celé súostrovie- zem, vodu a ľad.“⁹⁰

3, Na základe historického obývania oblasti Inuitmi, vrátane vôd, ktorí v oblasti lovili, chytali ryby, cestovali a žili doslova na Severozápadnej ceste po milenia a títo istí Inuiti a ich potomkovia sú dnes kanadskými občanmi.

Tretí argument je pokladaný za najsilnejší. Inuiti sú kľúčovým aspektom pri nárokovaní si na oblasť SZC.⁹¹ Tento argument podporuje rozsudok tzv. Fisheries case z roku 1951⁹², kedy nórske rybníctvo bolo povolené zanesenie priamych základných línií na základe historického nároku. Rozsudok bude podrobnejšie popísaný v podkapitole o spôsobe nárokovania pomocou metódy priamych základných línií, kde historický argument hrá dôležitú rolu.

Medzinárodné spoločenstvo okrem spochybňovaní splnenia podmienok pridáva rozsudok MSD z roku 1985 v prípade tzv. Gulf of Maine (Kanada vs. USA). Na

⁸⁸ Dĺžka používania sa hodnotí napríklad posúdením od kedy Inuiti, či nórski rybári v prípade Fisheries case, lovili, žili a vykonávali činnosti tohto typu v oblasti.

⁸⁹ Ibid., Str 105.

⁹⁰ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str 49.

⁹¹ Ibid., str 49.

⁹² PHARAND, D. Historic Waters in International Law with Special Reference to the Arctic. The University of Toronto Law Journal, 1971, 21(1), str. 1 -2.

základe tohto rozsudku nebol USA priznaný nárok na oblasť zálivu Maine. Súd rozhodol, že nemôže pripisovať špeciálnu váhu historickým aktivitám za účelom vymedzenia línií. V zmysle, že historická podmienka je len jednou z viacerých pri vymedzovaní a musí byť braný ohľad na splnenie všetkých podmienok rovnako.⁹³ V minulosti boli historické aspekty vždy uznané ako len časť argumentov pri uznaní nárokov na vymedzovanie línie. Neboli teda uplatňované ako skutočný základ tohto segmentu, ale len ako podporný argument.⁹⁴

Reálne šance obhájenia štatútu SZC ako historických vôd sú malé. Prvé dva uvedené základy majú základnú medzeru v tom, že sa žiadna z uvedených aktivít nevzťahovala explicitne na kanály a úžiny medzi ostrovmi.⁹⁵ Ďalej chýba dôkaz o dostatočne dlhej dobe používania a neskoršie nárokovanie bolo vždy oponované zo strany USA, čo je štát, ktorý je priamo zasiahnutý nárokom. Na uznanie nároku musí byť splnená podmienka dlhodobého uznávania vôd ako vnútorných zo strany štátov priamo zasiahnutými nárokom. USA a Európska komisia⁹⁶ hneď v reakcii na znesenie nároku poslali protestnú nótu. Ale splnenie podmienok a dôkazy, ktoré musia byť predložené na uznanie postavenia SZC ako historických vôd, sa v tomto pokladá za celkovo nedostatočné a teda ťažko obhájiteľné, kebyže príde na konanie pred MSD.⁹⁷

2.6 Plavba amerického ľadoborca Polar Sea

Druhé obdobie intenzívnych debát o suverenite spustil prieplov ľadoborca Polar Sea v roku 1985 bez prvotného požiadania o povolenie prieplovu a bez registrácie v systéme NORDREG⁹⁸. Prieplov spôsobil krízu v kanadsko–amerických vzťahoch.

Z americkej strany sa nejednalo o účelný krok narušenia kanadskej suverenity. Americká vláda musela splniť požiadavku NATO a poskytnúť sprievod ľadoborca pri zásobovaní vojenskej základne v Grónsku a ľadoborec, ktorý normálne vykonával tento sprievod, sa pokazil. USA požiadalo kanadskú vládu, či by nemohla vykonať túto službu, ale keďže sa jednalo o akciu na poslednú chvíľu, tak táto alternatíva nebola možná. USA poslalo svoj ľadoborec Polar Sea cez Panamský kanál, ktorý akciu vykonal, ale bolo potrebné jeho urýchlené návratenie do oblasti Aljašky v čo najkratšom čase. USA sa rozhodlo vykonať cestu cez SZC. Keďže USA zastávalo naďalej svoju pozíciu ohľadne štatútu SZC ako medzinárodného prielivu, rozhodlo sa len informovať Kanadu o plánovanom prieplove a nežiadať o povolenie. Kanadská vláda sa rozhodla

⁹³ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 13.

⁹⁴ Ibid., str 13.

⁹⁵ PHARAND, D. Canada's Arctic waters in international law. Edtion ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009, str 124 – 125.

⁹⁶ Zastupujúca v tom období postoj členov EU.

⁹⁷ Pharand, Donat. 2007. The Arctic waters and the Northwest Passage: a final revisit. *Ocean Development and International Law*. (2007), str. 13.

⁹⁸ Vid'. časť NORDREG v kapitole „SZC v Kanadskej politike a práve“

spolupracovať za účelom nepoškodenia svojho legálneho statusu.⁹⁹ Bola vytvorená dohoda o prítomnosti kanadských pozorovateľov na palube po celú dobu operácie a dohoda o vykonaní samotnej plavby pod formálnym „konštatovaním nezhody názorov“.¹⁰⁰

Keď sa ale dostala informácia o plánovanom prieplove na verejnosť formou článkov a komentárov, strhla sa búrlivá debata, ktorá vyústila až v nehodu v parlamente. Kanadská vláda zrušila dohodu a udelila povolenie k plavbe, aj keď o to USA prvotne nežiadali. Vtedajší kanadský premiér Mulroney sa rozhodol konať, sľúbil posilnenie suverenity v oblasti a už v septembri 1985 predstavil nový nárok Kanady na postavenie vôd ako vnútorných.¹⁰¹

2.7 Metóda priamych základných línií

Tretí spôsob nárokovania si na oblasť SZC je metóda priamych základných línií. Bola to reakcia práve na prieplov amerického ľadoborca Polar Sea.¹⁰²

Kanada sa mesiac po tejto udalosti rozhodla vytýčiť okolo jej arktických ostrovov „priame základné línie“, ktoré „ohraničujú vonkajšiu hranicu kanadských historických vnútorných vôd“.¹⁰³ Línie vstúpili v platnosť 1. januára 1986. Jedná sa o metódu spájania základných línií a má za cieľ zjednodušiť priebeh základnej línie v miestach, kde je pobrežie príliš členité. Priame línie spájajú najvzdialenejšie body pevniny v týchto miestach. Podrobné pravidlá sú uvedené v UNCLOS v časti II oddiele 2 v článku 7. Celé znenie danej časti v UNCLOS je uvedené v prílohe č. 1.¹⁰⁴ Táto metóda bola už v Arktíde použitá napr. v prípade Dánska, Ruska a Islandu.¹⁰⁵

Zhrnutia, ktoré vyplynuli z posúdenia kanadského nároku, splnenia všetkých podmienok na uplatnenie metódy priamych základných línií a ich aplikáciu priamo na Kanadské arktické súostrovie popísal Donat Pharand vo svojej práci *The Arctic Waters and the Northwest Passage: a Final Revisit* z roku 2007 a jeho jednotlivé body budú neskôr v rámci tejto kapitoly podrobnejšie rozobrané.

⁹⁹ Pre kanadskú vládu bolo výhodnejšie spolupracovať, keďže bez jej spolupráve a vedomia by sa mohlo jednáť o precedens prieplovu lode SZC bez schopnosti Kanady danú „neželanú“ loď vypudiť z jej územia.

¹⁰⁰ Griffiths, Franklyn, Robert N. Huebert, and P W. Lackenbauer. *Canada and the Changing Arctic: Sovereignty, Security, and Stewardship*. Waterloo, Ont: Wilfrid Laurier University Press, 2011. Internet resource, str. 20.

¹⁰¹ Griffiths, Franklyn, Robert N. Huebert, and P W. Lackenbauer. *Canada and the Changing Arctic: Sovereignty, Security, and Stewardship*. Waterloo[online]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 20.

¹⁰² *Ibid.*, str. 19.

¹⁰³ KILLABY, G. *Naval Operations in Arctic Waters: the operational legal challenges of naval operations in Canada's Arctic Waters*. [Ottawa]: Office of the Judge Advocate General [online], 2009. [cit. 2012-12-28]. Dostupné z: <http://www.forces.gc.ca/jag/publications/oplaw-loiop/slap-plsa3-eng.pdf>, str. 16.

¹⁰⁴ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. *Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: článok 7*. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹⁰⁵ BYERS, M. *Who Owns the Arctic?: understanding sovereignty disputes in the north*. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 52.

„1. Metóda priamych základných línií nie je výnimka k všeobecnému pravidlu bodu najnižšieho stavu vody okolo pobrežia na vymedzenie teritoriálneho mora, ale jedná sa o aplikáciu všeobecného pravidla na špecifický prípad.

2. Metóda priamych základných línií môže byť použitá v prípadoch, kde pobrežie je lemované súostrovím ako napr. skjaergaard v prípade obyčajového práva, zatiaľ čo v prípade zmluvného práva sa metóda obmedzuje na pás ostrovov.

3. V prípade Kanadského arktického súostrovia je oprávnené použiť metódu priamych základných línií aj v prípade zmluvného aj obyčajového práva.

4. Priame základné línie vymedzené okolo okrajov súostrovia spĺňajú podmienku neodklonenia sa od generálneho smeru pobrežia a úzkeho spojenia medzi zemou a morom. K tomu, v okolí Lancaster Sound and Amundsenovho zálivu. je platnosť línií podporená historickými regionálnymi záujmami a potrebami Inuitov.

5. Neexistuje maximálna dĺžka pre priame základne línie, ale je očividné, že Kanada vyvinula úsilie obmedziť línie na akúkoľvek dĺžku vyplývajúcu z normálnej aplikácie relevantných kritérií.

6. Medzinárodná platnosť priamych základných línií je ďalej podporená posilňovaním vplyvu na vody súostrovia celkovo, ale najmä na Amundsenov záliv, Lancaster Sound a Barrowovu úžinu. Toto posilnenie vychádza z uplatňovania štátnej autority Kanadou, za účelom ochrániť vitálne záujmy a potreby Inuitov, ktorých závislosť na zdrojoch z týchto vôd existuje od nepamäti.

7. Vody uzavreté priamymi základnými líniami majú štatút vnútorných vôd.¹⁰⁶

Uplatnenie uvedenej metódy Kanadou ale nebolo medzinárodne uznané. Napr. USA neuznávajú nárok a svoje neuznanie podkladajú prílišným odklonom od základných línií. USA tvrdí, že sú základne priame línie okolo Kanadských arktických ostrovov v rozpore s článkom 7 UNCLOS bodom 3, v ktorom stojí: „vytýčenie takýchto základných línií sa nesmie podstatne odchyľovať od celkového smeru pobrežia a morské priestory ležiace vo vnútri týchto línií musia byť dostatočne tesne spojené s oblasťou zeme, aby mohli byť podriadené režimu vnútorných vôd.“¹⁰⁷ Ako ďalší argument proti uznaniu uvádzajú, že iné ako geografické dôvody, napr. historické, nepokladajú za dostatočné, aby metóda bola uplatnená.¹⁰⁸ EU pridáva ďalší argument, niektoré priame základné línie sú podľa nej v tomto prípade neprimerane dlhé a z tohto dôvodu v rozpore s medzinárodným právom.¹⁰⁹

¹⁰⁶ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 3-69. Str. 28.

¹⁰⁷ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: článok 7. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹⁰⁸ UNITED STATES. United States responses to excessive national maritime claims. Edition ed. Washington, D.C.: Office of Ocean Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992. str. 29.

¹⁰⁹ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010. Str 53.

V UNCLOS je jediný uvedený limit v otázke priamych základných línií 24 NM¹¹⁰ v článku 10 s názvom Zálivy v bode 5, ktorý sa ale už podľa názvu vzťahuje na zálivy a nie prielivy a okrem toho hneď nasledujúci bod 6 UNCLOS pripúšťa výnimky.¹¹¹

„UNCLOS časť 2 oddiel 2 článok 10: Zálivy - bod 5 a 6

5. Tam kde vzdialenosť medzi bodmi najväčšieho odlivu prirodzeného ústia zálivu presahuje 24 námorných míľ, je možné vytýčiť priamu základnú líniu v dĺžke 24 námorných míľ v zálive a to takým spôsobom, aby zahrnula maximum vodnej plochy, ktorú je možné oddeliť líniou tejto dĺžky.

6. Vyššie uvedené ustanovenia sa nevzťahujú na tzv. „historické“ zálivy, ani na tie prípady, kedy sa používa systém priamych základných línií v zmysle článku 7.¹¹²

Okrem UNCLOS sú kľúčové pre posudzovanie prípadu SZC pri tejto metóde práve aj rozsudky MSD a to aj z hľadiska vznesenia nároku v období, keď UNCLOS nebol Kanadou ratifikovaný a v posudzovaní prípadu sa zo začiatku prihliadalo najmä na obyčajové právo.¹¹³ Ale aj v prípadoch MSD boli výnimky pripustené.

Jedná sa najmä o tzv. Fisheries case z roku 1951 (Nórsko vs. Veľká Británia), ktorý podporuje spoločne argument historických vôd, aj priamych základných línií. Rozsudok je dôležitý z dôvodu, že uznal koncept historických pobrežných vôd a akceptoval metódu vymedzenia teritoriálnych vôd pomocou metódy priamych základných línií, ktorú Kanada preferuje.¹¹⁴ Rozsudok uvádza: „... prežitie tradičných práv vyhradených obyvateľom kráľovstva (v Nórsku) nad loviskami ... založené na životných potrebách obyvateľstva, ktoré je dokázané ako veľmi starobylé a mierovo využívané, by malo byť legitímne zohľadnené pri vymedzovaní línie.“¹¹⁵ Podobný princíp by mohol byť uplatnený na oblasti SZC využívanou a obývanou Inuitmi,¹¹⁶ ktorí v oblasti tiež od nepamäti lovíli, žili a mierumilovne oblasť používali.

¹¹⁰ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: článok 10. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹¹¹ Ibid., článok 10.

¹¹² Ibid., článok 10.

¹¹³ Kanada nebola v období vznesenia nároku signatárom ani 1958 Dohovoru o teritoriálnych vodách a príahľých zónach, ani UNCLOS 1982, ktorý ale prišiel v platnosť až 1994, ale ratifikovaný Kanadou bol až v 2003. Zdroj: PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 3-69. Str. 13.

¹¹⁴ CHARRON, A. The Northwest Passage in Context. *Canadian Military Journal* [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006), str. 41- 48. [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>, str. 43 – 44.

¹¹⁵ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Affaire Anglo-Norvégienne des pêcheries*. Ordonnance du 10 janvier 1951 = *Anglo-Norwegian fisheries case*. Order of January 10, 1951. In. [The Hague]: International Court of Justice, 1951, str. 130.

¹¹⁶ BYERS, M. *Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north*. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str 53.

V otázke vymedzenia dĺžky línií súd pripustil, že línie sú v tomto prípade platné, bez ohľadu na ich dĺžku, čo bolo potvrdené neskôr aj výnimkou v UNCLOS.¹¹⁷ V tomto prípade bolo vyznačených 47 línií, ktoré sa líšili v dĺžke od niekoľko stoviek yardov po 62 NM.¹¹⁸ Línie sú síce medzi Kanadským arktickým súostrovím skutočne nezvyčajne dlhé, napr. v prípade Amundsenovho zálivu sa jedná o 92 NM a Mclurovej úžiny 99 NM¹¹⁹, ale podľa tohto prípadu je dlhšia miera línií možná, aj vzhľadom na vyššie uvedenú časť 10 bodu 6 UNCLOS.

MSD vymedzil, že nórske priame základne línie nepredstavujú „výnimočný systém“, ale jedná sa skôr o „aplikáciu všeobecného medzinárodného práva na špecifický prípad“¹²⁰, a z tohto dôvodu by mohla byť metóda uplatnená aj na špecifický prípad Kanadského arktického súostrovia. Viacerí autori sa zhodujú a pokladajú všetky podmienky na vytýčenie priamych základných línií v prípade Kanadského arktického súostrovia, na ktoré bol vznesený nárok v roku 1985, za legitímne splnené na základe obyčajového aj zmluvného práva,¹²¹ a to najmä na základe tzv. Fisheries case z roku 1951. Línie spĺňajú kritéria smerovania línií s celkovým smerom pobrežia a tiež kritérium úzkeho vzťahu medzi pevninou a morom. K tomu je nárok na priame základné línie v oblastiach Lancaster Sound a Amundsenovho zálivu podporený historickými záujmami v oblasti a potrebami Inuitov. Línie sú podporené aj na základe konceptu posilňovania vplyvu kanadskej vlády v oblasti, ktorého podmienky sú menej striktné ako v prípade dokazovania nároku pomocou historických vôd.¹²² Uplatnenie použitia tejto metódy a jej medzinárodné uznanie je reálnejšie ako v prípade spôsobu nárokovania cez historické vody.

Ostáva ale otázka, v prípade, že by priame základné línie prišli v platnosť, či by vody SZC boli predmetom práva pokojného priechodu¹²³?¹²⁴ Uzatvorenie SZC priamymi základnými líniami by nemuselo zabrániť plavbe v oblasti, keďže sa USA odvoláva na rozsudok MSD v prípade tzv. Korfského kanála a časti UNCLOS

¹¹⁷ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 23.

¹¹⁸ *Ibid.*, str. 22.

¹¹⁹ BYERS, M. *Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north*. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 53.

¹²⁰ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Affaire Anglo-Norvégienne des pêcheries*. Ordonnance du 10 janvier 1951 = Anglo-Norwegian fisheries case. Order of January 10, 1951. In. [The Hague]: International Court of Justice, 1951, str. 131.

¹²¹ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 18 – 21.

¹²² *Ibid.*, str. 58.

¹²³ Pre podrobnosti o práve pokojného prieplyvu vid'. Vid'. ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: časť II. oddiel 3: pokojný prechod pobrežným morom článku 17 - 28. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹²⁴ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 28.

o medzinárodnom prielive.¹²⁵ K podrobnému výkladu odpovede na túto otázku sa dostaneme v nasledujúcej kapitole.

3. Pozícia štátov stojacích v opozícii a ich argumenty proti kanadskému nároku

V rámci prezentácie pozícií štátov oponujúcich nároku bude predstavená najmä pozícia USA, keďže je hlavným predstaviteľom zastávania postavenia SZC ako medzinárodného prielivu a dlhodobo vznáša protesty proti nárokom Kanady. Navyše argumenty a dôvody USA bývajú v mnohom zhodné s EÚ. Spor o postavenie SZC sa zatiaľ nepodarilo úspešne vyriešiť, napriek tomu, že je USA jedným z najbližších spojencov Kanady a štáty majú medzi sebou veľmi úzku spoluprácu, vrátane spolupráce v arktických oblastiach, napr. pri vedeckom výskume a získavaní dát pre vznesenie nároku o rozšírenie exkluzívnej ekonomickej zóny (EEZ).

Prezidentské direktíva US NSPD 66/HSPD 25 v roku 2009 nastolili novú politiku USA v Arktíde. Podľa tohto dokumentu podpísaného vtedajším prezidentom George W. Bushom by sme mohli povedať, že záujmy USA a Kanady sú skoro zhodné. George W. Bush uvádza, že hlavné oblasti záujmu USA v Arktíde, sú zaistenie bezpečnosti v regióne, ochrana životného prostredia, zabezpečenie environmentálnej udržateľnosti pri ťažbe a ekonomickom rozvoji, posilnenie spolupráce s ostatnými ôsmimi arktickými štátmi, zahrnutie pôvodných obyvateľov do rozhodovania o otázkach, ktoré ich priamo ovplyvňujú a podpora výskumu a monitorovanie o environmentálnych záležitostiach.¹²⁶

Ale napriek rovnakým oblastiam záujmu a snahe ochrániť rovnaké oblasti, v časti B bode 5 narazíme na otázku SZC, kde sa už konkrétne pozície Kanady a USA na túto tému rozchádzajú: „Sloboda morí je najvyššia národná priorita. Severozápadná cesta je prieliv používaný pre medzinárodnú plavbu, a Severná cesta zahŕňa prielivy používané pre medzinárodnú plavbu; režim tranzitného prieplyvu je platný na týchto cestách pomocou týchto prielivov. Ochránenie práv a povinností súvisiacich s plavbou a preletom v arktickom regióne podporuje našu schopnosť uplatňovať tieto práva okolo sveta, vrátane strategických úžín.“¹²⁷

Dôvodov zastávania pozície, že sa jedná o medzinárodný prieliv je viacero. Už z prezidentských direktív vyplýva, že hlavným z nich je obava z vytvorenia precedensu, čo bráni USA prijať nárok na uznanie priamych základných línií, či prijať kompromis, ktorý necharakterizuje vody ako medzinárodný prieliv. USA tvrdia, že uznanie by

¹²⁵ CHARRON, A. The Northwest Passage in Context. Canadian Military Journal [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006), str. 41-48. [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>, str. 42.

¹²⁶ BUSH, G. W. National Security Presidential Directive 66 / Homeland Security Presidential Directive 25. January 9, 2009. Washington: The White House [online], 2009. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm>.

¹²⁷ Ibid.

mohlo vytvoriť nebezpečný precedens, ktorý by mohol vyvolať aj u iných pobrežných štátov požadovanie suverenity nad ďalšími úzinami a prielivmi.¹²⁸ A z tohto dôvodu historický argument nepokladajú za predmetný.

USA nikdy neboli naklonené uznávaniu štatútov vnútorných vôd, keďže dlhodobo už od roku 1776 obhajujú slobodu morí a pokladajú obhajovanie práva prieplyvu a slobodnej plavby svetom za najvyššiu prioritu. Je to v záujme ich podpory priechodu obchodnými cestami po svete.¹²⁹ Medzi Kanadou a USA bolo síce postupne uzatvorených niekoľko dohôd, ktoré ale nemenia postoje krajín v otázke SZC a sú založené na „konštatovaní rozdielnosti názorov“. Tieto dohody umožňujú pragmatickú spoluprácu medzi krajinami bez toho, aby bol vytvorený vyššie spomínaný precedens.¹³⁰

Špecificky námietky proti priamym základným líniam predstavuje americká vláda v dokumente *Reakcie Spojených štátov amerických na neúmerné nároky v námorných oblastiach* z roku 1989.¹³¹ Argument USA sa zakladá na podklade, že SZC predstavuje používaný medzinárodný prieliv, respektíve plavebnú cestu. Existujúci medzinárodný prieliv nemôže byť uzavretý na základe vymedzenia nových priamych základných línii. A to by malo za následok, že aj v prípade, žeby aj kanadské priame základné línie boli v súlade s medzinárodným právom a boli všeobecne uznané ostatnými štátmi, tak ak by bolo dokázané, že SZC bola medzinárodným prielivom k roku 1985, kedy Kanada vznesla nárok, tak by SZC nemohla byť uzavretá pre medzinárodnú plavbu.¹³²

To či bola alebo nebola medzinárodným prielivom, je posudzované na základe rozsudku MSD z roku 1949 v prípade tzv. Korfského kanálu (Spojené kráľovstvo vs. Albánsko), na ktorý sa USA odvoláva. Rozsudok ako precedens vymedzuje základné kritéria medzinárodného prielivu a uvádza: že medzinárodným prielivom môže byť prieliv označený za podmienok „že sa jedná o geografickú situáciu, keď prieliv spája dve časti širých morí a existuje skutočnosť, že je používaný pre medzinárodnú plavbu“.¹³³

¹²⁸ LALONDE, S. L. F. The Position of the United States on the Northwest Passage : is the Fear of creating a Precedent Warranted? *Ocean development and international law : the journal of marine affairs*, 2013, 44(1), str. 30.

¹²⁹ CHARRON, A. The Northwest Passage in Context. *Canadian Military Journal* [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006), [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>, str. 44.

¹³⁰ LARSON, D. L. United States interests in the Arctic region. *Ocean development and international law*. 1990, 212, str. 183.

¹³¹ UNITED STATES. United States responses to excessive national maritime claims. Edition ed. Washington, D.C.: Office of Ocean Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992, str. 82.

¹³² BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 54.

¹³³ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. The Corfu channel case : Judgements of April 9th, 1949. Report 4. The Hague: International Court of Justice, 1949, str. 28.

Ak je dokázateľné, že SZC predstavuje plavebnú cestu, čo znamená, že „spája dve časti šírých morí“, tak prvá časť podmienky je splnená.¹³⁴ Severozápadná cesta skutočne spája Davisov prieliv (mare liberum) s Beaufortovým morom (mare liberum) a tým je prvá podmienka splnená, aj keď kanál môže byť pokladaný za nepríliš splavný pre komerčné nákladné plavidlá.¹³⁵ Pozornosť sa zameriava na druhú časť podmienky, pojem „používaný pre medzinárodnú plavbu“, ktorého právna interpretácia sa líši medzi jednotlivými právnikmi a odborníkmi, ktorí diskutujú čo znamená minimálne používanie alebo či sa nejedná len o potenciálnu možnosť používania.¹³⁶

Americká strana presadzuje postoj, ktorý sa zakladá hlavne na geografickej podmienke, zatiaľ, čo podmienku používania podkladá ako vedľajšiu. Postoj vyjadril James Kraska, americký odborník na SZC a námorné právo, zastupujúci námorníctvo USA: „Podmienka je geografická, nie funkčná – ak spája jedno širšie more k druhému, je to prieliv ... neexistuje autorita pre názor, že prieliv je prielivom len ak splní podmienku limitu minimálneho počtu plavebnej dopravy.“¹³⁷

Ale na druhej strane, mnohí tvrdia, že existuje táto autorita a tou je prípad MSD tzv. Korfského kanála. Donat Pharand argumentuje v prospech Kanady nasledujúcimi počtami: počas obdobia 21 mesiacov bolo v oblasti Korfského kanála zaznamenaných okolo 2884 prieplovov a jedná sa len o lode, ktoré sa zastavili v prístave, bez toho, aby sa počítali lode, ktoré len preplávali bez komunikácie s prístavom. Na rozdiel od tohto, Pharand bol schopný zaznamenať počas 20. storočia, vrátane obdobia do roku 2005, len nasledujúci počet prieplovov v SZC: 20 malých jacht, 2 tankery, 18 ľadoborcov, 21 osobných lodí, čo nám dáva celkovo 61 lodí. Všetky tieto lode mali vopred odsúhlasenú kanadskú autorizáciu. Sú len výnimky – SS Manhattan a Polar Sea, ktoré ale tiež potrebovali rozsiahlu asistenciu zo strany Kanady, bola im udelená autorizácia alebo plávali pod neformálnom „konštatovaní rozdielnosti názorov“.¹³⁸ Z čoho podľa jeho práce vyplýva, že SZC nie je prielivom používaným pre medzinárodnú plavbu, až na pár desiatok prípadov, z čoho všetky plavby, až na dve, boli s plným súhlasom a autorizáciou kanadskej vlády. Z tohto dôvodu sú vody vnútorne a nepodliehajú právu pokojného prieplovu. Podľa Pharanda tri argumenty podporujú tvrdenie, že SZC nepodlieha právu pokojného prieplovu:

„1, Vody sú uzatvorené priamymi základnými líniami pod obyčajovým právom. Kanada nebola signatárom Dohody o teritoriálnych vodách z roku 1958.

2, Ustanovenie práva pokojného prieplovu tohto Dohovoru nebolo súčasťou obyčajového práva k roku 1985.

¹³⁴ CHARRON, A. The Northwest Passage in Context. Canadian Military Journal [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006) [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>, str. 44.

¹³⁵ Ibid., str 47.

¹³⁶ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 54

¹³⁷ KRASKA, J. The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage. The international journal of marine and coastal law, 2007, 22(2), str. 275.

¹³⁸ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str 55.

3, Kanada neprijala UNCLOS, z roku 1982, až do roku 2003 a ustanovenie práva pokojného prielivu nemôže byť prijaté retroaktívne, tak aby zmenilo zavedený status.¹³⁹

Ale na medzinárodnej scéne sú v otázke používania obidva postoje a argumenty, aj Kanady, aj USA pokladané za relevantné.

Druhý významný rozsudok MSD v prospech USA je z prípadu tzv. Kontinentálneho šelfu (Tunis vs. Líbya) z roku 1982, ktorý reaguje na historický štatút vôd. Rozsudok uvádza možnosť viac ako jedného režimu pre historické vody a historické zálivy nasledujúcim vyjadrením: „Záležitosť bude naďalej riadená v súlade s medzinárodným právom, ktoré neposkytuje jeden jediný režim pre historické vody alebo historické zálivy, ale len konkrétne režimy pre každý z konkrétnych, uznaných, prípadov historických vôd alebo historických zálivov“.¹⁴⁰

Stále ale hrozí možnosť internacionalizácie prielivu, kedy by sa SZC stala medzinárodným prielivom a právo pokojného prielivu by sa vytvorilo behom času v budúcnosti.¹⁴¹ Čo by mohlo nastať v prípade, že by Kanada nepodnikala adekvátne preventívne opatrenia a prielivom by začala prebiehať plavba, ktorá by nebola pod jej kontrolou.¹⁴² Kanada už síce podnikla jedno z opatrení, zaviedla povinnú registráciu v systéme NORDREG a tým si zabezpečila legálny nárok na poskytnutie potrebných informácií pred vplávaním lodí do SZC, ale systém ešte stále nie je povinný pre všetky lode bez ohľadu na ich veľkosť (viď nižšie).¹⁴³ Kanada by tiež mala intenzívnejšie spolupracovať s ostatnými arktickými štátmi za účelom vytvorenia programov, legislatívy a podniknutia krokov na ochranu životného prostredia a bezpečnosti plavby.¹⁴⁴

4. Severozápadná cesta v kanadskej politike a práve

Medzinárodné právo sa ukázalo byť ako len jeden zo spôsobov na možné upevnenie suverenity nad SZC. Kanada dokázala byť v tomto smere v minulosti inovatívna a napr. zahrnila do svojej jurisdikcie nové zákony a uzatvorila bilaterálne

¹³⁹ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 59 – 60.

¹⁴⁰ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, LIBYA AND TUNISIA. Case concerning the continental shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya) : judgment, 24 February 1982 = Affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne) : arrêt 24 février 1982. In: The Hague, Netherlands: International Court of Justice, 1982, str. 74.

¹⁴¹ DUFRESNE, R. Controversial Canadian claims over Arctic waters and maritime zones. In: [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2008. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0805-e.pdf>, str. 2.

¹⁴² PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 60

¹⁴³ KNIGHT, CH. P. NORDREG now Mandatory Within the Northwest Passage. *Mondaq* [online], November 08, 2010. [cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.mondaq.com/canada/x/114788/Marine+Shipping/NORDREG+now+Mandatory+Within+the+Northwest+Passage>.

¹⁴⁴ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. *Ocean Development & International Law*, 2007, 38(1-2), str. 60.

dohody. Mnohé politiky boli síce neúspechom, ale niekoľko z nich sa presadilo aj na medzinárodnom poli a sú do dnes medzinárodne uznávané. Týmto spôsobom, podniknutými krokmi a svojou aktivitou v Ottawa sa pokúša o dlhodobé a postupné upevnenie svojho postavenia v SZC.

V kanadskej politike sa arktická otázka objavuje už desaťročia. V 1958 vyhral voľby John Diefenbaker aj na základe jeho „Severnej vízie“¹⁴⁵. V 1970 Pierre Trudeau prišiel s AWPPA a tým sa postavil USA. V osemdesiatych rokoch Brian Mulroney predstavil plán na postavenie najväčšieho ľadoborca na svete a tiež zriadenie nukleárnych ponoriek, ktoré sú schopné operovať pod ľadom. Paul Martin vo svojej Reči na tróne uviedol arktickú politiku ako prioritu. Stephen Harper tiež nadviazal na svojich predchodcov a arktická otázka bola časťou jeho úspešnej volebnej kampane.¹⁴⁶

4.1 Rozšírenie teritoriálnych vôd z troch na dvanásť námorných míľ

Prvé legislatívne opatrenie na upevnenie suverenity nad SZC prišlo v platnosť v apríli 1970, keď Kanada rozšírila rozsah svojich teritoriálnych vôd z troch na dvanásť NM.¹⁴⁷ Rozšírenie bolo vykonané pomocou dodatku k Zákonu o teritoriálnych vodách a rybárskych zónach. Dodatok uzavrel kľúčové vstupy do SZC cez Barrowovu úžinu a Úžinu Princa z Walesu, kde má Kanada ale iba čiastočnú suverenitu od pobrežia k pobrežiu.¹⁴⁸ Štát totiž nemá plnú suverenitu nad teritoriálnymi vodami, na rozdiel od vnútorných, z dôvodu, že teritoriálne vody podliehajú právu pokojného priechodu¹⁴⁹. Nárok na rozšírenie oblasti vnútorných vôd bol podaný až v roku 1973.¹⁵⁰

Tento krok, rozšírenie teritoriálnych vôd, bol v súlade s posilňovaním zvrchovanosti a vykonávaním právnej moci v oblasti, a podporil by splnenie prvého bodu v podmienkach na uznanie historických vôd: „Výlučná autorita a kontrola nad

¹⁴⁵ V anglickom jazyku „Northern vision“.

¹⁴⁶ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 20.

¹⁴⁷ Vnútorné vody zahŕňajú všetky vody po zakreslení základnú líniu, ktorá je miesto najnižšieho odlivu, alebo po priamu základnú líniu. Teritoriálne vody sú v Slovenčine známe tiež ako oblasť pobrežného mora. Od roku 1994, kedy prišiel v platnosť článok 3 UNCLOS: „Každý štát má právo si určiť šírku svojho pobrežného mora až po hranicu nepresahujúcu 12 námorných míľ, ktorá sa meria od základných línií stanovených v súlade s týmto Dohovorom.“ (zdroj: UNCLOS článok 3). Vzdialenosť 12 míľ je medzinárodne uznaná aj v obyčajovom práve, na rozdiel od situácie v 50. a 60. rokoch, keď bola zvyčajná dĺžka 3 míľ, k roku 1970 si 57 štátov sveta nárokovalo na rozšírenie teritoriálnych vôd. Zdroj: PHARAND, D. Canada's Arctic waters in international law. Edition ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009, str. 69.

¹⁴⁸ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 10 – 11.

¹⁴⁹ Pre podrobnosti o práve pokojného prieplyvu vid'. ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: časť II. oddiel 3: Pokojný prechod pobrežným morom článku 17 - 28. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹⁵⁰ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 11.

námornými oblasťami, na ktoré si štát nárokuje, vrátane vykázaní zahraničných lodí v prípade potreby“.¹⁵¹

SS Manhattan mal v pláne zostať v oblasti šireho mora počas celej svojej plavby a nenarušiť ani teritoriálne vody Kanady. Neskôr bol, ale nútený vplávať do teritoriálnych vôd.¹⁵² SS Manhattan mal počas plavby opakovane problémy, nepožiadaval vopred o služby CCGS, ale neskôr sa v mnohých prípadoch zasekol v lade a vyprostený bol až za asistencie kanadského ľadoborca. Prejazd popudil kanadskú spoločnosť aj vládu, ktorá si začala uvedomovať, že je potrebné vykonať dôkladné opatrenia na ochránenie suverenity v SZC, ktoré by boli medzinárodné uznané a umožňovali by im kontrolu nad plavbou v oblasti. Kanadská vláda si bola vedomá, že oblasť nie je pod štatútom teritoriálnych vôd dostatočne chránená a v decembri 1973 vzniesla aj oficiálnu požiadavku na rozšírenie oblasti vnútorných vôd pod historickým titulom.

4.2 Zákon o prevencii znečistenia arktických vôd

Kanadská aktivita pokračovala prijatím Zákona o prevencii znečistenia arktických vôd (AWPAA). Jedná sa o legislatívu, ktorá umožňuje Kanade vykonávať praktickú jurisdikciu nad plavbou v SZC. Kanadská vláda si nárokuje na kontrolu nad oblasťou v rozsahu 100 NM, ktorá sa meria od najbližšej pevniny. Kanada v súvislosti so zavedením legislatívy prehlásila, že jej zavedenie nemení kanadský postoj v otázke plnej suverenity nad oblasťou SZC.¹⁵³ Ako už názov napovedá, primárnym účelom legislatívy je ochrániť krehké životné prostredie arktických oblastí a zároveň aj záujmy pôvodných obyvateľov.¹⁵⁴ Legislatíva presne vymedzuje kritéria, ktoré musia plavidlá spĺňať, aby mohli vykonať plavbu SZC. V platnosť prichádza v roku 1970 a tiež je reakciou na plavbu amerického tankera SS Manhattan.¹⁵⁵ Zákon bol v roku 1972 rozšírený zavedením dodatku s „preventívne ochrannými reguláciami a kontrolnými bezpečnostnými plavebnými zónami“, ktoré boli upravené v 1978 v Predpisoch o arktickej námornej prevencii znečistenia (ASPPR).¹⁵⁶

Legislatíva sa neskôr medzinárodne ujala a kanadská delegácia pri vyjednávaní UNCLOS úspešne presadila zahrnutie tejto legislatívy do Dohovoru vo forme Článku 234, ktorý ochraňuje krehké životné prostredie zaľadených oblastí po

¹⁵¹ PHARAND, D. Canada's Arctic waters in international law. Edtion ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009, str 105.

¹⁵² PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 26.

¹⁵³ GRIFFITHS, F. Politics of the Northwest Passage. Edtion ed. Kingston: McGill-Queen's University Press, 1987, str. 100.

¹⁵⁴ CHARRON, A. The Northwest Passage in Context. Canadian Military Journal [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006), str. 41- 48. [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>. Str. 45.

¹⁵⁵ LALONDE, S. Increased Traffic through Canadian Arctic Waters : Canada's State of Readiness. La revue juridique Thémis de l'Université de Montréal Revue juridique Thémis de l'Université de Montréal, 2004, 38(1), str. 63.

¹⁵⁶ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 25.

celom svete. Niektoré štáty neuznávajú AWPPA, ale rozhodne rešpektujú Článok 234,¹⁵⁷ ktorý umožňuje v zamrznutých oblastiach regulovať plavbu komerčných a súkromných lodí, za účelom ochrany životného prostredia do 200 NM od pobrežia.¹⁵⁸ Článok 234 Ľadom pokryté oblasti znie nasledovne: „Pobrežné štáty majú právo prijímať a vykonávať nediskriminačné zákony a nariadenia na zabránenie, zníženie a kontrolu znečisťovania z lodí v ľadom pokrytých oblastiach vo vnútri výhradnej ekonomickej zóny, v ktorej najmä drsné klimatické podmienky a prítomnosť ľadu pokrývajúceho takéto oblasti po väčšinu roka vytvárajú prekážky alebo výnimočné riziko pre plavbu a kde znečisťovanie morského prostredia by mohlo spôsobiť veľkú škodu na ekologickej rovnováhe alebo ju nenapraviteľne narušiť. Tieto zákony a nariadenia budú brať náležitý ohľad na plavbu, ochranu a zachovanie morského prostredia na základe dostupných vedeckých údajov.“¹⁵⁹ V roku 2008 boli medzinárodne štandardizované technické požiadavky, ktoré musia spĺňať lode vstupujúce do oblastí vôd, ktoré spadajú pod článok 234.¹⁶⁰ USA napriek sporom v SZC v dokumente *Reakcie Spojených štátov amerických na neúmerné nároky v námorných oblastiach* z roku 1992 rozoznáva uvedenú kanadskú legislatívu „Spojené štáty americké pokladajú americké komerčné lode za subjekt tohto práva.“¹⁶¹ Dokonca odporúča jej medzinárodné zavedenie.¹⁶²

Kanada dlhodobo uvádza, že v jej záujme nie je uzatvoriť plavbu SZC, ale zabezpečiť plavbu tak, aby bola pre oblasť bezpečnou a nenarušila krehké prostredie, tradičný spôsob života Inuitov a zároveň neohrozila severoamerickú bezpečnosť. Lode, ktoré splnia požiadavky AWPPA, majú právo prieplyvu. Na to, aby Kanadská vláda zistila informácie ešte pred vstupom plavidiel SZC, vytvorila registračný systém NORDREG.

4.3 NORDREG

Zavedenie systému NORDREG v júli 1977 bolo jedným z ďalších opatrení, ktoré reagovali na prejazd SS Manhattan. Jedná sa o Kanadský námorný registračný systém, ktorý má za účel zlepšiť bezpečnosť a urýchliť plavbu v Arktíde a zároveň ochrániť arktické životné prostredie.¹⁶³ Miestami je tiež systém označovaný ako Severo-kanadská zóna služieb lodnej dopravy.

¹⁵⁷ CHARRON, A. The Northwest Passage in Context. Canadian Military Journal [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006), str. 41- 48. [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>, str. 41.

¹⁵⁸ GRIFFITHS, F. Canadian Arctic Sovereignty: Time to Take Yes for an Answer on the Northwest Passage. IRPP [online], 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.irpp.org/books/archive/AOTS4/griffiths.pdf>, str. 19.

¹⁵⁹ ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve: článok 234. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

¹⁶⁰ GRIFFITHS, F. Canadian Arctic Sovereignty: Time to Take Yes for an Answer on the Northwest Passage. IRPP [online], 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.irpp.org/books/archive/AOTS4/griffiths.pdf>, str. 19.

¹⁶¹ UNITED STATES. United States responses to excessive national maritime claims. Edition ed. Washington, D.C.: Office of Ocean Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992, str. 73.

¹⁶² GRIFFITHS, F. Canadian Arctic Sovereignty: Time to Take Yes for an Answer on the Northwest Passage. IRPP [online], 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.irpp.org/books/archive/AOTS4/griffiths.pdf>, str. 18.

¹⁶³ Ibid., str. 49.

K jeho hlavným funkciám patrí „poskytnutie potvrdenia¹⁶⁴ lodiam, ktoré vstupujú do arktických vôd, poskytovanie informácii o stave ľadu a smerovanie jednotlivých lodí ľadom, koordinovanie požiadavkou o asistenciu ľadoborca Kanadskej pobrežnej stráže (CCG)“.¹⁶⁵ Taktiež poskytuje služby pátrania a záchrany (Search and Rescue, SAR) a tiež „všetky nehody týkajúce sa znečisťovania a všetky incidenty musia byť nahlásené pomocou NORDREG.“¹⁶⁶ CCG musí potvrdiť, že stav plavidiel zodpovedá príslušným ľadovým podmienkam a musí monitorovať lokáciu lodí počas celej plavby v oblasti NORDREG.¹⁶⁷

V období od roku 1977 do roku 2010 bola registrácia v systéme plne dobrovoľná. Ako uvádza ASPPR z roku 1978: „NORDREG je dobrovoľný systém. Všetkým plavidlám silno odporúčame ho použiť. Pri poskytovaní služieb CCG vyjasnila, že nemá v úmysle sama sa pokúšať navigovať alebo manipulovať s loďami od pevniny, či sa povyšovať nad kapitánovu autoritu a zodpovednosť za bezpečnú plavbu lode.“¹⁶⁸ Čím zároveň ale necháva plnú zodpovednosť za plavbu na kapitánovi, ktorý aj naďalej musí sledovať a reagovať na vizuálne podnety pri plavbe v spolupráci s CCG.

Harperova administratíva si dala za jeden z hlavných cieľov v arktickej politike zavedenie povinnej registrácie a tento sľub voličom v lete 2010 splnila. NORDREG bol rozšírený zo sto na dvesto NM od pobrežia.¹⁶⁹ Pred letom 2010 sa zóna NORDREG prekrývala so zónou AWPPA.¹⁷⁰ NORDREG ale ani v súčasnosti nie je povinný pre všetky typy lodí. Povinnosť registrácie je nutná len pre „lode nad tristo veľ tuctov ton¹⁷¹, päťsto veľ tuctov ton v prípade kombinovanej váhy pri ťahaní či tlačení a všetky typy plavidiel s nákladom imisií, či s nebezpečným nákladom“¹⁷², ale registrácia sa odporúča všetkým typom plavidiel.¹⁷³ Už viac ako dvadsať rokov existuje záujem

¹⁶⁴ Nie je nutné „povolenie“ na vstup do Arktických vôd Kanady, ale len „potvrdenie“.

¹⁶⁵ TRANSPORT CANADA. Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations : Arctic Ice Regime Shipping System (AIRSS) standards. [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada, 1997, str 16.

¹⁶⁶ BECKLUMB, P. Bill C-3 an Act to Amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service, 2008, str. 10.

¹⁶⁷ Transport Canada. Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations. [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada [online], 2001. [cit. 2013-01-25]. Dostupné z: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2010-127/FullText.html>.

¹⁶⁸ TRANSPORT CANADA. Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations : Arctic Ice Regime Shipping System (AIRSS) standards. [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada, 1997, str 16.

¹⁶⁹ Transport Canada. Government of Canada Takes Action To Protect Canadian Arctic Waters. [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada [online], 2001. [cit. 2012-12-15]. Dostupné z: <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2010-h078e-6019.htm>.

¹⁷⁰ BECKLUMB, P. Bill C-3 an Act to Amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service, 2008, str. 10

¹⁷¹ Veľ tucet je synonymný výraz pre sto štyridsať štyri. Na rozdiel od anglofónnych krajín sa v dnešnej slovenčine používa tento výraz iba zriedka, (v anglickom jazyku - gross).

¹⁷² CANADA. P. WALLIN, R. DALLAIR. Sovereignty & Security In Canada's Arctic : interim report of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. [Ottawa]: Standing Senate Committee on National Security and Defence [online], 2011. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>, str. 15.

¹⁷³ Ibid., str. 15.

zaviesť povinnú registráciu pre všetky typy plavidiel bez ohľadu na ich veľkosť (viď nižšie) a premiér Harper sa tento plán snaží naďalej presadzovať.¹⁷⁴

Dôvodom dlhodobej dobrovoľnej báze NORDREG je, že Kanada nemá dostatočnú silu a kapacitu na plné presadenie svojich práv a ani na zasiahnutie v prípade katastrofy.¹⁷⁵ V minulosti sa 99 percent plavidiel vstupujúcich do kanadských vôd zaregistrovalo v systéme. Ale v dobe plnej bezpečnostných a ekologických hrozieb je aj jedno percento, ktoré stále ostáva z kanadského pohľadu príliš znepokojujúce a potenciálne nebezpečné, keďže aj jedna loď by dokázala znečistiť oblasť, či prepašovať teroristov, nelegálnych imigrantov. Je vhodné si predstaviť hrozby pomocou nasledovných modelových, aj reálnych, situácií. Stroskotá loď a začne z nej unikať palivo či iný nepoznaný náklad. Nebola, ale registrovaná v systéme, a tak než by bola zistená daný stav situácie, lokácia a zistili by sa všetky náležitosti k zásahu, tak by poškodila životné prostredie v omnoho väčšom rozsahu ako loď, ktorá bola registrovaná. Zatiaľ sa v prípade neregistrovaných lodí jedná skôr o menšie prípady pokusov o nelegálnu imigráciu, či dobrodružné výpravy. Napr. prípad rumunského imigranta, ktorý bol vyhostený z Kanady a pokúšal sa zúfalo vrátiť späť na kanadskú pôdu na motorovom člne z Grónska, podarilo sa mu dostať až k miestu s pravidelnými linkami, kde ho zadržala RCMP, ďalej prípad dvoch Tureckých občanov, ktorí vystúpili zo svojej lode v Churchille, kúpili lístok na vlak, ale vďaka podozreniu zo strany predajcu lístkov, ktorému sa nezdała ich neznalosť kanadskej geografie, boli vzhľadom na fakt, že nemali potrebné dokumenty, zadržaní RCMP.¹⁷⁶ Dá sa len polemizovať koľko podobných prípadov, ale nebolo zaznamenaných. Rovnako ľahko by to okrem nelegálneho migranta, mohol byť terorista, či plavidlo s nebezpečným nákladom.

Zavedením systém NORDREG a povinnej registrácie si Kanada zabezpečila „kontrolu“ nad oblasťou aj z právneho hľadiska. Umožňuje jej to vznášať právny nárok na povinnosť lodí poskytnúť vopred vyžadované informácie. Tento element bude posudzovaný aj pri hodnotení nárokov na suverenitu.

4.4 Od prieplovu Polar Sea po koniec administratívy P. Martina

Už počas plánov na prieplov amerického ľadoborca Polar Sea cez SZC v roku 1985 vznikla kontroverzia v otázkach miery kanadskej suverenity v SZC. Publikovanie komentárov, napr. článok Franklyna Griffithsa 13. júna 1985 v Globe and Mail o plánovanej ceste, vyvolalo búrlivú verejnú debatu na túto tému. Kanadská vláda bola nútená odvolať predošlú dohodu s americkou stranou.¹⁷⁷ Debata vyústila až ku rozporu

¹⁷⁴ PHARAND, D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 49.

¹⁷⁵ Ibid, str 49.

¹⁷⁶ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 18.

¹⁷⁷ GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 22.

v parlamente. Vtedajší premiér Mulroney sa rozhodol konať a už 10. septembra 1985 minister zahraničných vecí Joe Clark oznámil dve opatrenia: zakreslenie priamych základných línií okolo Kanadského arktického súostrovia, ktoré mali prísť v platnosť v januári 1986,¹⁷⁸ a zvýšenie právomoci federálnej aj regionálne jurisdikcie na pobrežné oblasti, a to pomocou zákona, ktorý je súčasnosti známy ako Oceánsky zákon.¹⁷⁹ Boli tiež zavedené úpravy AWPPA a premiér prisľúbil jej medzinárodné presadenie,¹⁸⁰ ktoré sa nakoniec aj úspešne podarilo.

Mulroneyova administratíva videla potrebu posilniť fyzickú prítomnosť a schopnosť nasadenia v oblasti. Predstavila program zvýšenej námornej a vzdušnej kontroly. Hlavným projektom bola konštrukcia ľadoborca Polar 8 novej triedy, ktorým by po skonštruovaní bol najväčší nenukleárny ľadoborec na svete. V 1987 oznámili plán zaobstaráť malú flotilu nukleárných ponoriek¹⁸¹, ktoré by sa mohli pohybovať v oblasti. Projekt bol ale zrušený v 1990, kvôli rozpočtovým škrtom a zmene geopolitickej scény vo svete.¹⁸²

ZSSR vystúpilo v prospech kanadského nároku. Tento postoj zastáva Rusko do dnes z dôvodu podobných záujmov v Severnej ceste. To viedlo, spolu s obavami sa o zvyšujúcu sa vojenskú prítomnosť Kanady v oblasti, k dohode s USA. V roku 1988 Mulroney s Reaganom podpísali Dohodu o arktickej spolupráci, podľa ktorej americké ľadoborce pred prechodom SZC budú žiadať o povolenie a povolenie im bude udelené. Dohoda nemení postoje krajín k štatútu SZC, nepredstavuje precedens pre ostatné časti sveta a je založená na „konštatovaní rozdielnosti názorov.“¹⁸³

Po konci Studenej vojny, Mulroney a Chrétien videli šancu zlepšiť vzťahy medzi bývalými nepriateľmi z dôb studenej vojny v arktickej oblasti.¹⁸⁴ V roku 1989 predniesol Mulroney reč v Leningrade, kde predstavil návrh vytvoriť multilaterálnu organizáciu, ktorá bude založená na spolupráci medzi arktickými štátmi. Bohužiaľ návrh nemal z americkej ani sovietskej strany odozvu, a tak predstava nebola naplnená. Kanada uvidela možnosť v pridaní sa k Fínsku, spolu s ktorým vytvorili politicky slabšiu Arktickú stratégiu ochrany životného prostredia (Arctic Environment Protection

¹⁷⁸ BRIGGS, P. J. The Polar Sea Voyage and the Northwest Passage Dispute. *Armed Forces and Society*. April 1990, 16 (3), str. 442.

¹⁷⁹ DUFRESNE, R. Controversial Canadian claims over Arctic waters and maritime zones. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2008. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0805-e.pdf>, str. 3

¹⁸⁰ KILLABY, G. Great Game in a Cold Climate: Canada's Arctic Sovereignty in Question. *Canadian Military Journal*. 6 (4), Winter 2005-2006, str 35.

¹⁸¹ Kanada disponovala ponorkami na naftový pohon, ale tie potrebujú pravidelný prísun vzduchu k plavbe, narozdiel od nukleárných ponoriek, ktoré sa dokážu zdržiavať po omnoho dlhšiu dobu pod vodou/ ľadom.

¹⁸² GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 42.

¹⁸³ GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 82 – 83.

¹⁸⁴ *Ibid.*, str. 35.

Strategy, AEPS), ktorá bolo v roku 1996 premenená na Arktickú radu, ktorá je v súčasnosti jednou z hlavných platforiem regionálnej spolupráce v Arktíde. USA zo začiatku nebolo presvedčené o plusoch vstupu do Arktickej rady. USA síce do Rady vstúpilo, nechalo sa presvedčiť kanadskou diplomaciou, ale za cenu toho, že Arktická rada ostane tak slabá ako je to možné.¹⁸⁵

Do konca 90. rokov výrazne zoslabli existujúce kapacity fyzickej prítomnosti v Arktíde a kanadská vláda vyvíjala len malú diplomatickú aktivitu v súvislosti s Arktickými oblasťami. Rovnako ako v USA nebola otázka Arktídy a SZC v centre záujmu. Až 21. storočie je v znamení návratu tém súvisiacich s Arktídou. V roku 2000 vydáva kanadská vláda dokument Severská dimenzia kanadskej zahraničnej politiky, ktorý má štyri ciele:

„1, Zvýšiť bezpečnosť a prosperitu Kanadčanov, najmä v severných oblastiach a pôvodných obyvateľov.

2, Uplatňovať a zabezpečiť zachovanie kanadskej suverenity na severe.

3, Ustanoviť cirkumpolárny región ako silnú geopolitickú entitu zahrnutú v medzinárodnom systéme založenom na pevných pravidlách.

4, A podporovať životné istoty Severanov a zabezpečiť udržateľný rozvoj v Arktíde.“¹⁸⁶

V roku 2003 Kanadská vláda ratifikuje UNCLOS¹⁸⁷, ktorý je kľúčový dokument pre vykladanie zmluvného práva a od tohto roku budú prípadné ďalšie nároky posudzované na základe Dohovoru. V ďalší rok 2004 premiér Paul Martin¹⁸⁸ v Reči na tróne¹⁸⁹ predstavil „severskú stratégiu“, ktorá si popri iných veciach dáva za cieľ „ochraňovať severské životné prostredie a kanadskú suverenitu a bezpečnosť.“¹⁹⁰ V roku 2005 Kanada vydala Vyhlásenie o medzinárodnej politike – Rola Hrdosti a vplyvu na Svete, v ktorom je na arktickú politiku dávany značný dôraz.¹⁹¹

4.5 Kampaň a administratíva Stephena Harpera

Otázka kanadskej suverenity v Arktíde bola jednou z hlavných tém politika Stephana Harpera a jeho Kanadskej konzervatívnej strany (CPC) už počas kampane

¹⁸⁵ Ibid., str. 36–37.

¹⁸⁶ CARNAGHAN, M., A. GOODY Canadian Arctic sovereignty. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2006. [cit. 2012-11-12]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0561-e.htm>, str. 4.

¹⁸⁷ Štát ma 10 rokov na podanie nároku a predloženie dôkazov, ktoré podporujú nárok štátu na rozšírenie EEZ.

¹⁸⁸ Paul Martin je kanadským premiérom v rokoch 2003 až 2006.

¹⁸⁹ Reč na tróne je každoročná reč premiéra Kanady, ktorá adresuje národu stav monarchie, ale tiež predstavuje legislatívnu agendu a národné priority.

¹⁹⁰ MARTIN, P. Speech from the Throne. GOVERNMENT OF CANADA, 5 October 2004.

¹⁹¹ CARNAGHAN, M., A. GOODY Canadian Arctic sovereignty. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2006. [cit. 2012-11-12]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0561-e.htm>, str. 4.

pred voľbami roku 2006. Harper pokračuje v „severskej stratégii“ svojho predchodcu aj po úspešnom získaní mandátu a po nástupe do kresla premiéra. Počas obdobia jeho pôsobenia by bolo možné povedať, že až hrá na nacionalistickú kartu svojich voličov, ktorí po dlhom období nečinnosti, vítajú jeho sľuby v oblasti zabezpečenia a zlepšenia fyzickej prítomnosti v Arktíde a posilnenia šancí na získanie suverenity nad nie len oblasťou SZC, ale celej Arktídy. Pre Harpera je typická silná rétorika v tejto otázke. V januári 2006 po zvolení premiéra do úradu ambasádor USA David Wilkins znovu potvrdil americkú pozíciu, že USA nepokladajú vody SZC za vnútorné. Harper reagoval prehlásením "Spojené štáty bránia svoju suverenitu, kanadská vláda bude brániť tú svoju. ... Kanadčania sú tí, od ktorých dostávame mandát, nie ambasádor USA."¹⁹² Dôraz na problematiku Arktídy a silná rétorika pokračovali aj v roku 2007, kedy pri tlačovej konferencii ohľadne plánovaného rozšírenia severskej flotily predniesol slávnu reč „Použiť alebo stratiť“ („Use it lose it“): „Kanada má na výber, keď príde na bránenie našej suverenity v Arktíde. Buď ju použijeme alebo stratíme. A nemýlim sa, táto vláda ju plánuje použiť. Pretože kanadská Arktída je centrom našej národnej identity ako severského národa. Je to časť našej národnej histórie. Reprezentuje obrovský potenciál pre našu budúcnosť.“¹⁹³

Harperova „severská stratégia“ je v doteraz najambicióznejším plánom v oblasti kanadskej arktickej politiky. „Geopolitický význam Severu a kanadský záujem nikdy nebol väčší. To je dôvod prečo táto vláda spustila tak ambicióznú Severskú agendu, založenú na večnej zodpovednosti, ktorá je tak elegantne zachytená v našej národnej hymne – udržať pravý Sever silný a slobodný.“ (Premiér Stephen Harper, 2008)¹⁹⁴

Medzi sľuby, ktoré má administratíva v pláne naplniť a niektoré z nich už naplnila, patrí: NORDREG sa stal povinným, zvýšil sa počet jednotiek kanadských rangerov najmä z rád pôvodných obyvateľov, bolo zriadené armádne tréningové centrum v Arktíde v Resolute bay, nový ľadoborec v budúcnosti nahradí staršie modely, nové pobrežné hliadkové lode budú zaradené do výzbroja, ktoré budú upravené tak, aby boli schopné plaviť sa v jednoročnom ľade do hrúbky 1m, bol vypustený satelit RADARSAT-2.¹⁹⁵ Jednotlivé projekty budú podrobnejšie rozobrané v kapitole o „reálnych možnostiach obrany a zásahu v oblasti“.

Okrem vojenských úspechov a krokov na zabezpečenie suverenity boli vykonané aj ekonomické, sociálne a environmentálne kroky.¹⁹⁶ John Ducan, minister školstva, vyčlenil značné množstvo peňazí na podporu vzdelania pôvodných

¹⁹² BBC NEWS. New Canadian PM rebuffs US envoy. BBC NEWS [online], Január 27, 2006. [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/4652746.stm>.

¹⁹³ Prime Minister Stephen Harper announces new Arctic offshore patrol ships. ESQUIMALT, BRITISH COLUMBIA: Official website of Stephen Harper PM of Canada [online], Júl 9, 2007. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.pm.gc.ca/eng/media.asp?id=1742>.

¹⁹⁴ GOVERNMENT OF CANADA. Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future. Ottawa: Government of Canada, 2009, str. 3.

¹⁹⁵ KOZJI, J. Canada. Government of Canada takes important steps to advance Canada's northern strategy. [Ottawa, Ont.]: Indian and Northern Affairs Canada, 2008, str. 1- 3.

¹⁹⁶ Ibid., str. 1- 3.

obyvateľov, ktorí doteraz v tejto oblasti výrazne zaostávali za zvyškom kanadskej populácie a firmy, ktoré operujú v oblasti museli zamestnávať ľudí z juhu, lebo Inuiti nemali dostatočné vzdelanie a kvalifikáciu.¹⁹⁷ Vláda investuje do výskumu, ktorý umožní podložiť nárok na predĺženie EEZ a mapuje potenciálne možnosti ťažby vzácnych surovín. Na severe boli vytvorené a podporené už existujúce výskumné stanice, ktoré sa zameriavajú na environmentálne a ťažobné otázky. Na podporu ekonomiky bol vybudovaný komerčný prístav a bol podporený rybolov v oblasti Nunavut.¹⁹⁸

Kroky, ktoré Harperova vláda podnikla sú v súlade s posilňovaním suverenity. Na to, aby štát mohol vykonávať právnu suverenitu musí vedieť, kto, čo a kde v odľahlých, ale stále kanadských oblastiach, vykonáva, či sa nejedná o aktivity cudzincov bez patričných povolení a až potom sa môže hovoriť o prípadných možnostiach zásahu, kebyže dané aktivity nie sú v súlade s kanadským právom.¹⁹⁹ Vzhľadom na to, že sa jedná o rozsiahlu oblasť, ostáva otázka do akej miery je Kanada schopná kontrolovať vody SZC. Je pravdepodobné, vzhľadom na kapacity technické aj ľudské, ktoré sú potrebné na plnú kontrolu nad oblasťou, že pre budúcnosť bude nutný kooperatívny prístup pri dialógu s USA.

Premiér Harper v Reči na tróne z roku 2012 potvrdzuje záujem aktívne pokračovať v arktickej politike. „Naša vláda spravila kanadský Sever základom našej agendy. Najsilnejší prejav našej suverenity prichádza cez činy a prítomnosť, nie slovami. Naša vláda bude pokračovať v udržiavaní vodcovskej pozície nad dohľadom a vedením v severných vodách a oblastiach.“²⁰⁰ Po jeho poslednej každoročnej ceste severskými oblasťami na konci leta 2012 pridal do agendy svojej severskej politiky dôraz na environmentálne otázky na severe.²⁰¹

Súčasná vláda je ale kritizovaná kvôli zanedbávaniu dialógu s miesenými a pôvodnými obyvateľmi. Situácia sa počas poslednej vlády v tomto smere zlepšila len v malej miere. Vláda si je vedomá, že pre spokojnosť všetkých zúčastnených strán bude nevyhnutná spolupráca so severnými komunitami a ich aktívne zapojenie v rozhodovaní, ktoré sa ich dotýka a v budúcnosti bude musieť na tejto oblasti pracovať.²⁰²

¹⁹⁷ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 48.

¹⁹⁸ KOZJI, J. Canada. Government of Canada takes important steps to advance Canada's northern strategy. [Ottawa, Ont.]: Indian and Northern Affairs Canada, 2008, str. 1- 3.

¹⁹⁹ GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 21.

²⁰⁰ HARPER, S. Speech from the Throne. Government of Canada, 2011.

²⁰¹ MURPHY, J. Harper to focus on Northern Environment. Sun news [online], August 22, 2012. [cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.sunnewsnetwork.ca/sunnews/politics/archives/2012/08/20120822-091100.html>.

²⁰² GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>, str. 35.

Pre udržanie suverenity a nároku na postavenie SZC ako vnútorných vôd bude kľúčové pokračovanie v arktickej politike aj nasledujúcimi vládami. Je nutné aby dlhodobo boli vykonávané kroky v dvoch oblastiach: v zabezpečovaní fyzického pôsobenia v oblasti a spolupráci na diplomatickej úrovni. Zatiaľ, čo konzervatívne vlády sa zameriavali prevažne na prvú oblasť, liberáli preferovali diplomatické riešenia nad zabezpečovaním vojenských pozícií, ale pre skutočné zabezpečenie suverenity sa jedna bez druhej oblasti nezaobídu. Kanadské vlády budú nútene skôr ako o jednom postupe, musieť hovoriť o procese, keďže sa situácia postupne vyvíja a mení, a bude nutné sa jej flexibilne prispôsobovať. Takýto dlhodobý a flexibilný program by mal zabezpečiť schopnosť „1, znalosti, čo sa deje v kanadskom Severe 2, vynucovať kanadské právo a nariadenia 3, spolupracovať s ostatnými arktickými štátmi“²⁰³.

5. Reálne možnosti obrany a zásahu v oblasti

Plná právna suverenita a medzinárodné uznanie SZC by bolo zbytočné v prípade, že by Kanada nebola schopná danú suverenitu ochrániť, napr. v prípade potreby zásahu proti narušiteľovi. Kanada ako štát, ktorý má záujem na udržaní celosvetového mieru preferuje prvotné použitie všetkých mierových prostriedkov. Je v jej priamom záujme vyhnúť sa fyzickej konfrontácii, ale je dôležité, aby disponovala dostatočnou technikou a personálom, s ktorými by bola schopná zasiahnuť, napr. aj v prípade environmentálnej či dopravnej katastrofy. Tiež je v kanadskom záujme inštalovanie technických prostriedkov, ktoré informujú o vstupe a pohybe lodí v jej interných vodách.

Kanadská prítomnosť v oblasti sa skladá z viacerých zložiek. Zahraničným lodiam, ktoré plávajú kanadskými arktickými vodami, pomáha flotila piatich ľadoborcov, ktorými operuje Kanadská pobrežná stáž (CCG). Flotila (CCGSs) je tiež využívaná na asistenciu v prístavoch a zásobovanie. Sú to často jediné vládne prostriedky, ktoré operujú v oblasti a zároveň musia pôsobiť v Zálive svätého Vavrinca a v oblasti Atlantického oceána.²⁰⁴

Harperova vláda predstavila v roku 2007 plán na rozšírenie flotily o 6–8 poberežných lodí posilnených proti ľadu a jedného ozbrojeného ľadoborca pre pobrežnú hliadku (Diefenbaker), ale kvoli finančným škrtom bol v roku 2009 projekt odložený a neskôr kompletne pozmenený, keď štátny činitelia usúdili, že pre aktuálne potreby bol vybraný zlý typ plavidiel. Skôr ako lode, ktoré budú schopné postaviť sa zahraničným štátom bude potrebné vybrať lode, ktoré budú zamerané na kontrolu neštátnych aktérov, a tak sa vláda rozhodla uprednostniť ľadoborec, ktorý by bol schopný operovať kdekoľvek, supersilný Diefenbaker s predpokladom jeho zaradenia v roku 2017, ale aj od tohto plánu bolo upustené v prospech plánu vybudovať tri alebo štyri stredne veľké, univerzálne, ľadoborce. Ľadoborce by boli vybavené ľahkou automatickou zbraňou

²⁰³ Ibid., str. 36.

²⁰⁴ CARNAGHAN, M., A. GOODY Canadian Arctic sovereignty. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2006. [cit. 2012-11-12]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0561-e.htm>.

a súčasťou posádky každého z nich by mal byť príslušník RCMP alebo kanadskej armády. Táto finálna alternatíva sa zdá najrozumnejšou a primeranou vzhľadom na potenciálne hrozby, ktorým bude Kanada čeliť.²⁰⁵

Ďalšou zložkou kanadskej prítomnosti v Arktíde je prítomnosť kanadskej armády, konkrétne Severná oblasť kanadských ozbrojených síl (Canadian Forces Northern Area, CCFNA). Jedná sa o veliteľstvo v Yellowknife, ktoré sa skladá z 65 regulárnych príslušníkov²⁰⁶, rezerv a civilného personálu. Kanada vykonáva v oblasti niekoľko desiatok armádnych akcií, hlavne cvičení, ročne. CFNA sa stalo severným regionálnym riaditeľstvom nového kanadského veliteľstva v roku 2006, čím získalo rozsiahle riadiace a kontrolné funkcie.²⁰⁷

V rámci CFNA predstavuje „Hliadka kanadských rangerov“ armádu prítomnosť v severných a odľahlých oblastiach pomocou hliadok, monitorovania oblastí a zbieraní informácií. Tieto jednotky pôsobia v rámci čiastočných úväzkov a sú jednou z hlavných elementov kanadskej prítomnosti v severných oblastiach.²⁰⁸ Jedná sa najmä o príslušníkov z rad pôvodných obyvateľov, v súčasnosti takto pôsobí 4100 záložníkov, ktorí operujú zväčša ľahkou výbavou ako pásové snehové vozidlá a úderné pušky. Zároveň poskytujú služby v rámci SAR a učia regulárne armádne jednotky ako prežiť a cestovať v chladných oblastiach, niekedy prípadne vedú a navigujú armádne jednotky pri vojenských operáciách. Harper sľúbil posilnenie stavov rangerov o 5000 osôb.²⁰⁹

Kanada spolupracuje pri obrane v severných oblastiach s USA v rámci Severoamerického veliteľstva protivzdušnej obrany (North American Aerospace Defense Command, NORAD). Kanada používa sieť bezposádkových radarov (the North Warning System, NWS), ktoré pred rokom 1994 boli používané v rámci projektu Dew line²¹⁰. NWS zabezpečuje limitovaný atmosférický dohľad nad arktickým teritóriom Kanady a USA. V roku 2007 bol spustený projekt kanadského ministerstva obrany Polar Epsilon používajúc informácie zo satelitu RADARSAT 2, ktorý bol vynesenej na orbitu v roku 2007. Jedná sa o radar so syntetickou apertúrou, ktorý vďaka využívaniu technológie radaru, namiesto pred tým použíwanej optickej technológie, umožňuje sledovanie povrchu kanadského arktického regionu za každého počasia a aj počas noci. Jeho plánované využitie je okrem zisťovania stavu ľadu, čo vykonával aj

²⁰⁵ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 63 – 65.

²⁰⁶ K tomuto počtu je nutné brať v ohľad niekoľko tisíc rangerov, ktorí ale pôsobia len na čiastočný úväzok.

²⁰⁷ CARNAGHAN, M., A. GOODY Canadian Arctic sovereignty. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2006. [cit. 2012-11-12]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0561-e.htm>.

²⁰⁸ Ibid.

²⁰⁹ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edition ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 65.

²¹⁰ Dew line (The Distant Early Warning Line) je systém skorého varovania pomocou senzorov v rámci NORAD.

jeho predchodca RADARSAT 1, aj na sledovanie pohybu plavidiel v oblasti.²¹¹ Radar bol vyneseny na orbitu počas Harperovej administratívy, ale bol financovany už predošlou vládou liberálov.²¹² V rámci zisťovania aktivity v oblasti začalo v roku 2008 Ministerstvo národnej dopravy (DND) testovať novú sieť povrchových a podvodných senzorov v rámci projektu Severského hliadkovania (Northern Watch). Sensory by mali „zbierať“ sledovacie údaje v úzkych plavebných bodoch, kde prúdi námorná doprava.²¹³

Harperova vláda má záujem o vybudovanie hlbokomorského prístavu, ktorého projekt by bol finančne nenáročný, keďže vo veľkej miere už existuje v Nanisiviku, kde už je existujúci prístav, ktorý býval používaný na obsluhu zinkovej bane. V súčasnosti je používaný pobrežnou hliadkou a v rámci projektu by akurát jeho právomoc prešla na námorníctvo.²¹⁴

V oblasti pôsobia záchrane zložky, ktoré disponujú letectvom, najmä vrtuľníkmi, ktoré sú ale nedostatočne prispôsobené na rozsiahlejšie akcie a väčšina má kapacitu len štyroch osôb. SAR vyjadrilo potrebu jeho väčšieho počtu, aspoň dvoch či troch a to ideálne vrtuľníkov Cormorant.²¹⁵

Harperová vláda si dala za cieľ blízku vojenskú spoluprácu s USA. Nezhody v otázke postavenia s USA nebránia pragmatickému riešeniu obrany v arktických oblastiach. Kanada má s USA dlhú históriu obrany Arktídy najmä z dôb Studenej vojny. Keď Griffiths začiatkom 70. rokov vyjadril svoje obavy ohľadne prieplovov sovietskych ponoriek v kanadských vodách, vysoký predstaviteľ námorníctva USA reagoval frázou: „Nemajte obavy, my tie ponorky postrážime.“²¹⁶ Fráza vyjadruje situáciu, v ktorej sa Kanada v otázke obrany v mnohých prípadoch nachádza. Sama nemá kapacity a prostriedky na plnú obranu a kontrolu nad oblasťou a v niektorých prípadoch je potreba asistenciu jej najbližšieho spojenca, USA, ktoré disponujú niekedy prostriedkami, ktoré Kanade chýbajú a mnohokrát v minulosti vyjadrili ochotu zasiahnuť. Jedná sa o vybavenie napr. nukleárnymi ponorkami, rozsiahlejším letectvom, väčšími počtami plavidiel, napr. ľadoborcov, atp.. USA si je vedomé, že obranou SZC často bránia vlastné územie. Prezident Bush v roku 2007 na stretnutí v Montobellu s premiérom Harperom podporil tento postoj a vyjadril jednostranné odhodlanie brániť

²¹¹ GOVERNMENT OF CANADA. Sovereignty & Security in Canada's Arctic - Interim Report. Standing Senate Committee on National Security and Defence Canada [online], 7-17-2011. [cit. 2012-12-21]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>

²¹² BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 40.

²¹³ GOVERNMENT OF CANADA. Sovereignty & Security in Canada's Arctic - Interim Report. Standing Senate Committee on National Security and Defence Canada [online], 7-17-2011. [cit. 2012-12-21]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>, str. 15.

²¹⁴ BYERS, M. Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010, str. 40.

²¹⁵ Ibid., str. 41.

²¹⁶ GRIFFITHS, F. Canadian Arctic Sovereignty: Time to Take Yes for an Answer on the Northwest Passage. IRPP [online], 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.irpp.org/books/archive/AOTS4/griffiths.pdf>, str. 12.

kanadskú arktickú suverenitu s ozbrojenými silami. Griffiths vo svojom návrhu kanadskej vláde odporúča, aby Kanada prijala danú ponuku a prehľadila spojenectvo s USA.²¹⁷

Na zjednodušenie obrany a zásahu v SZC Griffiths priniesol návrh na dočasné zavedenie nariadení do kanadskej jurisdikcie, kedy by sa pristupovalo k prielivu ako medzinárodnému bez vplyvu na zmenu kanadského postoja v otázke SZC, ktoré môže štát dobrovoľne zaviesť. Lode by museli vykonávať plavby len jednou, Kanadou určenou plavebnou cestou a na odchýlenie od tejto cesty by bolo nutné požiadať o povolenie. Plaviť by sa museli neprerušovane v súlade so zásadami uvedenými v UNCLOS, čo by kanadskej strane umožnilo lepšiu kontrolu nad plavbou SZC bez toho, aby sa jednalo o vnútorné vody.²¹⁸ Zavedenie takýchto nariadení by ale neznamenalo, že by sa SZC stala medzinárodným prielivom.

Počas Harperovej administratívy sa kapacity v oblasti Arktídy, aj v technickom aj personálnom smere značne navýšili²¹⁹, ale aj tak sa dajú pokladať za nedostatočné vzhľadom na rozsah územia a potrebu schopnosti zasiahnuť. Kanada musí byť schopná preukázať schopnosť zabrániť nežiaducim plavidlám vo vstupe do SZC, prípadne mať potenciál na ich vypudenie, aby mohla preukázať dôvodné podloženie nároku na postavenie vôd ako vnútorných. Premiér Harper si je toho vedomý a vo svojom volebnom období spravil mnohé pre posilnenie postavenia Kanady pri nárokoch na postavenie SZC ako vnútorných vôd. Zároveň si je uvedomuje, že Kanada nebude schopná ubrániť oblasť sama, a tak ako jednu z hlavných priorít vojenského nasadenia v oblasti, uvádza úzku spoluprácu s USA. USA s Kanadou napriek sporu v SZC, ktorý je prakticky viac o prielivoch okolo sveta než samotnej SZC, majú rovnaké záujmy, hlavne keď sa jedná o bezpečnosť v Severnej Amerike a vo svete. Ich spoločná spolupráca v tejto oblasti je dobrým kompromisom pre obidva štáty. Spolu budú môcť postupovať efektívnejšie. Pre Kanadu to bude znamenať výrazné zníženie nákladov na obranu severu, keďže náklady dokážu byť značne vysoké v dobách, kedy je nutné flexibilné prispôsobovanie podmienkam. Na podporenie pozície Kanady v otázke SZC bude ale nevyhnutné sa zamerať nie len na fyzické kapacity, ale aj na diplomaciu, ktorej ale dostatočná fyzická prítomnosť na severe dokáže zabezpečiť lepšie pozície.

Záver

V závere môžeme konštatovať, že otázka štatútu SZC je dlhodobo spornou témou a jej definitívne riešenie zrejme nenastane ani v najbližších rokoch. Táto bakalárska práca sa zaoberala predstavením potenciálnych možností, ktorými by daná

²¹⁷ Ibid., str. 23 – 24.

²¹⁸ Ibid., str. 23.

²¹⁹ GRIFFITHS, F. Canadian Arctic Sovereignty: Time to Take Yes for an Answer on the Northwest Passage. IRPP [online], 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.irpp.org/books/archive/AOTS4/griffiths.pdf>, str. 9 - 10.

situácia mohla vyústiť, a zároveň objasnila postavenia jednotlivých strán sporu (najmä Kanady a USA) a uviedla dôvody, ktoré ich k tomuto postoju vedú. Napriek tomu, že k téme je obmedzené množstvo objektívnych informácií, bolo možné ich dôslednou analýzou dosiahnuť nasledujúcich záverov.

V prípade SZC sa nejedná o spor o územie, jeho vlastníctvo, či o formálnu suverenitu, ale o právo na uplatňovanie opatrení zo strany Kanady v záležitostiach plavby, bezpečnosti a možnostiach jej regulácie. Nemenej dôležitými faktormi sú ochrana tradičného spôsobu života pôvodných obyvateľov a zaistenie ochrany krehkého životného prostredia. Zabezpečenie uvedených záležitostí pokladajú mnohí za prioritnejšie ako samotnú suverenitu, ktorá je hlavne formálnou záležitosťou, ktorá môže uľahčiť ochranu týchto oblastí, ale nie je sama riešením zabezpečenia ich ochrany. Kanada je teda postavená pred tento problém a pokúša sa nájsť možnosti, ako sa s ním vysporiadať. Riešenie, ktoré by mohla Kanada uplatniť je viacero. Existuje medzinárodnej právne riešenie, kedy by spor mohol byť rozhodnutý pomocou konania pred MSD. Ďalej sa ponúkajú riešenia politické pomocou spolupráce medzi krajinami a riešenia na národnej úrovni napr. pomocou zavedenia nových opatrení v rámci národnej jurisdikcie. Týmto poznaním došlo k potvrdeniu hypotézy: "V prípade riešenia štatútu Severozápadnej cesty existujú pre Kanadu iné ako medzinárodne právne riešenia".

Na prvú oblasť možností potenciálnych riešení bude nahliadnuté z hľadiska medzinárodného práva. Kanada si nárokovala na postavenie vnútorných vôd pomocou troch spôsobov, ktoré by mohli byť posúdené pred MSD alebo všeobecne uznané medzinárodným spoločenstvom. Od prvého prípadu spôsobu nárokovania, pomocou sektorovej teórie, sa v minulosti úplne upustilo, keďže princíp na ktorých bol nárok postavený sa neujal v medzinárodnom práve. V druhom prípade spôsobu nárokovania, pomocou metódy historických vôd, neboli splnené všetky podmienky, ktoré musí štát splniť na uznanie tohto štatútu na základe medzinárodného obyčajového práva. Kebyže dá Kanada podnet na posúdenie jej nároku pred MSD alebo príde na medzinárodnú arbitráž, Kanada by neobhájila uplatnenie metódy historických vôd na prípad SZC. Jednalo sa konkrétne o nesplnenie podmienky dlhodobého uznávania štatútu vôd ako vnútorných zo strany zainteresovaných štátov, a to z dôvodu opakovaného vyjadrenia nesúhlasu s daným štatútom zo strany USA a EU. MSD nemôže na historický aspekt dávať špeciálny dôraz, lebo je len jednou z viacerých podmienok, ktoré musia byť splnené a nárokujúci štát musí splniť všetky podmienky v plnej miere. Na základe týchto faktov môže byť vyvodené, že nárokovanie si, na základe týchto dvoch spôsobov na štatút SZC ako vnútorných vôd zo strany Kanady je nepravdepodobné.

Z tohto dôvodu bol v práci daný dôraz na tretí spôsob nárokovania, pomocou metódy priamych základných línií. Uplatnenie tejto metódy na prípad SZC bolo v práci posúdené ako súladné s medzinárodným právom. Z tohto dôvodu sa pozornosť zamerala na otázku, či sa jednalo o medzinárodný prieliv používaný pre medzinárodnú plavbu v dobe vzniesenia nároku. Kanadská strana zastáva postoj, že nie, a dokazuje vyvrátenie tejto skutočnosti na základe reálneho počtu plavieb SZC, a tým preukazuje skutočnosť,

že má plné právo uzavrieť prieliv pomocou priamych základných línií. Americká strana vykladá definíciu medzinárodného prielivu iným spôsobom a to s dôrazom na geografiu a teoretickú možnosť používania. Argumenty americkej strany sú z právneho hľadiska rovnako relevantné ako tie kanadské. Tým vzniká päťová situácia z právneho hľadiska, ktorú by musel riešiť MSD. Nedá sa vopred predpokladať, ktorá zo strán má väčšiu šancu na výhru a z tohto dôvodu ani jedna zo strán nechce podať návrh na preriešenie.

Vyhliadka výhradne právneho riešenia nie je pozitívna z dôvodu, že podanie návrhu na preriešenie prípadu postavenia SZC pred MSD zo strany Kanady by mohlo byť pre samotnú Kanadu za akéhokoľvek rozsudku nevýhodné. Mohlo by sa jednať o lose-lose situáciu. Za situácie že by kanadská strana súdne konanie prehrala, kanadská vláda by stratila možnosť kontroly plavby SZC. Jednalo by sa aj o možnosť kontroly v takej miere, ktorou už dneska disponuje pomocou národnej jurisdikcie napr. pomocou registrácie v systéme NORDREG. Kanadská vláda, ktorá by musela čeliť uvedenému rozsudku, by musela vysvetľovať mnohé svojim občanom.

V prípade, že by kanadská strana vyhrala v konaní pred MSD, bola by to síce výhra v jednom kľúčovom prípade, ale mohlo by sa jednať o prehru z globálneho hľadiska. Kanada by mala plné právomoci v oblasti kontroly plavby, čo je v súčasnosti jej cieľom, ale rozsudok by mohol byť používaný ako precedens pre podobné prípady prielivov. Mohla by byť vážne ohrozená sloboda plavby vo svete. Krajiny ako Irán či Indonézia, by si mohli začať nárokovať na uzavretie významných prielivov Malaka a Hormuz, ktoré sú kľúčové na prepravu tovaru a nerastných surovín. Uvedená situácia by zasiahla nie len Kanadu, ale najmä kanadských spojencov, pre ktorých je sloboda plavby pre fungovanie ich ekonomík esenciálna, z dôvodu potreby voľného pohybu tovaru. Z tohto dôvodu sa čisto medzinárodné právne riešenie zdá ako málo pravdepodobné.

Týmto sa spektrum riešení posúva z čisto právnej roviny do roviny politickej. Strategickým riešením pre nasledujúce roky by mohlo byť zachovanie "konštatovania nezhodnosti názorov" s USA. Spojené štáty americké sú síce hlavným oponentom nároku na postavenie vôd ako vnútorných, ale nie z dôvodu obavy, že by Kanada bránila ich lodiam v prieplave, keďže sú dobrými spojencami a priamymi susedmi, ale z obavy z vyššie uvedeného precedensu. Konštatovanie nezhodnosti názorov nemení postoje jednotlivých krajín. Konanie, ktoré je vykonávané pod týmto konštatovaním, nevytvára právny precedens, umožňuje pragmatickú spoluprácu bez obáv o stratu váhy postoja danej strany. Obe strany, USA aj Kanada, majú dlhú tradíciu spolupráce v Arktíde, najmä z bezpečnostného hľadiska pri obrane arktických oblastí v Severnej Amerike. A preto by sa mohlo jednať o efektívny postup v danej situácii, aj keď nie o definitívne riešenie.

Mnohí autori pokladajú rozšírenie spolupráce aj na ďalšie oblasti za jeden z najlepších postupov pri riešení sporu SZC. Spolupráca by uvoľnila napätie, ktoré by mohlo vznikáť pri zvyšovaní angažovanosti jednotlivých krajín v oblasti. Spolupráca s USA by mohla mať podobný základ ako dohoda z roku 1988 o prieplave amerických

Ľadoborcov SZC, akurát by sa spolupráca rozšírila na omnoho väčšiu oblasť. Griffiths dokonca v návrhu kanadskej vlády v roku 2008 predložil konkrétne oblasti, na ktoré by sa v spolupráci mala zamerať. USA by za spoluprácu mohlo byť udelené právo prieplyvu v rozsahu podobnom ako keby SZC bola medzinárodným prielivom a to pomocou bilaterálnej zmluvy.

Spolupráca by mohla byť nadviazaná aj s ostatnými arktickými štátmi. S Európskou úniou by Kanada mohla spoločne postupovať na zavedení environmentálnych štandardov v oblasti Arktídy. Je síce málo pravdepodobné, že USA a EU, respektíve jej členovia, uznajú plný rozsah postavenia vnútorných vôd, ale prípadné dohody, ktoré by boli výsledkom spolupráce, napr. v pravidlách plavby a environmentálnej ochrany, by boli zo strany týchto štátov rešpektované, čo by viedlo k diplomatickej podpore presadzovania ich dodržovania pre ostatných aktérov. Griffiths navrhuje aj posilnenie vzťahu s Ruskom, ktoré má totožné záujmy v Severnej ceste. Mohla by tu vzniknúť vzájomná podpora pri presadzovaní záujmov. Kanada by tiež mala nájsť cestu k diplomacii a posilneniu iniciatív spolupráce v rámci Arktickej rady.

V rámci spolupráce a uzatvorenia dohôd s USA a ostatnými štátmi, by mohlo neskôr prísť k obnoveniu vyjednávania v otázke postavenia SZC. Na postavenie SZC by podľa Byersa mohli mať vplyv aj ostatné spory v oblasti. Byers navrhuje ako jedno z možných riešení predloženie na stôl všetkých sporov a vytvorenie kompromisu "niečo za niečo". Tento spôsob využili v minulosti viaceré arktické krajiny.

Tretia možnosť riešenia sa naskytuje na národnej úrovni. Pomocou národnej jurisdikcie má kanadská vláda už v súčasnosti čiastočnú kontrolu nad SZC a ďalšími arktickými vodami. Jedná sa napr. o právomoci v oblasti ochrany životného prostredia (zákon AWPPA) a schopnosť monitorovania pohybu lodí pomocou systému NORDREG, ktorý je od roku 2010 pre lode veľkých rozmerov povinný. V minulosti nie všetky politiky a návrhy podobného charakteru boli výsledne úspešné, ale tých niekoľko, ktorých sa dlhodobo presadilo, bolo uznaných zo strany ostatných štátov a dokonca dokázalo spraviť zmeny aj na medzinárodnom poli (článok 234 UNCLOS), a tým situáciu ochrany záujmov v SZC posunúť napred. Z tohto dôvodu by Kanada mala pokračovať v podobných snahách na národnej úrovni aj za cenu toho, že sa niektoré z nich neujmú. Mohlo by sa jednať napríklad o Griffithsov návrh zaviesť nariadenia ako by sa jednalo o medzinárodný prieliv bez zmeny postoja Kanady ohľadne štatútu.

Harperova vláda posilnila fyzickú prítomnosť v oblasti a zároveň zabezpečila kvalitnejšie získavanie informácií o aktivitách v Arktíde pomocou satelitu, povrchových a podvodných senzorov a posilnením počtov kanadských rangerov. Znalosť toho čo, kto, kde a ako koná v odľahlých, ťažko dostupných, oblastiach je základ, keďže bez znalosti o nelegálnych aktivitách by proti nim Kanada ťažko zasahovala. Podobné kroky v oblasti zabezpečenia fyzickej prítomnosti a kontroly v kanadskej Arktíde posilnia pozície Kanady pri vyjednávaniach s ostatnými štátmi, najmä USA. Harperova vláda, aj jej vlády nasledujúce, by tiež mali pokračovať v snahe o prehĺbenie spolupráce a dialógu s pôvodným obyvateľstvom, čo bola oblasť, na ktorú v minulosti bolo

zabúdané. Malo by sa jednať najmä o väčšie zapojenie Inuitov do diskusie v otázkach a rozhodnutiach, ktoré sa pôvodného obyvateľstva priamo dotýkajú.

Vo výsledku teda existuje pre Kanadu viacero východisiek a je iba na kanadských vláдах, pre ktoré z nich sa rozhodne. Ide o spektrum možností v rámci medzinárodného práva a politiky, a to na medzištátnej, bilaterálnej, ale aj vnútroštátnej úrovni, pomocou fyzickej prítomnosti aj diplomacie. Ako najpravdepodobnejšia sa ale javí skôr kombinácia týchto možností, pretože sa často jedná o spojené nádoby, kedy jeden spôsob ovplyvňuje ďalšie. Tato práca si nedávala za cieľ určiť, akým štýlom bude celá situácia nakoniec vyriešená, ale naopak ponúka sa táto téma k ďalšiemu štúdiu, ktoré by zhodnotilo vhodnosti jednotlivých riešení.

Summary

The Northwest Passage is a potentially navigable seaway in the Arctic that is delimited by the Beaufort Sea in the west and the Buffin Bay in the east. As the Arctic ice cap melts further each year, the Passage may become navigable in the medium term. This brings to light many important questions and problems closely linked to the Passage's legal status. Canada takes the view, that the Northwest Passage are internal waters and the U.S. and the EU, that it is an international strait.

This thesis identified Canada as the state to be potentially most affected by the Passage's commercial use. In more detail, the different concerns were explored, i.e. security, environmental concerns, threat to native inhabitant's unique way of life, and national identity. Therefore, Canada needs to take action to protect its interests.

The work then probes the most obvious approach which is to determine the status in compliance with the international law that has tried to codify delimitation of maritime borders and resolution of subsequent disputes. In this case, three methods are discussed as they were claimed chronologically: sector theory, historic waters claim, straight baselines. The work concludes that only the third one can be successfully a from the point of view of international law, however, the work stipulates this legal solution is not without risks and can even be potentially harmful to Canada. A successful ruling enabling Canada to territorially close the Passage could prompt other states to take verdict of International Court of Justice as the precedent and do the same, i.e. Straits of Hormuz, etc.

Consequently, a hypothesis was proposed stating there are other ways of solving the situation than solution in terms of international law, which the thesis then proceeds to map. A political solution on the international level is offered arguing that cooperation should be established in the region to safely and peacefully use the potentially navigable Passage. However, many states hold opposing opinions to Canada's, that the straight should be used without any regulation, which as the next topic explored by the work. Among those involved, the US plays a key role as the closest partner of Canada and a state with high motivation to use the Passage which renders it a case to highlight here and explore further.

The last way to solve the situation lies in national policies and legislation. Canada has historically dealt with the issue internally several times, mostly motivated by unexpected development. Some of its efforts have even been accepted as international norms (UNCLOS Article 234). The government has also strengthened its observation activities in the region by requiring passing ships to enrol in its NORDREG system or launching a monitoring satellite. Its physical presence has been enhanced as well by increasing the number of rangers operating in the area. It has also got involved in the dialogue with the native inhabitants who are going to have an important say in the matter.

In conclusion, the eventual solution will probably include more than one of the afore-mentioned ways as one usually influences the others. Therefore, it must be carefully assessed which is the right combination. However, this work did not task itself to deal with such normative claims and so can only limit itself to the statement that it is the sole responsibility of the subsequent Canadian governments to choose the best ones.

Prílohy

Príloha č. 1

UNCLOS - Článok 7 - PRIAME ZÁKLADNÉ LÍNIE

1. V miestach kde je pobrežie veľmi členité a má hlboké zárezy alebo kde je pás ostrovov pozdĺž pobrežia v jeho bezprostrednej blízkosti, je možné použiť pri vytyčovaní základnej línie, od ktorej sa meria šírka pobrežného mora, metódy priamych základných línií spájajúcich príslušné body.

2. Kde je pobrežie v dôsledku delty alebo iných prírodných podmienok veľmi nestále, môžu byť príslušné body zvolené pozdĺž najvzdialenejšej čiary odlivu a bez ohľadu na ďalší ústup, čiary odlivu zostanú priame základné línie platné, pokiaľ nebudú zmenené pobrežným štátom v súlade s týmto Dohovorom.

3. Vytýčenie takýchto základných línií sa nesmie podstatne odchyľovať od celkového smeru pobrežia a morské priestory ležiace vo vnútri týchto línií musia byť dostatočne tesne spojené s oblasťou zeme, aby mohli byť podriadené režimu vnútorných vôd.

4. Pri vytyčovaní priamych základných línií sa nesmie vychádzať z vynárajúcich sa vyvýšení v pásme odlivu, pokiaľ na nich nie sú zriadené majáky alebo iné podobné zariadenia nachádzajúce sa trvale nad hladinou mora, okrem prípadov kedy vytýčenie základných línií k týmto vyvýšeninám alebo do takýchto vyvýšení bolo všeobecne medzinárodne uznané.

5. Tam, kde sa používa metóda priamych základných línií podľa odseku 1, je možné prihliadnúť pri určovaní jednotlivých základných línií k zvláštnym hospodárskym záujmom dotknutej oblasti, ktorej existencia a dôležitosť je zrejmá na základe dlhodobého užívania.

6. Systém priamych základných línií nemôže štát používať takým spôsobom, ktorým by oddelil pobrežné more iného štátu od voľného mora alebo výhradnej ekonomickej zóny.

(Zdroj: ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. *Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve*. New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.)

Použitá literatúra a pramene

Pramene

AMAP Secretariat. *Official website AMAP: Geographical Coverage*. Oslo: AMAP Secretariat [online], 2003. [cit. 2012-12-01]. Dostupné z: <http://www.amap.no/AboutAMAP/GeoCov.htm>.

BECKLUMB, P. *Bill C-3 an Act to Amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act*. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service, 2008.

BUSH, G. W. *National Security Presidential Directive 66 / Homeland Security Presidential Directive 25. January 9, 2009*. Washington: The White House [online], 2009. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm>.

CANADIAN HYDROGRAPHIC SERVICE. *Sailing directions, Arctic Canada*. Vol. I. Edition ed. Ottawa, Canada: Dept. of Fisheries and Oceans, 1994. ISBN 9780660155500.

CANNON, Lawrence. 2009. *Notes for an Address by the Honourable Lawrence Cannon, Minister of Foreign Affairs, at the Center for Strategic and International Studies on Canada's Arctic Foreign Policy*. Foreign Affairs and International Trade Canada [online]. 6. apríl 2009. [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <http://www.international.gc.ca/media/aff/speeches-discours/2009/387040.aspx?lang=en>.

GOVERNMENT OF CANADA. *Consolidated regulations, Arctic Waters Pollution Prevention Act*. Ottawa: Transport Canada [online], 1983. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html>.

GOVERNMENT OF CANADA. *Canada's oceans estate: a description of Canada's maritime zones*. [Ottawa]: Fisheries and Oceans Canada [online], 2008. [cit. 2012-12-28]. Dostupné z: <http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/canadasoceans-oceansducanda/marinezones-zonesmarines-eng.htm>.

GOVERNMENT OF CANADA. *Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future*. Ottawa: Government of Canada, 2009. ISBN 978-0-662-05765-9.

GOVERNMENT OF CANADA. *Sovereignty & Security in Canada's Arctic - Interim Report*. Standing Senate Committee on National Security and Defence Canada [online], 7-17-2011. [cit. 2012-12-21]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>.

HARPER, S. *Speech from the Throne*. Government of Canada, 2011.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *The Corfu channel case : Judgements of April 9th, 1949*. Report 4. The Hague: International Court of Justice, 1949.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. *Affaire Anglo-Norvégienne des pêcheries. Ordonnance du 10 janvier 1951 = Anglo-Norwegian fisheries case. Order of January 10, 1951.* In. [The Hague]: International Court of Justice, 1951.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, LIBYA AND TUNISIA. *Case concerning the continental shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya) : judgment, 24 February 1982 = Affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne): arrêt 24 février 1982.* In. The Hague, Netherlands: International Court of Justice, 1982.

KOZJI, J. Canada. *Government of Canada takes important steps to advance Canada's northern strategy.* [Ottawa, Ont.]: Indian and Northern Affairs Canada, 2008.

MARTIN, P. *Speech from the Throne.* Government of Canada, 5 October 2004.

ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV. *Dohovor Organizácie spojených národov o morskom práve.* New York: Organizácia spojených národov [online], 1982. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/externe/98-0623.pdf>.

TRANSPORT CANADA. *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations : Arctic Ice Regime Shipping System (AIRSS) standards.* [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada, 1997.

Transport Canada. *Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations.* [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada [online], 2001. [cit. 2013-01-25]. Dostupné z: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2010-127/FullText.html>.

Transport Canada. *Government of Canada Takes Action To Protect Canadian Arctic Waters.* [Ottawa, Ont.]: Minister of Supply and Services Canada [online], 2001. [cit. 2012-12-15]. Dostupné z: <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2010-h078e-6019.htm>.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA. *Convention on the territorial sea and the contiguous zone, Geneva, April 29, 1958.* Edition ed. London: H.M. Stationery Off., 1965.

UNITED NATIONS. *The United Nations Convention on the Law of the Sea: Chronological lists of ratifications, of accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 23 January 2013.* Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea [online], 2013. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The United Nations Convention on the Law of the Sea.

UNITED STATES. *United States responses to excessive national maritime claims.* Edition ed. Washington, D.C.: Office of Ocean Affairs, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992.

Novinové články

BBC NEWS. *New Canadian PM rebuffs US envoy*. BBC NEWS [online], Január 27, 2006. [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/4652746.stm>.

CBC NEWS. *1st commercial ship sails through Northwest Passage*. CBC NEWS [online], November 28, 2008. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.cbc.ca/news/canada/north/story/2008/11/28/nwest-vessel.html>.

CELLUCCI. *North of Sixty: US Virtual Presence Posts in Canada*. Online dialogue with Ambassador Cellucci [online], Mar. 9. 2005. [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: <http://www.canadanorth.usvpp.gov/yukon/chat.asp>.

EVANS, P. *Arctic thaw heats up Northwest Passage dreams*. CBC News [online], September 13, 2012. [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: <http://www.cbc.ca/news/business/story/2012/09/11/f-franklin-northwest-passage-arctic.html>.

GRIFFITHS, F. *Notions about the Northwest Passage: Arctic authority at the stake*. Globe and Mail, Jún 13, 1985.

KNIGHT, CH. P. *NORDREG now Mandatory Within the Northwest Passage*. Mondaq [online], November 08, 2010. [cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.mondaq.com/canada/x/114788/Marine+Shipping/NORDREG+now+Mandatory+Within+the+Northwest+Passage>.

MURPHY, J. *Harper to focus on Northern Enviroment*. Sun news [online], August 22, 2012. [cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.sunnewsnetwork.ca/sunnews/politics/archives/2012/08/20120822-091100.html>

Prime Minister Stephen Harper announces new Arctic offshore patrol ships. ESQUIMALT, BRITISH COLUMBIA: Official website of Stephen Harper PM of Canada [online], Júl 9, 2007. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: <http://www.pm.gc.ca/eng/media.asp?id=1742>.

WASHINGTON TIMES. *Northwest Passage redux*. The Washington Times [online], Jún 12, 2005. [cit. 2013-04-04]. Dostupné z: <http://www.washingtontimes.com/news/2005/jun/12/20050612-123835-3711r/#ixzz2RGsbbnev>.

Literatúra

Monografie

ANDERSON, A. M. *After the ice : life, death, and geopolitics in the new Arctic*. Edtion ed. New York: Smithsonian Books, 2009. ISBN 9780061579073.

BYERS, M. *Who Owns the Arctic? : understanding sovereignty disputes in the north*. Edtion ed. Vancouver, BC; Berkeley: Douglas & McIntyre, 2010. ISBN 9781553654995.

COATES, K. *Arctic front : defending Canada in the far north*. Edtion ed. Toronto: T. Allen Publishers, 2008. ISBN 9780887623554.

ČEPELKA, Č. ŠTURMA, P. *Mezinárodní právo veřejné*. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN 9788071797289.

EMMERSON, C. *The future history of the Arctic*. Edtion ed. New York: PublicAffairs, 2010. ISBN 9781586486365.

GORE, A., N. KOÇ, Y. TANDONG, A. RIVERA, et al. *Melting snow and ice : a call for action*. Edtion ed. Tromsø: Center for Ice, Climate and Ecosystems, Norwegian Polar Institute, 2009. ISBN 9788276662641.

GRIFFITHS, F. *Politics of the Northwest Passage*. Edtion ed. Kingston: McGill-Queen's University Press, 1987. ISBN 9780773506138.

GRIFFITHS, F., R. N. HUEBERT AND P. W. LACKENBAUER. *Canada and the changing Arctic sovereignty, security, and stewardship* [online]. [Waterloo, Ont.]: Wilfrid Laurier University Press [online], 2011. [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <https://read.amazon.com/?asin=B008HALLC6>.

HASSOL, S., A. ARCTIC CLIMATE IMPACT, M. ARCTIC, P. ASSESSMENT, et al. *Impacts of a warming Arctic : Arctic Climate Impact Assessment*. Edtion ed. Cambridge, U.K.; New York, N.Y.: Cambridge University Press, 2004. ISBN 9780521617789.

HONDERICH, J. *Arctic imperative : is Canada losing the North?* Edtion ed. Toronto: University of Toronto Press, 1987. ISBN 9780802057631.

HOWARD, R. *The Arctic gold rush : the new race for tomorrow's natural resources*. Edtion ed. London; New York: Continuum, 2009. ISBN 9781441181107.

KRASKA, J. *Arctic security in an age of climate change*. Edtion ed. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2011. ISBN 9781107006607.

MIKKELSEN, A. AND O. LANGHELLE *Arctic oil and gas : sustainability at risk?* Edtion ed. London; New York: Routledge, 2008. ISBN 9780415443302.

PHARAND, D. *Canada's Arctic waters in international law*. Edition ed. [New York]: Cambridge University Press, 2009. ISBN 9780521100069.

PHARAND, D. AND L. H. LEGAULT *The Northwest Passage : Arctic straits*. Edition ed. Dordrecht; Boston; Hingham, MA, USA: M. Nijhoff ; Distributors for the United States and Canada, Kluwer Academic Publishers, 1984. ISBN 9789024729791.

SALE, R. AND E. POTAPOV *The scramble for the Arctic : ownership, exploitation and conflict in the far north*. London: Frances Lincoln, 2010. ISBN 9780711230408.

YOUNG, O. R. *Arctic politics: conflict and cooperation in the circumpolar North*. Edition ed. Hanover, N.H.: University Press of New England [for] Dartmouth College, 1992. ISBN 9780874516067.

ZELLEN, B. S. *Arctic doom, arctic boom: the geopolitics of climate change in the Arctic*. Edition ed. Santa Barbara, Calif.: Praeger, 2009. ISBN 9780313380129.

Odborné články

BRIGGS, P. J. *The Polar Sea Voyage and the Northwest Passage Dispute*. Armed Forces and Society. April 1990, 16 (3), str. 437-452.

BYERS, M. AND S. LALONDE. *Who Controls the Northwest Passage?*. Vanderbilt journal of transnational law, 2009, 42(4), str. 1133-1210.

CHARRON, A. *The Northwest Passage in Context*. Canadian Military Journal [online]. 2006, 6(4), (Winter 2005-2006), str. 41-48. [cit. 2012-12-08]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/doc/north-nord-02-eng.pdf>.

DITTMANN, L. *In defence of defence: Canadian arctic sovereignty and security*. Journal of Military and Strategic Studies, 2009, 11(3), str. 1-62.

ECONOMIST TEAM.. *The Arctic Special Report: The Melting North*. The Economist, 403(8789), 16 June 2012, str. 1-14.

GRIFFITHS, F. *Pathetic fallacy: That Canada's arctic sovereignty is on thinning ice*. Canadian Foreign Policy Journal, 2004, 11(3), str. 1-16.

HEAD, I. L. *Canadian claims to territorial Sovereignty in the Arctic regions*. McGill Law Journal, 1963, 9(3), str. 200-226.

HUEBERT, D. R. *Canadian Arctic Maritime Security: The Return to Canada's Third Ocean*. Canadian Military Journal [online]. 2007, 8(2 (Summer 2007)) str. 1-16. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.journal.forces.gc.ca/vo8/no2/doc/huebert-eng.pdf>.

KILLABY, G. *Great Game in a Cold Climate: Canada's Arctic Sovereignty in Question*. Canadian Military Journal. Winter 2005-2006, 6(4), str. 31 – 40.

KRASKA, J. *The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage*. The international journal of marine and coastal law, 2007, 22(2), str. 257-282.

KRASKA, J. *International Security and International Law in the Northwest Passage*. Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2009, 42(4), str. 1109-1132.

LALONDE, S. *Increased Traffic through Canadian Arctic Waters : Canada's State of Readiness*. La revue juridique Thémis de l'Université de Montréal Revue juridique Thémis de l'Université de Montréal, 2004, 38(1), str. 49-124.

LALONDE, S. L. F. *The Position of the United States on the Northwest Passage : is the Fear of creating a Precedent Warranted?* Ocean development and international law : the journal of marine affairs, 2013, 44(1), str. 28-72.

LARSON, D. L. *United States interests in the Arctic region*. Ocean development and international law. 1990, 212, str. 167-191.

NELSON-SMITH, A. *Biological consequences of oil spills in Arctic waters. The Arctic Ocean-the Hydrographic Environment and the Fate of Pollutants*. L. Rey (ed.). New York, NY: J. Wiley and Sons, 1982, 275-293.

PHARAND, D. *Historic Waters in International Law with Special Reference to the Arctic*. The University of Toronto Law Journal, 1971, 21(1), str. 1-14.

PHARAND, D. *The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit*. Ocean Development & International Law, 2007, 38(1-2), str. 3-69.

WRIGHT, Thomas. *Outlaw of the Sea: The Senate Republicans' UNCLOS Blunder*. Foreign Affairs [online]. 7 Aug 2012. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.foreignaffairs.com/articles/137815/thomas-wright/outlaw-of-the-sea>.

Neperiodická literatúra

ÅTLAND, Kristian. *The European Arctic after the Cold War: how can we analyze it in terms of security?* – rapport 200700344. Norwegian Defence Research Establishment [online], 2007. [online] [cit. 2012-12-03]. Dostupné z: <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2007/00344.pdf>.

CANADA. P. WALLIN, R. DALLAIR. *Sovereignty & Security In Canada's Arctic : interim report of the Standing Senate Committee on National Security and Defence*. [Ottawa]: Standing Senate Committee on National Security and Defence [online], 2011. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/SEN/Committee/403/defe/rep/rep07mar11-e.pdf>.

CARNAGHAN, M., A. GOODY *Canadian Arctic sovereignty*. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2006. [cit. 2012-11-12]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0561-e.htm>.

CONLEY, Heather. KRAUT, Jamie. 2010. *U.S. Strategic Interests in the Arctic. An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation*. A Report of the CSIS Europe Program. Centre for Strategic and International Studies [online]. April 2010. [cit. 2012-11-11]. Dostupné z: http://csis.org/files/publication/100426_Conley_USStrategicInterests_Web.pdf.

DUFRESNE, R. *Canada's legal claims over Arctic territory and waters*. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2007. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: http://epe.lac-bac.gc.ca/100/200/301/library_parliament/backgrounder/2008/controversial_cdn_claims-e/prb0747-e.pdf.

DUFRESNE, R. *Controversial Canadian claims over Arctic waters and maritime zones*. In. [Ottawa]: Parliamentary Information and Research Service [online], 2008. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0805-e.pdf>.

GRIFFITHS, F. *Canadian Arctic Sovereignty: Time to Take Yes for an Answer on the Northwest Passage*. IRPP [online], 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.irpp.org/books/archive/AOTS4/griffiths.pdf>.

HOŘEJŠOVÁ, T., B. JANSKÝ a V. V. HINGAROVÁ a J. ŠÍR. *Význam arktické oblasti v mezinárodních vztazích pro zájmy ČR*. Zkrácená verze studie. Praha: Ministerstva zahraničních věcí [online], 2010. [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/file/625949/RM_03_02_10_Arkticka_oblast.pdf.

KILLABY, G. *Naval Operations in Arctic Waters: the operational legal challenges of naval operations in Canada's Arctic Waters*. [Ottawa]: Office of the Judge Advocate General [online], 2009. [cit. 2012-12-28]. Dostupné z: <http://www.forces.gc.ca/jag/publications/oplaw-loiop/slap-plsa3-eng.pdf>.

IPCC. *Intergovernmental Panel on Climate Change fourth assessment report*. Geneva: United Nations Environment Programme [online], 2007. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/syr/en/contents.html.

MACDONALD, B. *Defence requirements for Canada's Arctic*. Edition ed. [Ottawa]: Conference of Defence Associations Institute = Institut de la Conférence des associations de la défense [online], 2007. [cit. 2013-04-09]. Dostupné z: http://www.cda-cdai.ca/cdai/uploads/cdai/2008/vimy_paper2.pdf.

O'ROURKE, R. AND CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE. *Changes in the Arctic: background and issues for Congress*. In. [Washington, DC]: Congressional Research Service, Library of Congress, 2013.

PROKOSCH, P. *New awareness of and opportunities to address climate change in the Arctic: What Future for the Arctic?* (background paper), Nairobi: United Nations Environment Programme [online], 2013 [cit. 2013-05-05]. Dostupné z:

<http://www.unep.org/gc/gc27/Docs/se/What%20Future%20for%20the%20Arctic.pdf>.

UNITED NATIONS. *The United Nations Convention on the Law of the Sea: a historical perspective*. Oceans and Law of the Sea: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea [online]. 2011 [cit. 2013-04-17]. Dostupné z: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm.