

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

INSTITUT POLITOLOGICKÝCH STUDIÍ

ARKTIDA – REGION „NIKOHO“?

Bc. MARTIN OPOLECKÝ

MAGISTERSKÁ DIPLOMOVÁ PRÁCE

2010

Bibliografický záznam

Opolecký, Martin: Arktida – region „nikoho“? *Praha: Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut politologických studií.* 2010. s. 119. Vedoucí diplomové práce PhDr. Michael Romancov PhD.

Anotace

Globální oteplování nejenom že otvírá v arktickém regionu širší možnosti ekonomického využívání, ale též způsobuje změny, které mohou být fatální pro místní biodiverzitu. V médiích občas proběhnou zprávy o možném využívání Arktidy a o hrozícím konfliktu mezi zainteresovanými státy. Bohužel zpravodajství se již nezabývá tím, že Arktida má již vybudovaný právní režim, jež je založen především na Úmluvě o mořském právu z roku 1982. Režim sice nepokrývá všechny potřebné části, ale při jeho dodržování nehrozí tolikrát médií zveličované riziko konfliktu. Rizika spojená s ekonomickým podnikáním v arktickém regionu prozatím převyšují možný výnos. Jak těžba nerostných surovin na kontinentálním šelfu, tak používání severních mořských cest, jako zkratky při plavbě mezi Atlantickým a Tichým oceánem, se v současnosti jeví jako přinejmenším problematické a budou otázkou vzdálenější budoucnosti. Větším problémem, nežli potencionální konflikt či ekonomické využívání regionu je v současné době fakt, že v Arktidě schází multilaterální politická instituce, která by měla možnost vydávat právně závazná ustanovení regulující lidské aktivity v regionu. Pro budoucí rozvoj oblasti bude nejdůležitější nikoli využití nových ekonomických příležitostí, ale porozumění procesům, které se v oblasti odehrávají. Prvotní cíl by měla být tedy zvýšená vědecká aktivita, která povede k potřebné kooperaci probíhající nejenom na místní bázi, ale i v rámci širší globální akce, a to za účelem ochrání arktického prostředí.

Klíčová slova

Arktida, klimatické změny, nerostné bohatství, mořské cesty, právní režim

Abstract

Global warming is bringing to Arctic region new opportunities how to exploit its wealth but also causing changes, which could be fatal for local environment. From time to time the media cover the news about possible exploitation of Arctic region and about imminent danger of conflict between concerned nations. Unfortunately the coverage does not deal with the fact that the legal regime governing the Arctic, which is build-up on the base of 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), already exists.

Regime does not cover all the necessary parts but ensure (if the nations follow the UNCLOS regulations) the peaceful solution of possible conflicts. Economic risks associated with doing business in the Arctic region are greater than the potential gain. Mining on the continental shelf or using of the northern sea routes like a viable shortcuts between Atlantic and Pacific ocean seems currently at least questionable and will be the issue of farther future. Nowadays the more obvious hot spot than the hypothetical conflict or economical exploitation is the missing Arctic multilateral political institution which should be able to issue the legally binding provisions regulating human activities. For the future development of the region more important than to prosper from new economical possibilities is to apprehend to procedures taking place in concerning area. Therefore the primary and most important goal is to provide scientific research which will lead not only to local but also to global action focusing on protection of the Arctic environment.

Keywords

The Arctic, climate change, mineral resources, sea routes, legal regime

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.

Současně dávám svolení k tomu, aby tato diplomová práce byla umístěna v Knihovně společenských věd T.G. Masaryka Univerzity Karlovy v Praze – Jinonicích a používána ke studijním účelům.

Na tomto místě bych chtěl poděkovat vedoucímu práce PhDr. Michaelu Romancovovi PhD. za vztřícný přístup a kritické poznámky při vedení mé diplomové práce.

Dále bych chtěl poděkovat svým rodičům za veškerou poskytnutou podporu při mém celoživotním studiu.

Obsah

ÚVOD.....	9
1. Background.....	11
2. Vodní masa a dno arktického moře.....	16
2.1. Právní aspekty UNCLOS.....	17
2.1.1. Exkluzivní ekonomická zóna a kontinentální šelf.....	18
2.2. Možnost rozšíření exkluzivní ekonomické zóny (kontinentálního šelfu).....	21
2.2. Důvody zájmu.....	24
2.2.1. Nerostné suroviny.....	24
2.2.2. Rybolov.....	25
2.2.3. Národní prestiž (velikost).....	26
2.2.4. Jiné možnosti.....	26
2.4. realistická možnost těžby.....	27
2.4. kroky jednotlivých států	34
2.3.1. USA.....	36
2.3.2. Kanada.....	37
2.3.3. Dánsko.....	37
2.3.4. Norsko.....	38
2.3.5. Rusko.....	40
2.5. Shrnutí.....	43
3. Arktické mořské cesty.....	48
3.1. Právní aspekty UNCLOS v souvislosti s plavbou pobřežním mořem a mezinárodními průlivy.....	49
3.1.1. Rozdíl mezi pokojným a transitním proplutím.....	51
3.1.2. Průlivy, základní linie a vnitřní vody.....	52
3.1.3. Zvláštní ustanovení týkající se arktické oblasti.....	54
3.2. Severozápadní cesta.....	55
3.2.1. Historie sporu.....	57
3.2.2. Stanovisko Kanady.....	59
3.2.3. Stanovisko USA a ostatních zainteresovaných států.....	61
3.2.4. Soudobý vývoj situace.....	62
3.2.5. Možná řešení.....	65
3.2.6. Realistické možnosti využívání.....	66
3.3. Severní mořská cesta.....	69
3.3.1. INSROP.....	71
3.3.2. Současná situace.....	74
3.3.3. Shrnutí.....	76
4. Ekologické aspekty a přeshraniční spolupráce.....	79
4.1. Důsledky environmentálních změn.....	80
4.1.1. Dopady na faunu a floru.....	81
4.1.2. Sociální dopady	84
4.2. Zdroje a cesty znečištění	85
4.2.1. Znečištění mořskými proudy.....	86

4.2.2. Znečištění sladkovodními toky.....	87
4.2.3. Znečištění atmosférickými cestami.....	87
4.2.4. Přímá účast na znečištění.....	88
4.3. Stávající arktický režim.....	91
4.3.1. UNCOLS.....	91
4.3.2. Mezinárodní námořní organizace.....	92
4.3.3. Arktická rada.....	93
4.4. Adekvátnost současného režimu?.....	95
4.5. Alternativní režim.....	97
ZÁVĚR.....	100
PŘÍLOHY.....	103
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	106
PROJEKT MAGISTERSKÉ DIPLOMOVÉ PRÁCE.....	113

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- AEPS (Arctic Environmental Protection Strategy) – Strategie na ochranu arktického životního prostředí
- ATS (Antarctic Treaty systém) – Antarktický smluvní systém
- EEZ (Exclusive Economic Zone) – Exkluzivní ekonomická zóna
- CLCS (Commission on the Limits of the Continental Shelf) – Komise pro hranice kontinentálního šelfu
- ICJ (International Court of Justice) – Mezinárodní soudní dvůr
- IMO (International Maritime Organization) – Mezinárodní námořní organizace
- INSROP (International Northern Sea Route Programme) – Mezinárodní program pro severní mořskou cestu
- MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) – Mezinárodní konvence o ochraně moří před znečištěním z lodí
- NATO (North Atlantic Treaty Organisation) – Severoatlantická organizace
- Nm (Nautical mile) – námořní míle
- NSR (Northern Sea Route) – severní mořská cesta
- OSN – Organizace spojených národů
- POP (persistent organic pollutant) – perzistentní organické znečišťující látky
- UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) – Úmluva o mořském právu
- USD – americké dolar
- WMO (World Meteorological Organization) – Světová meteorologická organizace

ÚVOD

Arktida a severní pól se po necelém století dostává znovu do středu zájmu. Kdysi se „soutěžilo“ o to, kdo jako první pokoří Arktidu, území s nedozírným množstvím ledu, a dobude severní pól. Avšak příčinou, proč se o Arktidě začalo v současné době mluvit, je globální oteplování a stálé ustupování a slábnutí ledové krusty, které otevírá nové možnosti využití Arktidy – tj. k těžbě nerostných surovin a možnosti otevřené navigace doposud pouze ledoborci zdolatelné severovýchodní a severozápadní mořské cesty.

1. Právní postavení Arktidy

Arktida je doposud považována za „území nikoho“ a nemá žádný zvláště upravený mezinárodní status jako například Antarktida. Ratifikací III. Konvence OSN o mořském právu z roku 1994, v níž bylo vymezeno 200 námořních mil široké pásmo teritoriálních vod, si zainteresované státy rozdělily Severní ledový oceán, avšak žádný z příslušných států nerozšířil své teritoriální vody až k severnímu pólu. Přímořské státy ale dostaly možnost dále si rozšířit své teritoriální vody podle článku 76, který se zmiňuje o kontinentálním šelfu.

2. Státní aktéři v arktickém prostoru

Svůj zájem o tento region jako první projevilo Rusko, pro které je území Arktidy nejzajímavější. Rusko je ze všech aktérů nejaktivnější – již jednou byl jeho návrh na rozšíření teritoriálních vod Komisí, zřízenou pro tento účel OSN, odmítnut. Dalším státem, který má eminentní zájem v tomto regionu, je Kanada. Jejím primárním cílem však nejsou nerostné suroviny, ale severozápadní mořská cesta,

kteřou sami považují za své teritoriální vody. Proti tomuto vymezení se však staví Spojené státy (kvůli Aljašce) a Evropská unie. Svůj zájem o Arktidu má vzhledem k poloze Grónska i Dánsko. Posledním státem, který má nárok na část arktického regionu, je Norsko.

3. Současné spory

Spory se týkají zejména rozšíření teritoriálních vod pomocí kontinentálního šelfu. Jak by měl vypadat nový model vymezení teritoriálních vod a kdo má vůbec právo si takto rozšířit svoji exkluzivní ekonomickou zónu? Jak Rusko, tak Kanada i Dánsko podkládají svůj teritoriální zájem stejným argumentem – Lomonosovovým hřbetem táhnoucím se pod hladinou oceánu od novosibirských ostrovů až ke kanadským břehům.

Další spor se týká severních vod kolem kanadských ostrovů, které Kanada považuje za integrální součást svého území, avšak s tímto vymezením nesouhlasí Spojené státy. Ty také mohou společně s Dánskem uzavřít vjezd a výjezd z této severozápadní cesty.

4. Možnosti kooperace

Protějšku Arktidy, Antarktidě, se dostalo určitých mezinárodních dohod, jež upravují nároky na rybolov a stanovují moratorium na veškerou těžbu nerostných surovin. Otázkou je, zda je možné podobný režim zavést i pro arktický region, který není tak vzdálený jako Antarktida. Jiná možnost spolupráce by byla těžba pod mezinárodním dohledem tak, aby nenarušovala místní faunu a floru. Stejným způsobem by se mohly otevřít i mořské cesty.

Nesmíme zapomenout ani na nestátní aktéry a mezinárodní organizace jako

jsou Severská rada či Arktická rada, které mohou přispět k možné spolupráci v tomto regionu.

Otázkou také je, zda není celý kolotoč týkající se Arktidy předčasný a bezpečná a ekonomicky rentabilní těžba a plavba jsou pouze určitou vizí do vzdálené budoucnosti, zda je vůbec možná za současné situace určitá spolupráce a jak jinak bude s Arktickým regionem naloženo, komu bude patřit a jak bude rozparcelována?

1. Background

Termín Arktida pochází z řeckého **αρκτος**, medvěd, a vztahuje se k souhvězdí Velké a Malé medvědice, jež se po celý rok vyskytuje na severní obloze. Poprvé byla Arktida zakreslena do Ptolemaiových map již ve čtvrtém století př.n.l..

Geograficky je možno Arktidu vymezit více způsoby. Arktidu je možno brát jako oblast nacházející se severně od severního polárního kruhu ($66^{\circ}33'$) nebo jako oblast na severu Země, kde průměrná letní teplota nepřesahuje 10°C , a kde se již nevyskytuje lesní porost. Takto vymezené území zaujímá v prvním případě 21mil km^2 a v druhém případě 26mil km^2 .

Z politického hlediska by arktická oblast zahrnovala osm státních jednotek (Kanada, Spojené státy, Rusko, Island, Norsko, Švédsko, Finsko a Dánsko). Politické vymezení regionu je tak shodné s vymezením, které využívá severní polární kruh¹.

I přes zájem nizozemských mořeplavců, kteří se již v 16. století pokoušeli

¹ Island má sice za polárním kruhem pouze několik malých ostrůvků, ale jelikož je jeden z nich, Grimsey, permanentně obydlen lze i Island považovat za stát nacházející se za polárním kruhem.

zdotat Severovýchodní cestu, zájem o arktický region stoupl až v 19. století², kdy se začaly podnikat polární expedice za účelem objevení Severozápadní a Severovýchodní cesty, dobytí severního pólu a též za ztracenou expedicí Johna Franklina. V této době bylo hlavním „hnacím motorem“ dosažení prestiže, uznání, titulů a v neposlední řadě peněz. Expedice byly financovány jak soukromým sektorem tak státem, ale byly to hlavně soukromé expedice, které dosáhly těch největších objevů³. Severovýchodní cesta byla poprvé splavena roku 1878 Švédským mořeplavcem Nordenskiöldem, Severozápadní cestu poprvé zdolal v letech 1903-1906⁴ Roald Amundsen, který také jako první dobyl v roce 1926 severní pól⁵.

Jestliže první vlna zájmu o tento region byla vyvolána hlavně osobními ambicemi či prestiží, tak v pomyslné druhé éře hrál hlavní úlohu strategický význam Arktidy. První úspěšný přelet Arktidy Amundsenem (letěl ze Svalbardu (Špicberk) na Aljašku) jen utvrdil státy o změně významu Arktidy. Transarktický let a komunikace byla jednodušší a kratší nežli komunikace transatlantická. Možnosti dalšího rozvoje si ovšem žádaly vybudování různých stanic a základen (letecké, meteorologické, komunikační...) a přistávacích ploch. Existující letecký rozvoj podnítil zájem severovýchodních států o vybudování těchto opěrných (záchytných) bodů a zajištění bezpečnosti svých severních hranic. Demarkace severních hranic, tedy práv na arktický region, se tak stala urgentní záležitostí⁶. Hranice se tak začaly stanovovat podle principu „*atraktivita regionu*“ tedy podle toho jak je region atraktivní pro

2 Kratší cestu z Evropy do Asie chtěl najít například Vilém Barents, který se neúspěšně pokoušel objevit cestu přímo přes pól.

3 Karpoff M. Jonathan: Public versus Private Initiative in Arctic Exploration: The Effects of Incentives and Organizational Structure. *The Journal of Political Economy*. Vol 109, No. 1, s. 41

4 nepoužívám slova plout, jelikož jeho loď zamrzla v ledu a expedice musela zbylou cestu absolvovat pěšky

5 Pearyho, Cookovi i Byrdsovi zprávy o dobytí severního pólu byly ve 20.st. shledány jako nevěrohodné, a tak první uznané dobytí severního pólu je až Amundsenův přelet ve vzducholodi.

6 Lakhtine W: Rights over the Arctic. *The American Journal of International Law*. 1930, No. 4, s. 704-705

jednotlivé státy⁷. První, kdo si takto přivlastnil své severní arktické ostrovy, byla Kanada v roce 1909 (uznáno až 1928), následována Ruskem v roce 1916 (respektive 1924)⁸. Oba státy si takto přivlastnily všechny ostrovy nacházející se v jejich sektoru, a to až k severnímu pólu. Postupně se k tomuto rozdělení přidaly všechny státy, které mohly vznést takový nárok, tedy Kanada, SSSR, USA, Norsko, Dánsko a Finsko⁹. Tento nárok byl vznesen nejen na ostrovy objevené, ale i na ostrovy neobjevené, které by se vyskytovaly v příslušném sektoru určitého státu. Ostrovy v arktickém regionu tak byly rozděleny mezi jednotlivé státy geometrickými čarami vedoucími po určitém poledníku až k severnímu pólu¹⁰. Severní pól nikomu patřit nemohl a nemůže, jelikož je pouze pomyslným bodem, kde se střetávají poledníky. Takto se rozdělovaly pouze ostrovy a jim přilehlé výsostné vody, arktické moře (včetně jeho věčně zamrzlých částí) zůstalo *mare liberum*.

Strategický význam regionu rostl s technologickým pokrokem (otevření Severní mořské cesty¹¹ ledoborci, vývoj strategických bombardérů, které mohly přelétnout Arktidu, zasáhnout nepřátelské území a vrátit se zpět¹²) a samozřejmě se začátkem studené války. Sovětský svaz, Kanada a potažmo Spojené státy si uvědomily jak si jsou geograficky blízko. Po úspěšném vypuštění Sputniku v roce 1957 tato blízkost získala další rozměr, protože v případě raketového útoku by

7 dosud (do 20.st.) používaný princip pro přivlastnění určitého nově objeveného území (tedy objevení, účinná okupace a informování ostatních států) nemohl být na určitých místech aplikován. Proto se pro litorální státy začal používat princip „*region of attraction*“. Bez účinné okupace si tak přivlastnila například Francie ostrov Madagaskar a Anglie Falklandské ostrovy.

8 Lakhtine W.: *Rights over the Arctic*. s. 706, 708

9 Finsko mělo do roku 1940 přístup k Severnímu ledovému oceánu ovšem v jeho „sektoru“ se nenacházel žádný ostrov.

10 hranice na polednicích byly ustaveny takto: hranice Kanady byly delimitovány 141° západní délky a vedly až k 60° západní délky, dánské hranice byly od 60° západní délky po 10° východní délky. Norské hranice byly od 10° po 31° východní délky, kde mělo mezi 31° a 32° hranici Finsko. Ruské území bylo vymezeno 32° východní délky a 169° západní délky. Spojené státy pak měli území mezi 169° a 141° západní délky. Hranice byly takto ustaveny již mezi lety 1824-1867. Lakhtine W.: *Rights over the Arctic*

11 Severní mořská cesta a Severovýchodní cesta je to stejné s rozdílem, že název Severovýchodní cesta se používal pouze do 20.st. Pro trasu vedoucí kolem kanadského pobřeží se používá pouze jeden termín – Severozápadní cesta

12 Romancov, Michael: Čí je Arktida?. *Mezinárodní politika*. 2008, No.8, s. 5-6

rakety létaly nejkratší možnou trajektorií – tedy přes Arktidu. Strategická důležitost regionu byla zřejmá i při zakládání Severoatlantické aliance, kterou tvořily mimo jiné všechny státy mající přístup k arktickým vodám (samozřejmě mimo SSSR).

V roce 1956 se poprvé sešla konference OSN o mořském právu, která o dva roky později schválila čtyři dohody zabývající se mořským právem. Důležitější a hmatatelnější výsledek přinesla však až třetí konference v roce 1982, která předznamenala další vývoj nejen v chápání mořského práva, ale i v pohledu na arktický region. Úmluva o mořském právu (dále UNCLOS, Úmluva) nabyla platnosti roku 1994, rok poté co ji ratifikovala Guyana jako 60. stát. Úmluva unifikovala pojetí vnitřních a teritoriálních vod, nově zaváděla sousedící a exkluzivní ekonomickou zónu (EEZ), či vymezovala kontinentální šelf.

S koncem studené války a rozpadem SSSR se změnil i pohled na Arktidu – strategické uvažování uvolnilo místo ekonomickému. Od 90. let nejde o to, jak nejsnadněji zasáhnout protivníka, ale o to jak uchránit své ekonomické zájmy a pokud možno i zvýšit svůj ekonomický potenciál. Nejasná definice kontinentálního šelfu, která se vyskytuje v 76. článku UNCLOS a která umožňuje rozšířit si svou ekonomickou zónu, je jednou z příčin narůstající tenze v tomto regionu. Svůj návrh na rozšíření již podalo Rusko, avšak ten byl pro nedostatek geologických důkazů zamítnut. Toto byl pouze počátek pokusů o rozšíření kontinentálního šelfu, jak tomu může nasvědčovat norská žádost o rozšíření, ruská expedice, která byla zakončena umístěním ruské vlajky na dno moře na severním pólu či kanadské financování výstavby základen na svých severských teritoriích, aby tak obhájily právo na své teritoriální vody, a tedy na Severozápadní cestu.

Nejprve bych se ve své práci zaměřil na možnost využití nerostného bohatství Arktidy, k čemuž neodmyslitelně patří již výše zmiňovaná možnost rozšíření exkluzivní ekonomické zóny o kontinentální šelf, tedy otázka, komu vlastně patří, či spíše bude (může) patřit Arktida. Další dvě, co do obsahu ne však co do

důležitosti menší kapitoly, budou pojednávat o možném využití mořských cest pro komerční účely a jaké by mohly mít tyto nové aktivity dopad na Arktidu a jaké jsou možnosti protekce a spolupráce státních i nestátních aktérů na zachování její přírodní rozmanitosti.

2. Vodní masa a dno arktického moře

V poslední době se o Arktidě média zmiňují pouze v případě, když se odloupne nějaká obrovská kůra a jak ustupují permanentně zamrzlá území – tedy v souvislosti s klimatickými jevy, nebo jaké je odhadované množství ropy a jiných nerostných surovin pod povrchem a kdo tato naleziště bude moci využívat. V této části se budu zabývat právě touto druhou alternativou, tedy bohatstvím arktického moře a jeho přivlastněním.

Dlouhá staletí na tuto otázku byla jednoduchá odpověď a technické možnosti ani jinou možnost nedávaly. Až na pobřežní vody, které sahaly jen tak daleko kam dostřelily kanóny, byla uplatňována zásada *mare liberum*.¹³ Na moře bylo nahlíženo především jako na poskytovatele obživy. Rybolov tak byl jedinou alternativou, jak využít darů, jež moře poskytovalo. Technický pokrok však napomohl i k dalšímu využití moří. Rybaření však stále zůstávalo nejperspektivnější činností, zvláště když vyplouvaly stále větší a výkonnější rybářské lodě, jež velkou měrou přispěly ke komercializaci tohoto odvětví. Rozšířené možnosti přiměly státy uvažovat o tom, jak právně zajistit své vody a hlavně k postupnému prodlužování pobřežních vod směrem do moře. Poté, co americký prezident Truman vydal prohlášení, v kterém se uvádí, že „.....vláda Spojených států nahlíží na nerostné suroviny v půdě a na mořském dně kontinentálního šelfu, jenž se sice nachází v svobodných vodách, ale je též pokračováním pobřeží Spojených států, jako subjekt vnitřní jurisdikce a kontroly.“ (*Proclamation No 2667*),¹⁴ a poté co si latinskoamerické státy na pobřeží Pacifického oceánu přivlastnily teritoriální vody do vzdálenosti 200 námořních mil, začalo jednání o novém statutu moří a o novém právu, které by pojednávalo o nově vzniklé situaci.

13 tento termín poprvé použil Hugo Grotius, který takto označil princip, že moře je mezinárodním územím, a že všechny národy mají volnost v jejím používání pro obchodní účely. V současnosti pojem *mare liberum* označuje moře otevřená pro všechny národy.

14 Doliver Nelson: EEZ. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online*. www.mpepil.com

V roce 1956 se poprvé sešla konference OSN o mořském právu, která o dva roky později schválila čtyři dohody zabývající se mořským právem. Důležitější a konkrétnější výsledek přinesla však až třetí konference v roce 1982, která předznamenala další vývoj v chápání mořského práva. Úmluva o mořském právu nabyla platnosti roku 1994 a unifikovala pojetí vnitřních a teritoriálních vod, nově zaváděla sousedící a exkluzivní ekonomickou zónu a vymezovala kontinentální šelf. UNCLOS však také dává státům možnost, jak si rozšířit svojí ekonomickou zónu nad vymezený rámec. Pro další pojednání o těchto nárocích (o evaluaci jednotlivých nároků) bude nutné se nejdříve pozastavit nad právními aspekty Úmluvy o mořském právu.

2.1. Právní aspekty UNCLOS

Úmluva o mořském právu nově rozdělila moře do několika oblastí. Přímořské státy si nejdříve musí vymezit linii podél svého pobřeží, odkud potom jsou jednotlivá mořská pásma (zóny) vyměřována.¹⁵ Od pevniny směrem do moře začíná pásmo výsostných vod, kde přímořský stát uplatňuje plnou suverenitu. V tomto pásmu širokém 12 námořních mil (22km) mají zahraniční lodě právo pokojného proplutí (innocent passage).¹⁶ Na pásmo teritoriálních vod navazuje dvanáctimílové pásmo tzv. přidružené zóny, ve kterém mohou přímořské státy kontrolovat lodě, aby tak zabránily porušování celních, imigračních a jiných zákonů.

Pro tuto kapitolu je nejdůležitější zóna třetí, nově definovaná v UNCLOS a to je exkluzivní ekonomická zóna, která je měří od pobřeží 200Nm (370km). V tomto pásmu má stát právo využívat přírodních zdrojů a vydávat předpisy týkající se

15 linie se vyměřuje podél pobřeží za odlivu. U perforovaných států (Norsko, Kanada) se pak jako linie bere přímka kopírující obecný směr pobřeží . Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2008. s. 537

16 Problematiku výsostných (teritoriálních) vod blíže přiblížím v další části, která bude pojednávat o problematice mořských cest.

regulace znečištění.

2.1.1. Exkluzivní ekonomická zóna a kontinentální šelf

Stát má ve své výlučné ekonomické zóně svrchovaná práva za účelem průzkumu a využívání přírodních zdrojů, ať živých či neživých, mořského dna, podzemí a vod nad nimi ležících, jejich uchování a hospodaření s nimi a svrchovaná práva, pokud jde o jiné činnosti týkající se hospodářského průzkumu a využívání zóny, jako je výroba energie pomocí vody, proudů a větrů (čl.56 UNCLOS). Stát má v této zóně pouze svrchovaná práva a nikoli svrchovanost. Základem koncepce EEZ je fakt, že stát může využívat těchto svrchovaných práv pro hospodářské účely. Ostatní státy mají v EEZ garantovanou svobodu plavby, přeletu, kladení podmořských kabelů a potrubí, ale jsou povinny podřídit se zákonům a předpisům, které pobřežní stát přijal v souladu s ustanoveními Úmluvy (čl.58). Výlučná ekonomická zóna je svými charakteristikami a ustanoveními na pomezí mezi volným mořem a teritoriálními vodami. Velikost pásma odpovídá dříve zmíněnému latinskoamerickému konceptu, ve kterém se jako první delimitovala velikost pásma na 200 námořních mil.¹⁷ Úmluva pojednávající o EEZ nedává žádnému státu možnost překročit hranici 200Nm a všechny státy tak mají, co se šíře EEZ týká, stejné podmínky.

Článek 76 pojednávající o kontinentálním šelfu však tuto možnost rozšíření přímořským státům za určitých geografických podmínek poskytuje. Na rozdíl od výlučné ekonomické zóny, jejíž konec je striktně definován fyzickou vzdáleností, kontinentální šelf představuje jakési přírodní prodloužení pevninského teritoria, jež

¹⁷ šířka pásma 200Nm nebyla takto ustanovena náhodou, ale odpovídá vnější hranici Peruánského proudu, který má na latinskoamerickém pacifickém pobřeží rozhodující vliv na podmořský život. Doliver Nelson: EEZ. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online. www.mpepil.com

zasahuje až pod mořskou hladinu.

1. Kontinentální šelf pobřežního státu zahrnuje mořské dno a podzemí podmořských oblastí, které leží za hranicemi jeho pobřežního moře po celém přirozeném prodloužení jeho pevninského území k vnější hranici kontinentálního okraje anebo do vzdálenosti 200 námořních mil od základních linií, od kterých se měří šíře pobřežního moře tam, kde vnější hranice kontinentálního okraje této vzdálenosti nedosahuje.
2. Kontinentální šelf pobřežního státu nesmí přesahovat hranice stanovené v odst. 4 až 6.
3. Kontinentální okraj zahrnuje ponořené prodloužení pevninské hmoty pobřežního státu a skládá se z mořského dna a podzemí šelfu, svahu a stoupání. Nezahrnuje hlubokomořské oceánské dno s jeho oceánským hřebenem ani jeho podzemí.
4.
 - a. Pro účely této Úmluvy pobřežní stát stanoví vnější hranici kontinentálního okraje všude tam, kde okraj přesahuje 200 námořních mil od základních linií, od kterých se měří šíře pobřežního moře, pomocí:
 - i. linie vytyčené v souladu s odst. 7 k nejvzdálenějším pevným bodům, na každém z nichž činí tloušťka usazených hornin nejméně 1 % nejkratší vzdálenosti od takového bodu k úpatí kontinentálního svahu; nebo
 - ii. linie vytyčené v souladu s odst. 7 k pevným bodům, které nejsou dále než 60 námořních mil od úpatí kontinentálního svahu.
 - b. Nebude-li prokázán opak, stanoví se úpatí kontinentálního svahu jako bod maximální změny ve sklonu na jeho základně.
5. Pevné body tvořící linii vnějších hranic kontinentálního šelfu na mořském dně, vytyčené v souladu s odst. 4(a) (i) a (ii), buď nepřesáhnou 350 námořních mil od základní linie, od níž se měří šíře pobřežního moře, anebo 100 námořních mil od izobaty 2 500 metrů, což je linie spojující body v hloubce 2 500 metrů.
6. Bez újmy ustanovením odst. 5 o podmořských hřbezech nepřekročí vnější hranice kontinentálního šelfu 350 námořních mil od základní linie, od níž se měří šíře pobřežního moře. Tento odstavec se nevztahuje na podmořské vyvýšeniny, které jsou přirozenou součástí kontinentálního okraje, jako jsou jeho plošiny, vyvýšeniny, vršky, prahy a výběžky.
7. Pobřežní stát vytyčí vnější hranici svého kontinentálního šelfu tam, kde tento šelf přesahuje 200 námořních mil od základních linií, od kterých se měří šíře pobřežního moře, přímými liniemi, které nepřesahují svou délkou 60 námořních mil a které spojují pevné body určené souřadnicemi geografické šířky a délky.
8. Pobřežní stát předá Komisi pro hranice kontinentálního šelfu, zřízené na základě spravedlivého geografického zastoupení podle Přílohy II, informace o hranicích kontinentálního šelfu přesahujícího 200 námořních mil od základních linií, od kterých se měří šíře pobřežního moře. Komise činí pobřežním státům doporučení ve věcech týkajících se stanovení vnějších hranic jejich kontinentálního šelfu. Hranice šelfu stanovené pobřežním státem s ohledem na tato doporučení jsou konečné a závazné.
9. Pobřežní stát uloží u generálního tajemníka OSN námořní mapy a příslušné informace včetně geodetických údajů, které trvale označují vnější hranice jeho kontinentálního šelfu. Generální tajemník je řádně zveřejní.
10. Ustanovení tohoto článku se nedotýkají otázky vymezení kontinentálního šelfu mezi protilehlými nebo sousedícími státy.

Úmluva tak dává dvě jasné, i když těžko prokazatelné, podmínky (paragraf 4(a.i.) tzv. „Irský vzorec“ a paragraf 4(a.ii.) tzv. „Hedbergův vzorec“), za kterých je možné rozšířit oblast s výlučnými právy na ekonomické využívání nerostných a živočišných zdrojů nacházející se na a pod povrchem kontinentálního šelfu. I

kontinentální šelf má definovanou nejzazší hranici (paragraf 5), a to i v případě, že prokazatelně pokračuje i za ni.

Právní koncept EEZ je podobný konceptu kontinentálního šelfu, a proto se po určité době vedla diskuse zda tyto dva koncepty nesloučit v jeden.¹⁸ V Úmluvě o mořském právu se tyto dva přístupy při vytyčování hranic pro aplikaci svrchovaných práv navzájem doplňují – na jednu stranu je to idea, že stát má právo nad prodloužením svého pevninského území i pod hladinou moře, kde je konec dán geologickými kritérii a na druhou stranu idea přesně daných hranic determinovaných vzdáleností od pobřeží, kde nezáleží na délce kontinentálního šelfu. Dalo by se říci, že EEZ je vstřícný krok pro státy, které nemají dlouhý kontinentální šelf (středoamerické a latinskoamerické státy na západním pobřeží), kdežto kontinentální šelf a možnost jeho prodloužení až za hranici 200Nm je ústupek pro státy, které předpokládají, že jejich kontinentální šelf končí až za vytyčenou vnější hranicí EEZ. Přesto jsou mezi koncepcí exkluzivní ekonomické zóny a kontinentálního šelfu určité rozdíly. Právo přímořského státu na kontinentální šelf nemusí být deklarováno, protože toto právo je výhradní a existuje *ipso facto*, kdežto právo na exkluzivní ekonomickou zónu musí být deklarováno. Další rozdíl spočívá v tom, že součástí přírodních zdrojů EEZ nejsou živé organismy, které patří k přisedlým druhům (mušle, ústřice, mořští ježci...) a tudíž se na ně nevztahuje opatření o optimálním využití živočišných zdrojů (čl. 62(1)) a také povinnost dát možnost odlovit přebytky ryb, které vzniknou tehdy, když samotný přímořský stát nezvládne vylovit tolik ryb, kolik udává jimi stanovená kvóta na odchyt (čl. 62(2)).

Za hranicemi EEZ nebo kontinentálního šelfu se nalézají volné moře, které je Úmluvou definováno jako společné dědictví lidstva pod dohledem Mezinárodního úřadu pro mořské dno.

18 P-T Stoll: Continental Shelf. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online*.
www.mpepil.com

2.2.2. Možnost rozšíření exkluzivní ekonomické zóny (kontinentálního šelfu)

Článek 76 tedy dává jednotlivým přímořským státům možnost prodloužit si svůj kontinentální šelf za vytyčenou hranici 200Nm, a to až do vzdálenosti 350Nm (648km). Takovéto rozhodnutí však nemůže stát vyhlásit unilaterálně, pro tyto případy byla vytvořena Komise pro hranice kontinentálního šelfu (CLCS, Komise). Tomuto orgánu o 21 členech, jenž byl zřízen na základě článku 76 a podle přílohy II., pak jednotlivé státy předkládají své žádosti a data podporující jejich nárok na takové prodloužení.

Podle UNCLOS vymezení hranice kontinentálního šelfu v oblastech, kde přesahuje 200Nm, závisí na pobřežním státu. Návrh na vymezení hranic spolu s důkazy musí stát předložit Komisi a to nejpozději 10 let po ratifikaci Úmluvy o mořském právu.¹⁹ Hranice šelfu za 200Nm pásmem se vymezí přímými liniemi, které nepřesahují svou délkou 60 námořních mil a které spojují pevné body určené souřadnicemi geografické šířky a délky (čl. 76(7)). Takto vymezené hranice pak stát předkládá Komisi, která na základě předložených geografických a geomorfologických důkazů a po usnesení 2/3 většinou svých členů vydá v této záležitosti doporučení.

Komise pro hranice kontinentálního šelfu by neměla být zapojená do politických či právních sporů a měla by brát na zřetel čistě technické a vědecké argumenty²⁰. Po vydání doporučení záleží už pouze na daném státě, zda se

¹⁹ tato lhůta byla na zasedání Komise v roce 2001 pozměněna a tak nejzazší lhůta pro podání žádosti byla stanovena na květen 2009. Tato lhůta se vztahovala na státy, které v této době byly členy UNCLOS více jak 10 let. Pro státy, kterým v tento termín ještě nevypršela desetiletá lhůta platí původní ustanovení UNCLOS. Tato změna byla zavedena kvůli rozvojovým státům, které by jinak nestihly ve stanovené lhůtě žádosti připravit. Murphy, Sean: U.S. Reaction to Russian Continental Shelf Claim. *The American Journal of International Law*. 2002, No.4, s. 969.

²⁰ Rothwell, Donald: Arctic Ocean Seabed Rights: The Last Great Land Grab?. *Jurist Legal News and Research*. 1.3.2008. <http://jurist.law.pitt.edu/forumy/2008/03/arctic-ocean-seabed-rights-last-great.php>

doporučením bude či nebude řídit. Musí ale vzít na vědomí, že rozhodnutí vydané CLCS má, pokud jde o legitimitu rozšíření kontinentálního šelfu, velký význam. Jestliže přímořský stát, jenž podal žádost, ustanoví hranice kontinentálního šelfu podle doporučení CLCS, tak je toto doporučení konečné a závazné (čl. 76(8)). Z toho se dá usuzovat, že pokud stát nebude dbát na doporučení komise, tak vymezení kontinentálního šelfu konečné a závazné nebude. Dvojí možný přístup při formování Úmluvy znesnadňuje přesnější právní koncept při rozšiřování kontinentálního šelfu. Za prvé je to přístup založený na právu státu na kontinentální šelf jakožto přirozeném prodloužení jeho pevninského území a to i tehdy pokud se táhne za hranici EEZ, a za druhé tendence svěřit rozhodování o hranicích takového šelfu určité mezinárodní instituci – Komisi pro hranice kontinentálního šelfu²¹.

Pokud stát chce, aby byl jeho nově vymezený šelf uznán mezinárodní komunitou, měl by se řídit doporučením Komise. Otázkou ovšem zůstává, co se stane, pokud mezinárodní komunita nebude souhlasit s doporučením komise nebo pokud mezinárodní komunita nebude souhlasit s tím, jak na doporučení komise stát vymezil hranice šelfu.

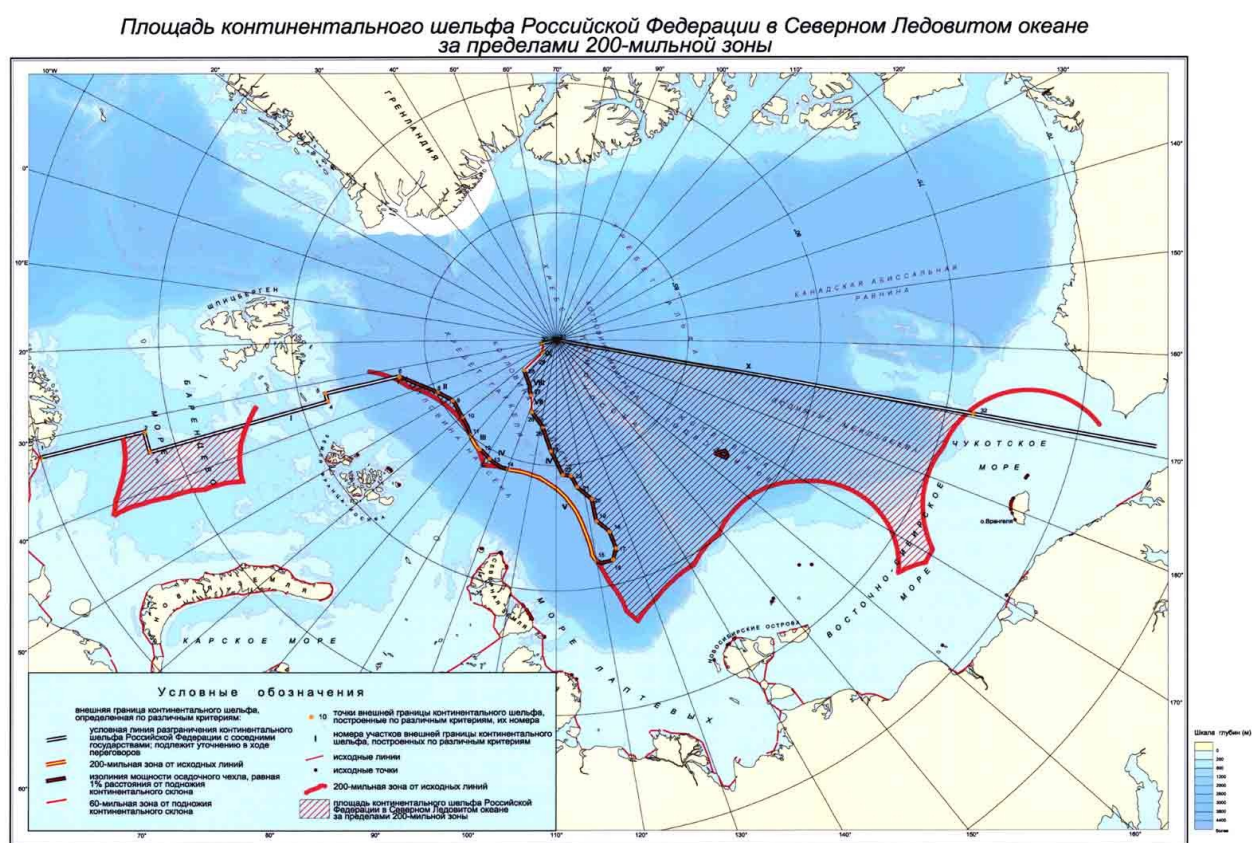
Samozřejmostí pro podání požadavku na rozšíření kontinentálního šelfu je ratifikace Úmluvy o mořském právu. Ze států zainteresovaných v arktickém regionu pouze jeden stát doposud neratifikoval Úmluvu, a to Spojené státy americké.

Od roku 1982, kdy byla Komise zřízena, zatím zatím zamítla dalekou většinu všech předložených žádostí. Ruská federace byla prvním státem, který využil této možnosti a předala komisi svůj návrh koncem roku 2001. Teritoriální nástin tohoto požadavku ukazuje obrázek 1. Požadavek byl založen na kontinuitě Alfa-Mendělejevova hřebenu, jakožto přirozeném pokračování sibiřské pevninské oblasti až za hranici EEZ. V červnu 2002 byl návrh zamítnut a Rusko bylo Komisí požádáno o doplnění potřebných technických důkazů a o přesnou delimitace námořních hranic

21 P-T Stoll: Continental Shelf. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online

s Norskem a Spojenými státy. Pokud by Ruská federace nechtěla předložit žádný další návrh, tak by byl výrok komise považován jako konečný a závazný. Rusko se však rozhodlo pro přepracování návrhu, který chtěla předložit během roku 2009. (Prozatím svůj návrh Rusko Komisi nepředalo (únor 2010).)

OBRÁZEK I. RUSKÝ POŽADAVEK NA ROZŠÍŘENÍ KONTINENTÁLNÍHO ŠELFU Z ROKU 2001²²



Map 2

²² http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01/RUS_CLCS_01_2001_LOS_2.jpg

2.2. Důvody zájmu

V průběhu posledních desetiletí ledová krusta pravidelně ustupuje dále na sever a nechává tak stále větší plochy otevřeného, nezamrzajícího moře, které nabízí možnosti dalšího využívání. Debaty o stále se zmenšujících zásobách ropy, a z toho plynoucí zdražování, ale i značná oscilace její ceny poskytuje v případě nově nalezených ložisek netušené investiční možnosti. Zřejmě z tohoto důvodu vnímá většina médií arktickou otázku jednoznačně – jde o nerostné suroviny, přičemž se zaobírají především již zmíněnými zásobami ropy a jen okrajově se zmiňují o daleko větších zásobách zemního plynu. Exploatace těchto surovin tak bude na nezamrzajícím moři nejen možná, ale i jednodušší a levnější. Nicméně je toto vidění opravdu tak jednoduché?

2.2.1. Nerostné suroviny

Pokud jde o zásoby nerostných surovin, tak nejprve je nutno uvést, že veškerá doposud zveřejněná čísla o počtu ropných barelů či zemního plynu jsou pouze odhady. Kromě úzkého pásu pobřežního moře nebyly v arktickém regionu doposud provedeny žádné průzkumné vrty.²³ Odhady jsou založeny na geologických analýzách (seismické a akustické testy) a na modelování zakrytých geologických struktur (geological modeling). Takto postupovala i společnost U.S. Geological Survey (USGC) ve své zveřejněné studii nazvané *Circum-Arctic Resource Appraisal*.²⁴ Její odhady hovoří o 90 miliardách barelů ropy a 50 bilionech krychlových metrů zemního plynu. Z celkových předpokládaných zásob činí 78% zemní plyn²⁵ a 84%

23 Baev, Pavel: Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole. *The Jamestown Foundation*. 2007. s.6 www.jamestown.org

24 U.S. Geological Survey <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>, (2008)

25 Budzik, Philip: Arctic Oil and Natural Gas Potential, Energy Information Administration, 19/10/2009 <http://www.eia.doe.gov/>

všech zásob se nachází na mořském dně. Zásoby nejsou rozmístěny ve všech regionech rovnoměrně, odhaduje se, že 63% zásob ropy a zemního plynu se nachází v Euroasijském regionu a 36% v Severní Americe. Euroasijská strana je tedy bohatší na zemní plyn, naopak na americké straně se vyskytuje více potenciálních zásob ropy (65% odhadovaných zásob ropy a 26% zemního plynu).²⁶ Ze studie vyplývá, že co se týče potenciálních zásob ropy, nejlépe se jeví okolí Aljašky, kde by mohly být zásoby až 30 miliard barelů ropy. Detailnější náhled na předpokládané rozmístění nerostných surovin najdete v Příloze 1. Nutno poznamenat, že studie nebere v úvahu ekonomickou rentabilitu ani technickou náročnost těžby. I když panuje nejistota v odhadech možných zásob nerostných surovin, tak díky objeveným polím, kde se již těží, slouží tento region jako jakási záruka kvality.

2.2.2. Mořští živočichové

Druhou komoditou, která se významně spolupodílí na utváření ekonomické síly severních částí zeměkoule je rybolov. Rybolov byl vždy nedílnou součástí kultury severských zemí a i když v potravinářském průmyslu stále patří k důležitým komoditám, jeho ekonomický přínos měřený v HDP je zanedbatelný.²⁷ Důležitější, nežli ekonomická stránka rybolovu, jsou aspekty jako je výživa obyvatelstva zajišťující v určitých odlehlých oblastech jejich přežití.

Většina mořských živočichů je ulovena v EEZ a nelze předpokládat, že prodloužení kontinentálního šelfu poskytne rybolovu nějaký nový impuls. Za předpokladu kdyby stát povolil vyšší kvóty na odchyt, nelze předpokládat vysokou míru rybolovu za stávající hranicí EEZ, a to jak z důvodu rentability (vzdálenost a

²⁶ Budzik, Philip

²⁷ I v takové rybářské velmoci jako je Norsko se rybí průmysl podílí na HDP pouze jedním procentem, zatímco příjem z těžby ropy a plynu překračuje 20%

čas se podstatně zvětší), tak možného nebezpečí (ztížená navigace, plovoucí kry...). Změnu ve struktuře rybolovu může přinést spíše proces oteplování oceánu. Některé druhy komerčně lovených ryb se budou za potravou stěhovat do studenějších moří (tresky a slanečci), tedy více na sever. Naopak určité druhy, jako třeba krevety a krabi, zvýšení teploty moře a oceánů nemusí přežít.²⁸ Rybolov tedy není tou hnací silou, kvůli které by si přímořské státy chtěly rozšířit kontinentální šelf.

2.2.3. Národní prestiž

Třetí faktor, jež vede k dohadům zda prodloužit kontinentální šelf, je otázka prestiže, velikosti území či národní identity. V žádosti o rozšíření, kterou podala Ruská federace v roce 2001, nebylo až na pár detailů nic jiného nežli to, co již Stalin nazval „ Sovětská Arktida“, a co bylo v sovětských atlasech zobrazováno jako součást SSSR – tedy výseč vedoucí od pobřeží SSSR až k severnímu pólu. V roce 2007 hrála otázka prodloužení „území“ až k severnímu pólu stejnou roli, jako otázka pořádání zimních Olympijských her 2014 v Soči – šlo o národní uvědomění²⁹. Takovýto postup může také odpoutat pozornost od vnitřních problémů země.

Tento třetí faktor se však v určité míře týká pouze Ruské federace.

2.2.4. Další možnosti

Akce, tedy ruská žádost, může vyvolat reakci, tedy návrhy ze strany ostatních států na svůj „díl“ moře. Další žádosti o prodloužení šelfu by tedy mohly být pouze reakcí. Některým státům by stávající situace mohla vyhovovat. A pokud

²⁸ Louise Angélique de la Fayette, s. 547

²⁹ Podle průzkumu ze srpna 2007 více jak 70% respondentů podporovalo Arktické expedice a více jak 65% dotázaných podporovalo federaci v její snaze o prodloužení ruského vlastnictví v arktickém regionu. Baev, Pavel: Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole

jeden stát tuto otázku otevře, ostatní, i doposud nezainteresované státy se k této žádosti připojí jen proto, aby nezůstaly pozadu a nepřišly zkrátka. Toto je však pouze hypotéza, která by se jen velmi těžko prokazovala, a proto se jí zabývat nebudu přestože jí zároveň nevylučuji.

Po analýze důvodů, jež vedou k požadavkům na rozšíření kontinentálního šelfu, nám zbudou dva důvody – prvním důvodem je vidina možnosti získat na takto nabytém území zásobu nerostných surovin, která by zajistila ekonomickou rentabilitu. I když je tento důvod mediálně nejznámější a nejčastěji uváděný, také důvod druhý, tj. prestiž, je neméně důležitý a nesmí být opomenut.

2.3. Realistická možnost těžby

Těžba nerostných surovin je tedy důležitým, ne však jediným aspektem, proč se severské státy zajímají o možnost prodloužení kontinentálního šelfu. Je ale tato možnost těžby v současné době realistická a technicky proveditelná? Nepřevyšují rizika spojená s těžbou a dopravou její předpokládaný ekonomický přínos?

Prozatím se na moři v arktické oblasti příliš mnoho vrtných a těžebních plošin nevyskytuje. V Norsku je známá plošina *Statfjord*, která pracuje již od 80.let 20.st, Rusko těží u Sachalinu (není za polárním kruhem) a plán je na zprovoznění těžební plošiny Shtokman. Na americkém kontinentě se vyskytují u pobřeží Aljašky a v deltě řeky Mackenzie v Kanadě.

Mořské ropné a plynové vrty jsou totiž oproti vrtům na pevnině technicky i finančně daleko náročnější. K tomu se ještě musí přičíst fakt, že takovýto vrt je ještě náročnější v nehostinných arktických podmínkách. I pevninské vrty za

polárním kruhem jsou v této oblasti finančně velmi náročné, a tak třeba v Kanadě je 11 objevených ložisek ropy a zemního plynu, kde se prozatím těžit nezačalo, protože by po výstavbě všech potřebných zařízení byl ekonomický profit záporný či minimální³⁰.

Pouhé nalezení pole a provedení zkušebních vrtů je velice drahou záležitostí, jejich další vývoj a komerční využívání je však ještě náročnější. Veškeré vybavení musí vydržet velmi nízké teploty a musí být odolný proti ledu a zamrznutí – a to nejen plošina, ale i vlastní těžební zařízení³¹. I samotná výstavba plošiny může představovat velký problém, zvláště když pro špatné podmínky může být neustále prodlužována. Arktický region je velmi obtížně přístupný a bez patřičně vybudované infrastruktury, která by se v případě nového otevřeného vrtu musela vybudovat. Musí se také počítat s vyššími mzdami, které by někoho do takto odlehlých a nehostinných oblastí přilákaly. Další dodatečné výdaje pohltí doprava z vrtu na pevninu. Pro dopravu se používají leduodolné tankery. V oblastech, kde je to zapotřebí, musí mít i doprovod v podobě ledoborce, bez kterého by driftující ledové kry představovaly neúměrně vysoké riziko³². Aby se s výstavbou nového vrtu počítalo musí být jistota, že se v brzké době všechny vynaložené investice vrátí. Takto finančně a technicky náročné projekty si mohou dovolit financovat pouze největší těžbařské společnosti, a to většinou jako partneři, kteří spojí dohromady potřebné finanční, technické a logistické zkušenosti z podobného projektu.

Všechny tyto aspekty činí těžbu na kontinentálním šelfu Arktidy nesmírně finančně náročnou,³³ a proto se s velkou pravděpodobností nedá v nadcházejících

30 Naopak v Rusku jsou až na dvě ložiska všechna využívána k těžbě, což je dáno tím, že politika SSSR nebyla tržní ekonomikou. Budzik, Philip: Arctic Oil and Natural Gas Potential, Energy Information Administration, 19/10/2009

31 Největší problém je s technologií, která zabrání zamrznutí plošin – zatím nebyla postavena. Louise Angélique de la Fayette, s. 543

32 Drift je volné posouvání předmětu po vodní hladině vlivem mořských proudů a větrů.

33 Současná těžba u pobřeží Arktidy je již teď pětikrát dražší nežli těžba v Mexickém zálivu. *Český rozhlas radiožurnál*: Komu patří severní pól. moderátor: J. Bumba, hosté: P. Čermák, M. Romancov. 23.7.2007. www.rozhlas.cz/radio_cesko/sc/_zprava/373970

letech počítat s otevřením žádného nového naleziště ropy či zemního plynu³⁴.

Dalším aspektem, o kterém se při kalkulacích možných zásob nemluví, je, že těžba a hlavně transport zemního plynu je daleko nákladnější, nežli transport ropy. Vzhledem k tomu důvodu, že podle posledních odhadů UCGS většinu odhadovaných zásob představuje zemní plyn a ne ropa, a že tento nepoměr je ještě zřetelnější na euroasijské straně, je možnost těžby pro její finanční náročnost ještě více ohrožena.³⁵

Při zmínce o těžbě nerostných surovin se nejčastěji skloňuje Ruská federace, která ovšem nemá technické kapacity ani zkušenosti potřebné k průzkumu a následným zkušebním vrtům, o vývoji vrtné plošiny pro těžbu na dně moře daleko od pevniny ani nemluví³⁶. Za posledních 15 let Rusko na moři úspěšně zprovoznilo pouze dvě vrtné věže, *Sachalin-I* a *Sachalin-II*. Jako důkaz technologických problémů mohou posloužit dva prozatím neúspěšné projekty, jejichž vývoj se táhne již více jak patnáct let – projekt Shtokman na podmořskou těžbu zemního plynu v Barentsově moři poblíž hranic s Norskem,³⁷ a projekt Prirazlomnoe na první podmořskou těžbu ropy v ruské Arktidě v Pečorském moři 60km od města Varandey.

Tendr na projekt *Shtokman* vyhrála v roce 1993 společnost Rosshelf založená Gazpromem³⁸ spolu s dalšími partnery. V roce 2006 byla licence předána společnosti

34 Nutné je také počítat s dobou stavby. Podle odhadu Deutch Bank vybudování ruského projektu Shtokman na těžbu zemního plynu zabere 5-8 let. Tento projekt se nachází v relativní blízkosti pobřeží pokud bychom to srovnávali s možnou těžbou na dně prodlouženého kontinentálního šelfu. Budzik, Philip: Arctic Oil and Natural Gas Potential, Energy Information Administration, 19/10/2009

35 Přeprava zemního plynu je oproti ropě finančně náročnější z důvodu jeho nižší energetické hustoty. Nízká hustota se dá obejít zkapalněním, ale i přeprava zkapalněného zemního plynu je dražší protože je nutné investovat do potřebné výstavby zařízení pro zkapalnění.

36 Baev, Pavel: Russian Flags Stakes Energy Claim at North Pole, Euroasia Daily Monitor. 7/10/2007

37 Zásoby v tomto jediném poli přesahují svým objemem všechny pole se zemním plynem, jenž byla nalezena u Norského pobřeží za posledních 30let. One Step Forward, Two Steps Back. Is the Latest Crisis Cause for Another Time-Out in the Barents Sea?. *Oil&Gas Euroasia*. 2009 No.1

38 Gazprom je ze 100% vlastněn státem, a tak často podléhá politickým cílům Ruské federace

Sevmorneftegaz, která byla pro tento účel založena jak jinak než Gazpromem, který je i jejím 100% vlastníkem. Ve stejném roce už měl být projekt ukončen a měla začít komerční těžba. Experti, kteří předpokládali, že Gazprom nebude schopen zprovoznit těžební věže bez zahraniční pomoci dostali zapravdu, když k sobě Gazprom přibral nejdříve francouzský Total a poté i Norský Statoil Hydro, který již v 80. letech úspěšně zprovoznil norskou podmořskou těžbu *Statfjord*. Nový termín začátku těžby byl stanoven na rok 2011. Stavba a vývoj projektu tak trvá již více jak 15 let, aniž by vytěžili jedinou kapku zemního plynu.

Druhým projektem, který má obdobnou historii, je *Prirazlomnoe*, jehož výstavba započala v roce 1993 měl být spuštěn v roce 2001, poté 2003, 2008 a momentálně je plán na jeho otevření v roce 2011. V plánu je postavit umělý ostrov a těžit by se mělo z hloubky pouhých 20m. Plán projektu byl několikrát změněn a v podstatě až za pochodu se zjišťovalo jaká technologie bude třeba, což zvyšovalo finanční náročnost. Jen na stavbu a údržbu této plošiny se počítá během let 2008-12 s více jak miliardou USD³⁹. Největším problémem je vybudování leduodolné plošiny, která se staví již 13 let, a měla by být instalována během roku 2010. Stejně jako v případě projektu *Shtokman*, tak i k tomuto projektu byli v roce 2008 přizváni zahraniční partneři. Po vybudování této plošiny by se měly v okolí postavit ještě další tři věže (Varandey-morey, Medyn-morey a Dolginskoye).

Na začátku jednadvacátého století měl Gazprom monopol na těžbu a její vývoj. Chybějící zkušenosti i technologie však zapříčinily nejdříve vleklá zpoždění a nakonec i přizvání zahraničních partnerů. Tyto dva projekty jsou také jediné, na kterých se stále pracuje a zatím se neuvažuje o vývoji nových těžebních zařízení, které by mohly těžit arktické nerostné bohatství ze dna oceánu. Pokud Rusko uvažuje o rozšíření kontinentálního šelfu, tak zároveň s tím předpokládá, že za

39 Zhdannikov, Dmitry: Gazprom ups pipeline costs, delays oil project. *Reuters UK*. 31.5.2008
<http://uk.reuters.com/article/idINL3165962220080331>

dalších 30-50 let bude po ropě a zemním plynu stále stejná poptávka⁴⁰, a že se v budoucnu těžba i za takto finančně náročných podmínek vyplatí.⁴¹

Dalším problémem, kterému Rusko čelí, je nedostatek kapacit pro veškeré mořské a podmořské operace, včetně operací záchranných. Stačí vzpomenout na ruskou miniponorku AS-28, která při vojenském cvičení uvízla na dně Beringova moře a zachránilo ji až britské podmořské plavidlo.

Nejnověji Ruská federace hodlá investovat v rámci devěťadvacetiletého programu 367 miliard dolarů do rozvoje těžby ropy a zemního plynu na dně kontinentálního šelfu⁴².

Naopak, úspěšný projekt spustilo Norsko. *Snøhvit*, který se nachází 140km od Norského pobřeží a 340 km za polárním kruhem, slouží pro těžbu zemního plynu. Těžební vrt se začal stavět v roce 2001 a pouhých šest let poté již byl komerčně využíván. *Snøhvit* je prvním projektem svého druhu za polárním kruhem, který se obešel bez jakékoli povrchové montáže. V Barentsově moři proto nenajdeme žádné pevné nebo plovoucí jednotky či instalace, vše co je potřeba k těžbě se nachází na dně moře v hloubce až 345 metrů, odkud pak zemní plyn proudí potrubím na ostrov Hammerfest, kde je zemní plyn ochlazován až na -163°C. Při takové teplotě se objem plynu 600x zmenší (o 99,8%), je naložen na tankery, které převáží zkapalněný zemní plyn do Španělska a Spojených států.

Těžbou, která se celá odehrává na mořském dně, se tak Statoil Hydro (Norsko) vyhnulo problémům, které mohou způsobit plovoucí ledové kry a

40 Baev, Pavel: Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole.

41 Nutno podotknout, že ne všechny projekty podmořské těžby v nehostinných podmínkách jsou takto finančně náročné, a že to může být i právě ruskou nezkušeností s takovými projekty a určitým sklonem k megalomanství. *Statfjord B*, postavený v roce 1982 společností Statoil stál 1,84 miliardy USD, což je ani ne dvakrát tolik co režie na *Prirazlomnoe* během let 2008-12, a vrátil investorům jejich peníze již během prvního roku těžby.

42 RosBusinessConsulting: Russia to invest trillions of rubles in continental shelf exploration. 1/10/2009. <http://www.rbcnews.com/free/20091001173815.shtml>

povětrnostní podmínky. Norsko je také blízko k používání vrtné lodě, která vydrží zásah ledové kry.⁴³

Jak je vidět, tak při použití nejmodernější techniky a při využití zkušeností z předešlých projektů, je možnost těžby i v takto nehostinných podmínkách reálná. Jednotlivé podniky a státy se však musí oprostit od zaběhlých postupů a vyzkoušet inovativní technologie, které mohou být při instalaci lépe využity. Vzhledem k tomu, že i rychlost stavby se zkrátí, celkové náklady nemusí být vyšší než při instalaci klasických těžebních plošin.

Většina odborníků se shoduje na tom, že i pokud se podaří na základě žádosti podané Komisi prodloužit kontinentální šelf, těžba se tam v blízké budoucnosti nebude. Takovéto těžební projekty jsou dlouhodobou záležitostí, která zabere od prvotního výzkumu, přes schvalování projektu až po konečnou výstavbu několik let, v některých případech i deset a více. Při plánech na možné využívání bohatství kontinentálního šelfu se počítá s trvalým globálním oteplováním. Pokud se dosavadní trend oteplování opravdu nezastaví je možné, že většina ledovců roztaje, že plovoucí ledové kry již nebudou činit žádné problémy, a že moře bude teplejší a nebude mnoho rozdílů mezi těžbou v mírných pásech a v arktickém regionu. Pokud by se takováto předpověď skutečně naplnila a těžba by byla o poznání jednodušší, nastal by problém s těžbou a s přepravou na jiném místě – na místech kde byla doposud zmrzlá půda (permafrost). Tvrdá půda, na které jsou vystaveny silnice, ropovody a plynovody, by se následkem oteplování změnila v bažiny a rašeliniště s nestabilním podložím. Transport těchto surovin na pevnině by se tak stal těžší a tedy i finančně náročnější⁴⁴.

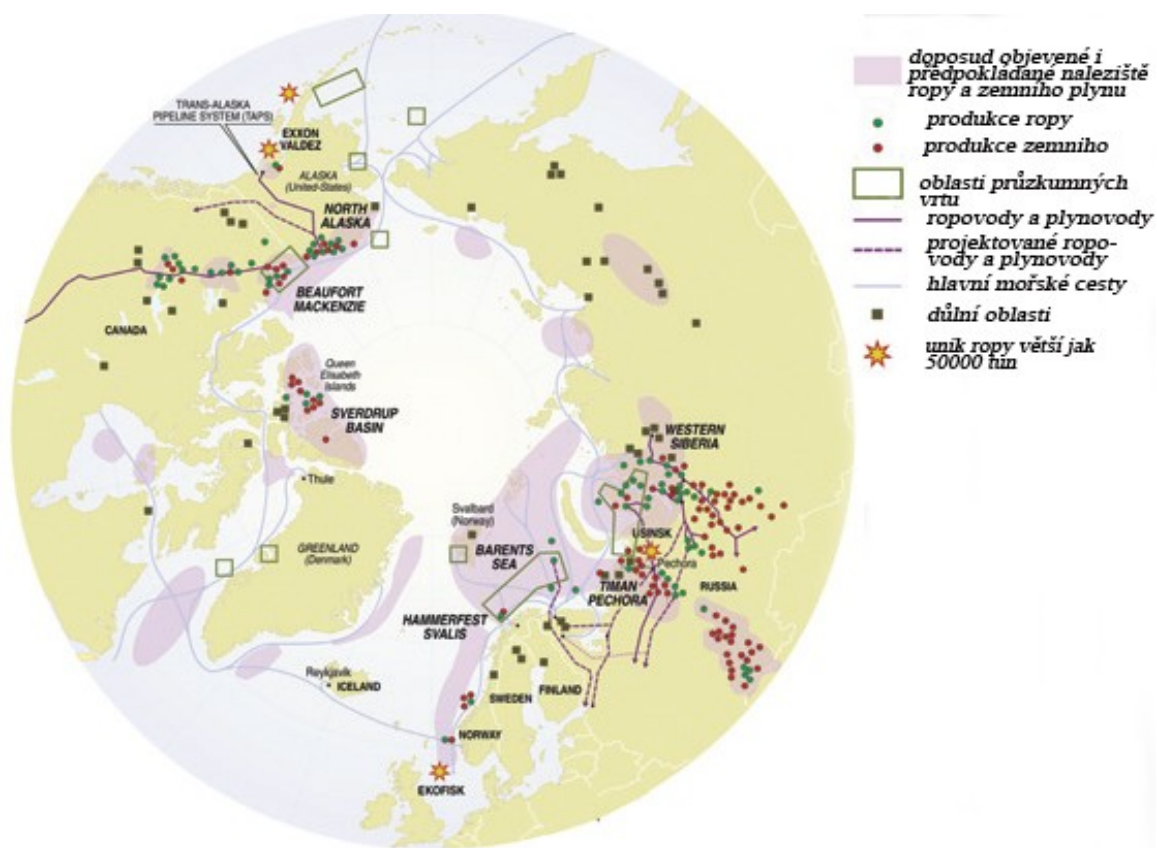
Současnou podobu těžebního průmyslu v arktickém regionu blíže prezentuje

43 Shoumatoff, Alex: The Arctic Oil Rush. Vanity Fair. 2008, No. 5

44 Louise Angélique de la Fayette, s. 543

Obrázek II. Jak je patrné, v tomto regionu jsou tři, co se týká těžby, rozvinuté oblasti. Jedna se nachází v USA na severním pobřeží Aljašky, druhá v Kanadě v okolí delty řeky Mackenzie a třetí v Rusku v Barentsově moři.

OBRÁZEK II. TĚŽBNÍ PRŮMYSL V ARKTICKÉM A SUBARKTICKÉM REGIONU⁴⁵



45 Vallson, Trausti: How the World Will Change with Global Warming. University of Iceland Press, 2006 ISBN 9979-54-727-8 (Legendu upravil a přeložil Martin Opolecký)

2.4. Kroky jednotlivých států

V souladu s článkem 76 UNCLOS veškeré nároky na kontinentální šelf závisí na jediném aspektu – na tom, jak je formováno mořské dno a jeho podloží. Dokazování, že dno splňuje veškeré podmínky pro případné prodloužení šelfu, je technicky i finančně nákladné. Nestačí pouze seismická data, ale jsou nutná také data z odebraných vzorků zeminy nejen ze dna moře ale i z hlubinných vrtů.

Na základě seismických výzkumů je nejdůležitějším geologickým útvarem v Arktickém moři Lomonosovův hřeben, který se táhne na mořském dně od ruských břehů až po břehy dánské a kanadské. Přesné položení hřebenu je znázorněno na Obrázku III.. Způsob, jakým se hřeben utvořil, není jasný. První možností je, že se před 50 miliony lety hřeben odtrhl od okraje euroasijského kontinentu a mezi hřebenem a pevninou se následně utvořilo moře. Z druhé strany hřebenu je pak moře starší⁴⁶. Druhou možností je, že Lomonosovův hřeben před 20-30 miliony lety spojoval dnešní Rusko, Kanadu a Grónsko, ale poté se kolem 30. poledníku zhroutil a potopil se do stávající hloubky⁴⁷. Utvoření hřebenu však není až tak důležité. Zásadní otázkou zůstává, jak moc se tento hřeben prolíná do pevninského území.

46 Gramling, Carolyn: Cold wars: Russia claims Arctic land. *Geotimes*. 1/8/2007
<http://www.agiweb.org/geotimes/aug07/article.html?id=WebExtra080107.html>

47 Shoumatoff, Alex

OBRÁZEK III. LOMONOSOVŮV HŘEBEN



Jak jsem již uvedl, první stát, který podal žádost o rozšíření kontinentálního šelfu, bylo Rusko. Tehdy ale svou žádost založilo ne na prodloužení Lomonosovova, ale na prodloužení Alfa-Mendělejevova hřebenu (viz Obr. I). Druhý arktický stát, který požádal o prodloužení, bylo v roce 2006 Norsko.

UNCLOS stanovil květen 2009 jako limitní termín pro podání žádosti o rozšíření Kontinentálního šelfu. Arktických států se však tento termín netýká – Rusko a Norsko už svojí žádost podaly. Na Kanadu, stejně jako na Dánsko, se tento termín nevztahuje, jelikož v jejich případě stále běží desetiletá lhůta pro podání žádosti – Kanada ratifikovala UNCLOS v roce 2003, Dánsko v roce 2004, a proto mají čas až do roku 2013, respektive 2014. Posledním státem, který sousedí s Arktickým mořem je USA, které však ještě neratifikovaly úmluvu, a tak si prozatím nemohou nárokovat žádné území za EEZ.

V oblasti průzkumu je nejaktivnější, ale také nejvíce mediálně pozorováno

Rusko, zvláště po ostentativní misi z roku 2007, kdy položili ruskou vlajku v titanovém obalu na dno moře přímo na severním pólu. I přes velkou snahu Ruska sehnat důkazy, je to jiný stát, který se stal prvním úspěšným žadatelem. Norsko se v roce 2009 stalo prvním severským státem, u kterého se Komise shodla na oprávněnosti požadavku a na dostatečnosti předložených důkazů prokazujících, že norský kontinentální šelf skutečně překračuje 200Nm hranici.

Jak daleko jsou s průzkumem jednotlivé státy?

2.4.1. USA

Pokud si Spojené státy chtějí prodloužit svůj kontinentální šelf, tak prvním krokem, který musí bezpodmínečně udělat, je ratifikovat Úmluvu o námořním právu z roku 1982.

Spojené státy prozatím UNCLOS neratifikovaly, jelikož Úmluva představuje podle především republikánských představitelů hrozbu pro americkou suverenitu.⁴⁸ Ratifikace Úmluvy byla jednou z priorit presidenta Bushe ml., který však neuspěl, a teď se o totéž pokouší i současný president B. Obama. Ratifikace dokumentu se nedařila přesto, že již v květnu 2004 komise Senátu pro mezinárodní vztahy jednohlasně doporučila přistoupení USA k Úmluvě že schválení podporuje jak námořnictvo USA (Úmluva jim dává možnost svobodné plavby i v průlivech), ropné společnosti (jasné vymezení dna moří a možností těžby) tak environmentalisté (páka proti nadměrnému rybolovu na volném moři).

Spojené státy se ve svém výzkumu zaměřují především na zmapování mořského dna v okolí zamrzlé plošiny Chukchi, o jejíž morfologii bylo prozatím známo velice málo. Morfologii dna zkoumají američtí vědci na lodi *USCGC Haily*, kteří sbírají data, které by případně v budoucnu mohly použít při podání žádosti o

⁴⁸ Tím mají na mysli především zřízení Mezinárodního úřadu pro mořské dno, který má na starosti těžbu nerostných surovin za hranicemi EEZ, a Mezinárodní tribunál pro mořské právo

prodloužení kontinentálního šelfu.

2.4.2. Kanada

Hlavním zájmem Kanady není rozšíření jejího teritoriálního šelfu, ale Severozápadní mořská cesta, kterou považuje za své teritoriální vody. Kanadě v Arktickém pásmu chybí infrastruktura a rozeklané, většinou zamrzlé pobřeží také nedává přílišné šance pro možnou těžbu. Na Kanadském severu je stále 11 objevených ropných nebo plynových polí, které z důvodu finanční náročnosti a nejasné rentability stále nejsou využívány.⁴⁹ Ze stejného důvodu by i nově objevené nerostné suroviny na kontinentálním šelfu zůstaly s velkou pravděpodobností nevyužívány. I přesto Kanada plánuje svůj návrh na rozšíření kontinentálního šelfu do roku 2013 Komisi předložit.

Kanadští vědci věří, že Lomonosovův hřeben je pokračováním Ellesmerova ostrova, a že tak budou mít možnost podat svoji žádost, která bude silným argumentem proti návrhům Dánska a Ruska.⁵⁰ Z tohoto důvodu již od roku 2005 spolupracují s Dánskem na sběru dat a zmapování Lomonosova hřebenu. V roce 2008 spustili společný projekt i s USA. Společně sbírají data v oblasti mezi Aljaškou a Alfa-Mendělejevovým hřebenem a východně od kanadských ostrovů.

Kanada má stále určitý čas na sběr potřebných dat, kterými by podložila svoji žádost o rozšíření kontinentálního šelfu.

49 Budzik, Philip: Arctic Oil and Natural Gas Potential

50 Boswell, Rendy: Danes pipe up with their own North Pole claim. *CanWest News Service*. 10.8.2007

2.4.3. Dánsko

Dánsko ratifikovalo UNCLOS v roce 2004. To znamená, že stejně jako Kanada má i Dánsko ještě určitý čas na podání žádosti na prodloužení svého šelfu. Dánsko předpokládá, že Lomonosovův hřeben je pokračováním Grónské pevninské části. Toto potvrzují i slova dánského ministra pro vědu, technologii a výzkum, který řekl, že „předběžné výzkumy jsou velmi slibné“⁵¹. Za účelem zpracování žádostí o prodloužení kontinentálního šelfu Dánsko ustavilo Dánský projekt kontinentálního šelfu.⁵² Na většině projektů se spolupodílí společně s Kanadou a Grónskou autonomní vládou. Nejnovější průzkumné projekty (2009) jsou *Danish-Canadian Bathymetric and Gravimetric Survey of the Arctic Ocean* (sběr potřebných dat za pomoci hloubkových průzkumů v okolí Grónska a Ellesmerova ostrova), LOMGRAV09⁵³ (Dánsko-kanadský vzdušný průzkum Lomonosova hřebenu), nebo LOMROG II.⁵⁴ (Dánsko-švédsko-kanadská expedice na lodi Odeon, která se při svých geologických průzkumech dostala v srpnu 2009 až na severní pól) .

Na rozdíl od Ruských unilateralistických akcí, je dánská spolupráce s Kanadou důkazem úspěšné výpomoci ve jménu společného zájmu. A to i přesto, že tato dva státy mají doposud nevyřešený spor o ostrov Hans.

2.4.4. Norsko

Zatím nejdále ze všech států dospělo Norsko. V roce 1996 ratifikovalo Úmluvu o mořském právu, a ještě tentýž rok začalo sbírat potřebná seismická a batymetrická data potřebná k podání žádosti. Přípravu podkladů měl na starosti

51 Boswell, Rendy: Danes pipe up with their own North Pole claim.

52 Veškeré podrobné informace o tomto projektu, o jejich částech jakožto i výsledky průzkumů můžete najít na internetových stránkách www.a76.dk

53 Lomonosov Ridge airborne gravity survey

54 Lomonosov Ridge off Greenland

Norwegian Petroleum Directorate ve spolupráci s dalšími agenturami jako je Norský mapovací úřad, Norský polární ústav, Universita v Bergamu a Oslu⁵⁵. Norwegian Petroleum Directorate je nezávislý expertní orgán zřízený Královským ministerstvem pro ropu a energii, který se zabývá geologií a geofyzikou na volném moři.

Norská žádost se týkala tří oblastí – Loop Hole v Barentsově moři, Western Nansen Basin v Arktickém oceánu a Banana Hole v Norském moři.

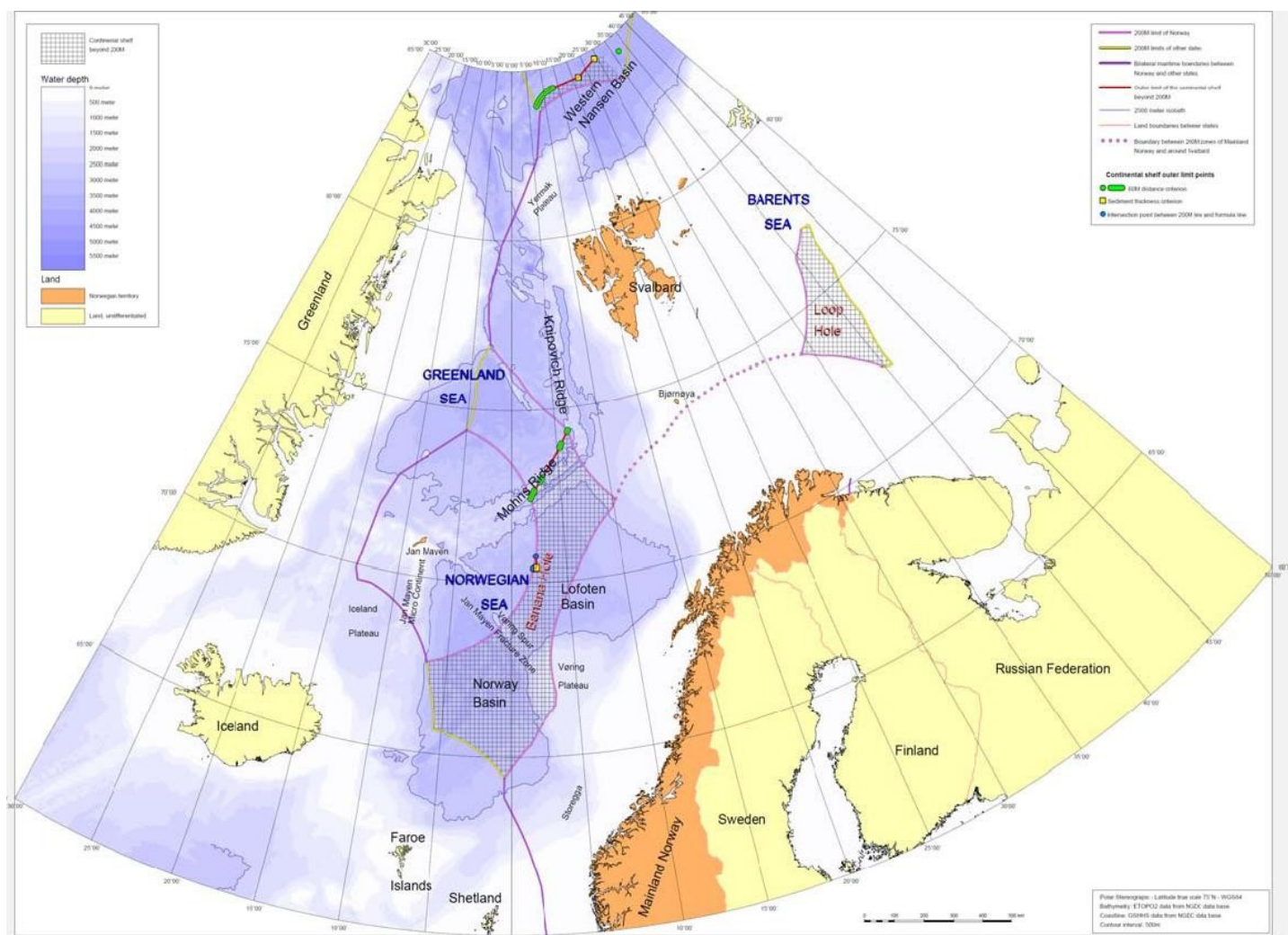
Po třech letech, 13. března 2009, rozhodla Komise norský návrh doporučit, i když s určitými malými výhradami. Norsko posléze se změnami souhlasilo. Komise zmenšila velikost nově definovaného kontinentálního šelfu o 15 000 km², Norsko ale i tak získalo k dobru 235 000 km², což činí $\frac{3}{4}$ pevninského území Norska. Přesné vymezení kontinentálního šelfu nám ukazuje Obrázek IV. Po pozitivním doporučení, které Komise udělila, tak zbývá pouze začlenit toto rozhodnutí do norského právního systému.

Severská část norského kontinentálního šelfu teď sahá až mezi 84. a 85. rovnoběžku. Nová vnější hranice je cca na půli cesty mezi severním okrajem Svalbardu a severním pólem, který si chtějí nárokovat Dánsko, Kanada i Rusko. Norsko si severní pól podle slov norského ministra zahraničních věcí Støra, který na otázku komu patří severní pól odpověděl, že „určitě není náš“, ⁵⁶ nárokovat nebude.

Rozhodnutí komise nebude mít žádný vliv na doposud nevyjasněné mořské hranice s Ruskou federací v Barentsově moři.

55 Continental Shelf Submission of Norway in respect of areas in the Arctic Ocean, the Barents Sea and the Norwegian Sea http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/nor06/nor_exec_sum.pdf

56 Doyle, Alister: Oslo sets limit on Arctic seabed, short of North Pole. Reuters UK. 15/4/2009

OBRÁZEK IV. NORSKÉ ROZŠÍŘENÍ KONTINENTÁLNÍHO ŠELFU⁵⁷

2.4.5. Rusko

Tradičně největší ambice v Arktickém regionu má Rusko, jehož návrh na rozšíření šelfu byl už jednou Komisí zamítnut pro nedostatek důkazů. Kontinentální

⁵⁷ Summary of the recommendations of the commission on the limits of the continental shelf in regard to the submission made by Norway in respect of areas in the arctic ocean, the barents sea and the norwegian sea on 27 november 2006*. Commission on the Limits of the Continental Shelf. 13/3/2009

šelf, který si Rusko nárokuje, má rozlohu 1,2mil km². Svoji žádost Rusko zakládá na tom, že Lomonosovovův i Alfa-Mendělejevův hřeben jsou prodloužením sibiřské části Ruska. Za tímto účelem zatím Rusko provedlo dvě arktické mise. První v roce 2005 měla za cíl sběr dat v okolí Mendělejevova hřebenu, druhá v roce 2007 zkoumala Lomonosovovův hřeben. Původní ruský plán byl podat Komisi žádost o rozšíření během roku 2009.

Především druhá expedice, která kromě sběru dat také implantovala ruskou vlajku v titanovém pouzdře na dno severního pólu, vyvolala bouřlivé reakce ze zahraničí. Ruské miniponorky *Mir-1* a *Mir-2* byly 2.srpna 2007 spuštěny z lodi *Akademik Fjodorov* dírou v ledu, kudy se potopily až do hloubky 4261m, kde dosáhly mořského dna. Expedice byla doprovázena ještě atomovým ledoborcem *Rossija*. Toto jsou známé skutečnosti, které převzala skoro všechna média. Mnoho skutečností však zůstalo zahaleno a jenom málokdo o nich ví.

Celá expedice byla 100% podporována Kremlem, který stál za vším co se expedice týkalo až na jedno, na financování. Dvě miniponorky byly polepené logy osmi sponzorů, a v ponorkách seděly osoby nemající s účelem vědecké expedice nic společného – ruský oligarcha Vladimír Gruzdev, který je poslancem v Dumě, avšak musel za své místo v ponorce zaplatit, švédský businessman Frederik Paulsen a australský dobrodruh Mike McDowell, který prý za expedici zaplatil tři milióny dolarů⁵⁸. Ponorky tedy neměly ruské, ale mezinárodní složení.

V Rusku byla tato úspěšná Čilingarova⁵⁹ mise oslavována jako ukázka ruské technologické nadřazenosti, a to i přesto, že obě miniponorky byly vyrobeny v roce 1987 finskou soukromou společností (zakázka pro Sovětský svaz) či přes problémy s motorem lodi *Akademik Fjodorov* ještě před vyplutím.

Patriotické oslavování úspěchu bylo umně dobarveno zprávou, že nad

58 Shoumatoff, Alex: The Arctic Oil Rush

59 Artur Čilingarov byl velitelem výpravy a zároveň je poslancem Dumy, a ruským vyslancem pro arktické otázky

expedici se vyskytovalo americké špionážní letadlo, které se podařilo vyfotografovat.⁶⁰ Velitel Čilingarov přirovnal tento úspěch k prvnímu přistání na Měsíci a pro mnoho Rusů se tak tento ponor stal určitou kompenzací za neúspěch při závodu o pokoření Měsíce.⁶¹

Přes nesporný úspěch v podobě dobytí severního pólu měla tato expedice pouze minimální výzkumný význam. Vzorky, které ponorky přivezly ze dna nemohou prokázat, zda-li je Lomonosovův hřeben skutečně pokračováním ruské pevninské části. Aby se tato skutečnost dokázala, by bylo třeba provést hlubinné podmořské vrty. Takovéto vrty i se seismickými a akustickými testy provedl Institut geologie světového oceánu na jaře stejného roku, avšak této expedici na ledoborci *Rossija* se nedostalo skoro žádné mediální odezvy.⁶²

Za neadekvátní mediální pokrytí těchto dvou expedic mohou nejen ruská média, ale i zahraniční média a zahraniční, především kanadské, reakce, které umístění vlajky na mořském dně ostře odsoudily. Kanadský ministr zahraničí Peter MacKay na konto této expedice řekl: „*Toto není 15. století.*“, s tím, že si už nelze takto přivlastňovat území.⁶³ Jeho prohlášení by se mohlo interpretovat jako strach z unilateralistického přivlastnění severního pólu a to bez ohledu na názor mezinárodního společenství. Osobně si nemyslím, že umístění vlajky má v dnešní době jinou, než-li objevitelskou symboliku – stejně jako umístění americké vlajky na domnělém severním pólu (1908, 9) nebo na Měsíci (1969).

Rusko nechce nechat nikoho na pochybách že, Arktida patří jim. Tedy alespoň co se týká ruských prohlášení, kterými chtějí vyvolat v občanech nacionalistické citění. „*Arktida vždy byla a zůstane Ruská.*“⁶⁴ řekl po úspěšné expedici její velitel a poslanec Dumy Artur Čilingarov. Tehdejší prezident Putin i

60 ve skutečnosti to však bylo letadlo norské

61 Baev, Pavel: Russian flag stakes energy claim at North Pole

62 Baev, Pavel: Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole.

63 Spiegel online: Canada Takes on Russia in Race for North Pole. 8/10/2007 www.spiegel.de

64 Chung, Andrew: The Arctic Cold War. *The Toronto Star*. 12.8.2007. www.thestar.com

ministr zahraničí Lavrov byli v takovýchto prohlášeních opatrnější a zdůrazňovali, že jestli je kontinentální šelf ruský, rozhodnou pouze vědecká data, a že umístění vlajky je pouze objevitelská tradice, stejně jako americká vlajka na Měsíci⁶⁵.

I přes občasná provokativní vystoupení především ruského poslance Čilingarova se Rusko snaží postupovat při zpracovávání své žádosti na rozšíření kontinentálního šelfu přesně podle UNCLOS.

2.5. Shrnutí

Úspěšná žádost Norska, která znamenala rozšíření kontinentálního šelfu ve třech oblastech, může znamenat prolomení určité bariéry a je možné předpokládat další doporučení ze strany Komise. Norsko se tak stalo určitým průkopníkem, a to nejenom v úspěšném sběru dat prokazující adekvátnost žádosti, ale i co se týká těžby na otevřeném moři za polárním kruhem. Norské rozšíření šelfu i norskou těžbu spojuje jedna věc – nejsou to megalomanské projekty. Norsko si je vědomo, do jak velkých projektů se může pustit, a že méně může být někdy více.

V kontrastu s Norskem vystupuje Rusko se svými obrovskými ambicemi, které však nejsou schopni technicky ani logisticky podpořit. Vrtná plošina *Shtokman* na těžbu zemního plynu je svého druhu obrovský projekt, s jehož dokončením a spuštěním má ale Rusko vleklé problémy. Oproti předpokládanému plánu má již skoro deset let zpoždění, což stojí navíc nemalé finanční částky. Stejným příkladem je první žádosti na rozšíření šelfu, která byla v roce 2002 zamítnuta, a Rusko bylo požádáno o přepracování a doplnění potřebných dat. Je možné, že by pro Rusko bylo výhodnější postupovat po menších krocích, podávat své žádosti o rozšíření postupně nebo své ambice o celou arktickou oblast až k severnímu pólu zmírnit a

65 Baev, Pavel: Russian flag stakes energy claim at North Pole

spokojit se sice s menší částí, ale částí u které si budou doopravdy jisti, že mají data dokazující prodloužení jejich pevninské části až za EEZ, a že jsou tuto část schopni ekonomicky využívat. Pozitivně rozhodovat o rozlohou menším nároku na rozšíření může být jednodušší i pro Komisi. Nároky na data podkládající žádost o prodloužení o 1,2mil km² mohou být menší než u žádosti o prodloužení o 235 000km². Tento příklad by se dal vztáhnout i na eventuální žádosti Kanady a Dánska.

Ruská expedice v roce 2007 vyvolala celou řadu reakcí. Kanada se po ruském „přivlastnění“ severního pólu rozhodla investovat do dvou nových vojenských základen na severu Kanady. Premiér Stephan Harper během své cesty po Nunavutu⁶⁶ řekl, že „*Nová kanadská vláda chápe, že prvním principem arktické suverenity je: využívat jí nebo ji ztratit.*“ (The Sydney Morning Herald 12/8/2007) Kanada tím však sleduje hlavně jiný cíl, nežli je rozšíření kontinentálního šelfu. Společně s Dánskem také začali mapovat svoji část Lomonosovova hřebenu. Ve Spojených státech se nově otevřela debata o ratifikaci Úmluvy o mořském právu.

Budoucí vývoj v této oblasti předznamenají rozhodnutí Komise ve prospěch či neprospěch jednotlivých žádostí, zvláště pak žádosti ruské. Západ považuje ruské snahy o zabránění arktického území jednoznačně jako pokus o další prohloubení závislosti Západu na ruské ropě a zemním plynu. Z toho plyne, že západní státy nebudou tomuto rozšíření nakloněny. Rozšíření ruského šelfu však nemusí vidět všichni zahraniční pozorovatelé negativně, Spojené státy například mohou spatřovat v eventuálním rozšíření ruského kontinentálního šelfu možnost, jak se vyhnout jednání o dodávkách ropy z nestabilního a protiamericky smýšlejícího Blízkého východu a kupovat energii z Ruska.⁶⁷

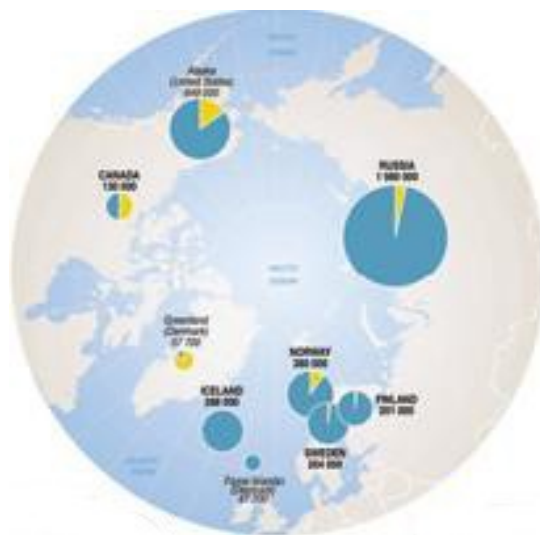
66 Nunavut je nejsevernější kanadské teritorium, které bylo vytvořeno roku 1999 odtržením od Severozápadních teritorií.

67 Shoumatoff, Alex: The Arctic Oil Rush

Pravda je, že pokud odhlédneme od geomorfologických aspektů a podíváme se na oblast arktického regionu z hlediska geografického, historického či demografického, tak největší nárok by na tento region mělo mít Rusko. Okolo 20% ruského území se vyskytuje nad polárním kruhem, kde žijí více jak 3 miliony obyvatel. Detailnější pohled na demografickou strukturu regionu můžeme získat z Obrázku V.. Oproti Kanadě má Rusko v severních regionech rozvinutou infrastrukturu, která může být použita pro případný další ekonomický rozvoj. Například v přístavu Churchill v kanadské Manitobě, který je spojen železnicí s USA, žije pouze 1000 obyvatel, kteří jsou ekonomicky závislí na medvědí turistice, na druhou stranu třeba ruský přístav Murmansk je rozvinuté město s 325tisíci obyvateli.

ORÁZEK V. ROZLOŽENÍ OBYVATELSTVA V ARKTIDĚ⁶⁸

(žlutá výseč udává zastoupení domorodého obyvatelstva na celkové populaci)



68 Vallson, Trausti: How the World Will Change with Global Warming

Žádný ze zainteresovaných států nebude souhlasit s tím, že nárok na tento region má pouze jeden stát a budou se snažit všemi způsoby tomuto řešení předejít. Jaké jsou ale možnosti spravedlivého rozdělení regionu? Jednou z variant, která jako jediná za současné situace vypadá reálně, je spolehnout se na nezávislý postulát Komise, kterým se státy budou doopravdy řídit. V případě Norska se ukázalo, že Komise může doporučit rozšíření kontinentálního šelfu, které si však sama upraví – sama může určit, vytyčit, jiné hranice šelfu, nežli ty, které byly navrženy. Tímto způsobem by mohla uměle nastolit v regionu určitou spravedlnost. Jenomže komise ze své podstaty není instituce, která je politicky angažovaná a má rozhodovat pouze s přihlédnutím k důvěryhodnosti dat potvrzujících pokračování šelfu i za zónou 200Nm. Pokud doporučí rozšíření až k severnímu pólu pouze jednomu ze států, který doporučení přijme, mělo by se stát konečné a závazné. Na druhou stranu je to „pouze“ doporučení, a jakékoli změny hranic musí také odsouhlasit a respektovat mezinárodní společenství, tedy ostatní státy. Zde by v našem případě mohl za určitých okolností nastat značný problém.

Další možná řešení by už musela být provedena mimo rámec UNCLOS za souhlasu všech zainteresovaných států. Jedna z možností by mohl být právně upravený *status quo*, tj. že arktický region rozprostírající se za hranicemi EEZ jednotlivých států by už jednou pro vždy nebo po určitou dobu spravován Mezinárodním úřadem pro mořské dno. Úplně opačným řešením by pak mohlo být rozparcelování arktického regionu na jednotlivé sektory. Na takovémto řešení se zainteresované státy už jednou shodly v první polovině 20.st, kdy si takto rozdělily všechny do té doby objevené i neobjevené ostrovy. Hranice jednotlivých EEZ nebo kontinentálních šelfů by tak určovaly geometrické čáry vedoucí po určitém poledníku až k severnímu pólu. Podobné řešení jako sektorové rozdělení nabízí i meridiánské rozdělení, které též rozdělí celou oblast jednotlivým státům, avšak odlišným systémem.

OBRÁZEK VI. ROZDĚLENÍ ARKTIDY PODLE⁶⁹

1) MERIDÁNSKÁ METODA



2) SEKTOROVÁ METODA



Tato řešení by byla pro všech pět států přijatelná, chybí však pro ně jakýkoli právní podklad. Vyvolala by pouze nesouhlas ostatních států a nebezpečný právní precedent. Takovéto řešení by muselo být odsouhlaseno nejen 5 severskými státy sousedící s Arktickým mořem, ale celým mezinárodním společenstvím nejlépe na půdě OSN, což je vskutku nepravděpodobné.

Za stávající situace dávají státy přednost řešení, které je ustaveno v Úmluvě o mořském právu. Takovéto řešení by mohlo být ovlivněno za předpokladu, že Komise dá pozitivní doporučení týkající se rozšíření kontinentálního šelfu pro ostatní státy v nepřijatelné podobě, pouze jedinému státu.

⁶⁹ Zastánci meridiánské metody jsou Kanada, Dánsko a Rusko, zastáncem sektorové metody je Norsko a je pravděpodobné že i USA. Canadian American Strategic Review: Carving Up the Arctic Seabed – Two Options: the 'Meridian' method or the 'Sector' solution. 2007. www.casr.ca

3. Arktické mořské cesty

V porovnání s předcházejícím tématem, ve kterém jsem se věnoval nerostným surovinám, není otázka otevření severních mořských cest pro obchodní účely v souvislosti s arktickým regionem tak často zmiňována. Nejsou to ovšem pouze těžařské společnosti a těžební průmysl, který může profitovat z globálního oteplování, a tedy ze stálého oteplování Severního oceánu a ustupující ledové krusty.

Jestliže si uvědomíme, že 90% zboží pro mezinárodní obchod putuje alespoň část své cesty po vodě, tak využívání jak severní tak severozápadní mořské cesty ne-li po celý rok tak, alespoň po jeho větší část, by podstatně změnilo strukturu toku vodní komerční dopravy. Takto si to alespoň představují optimistické prognózy. Jiný pohled na využívání arktických cest uvádí, že i přes rostoucí teploty bude možné využívat severní mořské cesty až za několik desítek let. Je zde ale i eventualita, že se již nacházíme za pomyslným teplotním zenitem, že teplota již nadále růst nebude a tudíž tyto cesty nikdy nebudou sjízdné po větší část roku. Otázkami klimatických změn se zde ovšem zabývat nechci a nebudu, a proto pokud nezmíním jinak, budu vycházet z předpokladu, že obě dvě severní cesty budou, i když s obtížemi, použitelné pro obchodní dopravu alespoň po určitou část roku.

Možnosti i rizika spojená s plavbou v arktických vodách si uvědomují jak asijské tak evropské státy, jak je patrné z dokumentu EU.⁷⁰

⁷⁰ Státy EU vlastní největší obchodní loďstvo a mnoho lodí je používáno i k trans-oceánským cestám. Tání mořského ledu postupně otvírá příležitost navigace Severním mořem. Takováto plavba by výrazně zkrátila cestu z Evropy do Tichomoří, ušetřila energii, snížila emise, podpořila obchodní příležitosti a snížila dopravní vytiženost hlavních transkontinentálních plavebních kanálů. Nadále však přetrvávají i vážné problémy jako jsou driftující ledové kry, nedostatečná infrastruktura, environmentální rizika a nejistoty ohledně budoucího využívání obchodních cest. Rozvoj arktického regionu v oblasti komerční plavby bude tudíž vyžadovat čas a úsilí. *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, The European Union and the Arctic Region. § 3.3. 2008* http://ec.europa.eu/external_relations/arctic_region/docs/com_08_763_en.pdf

Po celou naši historii tyto cesty lákaly především dobrodruhy a objevitele a neuvažovalo se o nich jako o spojnicích či zkratkách z Evropy či severovýchodního pobřeží amerického kontinentu do Asie, které by bylo možné běžně využívat pro komerční účely. Takovéto pokusy proběhly pouze koncem 16. a začátkem 17. století, ovšem po nezdarech těchto výprav⁷¹ se tyto snahy znovu objevily až v druhé polovině 20. století. Mezi lety 1993-1999 probíhal mezinárodní výzkumný program, jenž měl prozkoumat možnosti, které poskytuje severní mořská cesta. Mediálně však bylo téma možného komerčního využití mořských cest jednorázově zmíněno až v roce 2007 v souvislosti s táním ledovců a s prvním zaznamenaném uvolnění celé severovýchodní cesty.

Stejně jako v první části, tak i teď budeme nuceni se zastavit u právních aspektů, vycházejících z Úmluvy o mořském právu. Geografická členitost především kanadského pobřeží a množství ostrovů v relativní blízkosti pevniny, vytváří odlišné právní požadavky, nežli plavba na otevřeném oceánu. Proto by bylo vhodné si nejdříve objasnit právní ustanovení týkající se plavby v teritoriálních vodách, vnitřních vodách, mořských úžinách či mezinárodních průlivech, jelikož bez znalosti těchto rozdílů není možné pochopit rozdílné názory na používání arktických mořských cest, zvláště pak Severozápadní mořské cesty, kde jsou jednotlivé strany v při ne o to, zda-li je možné tuto cestu komerčně využívat, ale o to, kdo má na tuto cestu a na proplutí právo.

3.1. Právní aspekty UNCLOS v souvislosti s plavbou pobřežním mořem a mezinárodními průlivy

V oddíle 2.1. jsem zmínil, že státy mají podle UNCLOS právo nejen na exkluzivní ekonomickou zónu, kterou jsem se obšírně zabýval v předcházející

71 Barentsova výprava 1594, Hudsonova výprava, Beringova výprava 1725

kapitole, ale také na pásmo výsošných vod (pobřežní moře, teritoriální vody) široké 12Nm. V minulosti bylo na teritoriální vody nahlíženo stejně jako na pevninské území státu, a proto měly jednotlivé státy právo nepřipustit nebo vyhnat cizí lodě ze svého teritoria.⁷² Postupem času se však vymezení teritoriálních vod pozměnilo a v současnosti má pobřežní stát pouze určitá práva, která může ve svém pobřežním moři vykonávat. Tento přístup garantuje jednotlivým plavidlům, plujícími pod cizí vlajkou, právo na pokojné proplutí (čl. 17, anglický termín innocent passage). Termín se skládá ze dvou pojmů. Proplutím se míní rychlá a až na zvláštní okolnosti nepřerušovaná plavba za účelem veplutí do (vyplutí z) přístavu nebo proplutí pobřežním mořem, aniž by se vplulo do vnitřních vod (čl. 18). Pokojným se myslí plutí, které neohrožuje mír, veřejný pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu (čl. 19). Činnosti, které se neslučují s pokojným plutím jsou v článku explicitně vyjmenovány, ale do tohoto výčtu nejsou zahrnuty případy jako například špatný stav lodě nebo nebezpečný náklad.⁷³

S tím, jak se rozšířilo pásmo teritoriálních vod z 3Nm na 12Nm se změnil i status mořských úžin. V době, kdy platilo pásmo 3Nm teritoriálních vod, bylo možno proplouvat průlivy v otevřených vodách, protože většina průlivů používaná pro mezinárodní plavbu je 6 až 24Nm široká.⁷⁴ Kdyby UNCLOS pojednával pouze o pobřežních vodách a pokojném proplutí, tak by se po rozšíření většina průlivů našla plně v teritoriálních vodách, s čímž nesouhlasily některé státy včetně USA, které chtěly nechat v mezinárodních průlivech pásmo volného moře. Proti tomuto návrhu se postavily státy s důležitými mezinárodními průplavy, které nechtěly přiznat cizím lodím jiné právo nežli právo pokojného proplutí a požadovaly

72 Hakapää, Kari: Innocent Passage. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online. www.mpepil.com

73 Hakapää, Kari: Innocent Passage. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online.

74 Pro příklad může posloužit třeba Gibraltarský průliv, který je i ve svém nejužším místě 7,7Nm široký. Když platilo 3Nm pásmo, tak stále existovala možnost vyhnout se teritoriálním vodám a proplout volným mořem (pásem širokým 1,7Nm mezi jednotlivými pobřežními moři)

předchozí autorizaci nebo alespoň notifikaci o takovém záměru⁷⁵. Jako kompromisní řešení byl proto do Úmluvy včleněn článek zabývající se transitsním proplutím (transit passage). Transitsní proplutí zaručuje větší svobodu nežli pokojné proplutí, ale menší nežli princip volného moře.

3.1.1. Rozdíl mezi pokojným a transitsním proplutím

Pravidlo pokojného proplutí bylo přijato pro pohyb plavidel cizí vlajky v pobřežních vodách, tzn. v dvanáctimílovém pásmu od pobřežní linie. Tímto pravidlem se musí řídit jak proplouvající loď, tak pobřežní stát. Jedinou výjimkou, kdy nelze uplatnit pravidlo pokojného proplutí v pobřežních vodách, tvoří průlivy používané pro mezinárodní lodní dopravu. V takovémto případě se na proplouvající loď vztahuje jiné ustanovení – pravidlo transitsního proplutí, které bylo přijato speciálně pro tento případ.

Jaké jsou ale hlavní rozdíly? *a)* Režim transitsního proplutí se vztahuje také na leteckou dopravu (čl. 38 (1)), *b)* na rozdíl od pokojného proplutí, kde musí ponorky plout na hladině se vztyčenou vlajkou (čl. 20), v transitsním režimu se vůbec nemusí vynořit na hladinu. *c)* Při transitsním proplutí má přímořský stát daleko menší pravomoci, jak regulovat námořní dopravu. Například stát může z bezpečnostních důvodů pozastavit právo na pokojné proplutí teritoriálními vodami (čl. 25), avšak právo na transitsní proplutí takto pozastavit nemůže. Plavba loď mezinárodním průlivem nemůže být přerušena a loď nemůže být zadržena (zabavena, kontrolována) ani z důvodu nerespektování zákonů a vyhlášek přímořského státu (čl. 38 (1) a čl. 44). Doposud se rozchází názory, zda se právo pokojného proplutí vztahuje jen na obchodní loď nebo i na válečné, když právo transitsního proplutí

⁷⁵ Mahmoudi, Said: Transit Passage. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online. www.mpepil.com

pro válečné loďstvo je všeobecně přijímáno.⁷⁶

V obou dvou režimech musí loď proplout bez nezbytných zastávek a nesmí jakkoli ohrožovat přímořský stát. Ten může vytyčit koridory splňující mezinárodní standardy, kde se mohou pohybovat a jimiž se musí proplouvající lodě řídit (čl. 22 a 41).

3.1.2. Mezinárodní průlivy, základní linie a vnitřní vody

Geografické kritérium mezinárodního průlivu je zřetelně ustanoveno v článku 37 Úmluvy o mořském právu.

Článek 37

Rozsah působnosti tohoto oddílu

Tento oddíl se vztahuje na průlivy, kterých se používá pro mezinárodní plavbu mezi jednou částí volného moře nebo výlučné ekonomické zóny a jinou částí volného moře nebo výlučné ekonomické zóny.

Průlivem se tedy rozumí jakýkoli úzký přírodní úsek moře, který spojuje jednu stranu volného moře nebo EEZ s druhou stranou volného moře nebo EEZ. Avšak ne všechny průlivy splňující geografickou podmínku spadají pod ustanovení UNCLOS o průlivech používaných pro mezinárodní plavbu.

Funkční hledisko mezinárodního průlivu není, na rozdíl od geografického, jednoznačně v Úmluvě dané. UNCLOS pouze zmiňuje, že průliv musí být používán pro mezinárodní plavbu. Funkční hledisko se proto odvozuje od rozhodnutí Mezinárodního soudního dvora z případu Korfu z roku 1949⁷⁷. Z rozhodnutí ICJ je

⁷⁶ Lapidoth, Ruth: Straits, International. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online. www.mpepil.com

⁷⁷ Ve sporu mezi Velkou Británií a Albánií, poté co britské lodě byly vážně poškozeny po nasetí na miny v Korfském průlivu, se jednalo o to, zda se tento průliv používá pro mezinárodní plavbu. Britské stanovisko se zakládalo na tom, „že průliv je používán jako mezinárodní cesta užívaná pro plavbu v období míru“ (*Bing Bing Jia: The Regime of Straits in International Law. Clarendon Press Oxford. 1998 s. 37*). Albánské stanovisko se zakládalo na tvrzení, že jsou dva druhy průlivů. Důležité průlivy, které jsou využívány celou mezinárodní komunitou a průlivy, které není nutné používat a lze se jim vyhnout. Otázka, jak moc se musí při posuzování brát v zřetel funkční hledisko vytvářel hlavní rozdíl ve stanoviscích obou států. Rozhodnutí ICJ se blížilo britskému stanovisku, které upřednostňovalo

rozhodujícím faktorem při posuzování, zda je průliv používán pro mezinárodní plavbu, geografické hledisko a z funkčního hlediska plně postačuje, že tento průliv představuje určitou alternativní cestu, byť ne často používanou⁷⁸. Mezinárodní soudní tribunál požaduje, aby mezinárodní průliv splňoval obě kritéria, ale při určování funkčního hlediska zanechal velký prostor pro různé interpretace. Průliv sice musí splňovat i funkční kritérium, ale nikde není psáno jaká musí být jeho vytíženost.⁷⁹

Právní stránku plutí v průlivu jsme si vysvětlili v předcházející části, kde jsme se seznámili s termínem transitní proplutí, vztahující se až na jednu výjimku ke všem mezinárodním průlivům. Podle článku 35(a) se transitní proplutí netýká „žádné oblasti vnitřních vod uvnitř průlivu s výjimkou případů, kde vytyčení přímé základní linie v souladu s metodou popsanou v článku 7 vymezuje jako vnitřní vody ty oblasti, které za takové dříve nebyly považovány.“ Na vnitřní vody uvnitř průlivu, které jsou považované jako historicky dané, se nikdy nemůže vztahovat režim platný pro teritoriální vody, ale vztahuje se na ně ustanovení o vnitřních vodách. Ale na vnitřní vody, určené až vytyčením základních linií, se vztahuje právní úprava platná pro teritoriální vody, a tudíž i režim plutí v mezinárodních průlivech.⁸⁰

Základní linie pro vytyčení vnitřních vod se používají v případech, kdy má stát členité pobřeží s hlubokými zářezy nebo když se v bezprostřední blízkosti u pobřeží rozprostírá pás ostrovů (čl. 7 (1)). V takovýchto případech si může stát vytyčit základní linii, která se nesmí podstatně odchylovat od směru pobřeží, a až za touto

geografické hledisko před funkčním. Z funkčního hlediska nezáleží na tom, kolik lodí průlivem projede či zda je hlavní spojnicí mezi dvěma moři nebo pouhou alternativní cestou, která není často využívána. I když takový průliv není hojně využíván, tak je to stále průliv používaný pro mezinárodní plavbu.

(Yturriaga, José: *Straits Used for International Navigation - a Spanish Perspective*. Martinus Nijhoff Publishers. 1990. s. 29-30)

78 Bing Bing Jia: *The Regime of Straits in International Law*. s 39

79 Byers M., Lalond S.: *Who Controls the Northwest Passage*. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Vol 42, No 4. 2009. <http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-42-number-4/index.aspx>

80 Pharand D., Legault L. H.: *International Straits of the World – The Northwest Passage: Arctic Straits*. Martinus Nijhoff Publishers. 1984

se linií nachází pobřežní moře. Při určování základní linie a vnitřních vod se též může přihlídnout k zvýšeným ekonomickým zájmům v oblasti, existence zájmů a jejich důležitost musí být zřejmě prokazatelné a to na základě dlouhodobého užívání (čl. 7 (5)).

3.1.3. Zvláštní ustanovení týkající se arktické oblasti

Úmluva ustanovuje ještě jeden speciální jurisdikční režim, který se ovšem týká pouze zaledněných oblastí. Podle článku 234:

Pobřežní státy mají právo přijmout a provádět nediskriminační právní předpisy k zabraňování, snížení a kontrole znečišťování moře z plavidel v zaledněných oblastech uvnitř výlučné ekonomické zóny, kde zejména drsné klimatické podmínky a přítomnost ledu pokrývajícího po většinu roku takové oblasti vytvářejí překážky anebo výjimečné riziko pro plavbu a kde znečištění mořského prostředí by mohlo způsobit velkou škodu na ekologické rovnováze či ji nenávratně narušit. Tyto právní předpisy budou brát náležitý ohled na plavbu a na ochranu a uchovávání mořského prostředí, a to na základě nejnovějších dostupných vědeckých údajů.

Základem tomuto ustanovení bylo kanadské schválení *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, který požadoval od všech lodí plujících ve vzdálenosti 100Nm od kanadského pobřeží splnění určitých bezpečnostních a ekologických požadavků. V roce 1970, kdy byl tento zákon přijat, neměl žádnou oporu v mezinárodním právu, které jasně stanovovalo, že státy nemají za hranicemi teritoriálních vod žádné jurisdikční pravomoci.⁸¹ Podobné opatření bylo poté vyjednáno „za scénou“ při schvalování Úmluvy o mořském právu v roce 1982 třemi zainteresovanými státy – Kanadou, Sovětským svazem a Spojenými státy.⁸²

Článek 234 dává pobřežním státům v zaledněných oblastech uvnitř exkluzivní ekonomické zóny, tedy za hranicemi teritoriálních vod, větší pravomoci. Stát může

81 Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage. The Tyee. 30/1/2006
<http://thetyee.ca/Views/2006/01/30/DefendNorthwestPassage/>

82 Nelson, Doliver: Exclusive Economic Zone. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online. www.mpepil.com

požadovat od proplouvajících lodí splnění určitých konstrukčních a designových standardů a vybavení, které mohou být přísnější nežli v normální exkluzivní ekonomické zóně.⁸³

„Zaledněné oblasti“ mohou být chápány jako všeobecný termín, ale vztahují se pouze na arktické vody.⁸⁴

Tento článek zanechává jednu interpretační nejistotu. Zmiňuje se o oblasti EEZ, ale nezmiňuje se o teritoriálních vodách nebo mezinárodních průlivech. Pokud by se ustanovení článku 234 týkalo pouze EEZ měly by pobřežní státy v zaledněných oblastech větší pravomoci nad kontrolou lodí znečišťujících moře, nežli ve svých teritoriálních vodách.

3.2. Severozápadní cesta

Severozápadní cesta vede skrz kanadské arktické ostrovy a spojuje Atlantický a Tichý oceán. Cesta je ukončena Davisovým průlivem na východě a Beaufortovým mořem na západě, kde se nachází více alternativních ukončení, jak nám ukazuje Obr. VII.⁸⁵ Tato cesta může představovat zkratku při cestě z Evropy do Asie a umožnit lodím vyhnout se Panamskému nebo Suezskému průplavu. Pokud by lodě používaly tuto alternativní trasu, zkrátí se jim čas plavby a ušetřila by jim finance a palivo, protože severozápadní cesta je až o několik tisíc námořních mil kratší nežli standardně používaná cesta Panamským průlivem.⁸⁶ Další výhodou

83 Hakapää, Kari: Innocent Passage. Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online.

84 tamtéž

85 Jmenovitě to jsou průliv McClure, průliv Prince of Wales, a průliv Dolphin and Union

86 Ušetřená délka závisí na místě nalodění a vylodění. Například z Londýna do Tokia by se zkrátila cesta z dosavadních 23 000km na 16 000km. <http://www.cbc.ca/news/background/northwest-passage/numbers.html> 25/07/2006

Doba plavby by se pak stejnou cestou zkrátila o dva týdny. (Kraska, James: *International Security and International Law in the Northwest Passage*. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Vol. 42, No 4, 2009. s. 1124 <http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-42-number-4/index.aspx>)

severozápadní cesty oproti Panamskému průplavu je, že touto cestou mohou proplout i supertankery a kontejnerové lodi, které z důvodu své šířky a ponoru nemohou použít Panamský průplav,⁸⁷ a z tohoto důvodu musí prozatím obeplouvat celou Jižní Ameriku.

OBRÁZEK VII. SEVEROZÁPADNÍ CESTA⁸⁸



Spekulace o možné navigaci i obchodních lodí skrze tuto špatně přístupnou cestu se v médiích objevily v důsledku globálního oteplování v prvních letech

87 Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage.

88 http://images.google.com/imgres?imgurl=http://geology.com/articles/northwest-passage/northwest-passage-map.gif&imgrefurl=http://geology.com/articles/northwest-passage.shtml&usq=__XdSTROM8QtsLhMWZk4a5TmF0mw4=&h=375&w=550&sz=32&hl=cs&start=1&sig2=-y4v-6oImtJmFm5gGjP6tA&um=1&tbnid=RC-meQ4JSJSlyM:&tbnh=91&tbnw=133&prev=/images%3Fq%3Dnorthwest%2Bpassage.%2Bpicture%26hl%3Dcs%26sa%3DX%26um%3D1&ei=ybZlS8fjGpmh_AbKxrzLAW

druhého tisíciletí. Jako první vydalo symposium U.S. Navy v roce 2001 prohlášení, že „do pěti až deseti let bude severozápadní cesta otevřena každý rok alespoň na jeden měsíc i pro plavidla, která nejsou vyztužena proti ledu“⁸⁹. A skutečně o šest let později, v roce 2007, byla severozápadní cesta poprvé od roku 1972, kdy se cesta monitoruje, po několik týdnů úplně otevřená.⁹⁰

Nové možnosti užití přináší i znovu se objevující otázky, jakým režimem plutí se plavidla pohybující se na severozápadní cestě mají řídit, a v jakých vodách vlastně plují – zda to jsou teritoriální vody, vnitřní vody či zda je tato přes 2000km dlouhá trasa mezinárodním průlivem.

3.2.1. Historie sporu

I když se o širším využití severozápadní cesty nahlas hovoří až v posledních letech, tak historie kontroverze sahá do roku 1969, kdy americký leduodolný tanker *SS Manhattan*⁹¹ proplul touto cestou, aniž by žádal kanadské úřady o povolení, které bylo vyžadováno. Kanada nakonec vyslala i svůj ledoborec, aby doprovodil a pomohl americkému tankeru.⁹² Americké ropné společnosti si touto plavbou ověřovaly možnost přepravovat ropu z nově otevřeného naleziště Prudhoe Bay z Aljašky na Východní pobřeží nebo do Evropy.⁹³ Jako odpověď na toto porušení

89 Taylor, Rupert: Asserting Arctic Sovereignty Claim – Canada Bases its Ownership of Far North on Occupancy. Suite101. 18/09/2009. http://international-politics.suite101.com/article.cfm/asserting_arctic_sovereignty_claim

90 Ve stejné době vědci z US National Snow and Ice Data Center předpověděli, že by do roku 2030 mohl zmizet v této oblasti led a severozápadní cesta by tak mohla být otevřena navigaci po celý rok. (Louise Angélique de la Fayette: *Oceans Governance in the Arctic*. s. 535)

91 *SS Manhattan* byl tanker speciálně vyvinutý pro plavbu v arktických vodách. Bylo to tak první komerční plavidlo, které zdolalo severovýchodní cestu.

92 Přesvědčivější ochrany suverenity kanadských vod však přišla od dvou inuitských lovců, kteří postavili svoje psí spřežení před *SS Manhattan*, když proplouval zálivem Resolute. Plavidlo bylo proto nuceno zastavit a počkat, až se svým spřežením zase odjedou pryč. (Byers, Michael: *The Need to Defend Our New Northwest Passage*.)

93 Spojené státy předpokládaly, že přeprava ropy v supertankerech bude méně finančně nákladná nežli postavení nového ropovodu vedoucího z Aljašky. Druhá plavba, kterou se pokusili proplout severovýchodní cestou v zimě, již nebylo možné pro nepříznivé podmínky uskutečnit. Nemožnost

suverenity schválila Kanada v roce 1970 již výše zmíněný zákon, který nejenom že zajistil Kanadě pravomoci v boji proti znečišťování až do vzdálenosti 100Nm, ale také rozšířil její teritoriální vody z 3Nm na 12Nm. I přes kritiku ze strany USA si Kanada tímto způsobem zajistila určitou suverenitu nad severozápadní cestou. Dalším kanadským krokem bylo vydání vládního usnesení z roku 1973, jimž považuje severovýchodní cestu za své „historické vnitřní vody“.

Podobná situace se opakovala v roce 1985, kdy proplul severovýchodní cestou ledoborec americké pobřežní hlídky *Polar Sea*. Kanadská strana trvala na předcházejícím schválení plavby, avšak Spojené státy odmítly takovou žádost podat s odůvodněním, že plují průlivem určeným pro mezinárodní plavbu. Obě strany se nakonec dohodly, že tato plavba nebude mít vliv na jejich vlastní právní požadavky.⁹⁴ Po tomto druhém sporu Kanada využila možnosti, jenž jí poskytoval články 7 a 8 UNCLOS a vytyčila kolem svých arktických ostrovů přímé základní linie a prohlásila moře nacházející se mezi pobřežím a základní linií za své vnitřní vody. Pozice, kterou zaujala Kanada, však byla odmítnuta nejenom Spojenými státy, ale i Evropským společenstvím. I přes nesouhlasné stanovisko USA, se kanadská a americká strana dohodly na určitém modelu používání severovýchodní cesty (1988, Arctic Cooperation Agreement); USA nepovolí vjezd do úžin svým ledoborcům bez souhlasu kanadské vlády, která v takovýchto případech nebude zaujatě bránit takovému proplutí z důvodu vlastních právních nároků.⁹⁵

plavby v zimním období spolu s environmentalistickými problémy zastavily tento projekt a místo něj vybudovali trans-aljašský ropovod.

94 Handl, Günther: Northwest Passage (Canadian-American Controversy). Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online. www.mpepil.com

95 Handl, Günther: Northwest Passage (Canadian-American Controversy).

3.2.2. Stanovisko Kanady

Abychom pochopili stanovisko, které Kanada zaujala vůči „své“ severozápadní cestě, musíme se zaměřit na důvody, které je utvářejí. Kanada svým postojem směřuje k jedinému pragmatickému cíli, a to k vyhnutí se jakékoli možné ekologické újmě ve svých vodách, protože si je vědoma jak vlastní neschopnosti takovéto škody napravit, tak obrovské finanční náročnosti takovýchto záchranných akcí ve špatně přístupných lokalitách. Pro Kanadu je jednodušší zkusit preventivně zabránit podobným enviromentálním potížím. Z tohoto důvodu se také spolupodílela na tvorbě článku 234 UNCLOS (viz str. 55). Navigace v těchto vodách je však i pro plavidla na takovéto podmínky připravené riskantním podnikem, a proto je z kanadského hlediska jednodušší plavbu v severovýchodní cestě omezit do takové míry, kdy úřady budou moci ohlídat všechny vpuštěné lodě, to jest zda splňují potřebné standarty, jejich aktuální polohu a v neposlední řadě budou moci v nouzi poskytnout rychlou pomoc. Ve formování kanadského stanoviska hraje tedy ekologické hledisko klíčovou roli.⁹⁶

V roce 1880 Británie podstoupila Kanadě všechny arktické ostrovy, ale nikdo se nezabýval právy na stále zamrzlé vody mezi jednotlivými ostrovy a pevninou, jenž byly využívány pouze inuity. Dlouhodobé využívání severních ostrovů a okolních zamrzlých moří domorodými obyvateli, kteří jsou též kanadským občany,⁹⁷ je hlavním argumentem, který používá Kanada při ospravedlňování svých nároků. Prostřednictvím inuitů tedy vykonávala suverenitu nad těmito vodami dlouhá léta. Skutečnost, že o sto let později ledy ustupují, podle kanadského mínění mění pouze skupenství moře a způsob jeho využití, nikoli však jeho status. Z tohoto důvodu považuje Kanada tuto část moře za své „historické vody“. Problémem zůstává, že je

⁹⁶ Stejskal, Lubomír: Kanadský sever: součást duše národa Země javorů. *Mezinárodní politika*. 2008, No. 8, s 17

⁹⁷ Byers, Michael: *The Need to Defend Our New Northwest Passage*.

Kanada za své historické vody začala považovat až roku 1973 a ne dříve, a skutečnost, že severozápadní cestu za historické vody považuje pouze Kanada a ne ostatní státy včetně jejího jediného přímého souseda, Spojených států.⁹⁸

Kanada použila argument o historických vodách tehdy, když obhajovala nově vytyčené přímé linie. Článek o delimitaci přímých linií interpretovala kanadská strana velmi liberálně, jak při používání geografického hlediska, tak při používání ustanovení o zvláštních ekonomických zájmech. Vytyčení západních linií v okolí průlivu McClure či Amundsenova zálivu se proto zdá problematické⁹⁹ a není překvapující, že takovéto vytyčení je napadáno jak Spojenými státy tak Evropou.

I v případě, že by Kanadou vytyčené přímé linie byly všeobecně přijímány, nic nezmění na statusu severozápadní cesty. Kanadská strana sice tímto vytyčením přeměnila charakter vod z teritoriálních na vnitřní, nemusí to však zaručit změnu režimu plavby. Pokud je do vytyčených linií zahrnuta oblast, která v minulosti nebyla považována za vnitřní vody, tak se na ni stále vztahuje ustanovení o plutí v teritoriálních vodách. Zde se vracíme opět na začátek – jsou kanadské vody historickými, tedy že Kanada po značné časové období otevřeně, nepřetržitě a výhradně vykonávala své pravomoci nad tímto územím,¹⁰⁰ nebo kanadská domorodá přítomnost nebyla pro takovéto posouzení dostatečná? Pro posílení argumentu, o historických vodách byla kanadskou vládou a inuity schválena v roce 1993 dohoda, v které je zmíněno, že „*Kanadská suverenita ve vodách obklopující arktické ostrovy je podpořena jejím využíváním a osídlením inuitskou komunitou*“.¹⁰¹

Pozitivní výsledek těchto kroků je nejasný, a z tohoto důvodu Kanada kromě obhajování cesty jako svých historicky vnitřních vod také odmítá pojetí

98 Handl, Günther: Northwest Passage (Canadian-American Controversy).

99 Handl, Günther: Northwest Passage (Canadian-American Controversy).

100 charakteristika historických vod z rozhodnutí Mezinárodního soudního dvora z roku 1951. (*Cour internationale de justice: Affaire des pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège). Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances. 1951.* <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=cd&case=5> s. 130)

101 Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage.

severovýchodní cesty jako mezinárodního průlivu. Argumentuje tím, že cesta nesplňuje funkční hledisko a odkazuje přitom na skutečnost, že od Amundsenovy výpravy neprojelo touto cestou dostatečné množství lodí na to, aby mohla být považována za mezinárodní průliv.¹⁰² Jedním dechem však Kanada připouští, že severozápadní cesta může být často používána ponorkami, o kterých však neví, nebo raději vědět nechce.

Žádný z argumentů, kterých používá Kanada pro podpoření suverenity a dohledu nad severozápadní cestou, není všeobecně přijímán mezinárodní komunitou ani hlavními zainteresovanými státy jako jsou Spojené státy, Evropská Unie nebo Japonsko.

3.2.3. Stanovisko USA a ostatních zainteresovaných států

Stanovisko nejenom USA, ale i dalších států, včetně evropských, sleduje jiný cíl. A to je volné otevření severozápadní cesty pro všechna plavidla splňující požadavky dané článkem 234 UNCLOS. Představa států je taková, že by se na této trase plulo podle režimu platným pro plavbu v průlivech používaných pro mezinárodní plavbu.

Spojené státy se při argumentaci, zda severozápadní cesta je či není mezinárodním průlivem řídí především geografickým kritériem, které tato cesta splňuje, a už méně berou v potaz kritérium funkčnosti. Povrchová plavidla skutečně tuto cestu nepoužívají často a údaje o atomových ponorkách, které se za celou cestu nemusí vynořit na hladinu a nikdo o jejich přítomnosti neví, nejsou známé. Argumenty, že cestu používají v hojné míře ponorky, by mohly strhnout jazýček vah na svou stranu, zatím však tyto argumenty nebyly použity. Možná z důvodu, že si

¹⁰²Počty lodí, které přejely severozápadní cestou se liší, ale i když budeme vycházet z vyšších čísel vyjde nám průměr jedné loď za rok, tedy asi sto lodí (Taylor, Rupert: *Asserting Arctic Sovereignty Claim – Canada Bases its Ownership of Far North on Occupancy.*) Jiné údaje dokumentují pouze 68 lodí (Byers M., Lalond S.: *Who Controls the Northwest Passage.* s. 1174)

nechtějí rozhněvat svého severního partnera a možná proto, že mají v záloze jiné řešení, které by vyhovovalo oběma partnerům.

Postavení USA a ostatních států mimo Kanadu je jednodušší z toho hlediska, že nemusí těžce prokazovat oprávněnost svých tvrzení. Postoj, který Kanada zaujímá má trhliny, na které stačí pouze upozornovat a vyvracet. I proto není žádné kanadské stanovisko všeobecně přijímáno – ať se jedná o vytyčení přímých linií, využívání moří obklopujících arktické ostrovy již v minulosti nebo ustanovení ze 70. let o „historických vodách“.

Kdybych to dohnal do krajnosti dalo by se říci, že Spojeným státům a ostatním zemím stačí vyvracet veškerá kanadská stanoviska ohledně historických vod, párkrát za rok vyslat nějakou výpravu severozápadní cestou a čekat s jakou novou skutečností přijde Kanada, protože je to ona, která musí zveřejnit nějaký nevyvratitelný argument, důvod, jak legálně regulovat námořní dopravu v teritoriálních/vnitřních vodách.

3.2.4. Soudobý vývoj situace

Je třeba uvést, že i přesto, že má Kanada nejdelší pobřeží na světě, z čehož většina je skoro přes celý rok zamrzlá, nemá tomuto faktu odpovídající flotilu. Kanada tedy nemá kapacitu zabránit nepovoleným průjezdům. Po incidentu z roku 1985 zamýšlela kanadská vláda zakoupit 12 atomových ponorek, ale pod nátlakem Spojených států od plánu ustoupila.¹⁰³ Dodnes tak Kanada nevlastní jedinou ponorku, která by byla schopna přeplout severovýchodní cestu, aniž by se musela vynořit. S povrchovými plavidly je na tom Kanada stejně špatně, protože nevlastní jediné plavidlo, ledoborec, který by byl s to proplout severovýchodní cestou v jakoukoli roční dobu, tedy i v zimě. Kanada vlastní celkem pouze čtyři ledoborce,

¹⁰³Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage.

kteří operují pouze v arktické oblasti. V létě zde pomáhají buďto jako doprovod při zásobování vzdálené komunity nebo razí cestu obchodním lodím do Port Churchill v Hudsonově zálivu.¹⁰⁴

I když současné kanadské kroky přišly po úspěšném ponoru na dno severního pólu, hlavním důvodem reakce nebylo položení vlajky na dno, ale tající ledy, které ve stejném roce poprvé otevřely severozápadní cestu pro plavidla i bez doprovodu ledoborců.

Kanadský premiér Stephen Harper vystoupil 10. srpna 2007 se svým projevem v zálivu Resolute Bay, kde předeslal budoucí vývoj v kanadských arktických oblastech. *„Dnešním dnem dává Kanada světu na vědomí, že v oblasti Arktidy je už dlouho reálně přítomná a její přítomnost bude dále pokračovat a růst.“*¹⁰⁵ Záměr podpořil prohlášením, že vznikne nový přístav pro lodě s hlubokým ponorem v Nanisiviku¹⁰⁶ a vojenská výcviková základna pro sto vojáků v Resolute. Obě báze se nacházejí na strategických místech na severovýchodní cestě.¹⁰⁷ Kromě základen počítá Kanada s vybudováním šesti až osmi arktických vojenských hlídkovacích plavidel¹⁰⁸, které by měly základnu právě v Nanisiviku, a s posílením hlídky kanadských rangerů z dosavadních 4100 na 5000 příslušníků. Podle premiéra Harpera *„Ochrana národní suverenity a integrity hranic je prvořadou odpovědností vlády ale též odpovědnost, která byla často zanedbávána.“*¹⁰⁹ Z tohoto důvodu Kanada vyčlenila z rozpočtu sedm miliard dolarů na zvýšení vojenské přítomnosti v arktických oblastech.¹¹⁰

104 Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage.

105 Stejskal, Lubomír: Kanadský sever: součást duše národa Země javorů. s 18

106 Nanisivik se nachází na Baffinově ostrově. Původně se uvažovalo, že přístav bude v Iqalitu, avšak výhodou Nanisiviku, který se používal jako základna pro těžbu zinku, je přirozená hloubka jeho doků (20m), vzdálenost od obydlí a existující infrastruktura včetně přístávací plochy, velkých nádrží na palivo aj... (Canadian American Strategic Review: Canada Announces Deepwater Port at Nanisik on Baffin Island & Army Base at Resolute – Key Points on North-West Passage. 2007. www.casr.ca)

107 Canadian American Strategic Review: Canada Announces Deepwater Port at Nanisik on Baffin Island & Army Base at Resolute – Key Points on North-West Passage.

108Lodě budou pouze vyztuženy proti ledu a tak stejně jako všechna kanadská plavidla nebudou moci v této oblasti operovat i v zimním období.

109MacAksill, Ewen: Canada uses military might in Arctic scramble. *The Guardian*. 11/8/2007

110 Dyer, Gwynne: Why they're fighting for the Arctic. *Niagara Falls*. 13/8/2007

Vládní představitelé vycházejí z předpokladu, že větší vojenská přítomnost v severních oblastech jim pomůže obhájit suverenitu nad severozápadní cestou. Větší přítomnost však může kanadským požadavkům i uškodit. Oblast by se zvýšenou vojenskou přítomností mohla stát méně atraktivní pro život a ve svém důsledku tak uškodit kanadským nárokům.¹¹¹ Možná by se Kanada měla více nežli na vojenskou přítomnost, zaměřit na místní obyvatelstvo, které spíše uhájí kanadské nároky na severozápadní cestu, a přilákat je zpět do arktických oblastí.

Jiným přístupem, jak si upevnit pozici v severozápadní cestě, představuje v říjnu 2009 podepsaný Bezpečnostní systém pro Severní ledový oceán, který by měl vejít v platnost roku 2011.¹¹² Tento krok je součástí nové námořní a bezpečnostní iniciativy Světové meteorologické organizace (WMO) a dvou agentur OSN (IMO a Mezinárodní hydroponické organizace). Kanada, Rusko a Norsko se zavázaly podávat zprávy o hrozících bouřích a jiných nebezpečích pro lodní dopravu v Arktickém oceánu. (Kanada přijala odpovědnost za oblast od Sibíře přes Aljašku až ke Grónsku.) I když samotný fakt, že bude Kanada dodávat meteorologická hlášení, neposiluje její suverenitu v této oblasti, Kanada tímto krokem získá větší kontrolu nad svou severní hranicí,¹¹³ a nepochybně s tím posílí své postavení v tomto regionu. Rozhodně více nežli například návrh kanadského parlamentu z října 2009, který by přejmenoval severozápadní cestu na „kanadskou severozápadní cestu“.¹¹⁴

Za zmínku též stojí kanadská diskuze s UNESCO o zařazení Lancaster Sound na seznam památek světového dědictví a nebo na tomto místě vytvořit národní park,¹¹⁵ či debaty o povinné registraci plavidel plujících severozápadní cestou

111 Canadian American Strategic Review: Canada Announces Deepwater Port at Nanisik on Baffin Island & Army Base at Resolute – Key Points on North-West Passage.

112 Boswell, Randy: Canada to bolster Arctic claim with shipping alerts. *Canwest News Service*. 19/10/2009 <http://www.working.com/national/sectors/Canada+bolster+Arctic+claim+with+shipping+alerts/2029707/story.html>

113 Boswell, Randy: Canada to bolster Arctic claim with shipping alerts.

114 Byers, Michael: The Northwest Passage is already Canadian. *Globe and Mail*. 27/10/2009

<http://byers.typepad.com/arctic/2009/10/the-northwest-passage-is-already-canadian.html#more>

115 Kanada svou žádost staví na faktoru, že v Lanceser Soundu žijí ohrožené druhy grónských velryb,

(NORDREG). Pokud by se Lanceser Sound stal památkou UNESCO, tak by se Kanadě usnadnila možnost regulace dopravy v této oblasti¹¹⁶ a v podstatě v celé severozápadní cestě, protože Lanceser Sound je hlavním přístupným bodem do východní části severozápadní cesty. Co se týče registrace plavidel při vjezdu do arktických kanadských oblastí, tak ta je prozatím pouze fakultativní. To by se však, jak oznámil v roce 2006 kanadský premiér Harper, mohlo změnit.¹¹⁷ Přestože registrace prozatím není povinná, většina plavidel registraci pro vlastní bezpečí využívá. Pokud jsou plavidla registrována, je pro kanadskou pobřežní stráž jednodušší takovéto plavidlo v nouzi vyhledat a pomoci mu.

3.2.5. Možná řešení

Otevřené vody a nekontrolovatelný pohyb plavidel na severovýchodní cestě nemusí být po chuti nejenom Kanadě, ale i Americe. Možným řešením by mohla být společná jurisdikce vykonávaná Kanadou, Spojenými státy a možná i Dánskem/Grónskem.¹¹⁸ Tyto tři státy by měly společně pod kontrolou plavbu skrze průliv. Pro Kanadu by toto řešení mohlo být přínosem, jelikož současný status průlivu jako historicky vnitřních vod nemá silný právní základ a v případě, že by se severní vody otevřely pro všechny, tak by veškerý dohled, včetně odstraňování možných ekologických problémů, spadl na kanadská bedra. Spojené státy a Dánsko by z takovéto kooperace vytěžily možnost volné plavby severozápadní cestou a pro USA by tato varianta znamenala též možnost kontroly severních hranic, což by mohly využít v boji proti terorismu.¹¹⁹ Společně by se vybíraly poplatky za plavbu

jednorožců a dalších živočišných druhů.

116Byers M., Lalond S.: Who Controls the Northwest Passage. s. 1183-84

117Byers M., Lalond S.: Who Controls the Northwest Passage. s. 1185

118Canadian American Strategic Review: Steerage and Stewardship – US, Canada & Denmark/Greenland should join Forces to Guard the North American side of the Arctic. 2007. www.casr.ca

119Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage.

průlivem, z nichž by mohly spolufinancovat práce spojené s kontrolou plavidel, záchranné akce, a v neposlední řadě i úklid možných ekologických havárií.

Takovéto kompromisní řešení by muselo být podepsáno jako dvoustranná (třístranná) dohoda, ale pokud by takto chtěly ustanovit dlouhodobý speciální právní status severovýchodní cesty, bylo by třeba souhlasu většiny mezinárodní komunity.¹²⁰

Jiným řešením by mohlo být ultimativně vyžadované plnění standardů pro arktické vody vypracovaných Kanadou a schválených na půdě IMO (International Maritime Organization, Mezinárodní námořní organizace). Takováto řešení jsou ale často velmi zdlouhavá, což by za současné rychle se měnící situace v arktických vodách mohlo mít neblahé následky.

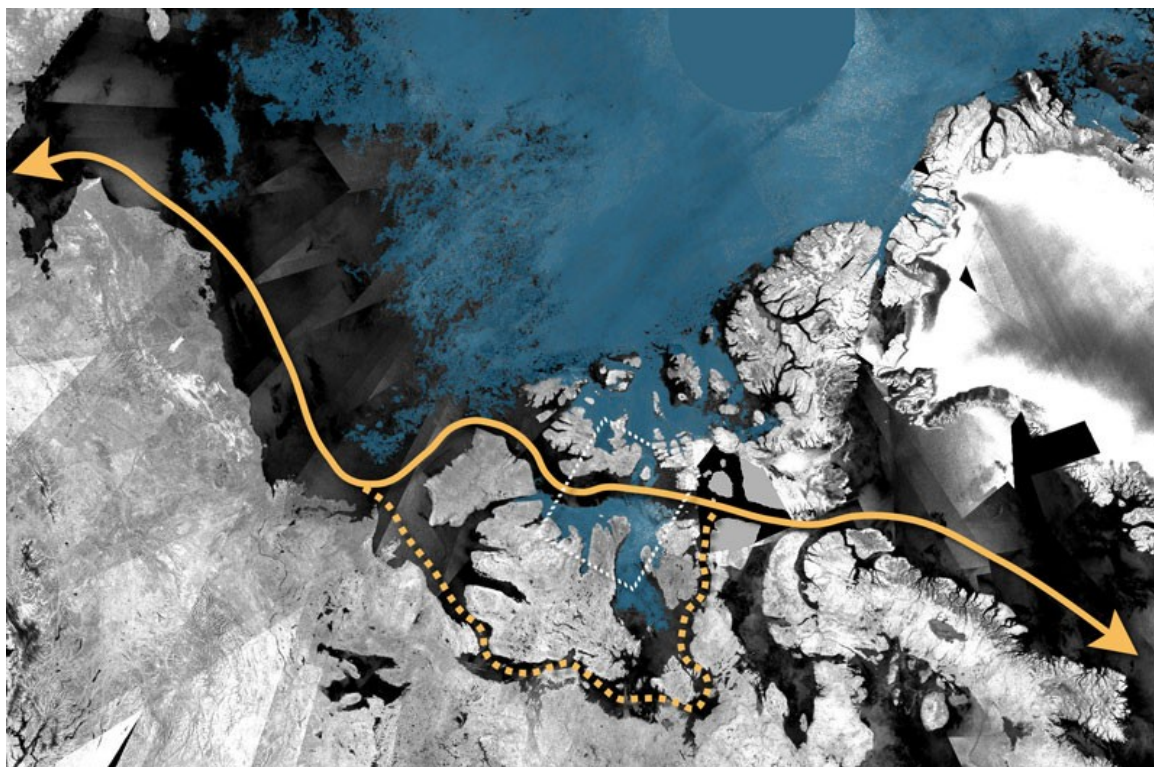
3.2.6. Realistické možnosti využívání

Nikdo nemůže zpochybnit, že severozápadní cesta je v případě využívání ekonomicky méně náročná plavba, nežli v současnosti používaná cesta skrze Panamský kanál (pro velká plavidla cesta okolo celé Jižní Ameriky). Stejně tak se nedají zpochybnit vědecká data o ustupujícím pásu po celý rok zamrzlé vody, což potvrdil rok 2007, kdy bylo možno proplout celou cestou bez doprovodu ledoborce. Entuziazmus z otevřené navigace severozápadní cestou vydržel i v roce 2008, kdy se vydala na historicky první komerční plavbu skrze celou cestu loď společnosti Desgagnés Transarctik Inc.¹²¹ Pro svou plavbu však již nemohla využít nejrychlejší a nejekonomičtější cesty McMclurovým průlivem, který byl blokován ledy, ale použila jižní variantu plavby, jak ukazuje Obr. VIII. V roce 2009 však již byla severozápadní cesta nesjízdná z důvodu blokace nejen McClurova průlivu, ale i dalších oblastí.¹²²

¹²⁰Handl, Günther: Northwest Passage (Canadian-American Controversy)

¹²¹ 1st commercial ship sails through Northwest Passage. *CBC News*. 28/11/2008 <http://www.cbc.ca/canada/north/story/2008/11/28/nwest-vessel.html>

¹²²Boswell, Randy: Ice pockets choking Northern Passage: officials. *Canwest News Service*. 1/8/2009

OBRÁZEK VIII. STAV LEDU V ROCE 2008¹²³

Tyto údaje nás dovádí k závěru, že bezpečná plavba severovýchodní cestou není otázkou příštích pár let, ale spíše desetiletí. A to z jediného důvodu – kvůli driftujícím víceletým ledovým krám, které jsou schopné ucpat úzké průlivy. I přesto, že v roce 2009 bylo ledové pokrytí v km² stejné jako předcházející roky, tak z důvodu rychlého odtání nového, ročního ledu o rok dříve, se mohly začít pohybovat i velké kusy víceletého ledu a zablokovaly průlivy na západě severozápadní cesty.¹²⁴ Právě víceletý led je jedním z nejnebezpečnějších faktorů, který odkládá širší využití

<http://www.montrealgazette.com/technology/pockets+choking+Northern+Passage+officials/1853191/story.html>

¹²³http://esamultimedia.esa.int/images/envisat/Northwest_Passages_with_arrows_H1.jpg

¹²⁴Boswell, Randy: Ice pockets choking Northern Passage: officials. Canwest News Service

cesty pro komerční účely.¹²⁵ Jak ukazuje jeden z výzkumů, víceletý led během let 1976-2007 způsobil plavidlům plujících severozápadní cestou 74% veškerých poškození.¹²⁶

I přes tempo, jakým odtává arktický led, severozápadní cesta ještě nějakou dobu nebude moci konkurovat Panamskému průplavu, a to právě z důvodu své nevyzpytatelnosti. Dva roky po sobě byla cesta otevřena, ale třetí rok ze severnějších oblastí připlul led, který znemožnil jakoukoli navigaci po celý rok. Chtějí-li obchodní společnosti využívat tuto cestu, musí mít jistotu, že bude splavná po určitou dobu každý rok, a že v případě nepříznivých podmínek nebudou muset hledat alternativní plán dopravy.

Nesmíme také zapomínat na fakt, že ušetřený čas a peníze budou částečně vykoupeny daleko vyšším pojištěním, které si budou společnosti v případě riskantních plaveb účtovat, jak uvádí britská pojišťovací společnost Lloyd's.¹²⁷

V současnosti se využívání severozápadní cesty jeví nebezpečné jak pro životní prostředí, tak pro plavidla a obchodní společnosti samotné. Pokud se však dosavadní trend oteplování nezmění, severozápadní cesta může být v budoucnosti pravidelně využívána i komerčními plavidly.

125Nový led (first-year ice) je takový který zamrzne pouze během jedné zimy a roztaje během letního období. Většinou není více jak metr tlustý a plavidla si s ním lehce poradí. Pokud však během léta nestačí roztát stává se z něj víceletý led (multy-year ice), který nejenom že přes zimu něco přidá ke své tloušťce, ale stává se také tvrdším. Víceletý led pak dosahuje 3-5metrů a pokud do něj narazí menší typ plavidla může se potopit (záleží na rychlosti nárazu). (Casselman, Anne: *Will the Opening of the Northwest Passage Transform Global Shipping Anytime Soon?*. *Scientific American*. 10/11/2008. <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=opening-of-northwest-passage>)

126Casselman, Anne: *Will the Opening of the Northwest Passage Transform Global Shipping Anytime Soon?*. *Scientific American*.

127Lloyd's: *Melting Arctic Ice Cap increases prospect of open North West Passage*. 16/09/2009. http://www.lloyds.com/News_Centre/Features_from_Lloyds/News_and_features_2009/360/Melting_Arctic_Ice_Cap_increases_prospect_of_open_North_West_Passage.htm

3.3. Severní mořská cesta

Severní mořská cesta (NSR) spojuje, stejně jako severozápadní cesta, Atlantický a Tichý oceán, avšak podél ruského břehu. Geograficky se rozprostírá mezi Novou zemí na západě a Beringovým průlivem na východě.

V minulosti hrála cesta důležitou roli hlavně při rozvoji severních částí Sovětského svazu a při jejich zásobování. S rozpadem Sovětského svazu význam této tepny upadl – frekvence dopravy se snížila až na 1/4 a s úpadkem dopravy upadal i význam severních přístavních měst.¹²⁸ I když byla severní mořská cesta využívána především lokálními obchodními plavidly, v současnosti se o ní také mluví jako o alternativní trase spojující evropský a asijský trh. Například trasa z Yokohamy do Hamburku by se při použití severní mořské cesty zkrátila ze současných 11400Nm (přes Suezský průplav) na 6600Nm.¹²⁹

Využívání této alternativní trasy by mělo pozitivní vliv nejenom pro obchodní společnosti, ale pomohlo by také rozvoji severních oblastí, které s nástupem tržní ekonomiky začaly chátrat. Setkáváme se zde ale i s riziky, která nám jsou známá již z předchozí kapitoly. Plavba v arktických vodách je i přes ustupující led stále nebezpečná a jakákoli nehoda by mohla mít fatální následky pro místní ekosystém. Ruský sever má na rozdíl od kanadského výhodu alespoň v částečné rozvinutosti pobřeží a infrastruktury (viz. Příloha III.). Avšak stejně jako Kanadě tak i Rusku chybí kapacity, které by v případě nouze mohly být vyslány, aby předešly katastrofě (nehodě).¹³⁰

128 Nejsevernější přístav světa Pevek měl za sovětské doby až 12 000 obyvatel, kteří se však vlivem snížení frekvence dopravy a tedy i pracovních míst odstěhovali a v současnosti žije ve městě méně jak polovina původních obyvatel. (Krans, Maxim: Northern Sea Route Of Russia Nothing But A Dotted Line On A Map. *RIA Novosti*. 28/5/2007 <http://en.rian.ru/analysis/20070523/65989859.html>)

129 The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. 18-20.11.1999. Oslo. <http://www.fni.no/insrop/execsum.htm>

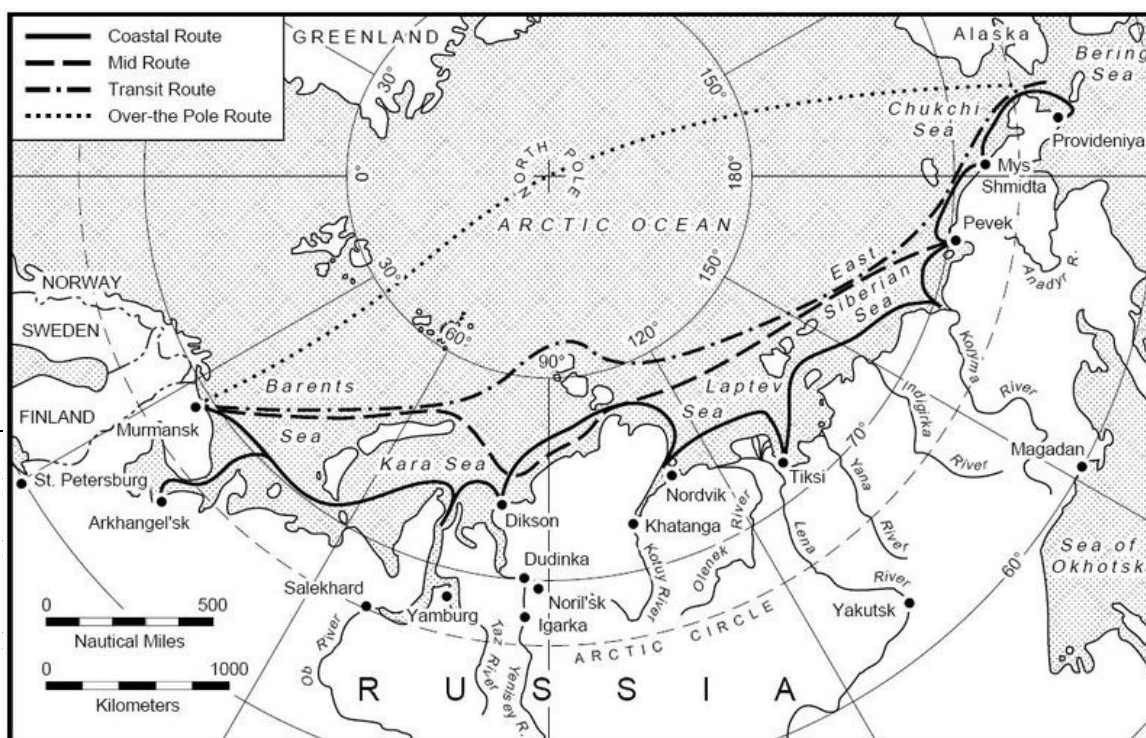
130 Na konci 80. let operovalo podél severní mořské cesty 16 sovětských ledoborců, z nichž bylo osm atomových. Většina z nich však již dosloužila a roce 2020 bude v Arktickém oceánu operovat pouze jediný atomový ledoborec *50 let pobedy*. Tento výčet nebere v potaz ledoborce soukromých společností

Podstatným rozdílem oproti severozápadní cestě je její právní status. Všichni se shodnou, že průlivy používané pro vjezd a výjezd z NSR jsou mezinárodní. Další rozdíl je ve frekvenci dopravy na určitých úsecích trasy (především mezi Murmanskem a Dudinkou a mezi Vladivostokem a Pevekem), a v častějším rozmrzání cesty a v menší obtížnosti plavby.

Oficiálně byla cesta otevřena pro mezinárodní dopravu v roce 1991. Předpisy pro plavbu podél cesty se zakládají na ustanovení článku 234 UNCLOS s tím, že byla také ustavena povinnost mít při této cestě zajištěn (a zaplacen) doprovod ledoborce. Od roku 1998 je NSR považována za historicky vytvořenou národní dopravně komunikační tepnu Ruské federace v Severním oceánu.¹³¹

Pro prohloubení znalostí o severní mořské cestě a prozkoumání případných možností dalšího rozvoje nejenom severní mořské cesty, ale i ruských severních oblastí byl založen šestiletý program INSROP (International Northern Sea Route Programme).¹³²

OBRÁZEK IX. SEVERNÍ MOŘSKÁ CESTA¹³³



Různé možnosti plavby podél severní mořské cesty

3.3.1. INSROP

Výzkumný program INSROP probíhal mezi lety 1993-99 a výsledky byly prezentovány roku 1999 na konferenci v Oslo. Pracovníci programu se zaměřili nejenom na faktory, které podporují využívání severní mořské cesty, ale i na faktory, které její využívání znesnadňují.

Jako největší, ale podle přednášejících na konferenci v Oslo také jediné pozitivum severní mořské cesty, je její vzdálenost. Cesta je až o 40% kratší v porovnání s dosud používanou cestou přes Suezský kanál. Zde však všechna pozitiva, jež by mohla podpořit záměr používat tuto trasu jako spojnicí mezi asijským a evropským trhem, končí. Všechny ostatní aspekty používání NSR buďto odrazují od využívání nebo mohou být jak pozitivního tak i negativního charakteru – záleží na aktuální situaci a vnějších podmínkách.

Na první pohled by se mohlo zdát, že s ušetřenou vzdáleností se sníží také náklady a čas, který cesta zabere. Čas potřebný na zdolání severní mořské cesty je skutečně kratší ve srovnání s cestou Suezským průlivem a to až o deset dnů. Na cestu se ovšem musíte vydat v létě či začátkem podzimu, kdy jsou ideální klimatické podmínky.¹³⁴ V případě nepříznivých podmínek a nutnosti použít ledoborce na proražení cesty, se může plavba neúměrně prodloužit.¹³⁵ Pokud bychom srovnali vzdálenost a průměrnou rychlost, kterou jsou lodě schopny plout v ne úplně

134The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. 18-20.11.1999. Oslo (příspěvek přednesl Matushenko, Nikolay)

135Cestu Murmansk do Peveku a zpět lze za příznivých podmínek proplout během tří týdnů, avšak za nepříznivých podmínek může cesta trvat i dva měsíce (*The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?* (příspěvek přednesl Brubaker, Douglas)). Za příznivých podmínek může být cestovní rychlost 14,5knotů, avšak pokud plavidla narazí na dva metry tlustý led cestovní rychlost se sníží na pouhé 2 knoty, což tje maximální rychlost atomového ledoborce typu *Arktika* v takovýchto podmínkách (*The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?* (příspěvek přednesl Brigham, Lawson))

ideálních podmínkách na trase Hamburk-Yokohama, výsledek může být zarážející.¹³⁶

Trasa	přes Suez	přes NSR
délka cesty (Nm)	11400	6600
průměrná rychlost → čas plavby	21 uzlů → 22,6 dnů	10 uzlů → 27,5 dnů

Ušetřená vzdálenost nejenom že nemusí zkrátit dobu plavby, ale nemusí se ani ušetřit na palivu, protože lodě plující v arktickém regionu mají podstatně vyšší spotřebu paliva, což je dáno jednak podmínkami, ale hlavně rychlostí plavby.¹³⁷ Pokud by nějaká obchodní společnost chtěla používat NSR s vidinou nižších nákladů, musela by svou plavbu naplánovat tak, aby měla zaručené dobré podmínky pro plavbu.

Devizou NSR je fakt, že společnosti neplatí poplatek vybíraný při použití Suezského průplavu. Na druhou stranu nevýhodou je povinná platba za doprovod ledoborce, který si účtuje ruská strana, respektive Atomflot.¹³⁸ Podle závěru INSROP by musel činit poplatek za doprovod ledoborce méně jak 5 USD za tunu nákladu, aby se společností vyplatilo využívat NSR.¹³⁹ Faktory, které jsem až do teď uvedl, mohou jak povzbuzovat tak odrazovat od využívání NSR. Vše záleží na naplánování cesty a na jiných krátkodobě ovlivnitelných faktorech, jako je výše pojistného pro plavidla nebo zmiňované poplatky za doprovod.

Severní mořská cesta má ovšem i své geomorfologické omezení v podobě

¹³⁶The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. (příspěvek přednesl Shinagava, Makoto)

¹³⁷The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. (příspěvek přednesl Shinagava, Makoto)

¹³⁸Právě společnost Atomflot provozuje státem vlastněný dieselové i atomové ledoborce a poskytuje doprovod na NSR. Do roku 2008 tuto službu vykonávala společnost Murmansk Shipping Company, avšak vládním nařízením přešla celá flotila do rukou Atomflotu. Atomflot je součástí státní společnosti Rosatom, která má ve své kompetenci správu všech ruských jaderných elektráren používané pro civilní účely.

¹³⁹The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. (příspěvek přednesl Kamesaki, Kazuhiko)

mělkých průlivů. Z tohoto důvodu mohou touto cestou proplout pouze lodě, které mají třikrát až čtyřikrát menší nosnost nežli lodě používající jižní cestu.¹⁴⁰ NSR je tedy vhodná pouze pro menší dopravce, které nevyužívají velkých lodí. Pro dopravce, kteří převážejí velké náklady, by bylo používání severní cesty nerentabilní.

Další otázkou je bezpečnost plavby, kde se objevují podobné závěry jako v případě severozápadní cesty. Hlavním nebezpečím jsou driftující ledové kry, které jsou nerozeznatelné od lehce zdolatelného nového ledu. Bez rychlého zásahu v případě nehody hrozí arktické oblasti velké škody. Rychlý zásah ale vyžaduje flotilu, kterou Rusko momentálně nedisponuje.

Také přístavy podél severní mořské cesty, chátrající od rozpadu SSSR, potřebují podstoupit určitou modernizaci. Přestavbu přístavů by musel do velké míry financovat soukromý sektor, který ovšem nevidí budoucnost NSR jako spojnice Evropy s Asií, ale spíše jako národní dopravní cestu, po které by putovala ropa a zemní plyn a jiné suroviny.¹⁴¹ Tímto způsobem se však modernizují pouze určité úseky cesty (od Barentsova moře v případě dokončení projektu *Shtokman* nebo již z Pečorského moře v případě projektu *Prirazlomnoe*).¹⁴²

Závěrem výzkumného projektu se většina účinkujících shodla na tom, že plány, že by severní mořská cesta mohla být vhodnou dopravní alternativou k doposud používané cestě přes Suezský kanál, jsou přehnané. NSR není možno technicky využívat celý rok a velkým nedostatkem je malá maximální možná nosnost lodí. Prvním krokem, jak cestu učinit lukrativnější, musí být používání NSR, nebo její části, samotným Ruskem pro transport surovin. Hlavní potenciál severní

140The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. (příspěvek přednesl Saether, Rolf)

141The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. (příspěvek přednesl Yevdokimov, Yury)

142Částečně se tato predikce INSROP již naplnila, když řadu přístavů vlastní soukromé společnosti. Přístavy Dudinka a Dikson vlastní Norilsk Nickel (největší světový těžař niklu paladia a dalších barevných kovů), který přístavy modernizuje. Další přístav Igarka vlastní místní lesnická společnost. (*Canadian American Strategic Review: Russia and the Arctic: Strategic Resources Exploited Using Existing and New Infrastructure on the Northern Sea Route*)

mořské cesty tkví v jejím využívání jako dopravní spojnice východní a západní části Ruské federace kudy, by se do měst (z nalezišť) dostávaly suroviny, materiál a zásoby. Pokud by měla být NSR v budoucnu více využívána, je též nutné rozumně nastavit poplatky za doprovod ledoborce.

Na základě ledového pokrytí, ale hlavně hloubky moře a destinací, kam náklad směřuje, byly navrženy čtyři cesty, kterými by se lodě měly řídit (Obr. IX).

3.3.2. Současná situace

Za deset let, které uplynuly od ukončení projektu IPSROP, se situace v ruské části Severního oceánu podstatně nezměnila. Až poslední rok (2009) se zdá, že se dění okolo NSR dává zase do pohybu.

Začátkem roku 2009 ruská Duma začala připravovat zákon o severní mořské cestě. Nový zákon má podle Čilingarova pomoci „*regulovat dopravu podél NSR*“,¹⁴³ protože se předpokládá, že cesta bude otevřena více, nežli dva měsíce v roce a bude stále více využívána. Zákon dává pravomoc inspektorům nalodit se a přesvědčit se, že proplouvající loď splňuje všechny požadavky, a že nevypouští „ekologicky škodlivé“ látky. Pokud neshledají, že je vše v pořádku, mají právo loď vypovědět. Tento legislativní krok lze chápat nejenom jako pokus o ochranu životního prostředí ruského severu, ale také jako unilaterální vyhlášení suverenity nad severní mořskou cestou, která se ovšem nachází v mezinárodních vodách a tudíž by tento zákon byl i útokem na svobodnou plavbu v otevřeném moři.¹⁴⁴

Naopak příslibem pro užívání severní mořské cesty byla začátkem září 2009 plavba dvou komerčních lodí německé společnosti Beluga Group z Ulsanu (Jižní Korea) do Rotterdamu. Byla to první komerční plavba západní společnosti touto

143Goble, Paul: Moscow Moves to Assert Russian Control of Northern Sea Route. *Window on Euroasia*. 16/2/2009 <http://windowoneurasia.blogspot.com/2009/02/window-on-eurasia-moscow-moves-to.html>

144Goble, Paul: Moscow Moves to Assert Russian Control of Northern Sea Route. *Window on Euroasia*.

cestou v historii. Dvě lodě *Fraternity* a *Foresight* severní mořskou cestou převážely komponenty určené pro novou jadernou elektrárnu v Surgutu, které vyložily v ruském přístavu Jamburg. Během své plavby musely použít služeb atomového ledoborce *50 let Pobedy* (50 лет Победы), který je doprovodil i skrz nejnebezpečnější a zároveň nejsevernější místo NSR – od Beringova průlivu po průliv Vilkizki. Cesta trvala místo obvyklých 32 dnů přes Suezský kanál pouhých 23.¹⁴⁵ Podle vedení Belugy Group díky této cestě společnost ušetřila 300 000 USD za každou loď, a i z tohoto důvodu padlo rozhodnutí tuto cestu v roce 2010 zopakovat, i s dalším novým a větším plavidlem.¹⁴⁶ I přes nesporný úspěch cesty stále zůstává hodně co vylepšovat, a to především z ruské strany. Zástupci společnosti museli jet před vyplutím nákladu dvakrát do Moskvy, aby předložili svůj plán plavby a posléze musela obě plavidla zůstat téměř měsíc ve Vladivostoku, nežli plán cesty podepsali dva ministři a představitel bezpečnostní služby. Na souhlas čekali i přesto, že svou žádost odeslali již v dubnu.¹⁴⁷ Stejnou cestu chtěla společnost Beluga uskutečnit již o rok dříve, ruská strana však tehdy nestihla schválit všechna potřebná povolení v době, kdy bylo možné vyrazit na cestu.¹⁴⁸

Stále zůstává nevyřešena otázka ledoborců. Všechny státem vlastněné ledoborce, jež se používají jako nutný doprovod, má ve správě Atomflot. Všechny ledoborce postavené ještě za Sovětského svazu pomalu dosluhují a zatím se nestaví adekvátní náhrada. Od pádu SSSR byl spuštěn na vodu jediný nový ledoborec, a to v roce 2007 ledoborec *50 let Pobedy*. Podle studie ARCOP by bylo pro zajištění doprovodu při využívání cesty zapotřebí až dvaceti ledoborců (samozřejmě, že ne

145Kirschbaum, Erik: German ships navigate Northeast Passage – but is it a good thing? *Reuters*. 9/9/2009
<http://blogs.reuters.com/environment/2009/09/09/german-ships-navigate-northeast-passage-but-is-it-a-good-thing/>

146oficiální stránky společnosti Beluga Group <http://www.beluga-group.com/en/#News-News>

147Smith, Adam: Global Warming Reopens the Northeast Passage. *Time*. 17/9/2009.
<http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1924410,00.html>

148Seidler, Christoph: Northeast and Northwest Passages Both Free of Ice. *Spiegel online*. 28/8/2008
<http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,574815,00.html>

všechny musí být státní, například Norilsk Nickel plánuje postavit vlastní flotilu).

3.3.3. Shrnutí

Není pochyb, že obě dvě arktické cesty představují lákadlo pro obchodní společnosti, které mají před sebou vidinu ušetřených financí. Z praktické zkušenosti se tento postoj potvrdil úspěšnou plavbou dvou lodí Beluga Group podél ruských břehů. Také se ale prokázalo, že i přes perfektní logistickou připravenost a podporu, se nemusí pozitivní výsledek dostavit. Ani s jednou cestou se v dohledné době nemůže počítat jako s plnohodnotnou alternativou ke stávajícím jižním cestám přes průplavy, a to at' z důvodu častého zablokování cest ledem nebo kvůli geomorfologickým omezením. Aby se se severními cestami mohlo počítat jako s plnohodnotnou alternativou, musely by být používány po větší část každého roku. I když se v poslední době obě cesty otvírají pro dopravu, častěji dochází k situacím, že se nelze stoprocentně spolehnout na to, že další rok bude cesta splavná.¹⁴⁹ Cesty tak budou využívány spíše pro ojedinělé plavby, které budou muset být plánovány s velkým časovým předstihem.

Pro obchodní společnosti budou, i přes tající ledy plavby, v arktickém oceánu stále nebezpečné, protože nikdo nemůže zaručit, že se během plavby nesetkáte s víceletou ledovou krou, která může těžce poškodit i loď přizpůsobenou arktickým podmínkám. Pokud společnosti upřednostní severní cestu před jižní, budou tak vždy vystaveny vyššímu riziku poškození či ztráty lodě. Společnosti mohou odradit také vyšší počáteční náklady na stavbu lodí, které se mohou používat v zaledněných oblastech. Na druhou stranu v současnosti odpadají vyšší finanční nároky na pojištění při plutí severní mořskou cestou. Výše pojistného sice zůstává stále

¹⁴⁹Severozápadní cesta byla sice otevřena jak v roce 2007 tak 2008, avšak v roce 2009 zůstaly některé průlivy zablokovány přes celý rok a proto byla cesta neprůjezdná. Severní mořská cesta je otevřená častěji nežli její protějšek. V posledních letech zůstala zavřená pouze v roce 2008.

vysoká, ale pojištění lodí plujících přes Suezský průplav, se také podstatně zvýšilo z důvodu neustálé a nekontrolovatelné pirátské aktivity v okolí somálských břehů.

Pro ochranu životního prostředí a z důvodu možných ekologických následků způsobených únikem těžkého topného paliva podél severní mořské cesty by bylo nejprínosnější, kdyby byla celá severozápadní cesta považována za kanadské vnitřní vody aby tam mohla vykonávat svoji jurisdikci. Pokud by toto řešení mělo být optimální, musela by Kanada posílit svoji flotilu do takové míry, že by byla schopna zasáhnout v jakékoli části cesty, a to ať z důvodu poskytnutí pomoci či z důvodu vynucení dodržovaných právních předpisů. Je pravděpodobné, že se Spojené státy dohodnou s Kanadou na určitém *modu vivendi* dočasně splňující požadavky obou států, které se v současnosti radikálně nerozcházejí. Otevření severozápadní cesty je rok co rok nejisté, a proto prozatím nelze předpokládat její častější využívání pro komerční účely. Jestliže led odtaje do takové míry, že bude možno pravidelně každý rok bez použití ledoborců tuto trasu proplout, bude se muset na jiném dlouhodobém řešení shodnout nejenom Kanada a Spojené státy, ale celé mezinárodní společenství.

Na severní mořské cestě je situace poněkud odlišná. Cesta sice není používána jako celek, ale některé její části jsou využívány pravidelně a v budoucnu budou tyto části využívány ještě daleko častěji. Pokud pomineme otázku hromadícího se ledu, tak využívání celé cesty omezuje i nedostatečná hloubka některých průlivů, která nedovoluje proplutí větším lodím. Výhodou NSR oproti kanadské alternativě je menší množství průlivů, takže i jejich zablokování víceletým ledem je nižší. Dá se říct, že od Pečorského moře na západ je rozvinutá lodní dopravní infrastruktura především díky nalezištím ropy a zemního plynu. V této oblasti tudíž nejvíce hrozí náhodné úniky nákladu, které by mohly zničit faunu a floru. Pokud by Rusko chtělo upřednostnit námořní dopravu surovin před přepravou pozemní, musí nutně postavit větší množství ledoborců, které by doprovázely plné

tankery. V blízké budoucnosti musí být nejdříve obnovena lokální doprava (surovin, zásob a materiálu), zrenovovány chátrající přístavy a až poté začne být severní mořská cesta využívána jako zkratka mezi Evropou a Asií.

Severní mořskou cestu je možné a severozápadní cestu bude jistě možné občasně využívat jako zkratku. Předpokládat však, že nahradí stávající cesty nebo že budou alespoň rovnoprávnou variantou, je velmi nadsazené; a to z toho důvodu, že nikdy nebude možné spolehnouti se na jejich periodické otevření, jak z technických, tak částečně i z finančních důvodů, z důvodu rizik spjatých s plavbou a v současnosti i z důvodu právních a administrativních bariér.

4. Ekologické aspekty a přeshraniční spolupráce

Současný trend postupného oteplování je pro širší ekonomické využívání arktického regionu příznivý, neboť umožňuje rozvíjet aktivity, které nebylo doposud možné vykonávat. Exploatace surovin ze zemského povrchu, zvýšená frekvence lodní dopravy či industriální rozvoj severských oblastí jsou z ekonomického hlediska bezesporu pozitivní, avšak ustupující zaledněné oblasti a oteplování arktického oceánu, tedy ty faktory, které umožňují vyšší ekonomické využití oblasti, v sobě skrývají i negativa, jež je nutno brát na zřetel.

Změny životních podmínek, způsobené oteplováním mohou přímo či nepřímo zasáhnout všechny živočišné druhy a domorodé obyvatelstvo žijící v této oblasti. Dalším problémem, kterým bude arktická fauna a flora, vystavena jsou výše zmíněné nové ekonomické možnosti. Jakákoli plavba je potenciálně nebezpečná, při jakékoli těžbě surovin ze dna oceánu hrozí úniky ropy či zemního plynu, které mohou být fatální pro lehce zranitelné arktické rostlinné a živočišné druhy žijící v okolních oblastech, zvýšení průmyslového využívání jde ruku v ruce s vyšším množstvím vypouštěných toxických látek. Toto ovšem nejsou jediná nebezpečí, kterým je arktický region vystaven.

Z tohoto důvodu je více než kde jinde a více než kdy jindy potřebné co nejúčinněji předejít a zabránit podobným nežádoucím dopadům na životní prostředí. Určitou ochranou arktické oblasti zaručuje článek 234 UNCLOS, který vyžaduje při plutí v zaledněných oblastech splnění určitých vyšších standardů, nežli v běžné exkluzivní ekonomické zóně. Stále však neexistuje žádná mezinárodní politická organizace, která by měla pravomoci regulovat aktivity nebo přijímat právně závazná stanoviska pro arktickou oblast. Jedinou mezivládní (nadmárodní) iniciativou pro arktický region, do které je zapojeno všech osm států, je tak Arktická rada (Arctic Council), která však slouží spíše jako diskuzní fórum.

Otázkou je, zda se dá environmentálním problémům předejít a pokud ano, zda jim může zabránit lokální iniciativy či zda se otázka arktického životního prostředí nevztahuje na širší oblast a nebude tedy zapotřebí akce a spolupráce více nežli pouze osmi arktických států. Je otázkou, jestli bude zapotřebí ustanovení nějakého nového mezinárodního režimu platného pro Arktidu, nebo zda bude i v budoucnu dostačující práce Arktické rady.

4.1. Důsledky environmentálních změn

Ekosystém v arktickém regionu je jedním z nejméně stabilních, a tedy i nejzranitelnějších ekosystémů na světě. Existuje zde velká provázanost jednotlivých druhů a životní cyklus ekosystému se pohybuje v rozmezí pouze dvou až dvou a půl měsíců.¹⁵⁰ To jsou důvody, proč i malá změna, malé znečištění má v této oblasti vážnější následky nežli kdekoli jinde. I když panuje značná obava ze změn životního prostředí, musím podotknout, že arktický region je v porovnání s jinými oblastmi zatím relativně neznečištěný.¹⁵¹

Region čelí současně dvěma nebezpečím – jedním je znečištění a druhým je oteplování. Vzhledem k tomu, že arktická oblast zatím není intenzivně ekonomicky využívána, tak hlavním arktickým problémem, který narušuje rovnováhu životního prostředí, je globální oteplování. Je známo, že oba dva zemské póly jsou tímto jevem zasaženy více nežli ostatní oblasti, což je způsobeno především tím, že s úbytkem ledové plochy se sluneční záření neodráží zpět do atmosféry, ale je pohlceno daleko tmavší vodní plochou.¹⁵² Bohužel, zatím neexistuje účinná strategie, jak s jevem globálního oteplování bojovat, a tak se projekty na ochranu arktického prostředí soustřeďují pouze na zmírňování dopadů a prevenci před

150 Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 549

151 Eckley N., Selin H.: The Arctic Risk – Arctic Pollution 2002. Environment. Vol. 45, No 7.

<http://128.197.153.21/selin/publications/EckleySelinEnvironment2003.pdf>

152 Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 535

znečištění.

Oběma těmito jevy jsou zasaženy všechny rostlinné i živočišné skupiny stejně tak jako obyvatelstvo žijící v této oblasti.

4.1.1. Dopady na faunu a floru

Jedinou šancí arktické fauny a flory na přežití, je vzhledem k měnícím se podmínkám arktického ekosystému, rychlá adaptace, což ovšem bude z důvodu provázanosti a jedinečnosti místních živočišných a rostlinných druhů značně obtížné. Pokud se totiž změní počátek potravního řetězce, zasáhne to všechny závislé druhy. V arktickém regionu žijí jedinečné formy bakterií, žijící ve spárách mořského ledu, kterými se živí miniaturní korýši, jež jsou dále požíráni polárními treskami. Tresky slouží dále jako potrava pro tuleň, jež jsou hlavním zdrojem potravy pro dva největší arktické predátory – lední medvědy a inuity, kteří jsou přizpůsobeni k lovu na zamrzlém moři.¹⁵³ Nedostatek potravy na jakékoli úrovni řetězce může velice zkomplikovat přežití dalších, vyšších druhů. Z tohoto výčtu je zřejmé, že se spolu s zmenšujícími zamrzlými oblastmi snižují počty živočišných druhů hned na první úrovni řetězce, což následně může postihnout i ostatní závislé živočišné druhy, které nebudou dostatečně živeny a nebudou se reprodukovat v počtu potřebném pro přežití dalšího vyššího druhu. Úbytek ledu však neznamena pouze nedostatek potravy, ale také zmenšující se oblast přirozeného prostředí pro produkci mláďat či pro lov.¹⁵⁴ Dopady změn můžeme již pozorovat na populaci ledních medvědů a tuleňů či na změnách migračních vzorců sobů. Další negativní dopady oteplování pro arktickou faunu a floru je migrace živočišných druhů, které se v oblasti doposud nevyskytovaly, jako jsou různí paraziti, hmyz, a s nimi spojené nové nemoci, které mohou ohrožovat místní „tradiční“ živočišné a rostlinné druhy.

¹⁵³Byers M., Lalond S.: Who Controls the Northwest Passage. s. 1178

¹⁵⁴Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 535

Na změnu teploty se některé živočišné druhy nestihnou adaptovat a vymřou, zatímco jiným bude teplejší prostředí vyhovovat a budou se zde vyskytovat v hojnějším počtu. Určitě se také v Arktidě začnou vyskytovat i živočišné druhy, které žily v jižnějších oblastech.

Jinou hrozbou, která je spojena s oteplováním, a která hrozí arktickému regionu, jsou nekontrolovatelné rybářské aktivity. Za hranicemi teritoriálních vod je dohled nad jakýmkoli praktikami velice ztížený, čehož mohou využívat rybářské lodě, které tak budou profitovat z možné navigace v doposud zamrzlých vodách. Nebezpečím pro místní faunu může být nejenom nadměrný odchyt, ale také způsoby rybaření, jako je vlečení sítí po mořském dně.¹⁵⁵ Této skutečnosti si je vědom americký North Pacific Fishery Management Council (NPFMC), který v únoru 2009 uzavřel oblast o velikosti více 150000Nm² komerčnímu rybaření. Je to poprvé, kdy federální vláda zakázala komerční odchyt ryb z důvodu klimatických změn.¹⁵⁶ Jestliže se vědecky prokáže, že arktickým mořským živočichům nebezpečí nehrozí může být tento zákaz v budoucnu odvolán.

155Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 550

156Kaufman, Laslie: Arctic Sea Partly Closed to Fishing. *The New York Times*. 05/02/2009

OBRÁZEK X. OBLAST ZÁKAZU KOMERČNÍHO RYBOLOVU¹⁵⁷

Zákaz se netýká doposud využívaných rybářských míst, ale těch odlehlějších severnějších částí, které byly zpřístupněny až globálním oteplováním.

Co se následků znečištění týče tak následky mohou zahrnovat širokou škálu možností od ekologické katastrofy typu *Exxon Valdez*¹⁵⁸ přes různé dlouhodobě se vyskytující toxické látky v potravním řetězci až po narušení rozmnožovacích rituálů proplouvajícími plavidly. Nesmí se opomenout ani radioaktivní odpad či znečištění pocházející z městských aglomerací.

¹⁵⁷<http://news.mongabay.com/2009/0206-arctic.html>

¹⁵⁸Ropný tanker Exxon Valdez ztroskotal v roce 1989 u pobřeží Aljašky. Při nehodě vyteklo z trupu lodi 40tisíc litrů ropy, která se rozšířila po celém zálivu prince Wiliama (prince William Sound) Vinou úniku ropy zemřelo okolo čtvrt milionu mořských ptáků, 2800 mořských vyder, 300 tuleňů, 250 orlů, asi 22 kosatek a zničila většinu planktonu v oblasti. Pozůstatky katastrofy jsou patrné ještě dnes. (Graham Sarah: Environmental Effects of Exxon Valdez Spill Still Being Felt. *Scientific American*. 19/12/2003 <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=environmental-effects-of>)

4.1.2. Sociální dopady

Znečištění a změna klimatických podmínek negativně ovlivňují také život místního domorodého obyvatelstva. Oteplování, a tedy zmenšující se zaledněné oblasti, znemožňují domorodému obyvatelstvu žít způsobem, jakým žily předešlé generace. Led hrál po celé generace důležitou roli při lovu a rybaření, ale také při přepravě z místa na místo. Oteplování zasáhne obyvatele severu i nepřímo, protože roztání doposud zamrzlé půdy bude mít za následek poškození budov nebo místních komunikací včetně přístavů. Problémy, kterým čelí fauna a flora (problémy v potravinovém řetězci, odlišný způsob migrace zvěře, apod.) poznamenávají i způsob života domorodých obyvatel.

Závažný problém pro domorodé obyvatelstvo představují také toxické látky, které se vyskytují v jejich tradičním jídelníčku (v tučných rybách). Lov, úprava jídla i její následná společná konzumace jsou již celá staletí součástí sociálního života a rituálů, které představují sociální pouto a dodává jim nejenom fyzickou, ale i psychickou sílu.¹⁵⁹ Proto je zjištění, že potrava, která domorodé obyvatelstvo po generace živila je kontaminovaná, bylo velmi znepokojivé. Jediné možné současné řešení tohoto problému je osvěta a alespoň částečná změna stravovacích návyků.¹⁶⁰ Je potřeba najít kompromis mezi konzumací tradiční potravy, která má nesporné nutriční výhody a sociální roli, a nějakou její náhražkou, která by měla být co nejpodobnější tradičním pokrmům, aby ji místní obyvatelstvo přijalo.¹⁶¹

Posledních několik desetiletí přineslo pro zdraví místního obyvatelstva jak pozitivní tak i negativní změny. Průměrná délka života se prodloužila, dětská úmrtnost a nebezpečí infekčních chorob se podstatně snížilo. Jiné zdravotní aspekty

159Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP): SOAER 2002 – Preface, Executive Summary. 2003 <http://www.amap.no/documents/index.cfm?dirsub=/Arctic%20Pollution%202002>

160Tímto způsobem se v arktické oblasti již podařilo zredukovat příjem potravy kontaminované rtutí.

(Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP): SOAER 2002 – Preface, Executive Summary)

161Eckley N., Selin H.: The Arctic at Risk – Arctic Pollution 2002. Environment. Vol. 45. No 7. 2003

naopak zaznamenaly negativní nárůst. Zvětšil se výskyt srdečních chorob a cukrovky, zvýšil se počet alkoholiků a sebevražd, což může být jedním z dopadů vynucené změny životního stylu.

Samotní představitelé domorodého obyvatelstva spatřují největší nebezpečí v klimatických změnách a v znečištění, ale uvědomují si, že jejich dlouhodobé zdraví a přežití jejich společenství a kultury, závisí především na arktických zemích, ale nejenom na nich.¹⁶²

4.2. Zdroje a cesty znečištění

Výzkumy ukázaly, že většina znečišťujících látek se do Arktického oceánu dostává z vnějších oblastí, a to ať oceánem, řekami, vzduchem či jiným způsobem. Mezi hlavní nebezpečí se řadí takzvané POP látky¹⁶³ (perzistentní organické znečišťující látky), jejichž užívání se v posledních letech sice snižuje, bohužel se však moc nesnižuje jejich výskyt v arktickém regionu. Je to dáno tím, že světový oceán působí jako obrovský rezervoár POP látek.¹⁶⁴ Další nebezpečí představují těžké kovy (především rtuť, olovo¹⁶⁵, kadmium) a radionuklidy¹⁶⁶.

Cesty, kterými se znečištění do arktického regionu dostává se dají rozdělit na

162Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP): SOAER 2002 – Preface, Executive Summary.

163Perzistentní organické znečišťující látky (anglicky persistent organic pollutant) jsou odolné vůči rozkladu a mohou se hromadit v tkáních živých organismů, kde mohou způsobovat problémy spojené s reprodukcí, rakovinné nádory či imunologické problémy. POP látky se ukládají v chladných regionech a to je také důvod, proč inuité žijící daleko od civilizace a zdrojů znečištění patří mezi nejvíce kontaminované skupiny (viz 4.1.2). Do kategorie POP látek spadají toxické dioxiny, pesticidy či DDT – tedy látky které se používají v zemědělství a průmyslu.

Nutno podotknout, že POP látkami nejsou zasaženy pouze inuité, ale do určité míry i lidé konzumující tučné ryby vylovené z arktického moře. POP látky se také mohou vyskytovat i v jiných zvířatech dokrmovaných oleji a krmivy z tučných ryb.

164Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP): SOAER 2002 – Preface, Executive Summary.

165Množství olova se podařilo dramaticky snížit zákazem používání olovnatého paliva

166Také výskyt antropogenních radionuklidů se snižuje. Nejvíce kontaminace pochází ze spadu z testování jaderných zbraní mezi lety 1945-80, některé oblasti byly zasaženy také výbuchem Černobylu v roce 1986. (Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP): SOAER 2002 – Preface, Executive Summary)

přímé a nepřímé. Mezi přímé cesty znečištění budu řadit ty, jejichž zdroj pochází přímo z arktického regionu. Mezi nepřímé pak zařadím cesty, které není možno ovlivnit žádnou čistě regionální akcí, a které pocházejí z vně arktického regionu, tedy z jižnějších částí planety. Podle výsledků AMAP (Arctic Monitoring and Assessment Programme) pochází většina znečištění z vnějších oblastí a do severních oblastí se dostávají mořem, vzduchem nebo sladkovodními toky. Tyto cesty tvoří komplexní a vzájemně propojený systém, který ovlivňuje řada faktorů jako je teplota, srážky, atmosferické proudění, mořské proudy či ledová pokrývka.¹⁶⁷

4.2.1. Znečištění mořskými proudy

I když je transport znečišťujících látek mořem relativně pomalý (v určitých případech to může trvat i více jak několik let, nežli se nečistoty dostanou z průmyslových oblastí v mírném pásu až do Arktického moře), dostane se touto cestou do severních oblastí více znečištění než jakoukoli jinou cestou.¹⁶⁸ Je to zapříčiněno tím, že oceán má obrovskou kapacitu jak pojmout kontaminující látky. A co více, nižší vrstvy oceánu (hlouběji než 800m) mají také velikou schopnost tyto látky v sobě udržet. Z tohoto důvodu se nemusí opatření, namířená proti znečištění Arktického oceánu projevit po řadu let. Až když moře vyčerpá svoje zásoby nečistot, tak začnou klesat ukazatele znečištění arktického moře. Tento proces však může trvat i více jak jedno desetiletí.

¹⁶⁷Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP): SOAER 2002 – Preface, Executive Summary.

¹⁶⁸Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 115

4.2.2. Znečištění sladkovodními toky

Období posledních padesáti let, kdy se postupně rozvíjel průmysl v okolí velkých toků, negativně poznamenalo stav sladkovodních toků ústících do Arktického oceánu (především na ruském pobřeží). Sladkovodní toky se tak staly dalším významným znečišťovatelem arktického regionu.

Několik ruských řek a jejich ústí jsou znečištěny těžbou ropy a zemního plynu. Odpadem z jejich produkce jsou také nasáknuté okolní mokřiny, které jej prozatím zadržují. Stačí však lokální záplavy a odpad se může dostat do řek a dále do oceánu.¹⁶⁹

Všeobecně lze říci, že ruské řeky obsahují daleko větší koncentraci škodlivých látek, nežli řeky severoamerické či evropské. Míra znečištění řek se různí a také každá řeka v sobě skrývá jiné znečišťující a toxické látky. Například řeka Ob má vysokou koncentraci DDT, nebo řeky na poloostrově Kola mají vysokou koncentraci alkalinů během jarního tání sněhu.¹⁷⁰

V budoucnu může také nastat problém s úložišti jaderného odpadu nacházejících se v ruském vnitrozemí, který by se v případě poškození mohl z části dostat do řek a dále do arktické oblasti.

4.2.3. Znečištění atmosférickými cestami

Oproti moři nebo sladkovodním tokům atmosférické cesty obsahují relativně malou koncentraci znečišťujících látek, nicméně toto transportní médium je daleko

¹⁶⁹Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 115

¹⁷⁰Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 115

rychlejší. Čas potřebný pro transport látek vzduchem ze zemědělských a průmyslových oblastí do Arktidy činí pouhých několik týdnů a za určitých podmínek dokonce pouze několik dnů.¹⁷¹

V zimním období mohou částičky prachu, sazí a jiných látek zůstat v atmosféře 20-30 dnů (v létě je to pouze 2-5dnů), což je doba dostatečně dlouhá pro jejich transport do arktických oblastí. Ve stejném období je také arktická fronta tlačena vysokým atmosférickým tlakem ze Sibíře dále na jih, a proto se do této fronty dostávají i velké průmyslové zóny Euroasie. Tímto způsobem se až na polární čepičku dostává významná část evropských emisí. (Touto cestou se například dostává rtuť do živočišného řetězce – v zimě se atmosférou přesune nad polární kruh, kde s příchodem jara a slunečního záření zkondenzuje a spadne na zem.¹⁷²)

4.2.4. Přímá účast na znečištění

Rostoucí populace a ekonomické aktivity na severním pobřeží mají logicky za následek narůstající se dopravní obslužnost, která zatěžuje životní prostředí Arktidy, její vody i pobřeží. Odpadní vody, pocházející jak z domácností tak z průmyslových závodů, jsou dalším vedlejším produktem zvýšené lidské aktivity ohrožující tuto oblast, jež prozatím nemá odpovídající zařízení na zpracování odpadu.¹⁷³

Pro místní ekonomiku a rozvoj celé severní oblasti je lodní doprava nepostradatelná, představuje však také jedno z největších nebezpečí pro místní životní prostředí. Každá loď je jakýsi zásobník všech možných znečištění – od emisí

171Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 116

172Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 116

173Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 116

vycházejících z motoru po náhodné úniky nákladu (především ropy a zemního plynu). Nezanedbatelná je také samotná přítomnost plavidel a hluk, jež je provází na jejich plavbě, který může vyrušovat místní živočichy nebo možnost zanesení cizorodých organismů do Arktidy na trupech lodí.¹⁷⁴

Další znečištění vyplývá i ze samotné těžby nerostných surovin. Těžbařské firmy mají problémy nejenom se zpracováváním odpadu, ale pokud se těžební věže nacházejí na volném, moři tak i s pravidelným únikem vytěžených surovin do moře.

Odlehlost arktických oblastí vedla především během studené války k postojí, že tento region je vhodným úložištěm jakéhokoli odpadu, od průmyslového až po jaderný. A nikdo se při využívání této oblasti nezaobíral tématem ochrany životního prostředí. Dopady tohoto přezíravého jednání jsou zamrzlé pod povrchem, nicméně a v případě pokračujícího oteplování, se mohou dostat na povrch.¹⁷⁵

S určitostí je prokázáno, že znečištění arktické oblasti není způsobeno pouze místními aktivitami, ale přesahuje hranice oblasti. Přímá účast se na znečištění regionu podílí pouze zhruba z 20%.¹⁷⁶ Zbylých 80% znečištění nacházející se v arktickém regionu pochází z lidských činností vykonávaných mimo tuto oblast, a která se tam dostává již výše zmíněnými cestami.¹⁷⁷

Není však jasné, jaký krátkodobý a dlouhodobý dopad budou mít environmentální změny na arktický region. V současnosti se však Arktida vyskytuje v jakémisi pomyslném začarovaném kruhu – oteplování poskytuje větší možnosti

174The Northern Sea Route Conference. The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route?. 18-20.11.1999. Oslo (příspěvek přednesl Kjell A. Moe)

175Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 536

176Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 117

177Nepřímé cesty znečišťování například způsobují, že v některých částech Arktidy (v okolí Norska a v Barentsově moři) stoupl počet radionuklidů. Ty tam jsou transportovány mořskými proudy z jaderných elektráren ve Velké Británii (Sellafield) a z Francie (Cap dela Hague) (Eckley N., Selin H.: The Arctic at Risk – Arctic Pollution 2002. Environment)

ekonomického (průmyslového) rozvoje, čímž se v oblasti bude vyskytovat více emisí, které vyvolají větší oteplování. Jednoduchá rovnice tedy zní, méně ledu = rychlejší oteplování = vyšší ekonomická atraktivita.¹⁷⁸ Na téma znečištění či oteplování bylo napsáno nespočet prací a platí, že kolik lidí tolik názorů. Není ovšem pochyb o tom, jak z tohoto kruhu vystoupit. Veškeré aktivity musí být opatrně plánovány a kontrolovány a všechny kroky bude třeba koordinovat nejenom na národní a pan-arktické úrovni, ale také a především na úrovni mezinárodní. Spoluprací na všech úrovních by bylo třeba vyvolat celosvětovou aktivitu, která by mohla zvrátit stávající trend ve znečišťování.

Předtím, nežli se přistoupí k jakékoli globální akci, je nutné pochopit arktická specifika a pochody, jakými a proč se region znečišťuje a získat další důležitá, zásadní data nutná v boji proti znečišťování. Prvním krokem tedy musí být dlouhodobý, koordinovaný vědecký výzkum jako byl AMAP 2002, ACIA 2004 (Arctic Climate Impact Assessment) nebo mezinárodní iniciativa Mezinárodní polární rok (International Polar Year, IPY), který v letech 2007-09 zkoumal oba póly a jejich propojení se zbytkem světa.

Otázka budoucnosti Arktidy je stejně spleťtá, jako posouzení negativních dopadů způsobených lidskou činností v tomto regionu. Jaký mezinárodní režim by byl pro Arktidu nejpřínosnější a na jakém režimu se jsou zainteresované státy schopné shodnout? A na jaké platformě se nové plány budou vyjednávat a schvalovat? Existuje velké množství organizací, úmluv a konvencí, které se týkají nějakého arktického tématu, avšak žádná nezastřešuje arktický region jako celek. Nejblíže k tomu má Arktická rada (Arctic Council), která však spíše připomíná poradní a diskusní fórum, nežli organizaci, která je schopna nařídit a vyžadovat plnění určitých závazků.

¹⁷⁸Z této rovnice je patrné, proč se dlouho o ochraně životního prostředí pouze mluvilo a spolupráce mohla byla ztížena i neochotou některých států s touto situací něco podnikat. Rusko by se například tímto způsobem mohlo konečně stát námořní velmocí s nezamrzajícími přístavy. Tedy cíl, který sledovalo celé staletí

4.3. Stávající arktický režim

Základem současného režimu platného v Arktickém regionu je již několikrát zmíněná Úmluva o mořském právu, která slouží jako právní základ týkající se nejenom mořských hranic, nároků na rozšíření kontinentálního šelfu či práva na nerostné suroviny, ale týká se i ochrany životního prostředí. UNCLOS však není jedinou dohodou, která se vztahuje na arktickou oblast. OSN a Mezinárodní námořní organizace schválila několik konvencí, které se také určitým způsobem týká Arktidy. Během let vzniklo i několik regionálních úmluv pojednávající o ochraně životního prostředí či o rybolovu. Vzhledem k rozsahu své práce zmíním pouze ty nejdůležitější úmluvy a organizace, které ovlivňují dění v regionu.¹⁷⁹

4.3.1. UNCLOS

Právní aspekty týkající se rozdělení moří již byly probrány v předcházejících kapitolách, stejně tak již byl zmíněn článek 234 pojednávající o zaledněných oblastech. Co se ochrany životního prostředí a rybolovu týče, tak se užívání UNCLOS jeví jako problematické, jelikož o takové ochraně pojednává jako o všeobecných

¹⁷⁹Pro informaci zde uvádím obsáhlejší výčet konvencí vztahujících se k Arktidě. Pro případné jednodušší dohledání je uvádím v anglickém jazyce. UNCLOS, United Nations Framework Convention on Climate Change, Convention on Biological Diversity (CBD), London (Dumping) Convention 1972, Convention on International Trade in Endangered Species (CITES), Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants, Ramsar Convention on Wetlands of International Importance. Regionální konvence jako je Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR), Convention on Future Multilateral Co-operation in the North East Atlantic Fisheries (NEAFC), Agreement on Conservation of Polar Bears. Regionální programy založené pod hlavičkou United Nations Environment Programme a nezávislé programy pro arktický region North-East Atlantic Regions. Nezávazné instrumenty jako Declaration of Principles and Agenda 21, Johannesburg Plan of Implementation – závěry ze summitu o trvale udržitelném rozvoji (2002). Dohody zabývající se rybolovem UN Fish Stocks Agreement (UNFSA), Food and Agricultural Organisation Code of Conduct for Responsible Fisheries. Pravidla vydaná IMO – Oil Spill Response in Ice and Snow Conditions, Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters. Organizace domorodého obyvatelstva Saami Council, Inuit Circumpolar Conference. Vzdělávací instituce University of the Arctic. Ani tento výčet ovšem není úplný.

principech. V takovémto případě je pouze na jednotlivých státech, aby takovéto principy začlenily do své legislativy. K takovému postupu Úmluva sama nabádá ve článku 197:

Státy přímo nebo prostřednictvím příslušných mezinárodních organizací spolupracují na univerzální a podle potřeby na oblastní základně při stanovení a vypracovávání mezinárodních norem, standardů, doporučené praxe a postupů, které jsou v souladu s touto Úmluvou, přihlížejíce přitom k oblastním zvláštnostem.

Úmluva se zmiňuje o arktickém regionu v jediném článku, a to ještě nepřímou, když odkazuje na zaledněné oblasti. Co se ovšem stane, pokud se současný trend nezastaví, a doposud zaledněné oblasti již dále zaledněnými nebudou? A dostačuje tento jediný článek k tomu, aby byl základem pro arktický režim, ochranu životního prostředí a trvale udržitelný rozvoj? Ačkoli UNCLOS reguluje mnoho aktivit je možné, že aktivity, které Úmluvou regulovány nejsou, jsou v současné situaci vážnější a důležitější.¹⁸⁰

4.3.2. Mezinárodní námořní organizace

IMO je specializovanou agenturou OSN, která se zabývá mezinárodní lodní dopravou. Od svého založení v roce 1959 přijala více jak 60 právních ustanovení, které napomáhají bezpečnosti plavby a chrání životní prostředí. Ustanovení IMO jsou jednotné pro všechny oceány a závazná pro všechny členské státy a pro jejich lodě (Mezinárodní konvencí o ochraně moří před znečištěním z lodí – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)). V některých environmentálně zranitelnějších oblastech však vyžaduje plnění speciálních

¹⁸⁰Rothwell, Donald: The Arctic in International Affairs: Time for a New Regime? *ANU College of Law, Australian National University*. 10/12/2008 <http://ssrn.com/abstract=1314546>

bezpečnostních opatření. Pro tyto případy IMO vytvořilo „speciální oblasti“ (Special Areas) a „mimořádně citlivé mořské oblasti“ (particularly sensitive sea areas (PSSAs)), na které se vztahuje vyšší úroveň ochrany nežli požaduje MARPOL. Ani jedna takováto oblast se však nevyskytuje v Arktidě, protože IMO vychází z předpokladu, že podle článku 234 si státy sami mohou nastavit zpřísněné podmínky.¹⁸¹

MARPOL je vnímán jako úspěšná konvence. Od doby, co byla přijata, kleslo procento celkového znečištění moří způsobené lodní dopravou z cca 35% v 70. letech na pouhých 10% v 90. letech.¹⁸²

V roce 2002 IMO schválila Pokyny pro lodě operující v arktických zaledněných oblastech (Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters), které se zaměřují na konstrukci lodí a bezpečnostní otázky, které by mohly zabránit nechtěným nehodám.

4.3.3. Arktická rada

Prvním pokusem, jak se vypořádat s otázkou životního prostředí bylo v roce 1991 založení iniciativy Strategie na ochranu arktického životního prostředí (Arctic Environmental Protection Strategy, AEPS). Úkolem AEPS, jež měla osm členů, bylo identifikovat největší hrozby pro místní životní prostředí a vytvořit strategii pro jejich potlačení. K tomuto účelu bylo utvořeno šest skupin, které se měly pracovat na specifických úkolech.

Na základech AEPS byla v roce 1996 založena Arktická rada, která se na rozdíl od předcházející iniciativy zaměřila kromě otázek životního prostředí i na trvale udržitelný rozvoj a zahrnula do svého středu kromě osmi arktických zemí i

¹⁸¹Nowlan, Linda: Arctic Legal Regime for Environmental Protection. *IUCN Environmental Law Programme*. 2001. <http://data.iucn.org/dbtw-wpd/edocs/EPLP-044.pdf>

¹⁸²Nowlan, Linda: Arctic Legal Regime for Environmental Protection.

organizace domorodého obyvatelstva.

Arktická rada se schází jednou za dva roky na ministerské úrovni a veškerá rozhodnutí jsou přijata konsenzem. Každý program Arktické rady je dobrovolně financován jedním z členských států. Práce Arktické rady je rozdělena do šesti pracovních skupin.

- Sustainable Development Program (SDWG) – tento program se zabývá ochranou a posílením ekonomické, kulturní a zdravotní situace domorodého obyvatelstva způsobem, který nezatíží životní prostředí. Jednou z projednávaných záležitostí je například otázka odstranění bariér pro obchod s mořskými savci nebo zákaz dovozu kůže a kožešin lachtanů a tuleňů do EU a USA
- Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP) – tento program byl zřízen již AEPS za účelem poskytnutí spolehlivých a dostačujících informací o stavu arktického životního prostředí, o hrozbách, kterým čelí a s cílem poskytnutí vědeckých stanovisek ohledně opatření, která mají být přijata.¹⁸³
- Emergency, Prevention, Preparedness and Response Program (EPPRP) – tento program byl založen z důvodu poskytnutí základních postupů při reakci na mimořádné situace.
- Protection of Arctic Marine Environment (PAME) – program se zaměřuje na ochranu prostředí před pozemním a mořským znečištěním.
- Conservation of Arctic Flora and Fauna (CAFF) – program se zaměřuje na potřeby arktických rostlinných a živočišných druhů.
- Arctic Contaminants Action Program (ACAP) – program se zaměřuje na identifikaci přímých zdrojů kontaminace a zpracování projektů na její snížení.

¹⁸³www.amap.no

I přes to, že Arktická rada je jakousi vlajkovou lodí, co se spolupráce v této oblasti týče a přes nesporný přínos závěrů z jednotlivých programů, má Arktická rada vážné nedostatky. Práce je komplikována jak nedostatkem financí (financování projektů je na dobrovolném základě), tak neexistující pevnou právní strukturou a neexistujícím stálým sekretariátem. Arktická rada jedná jako „soft law“ instituce, která může vydávat pouze doporučení, tedy právně nezávazné akty. Rada tak postrádá sílu, jak členské státy přinutit k plnění vypracovaných plánů a strategií. V některých případech, jako je například regulace námořní dopravy, by se se svým doporučením musela obrátit ne na členské státy, ale na IMO, která by takovéto doporučení schválila a stalo by se tak právně závazným pro všechny státy. Arktické radě také chybí jakýkoli kontrolní mechanismus, který by sledoval plnění plánů a pravidel.

4.4. Adekvátnost současného režimu?

Hlavní otázka zní, zda je ochrana životního prostředí, jež je implementována jednotlivými arktickými státy na národní úrovni a činnosti koordinované Arktickou radou (jejími pracovními skupinami), pro arktický region dostačující.

Arktická ochrana životního prostředí, která by byla implementována pouze arktickými státy, nebude nikdy dostačující. Nepřímé zdroje znečištění samy o sobě jsou dostatečné na to, aby životní podmínky v Arktidě degradovaly. S tímto faktorem arktické státy ani jakýkoli arktický režim nic nesvedou, a tak pokud se budu zabývat adekvátní ochranou regionu, budu mít chtě nechtě na mysli pouze lokální iniciativy.

Arktické moře je dobře chráněno v pásmu do 200Nm od pevniny, a to jak vnitřním ustanovením o teritoriálních vodách, tak článkem 234 UNCLOS.¹⁸⁴ Avšak

¹⁸⁴Článek 234 je adresovaný zaledněným oblastem a to, že se vztahuje na Arktidu je dané právě ledovým pokrytím. Otázkou je, zda v budoucnu, pokud zmizí led ze zaledněných oblastí uvnitř EEZ, článek 234

ochranu pevniny a pobřeží mají na starosti jednotlivé státy a záleží pouze na nich, zda se budou řídit danými pravidly či nikoli. Problémem je i ochrana moří před znečištěním za 200Nm hranicí, kam nesahá ustanovení UNCLOS. V minulosti se ochranou této oblasti nemuselo zabývat z důvodu jejího celoročního zalednění. S ustupujícím ledem však vznikají na mapě Arktidy místa, která nepožívají jiné nežli obecné ochrany MARPOL, vztahující se pouze na lodní dopravu, a kde neexistuje žádná dohoda pojednávající o ochraně mořské biodiversity.¹⁸⁵

Nedostatkem, co se ochrany životního prostředí týče, tedy je fakt, že hlavní aktér, Arktická rada, pracuje pouze na dobrovolné bázi, a že nemá žádné účinné pravomoci pro prosazení svých plánů. Nutno dodat, že členskými státy, zvláště USA, tento systém vyhovuje a nehledají způsob jak dát Arktické radě pravomoci schvalovat pro všechny závazná pravidla. Lze tak soudit i ze závěrů konference v Ilulissatu (Grónsko), kde aktéři odmítli potřebu „uceleného mezinárodního právního režimu“ pro Arktidu a potvrdil, že hlavním mechanismem při řešení arktických otázek nadále zůstane Úmluva o mořském právu.¹⁸⁶

Další slabinou Arktické rady je skutečnost, že se nezabývá ani otázkou rybolovu ani otázkou dopadu těžby nerostných surovin ze dna oceánu na životní prostředí. Právě těžba může být jedním z největších přímých znečišťovatelů prostředí.

Naopak úspěšná byla Arktická rada na poli vědeckého výzkumu, kde spolupracovala i s jinými organizacemi.¹⁸⁷ Rada též schválila řadu důležitých iniciativ a pokynů jako jsou například Pravidla pro pohyb lodí v arktických zaledněných vodách (Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters). Arktická rada je také důležitou institucí pro domorodé obyvatelstvo, díky ní jsou jejich hlasy brány na zřetel. Především pracovní skupina zabývající se trvale udržitelným rozvojem

Arktidy nadále týkat.

185Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 563

186Rothwell, Donald: The Arctic in International Affairs: Time for a New Regime?

187Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 561

pomáhá domorodému obyvatelstvu nejenom prosadit jejich požadavky, ale pomáhá jim také v boji s kontaminovanou potravou. Za svojí relativně krátkou existenci již Arktická rada stihla projednat řadu důležitých otázek a dokončila řadu důležitých studií.¹⁸⁸

Arktický režim tak, jak je nastaven, dobře odpovídal arktickým podmínkám s trvale zaledněnými vodami. Úmluva o mořském právu poskytuje ochranu prostředí až do 200Nm a také přesné vymezení mořských oblastí a možnosti rozšíření kontinentálního šelfu. Arktická rada dodává důležité vědecké závěry či pravidla, na které je možné dále navázat. Rada má také pozitivní vliv na postavení, ekonomiku a životní podmínky domorodého obyvatelstva. S ustupujícím ledovým pokrytím je však možné plout i za hranicí 200Nm. Tyto oblasti však nejsou nikým, ani Mezinárodní námořní organizací, dostatečně právně ošetřeny. (Na Arktidu se vztahují pouze základní pravidla MARPOL jako pro kterékoli jiné moře a neberou na zřetel zranitelnost arktického životního prostředí.)

Založení Arktické rady bylo určitě správným krokem k nastartování regionální spolupráce v oblasti životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje. Otázkou je, zda-li si současná situace již nežadá vyšší úroveň spolupráce, která by odstranila neduhy současného režimu.

4.5. Alternativní režim

Otázka alternativního režimu vhodného pro arktický region není nová. Většinou se při takovýchto debatách uvádí jako ukázkový model režim platný na Antarktidě. Není to ovšem jediná varianta, jak současný režim transformovat.

I když zavedení Antarktického smluvního systému (Antarctic Treaty System, ATS) nebo jeho modifikace představuje přitažlivou alternativu, musíme si uvědomit,

¹⁸⁸Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context.

že podmínky, které se vyskytují na Antarktidě se diametrálně liší od podmínek v Arktidě. Životní podmínky a prostředí, které oba regiony ovlivňují jsou sice podobné, ostatní faktory se však již rozcházejí. Hlavní odlišností je především populace,¹⁸⁹ průmyslové aktivity a relativní blízkost kontinentu a s tím spojená státní jurisdikce¹⁹⁰. Na rozdíl od Arktidy je Antarktida přírodní rezervací a ATS je tedy primárně zaměřen na environmentální ochranu. Režim v arktické oblasti musí mít na mysli nejenom ochranu životního prostředí, ale i trvale udržitelný rozvoj. ATS se proto pro arktické účely nehodí a je nepravděpodobné, že by byl schválen ve stejné podobě.¹⁹¹ Avšak to, že ATS není vhodný pro Arktidu jako celek neznamena, že by se ani jeho jednotlivé části nedaly použít pro arktickou oblast. Některé úmluvy jako například Úmluva o zachování mořských živých zdrojů Antarktidy (Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, CCAMLR) nebo moratorium na těžbu nerostných surovin ze 7. článku Madridského protokolu, by vhodně doplnily stávající arktický režim.¹⁹²

Dle mého názoru bude výhodnější postavit nový režim na stávající kostře, která i když s určitými výhradami v arktické oblasti funguje, nežli zdaloudně budovat režim zcela nový. Při přestavbě režimu je možno vycházet ze dvou nebo tří alternativ.

Jednou z možností je, že členové Arktické rady dají této organizaci pevný základ včetně trvalého sekretariátu, financí a hlavně pravomoc vydávat právně závazné normy. Aktéři by se také měli dohodnout na rozšíření působnosti rady i na oblasti zabývající se například rybolovem či těžbou nerostných surovin. Tato alternativa, i když zajímavá, má prozatím malou šanci na schválení, jak ukázal

189Na rozdíl od Arktidy, kde žije okolo 3,5milionů obyvatel, Antarktida nemá žádné permanentní osídlení.

190Arktický region není od Evropy, Asie či Ameriky oddělen oceánem a tak jurisdikce jednotlivých států zasahuje do arktické oblasti. Antarktida je relativně vzdálená jak od kontinentu tak od průmyslových oblastí.

191Rothwell, Donald: *The Arctic in International Affairs: Time for a New Regime?*

192Louise Angélique de la Fayette: *Oceans Governance in the Arctic*. s. 560

meeting členů Arktické rady v Ilulissatu.

Další možností je nadále využívat Arktickou radu jako diskusní fórum, které se bude i nadále soustřeďovat na trvale udržitelný rozvoj, vědecké zprávy a na přípravu plánů a pravidel. Ty ovšem dále postoupí jiné instituci, která by zajistila jejich právní vymahatelnost. Touto institucí by byla nejspíše IMO,¹⁹³ čímž by se však regulovala pouze lodní doprava, jež spadá do jejích kompetencí. Toto řešení by mohlo vyhovovat jak Kanadě tak Rusku a jejich zájmům při správě severních mořských cest. I když by plavební koridory nevedly skrze jejich interní vody mohly by skrze Arktickou radu a spoluprací s dalšími státy v IMO prosadit potřebnou ochranu vod a určitou regulaci dopravních aktivit i za EEZ.

Poslední možností, jak lépe ochránit arktické prostředí a zároveň hájit zájmy místní populace spočívá ve schvalování na sobě nezávislých úmluv, které se v současném režimu prozatím nevyskytují a vhodně by ho tak doplnily. Jednalo by se především o ochranu životního prostředí a zpřísněnou regulaci plavby za hranicí EEZ, pravidla podmořské těžby a pravidla ochraňující arktickou biodiverzitu. Tuto přestavbu režimu by šlo včlenit také do druhé alternativy s důležitějším postavením IMO. Některá pravidla by se schválila na zasedání IMO a ostatní by musely být schvalovány *ad hoc* koalicemi států, stejným způsobem jak se to dělo v začátcích Antarktického systému smluv.

Jakýkoli režim, který by byl platný pro arktický region, by fungoval souběžně s UNCLOS, jehož striktní dodržování by bylo samozřejmostí.

193 Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. s. 564

ZÁVĚR

Vztahy mezi jednotlivými arktickými státy rozhodně nejsou tak negativní, jak je často prezentováno mnoha sdělovacími prostředky. Samozřejmě, jednotliví protagonisté se neshodnou na všech zásadních otázkách, neexistuje a ani nemůže existovat naprostý konsensus – rozhodně však situace není tak vyhrocená jak by mohlo vypadat po přečtení některých novinových článků nebo po shlédnutí televizních reportáží typu „Arktická studená válka“, apod. Informace o možných či hrozících konfliktech jsou nepodložené a přehnané. Ano, termín „konflikt“ se prodává lépe nežli „spolupráce“. A to je jeden z důvodů, proč když už problematika arktické oblasti pronikne až do zpravodajství, tak má mediální výstup obvykle negativní charakter. Pokud by se novináři tématem zabývali obsírněji a do hloubky, neomezovali se pouze na povrchní informace či „silácké“ projevy především ruských politických představitelů, museli by uvést, že příslušné státy dodržují přijatá pravidla. A pokud se v oblasti vyskytují určité problémy, tak jsou především institucionálního charakteru. Při současných velmi rychle probíhajících změnách arktických podmínek nejsou jednotlivé státy schopny náležitě reagovat na nové výzvy, které tyto změny přinášejí.

Sdělovací prostředky se nejvíce věnují problematice prodloužení kontinentálního šelfu a výskytu nalezišť nerostného bohatství na mořském dně. Z ekonomického hlediska představuje těžba surovin v regionu nejzajímavější aktivitu, a proto jí je i mediálně věnována největší pozornost. Na druhou stranu, většina článků postrádá jakoukoli vědeckou hodnotu, jsou neúplné a často bývají zpracovány tendenčně. Zprávy o probíhajícím výzkumu mořského dna či o velikosti předpokládaného záboru tak obvykle nejsou publikovány, dokud nejsou předloženy požadavky na rozšíření kontinentálního šelfu speciálně zřízené komisi, která zkoumá jejich oprávněnost. Nejdůležitějším faktorem ovšem je, že se státy

striktně drží pravidel daných Úmluvou o mořském právu, postupují přesně v jejím duchu a tudíž jakýkoli konflikt jiný, nežli je pouhá slovní přestřelka, nehrozí. Jak ukazují současné projekty podmořské těžby surovin, zabývat se takovou těžbou na kontinentálním šelfu je zatím předčasné a reálně o ní lze uvažovat až v horizontu několika let, ne-li několika desetiletí. Žádosti o prodloužení kontinentálního šelfu podávají státy s tím, že mají určitou dlouhodobou vizi, která ovšem nemusí být realizována.

Pro ekonomický rozvoj oblasti je v současné době důležitější zaměřit se na krátkodobější cíle, mezi něž rozhodně patří i obchodní plavba severními mořskými cestami, především trasou podél ruského pobřeží. Rozvoj dopravních cest tak umožní především vývoj těžařského průmyslu a místních obchodních aktivit. Použití severních mořských cest jako plnohodnotné zkratky mezi Atlantickým a Tichým oceánem není prozatím možné a je třeba uvést, že i v případě odtání veškerého ledu by obchodní společnosti většinou daly přednost tradiční plavební cestě. Při zpracování tématu severních mořských cest jsem narazil na nedostatek relevantní literatury a na nevyváženost informací. Například, o právním postavení severozápadní mořské cesty lze nalézt mnoho informací na rozdíl od NSR, kde lze stěží dohledat byť i nové legislativní usnesení ruské dumy z letošního roku. Výhody a různá omezení plavby v případě NSR dobře pokrývá několikaletý výzkum INSROP, do kterého se zapojily i nearktické státy, zatímco podobná iniciativa u severozápadní cesty nebyla dosud realizována, a proto na toto téma chybí zdroje.

Jakýkoli režim, platný pro arktickou oblast, musí zahrnovat nejenom právní ustanovení týkající se mořských oblastí a pravidel plavby, ale musí obsahovat i účinné nástroje pro ochranu arktického prostředí. Ani jednu část nelze vypustit, protože jednotlivé prvky jsou navzájem provázány. Čím více se v Arktidě budou rozvíjet průmyslové aktivity, tím více je bude potřeba v zájmu ochrany životního

prostředí a trvale udržitelného rozvoje regulovat. Arktický region musí být vždy pojmán jako celek a vždy bude třeba myslet o krok dopředu – jaký vliv bude mít to které navrhované ustanovení nejenom na spravovanou oblast, ale i na další regiony. A proto by se zainteresované státy měly zaměřit především na výzkumnou činnost, bez níž nelze Arktidě porozumět, ochránit ji, ani jí pomoci.

Státy v arktickém regionu mají nepochybně blíže ke společné kooperaci nežli k proklamovanému konfliktu, i když spolupráce není v oblasti historicky zakořeněná. Nicméně v současnosti, když zde mají jednotlivé státy podobné, ne-li společné zájmy, je určitá míra kooperace logickým vyústěním. Spolupráce na půdě Arktické rady je dobrým a úspěšným začátkem. Problémem však je, že si každý představuje jinou úroveň spolupráce a rozdílné množství pravomocí delegovaných na zaštitující instituce.

Pro zdárnou budoucnost arktického regionu bude nutné nejenom dále postoupit v mezistátní spolupráci a překonat subjektivní, partikulární zájmy jednotlivých arktických států, ale zapojit také do řešení „arktické otázky“ širší mezinárodní komunitu. Pokud se tyto podmínky nepodaří realizovat, Arktidě se nepodaří nevystoupit ze svého začarovaného kruhu.

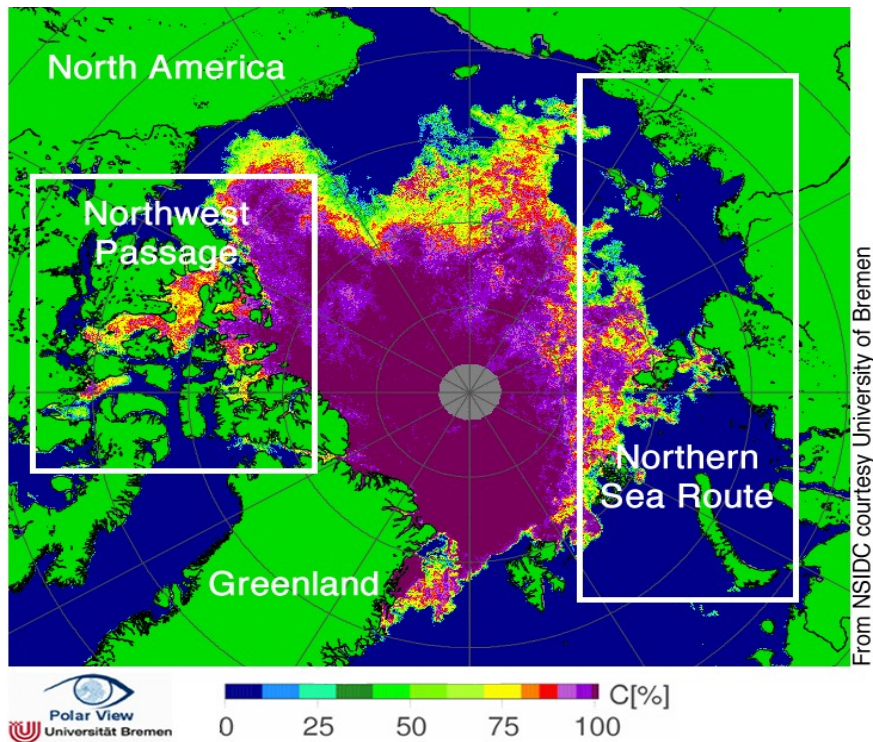
PŘÍLOHY

Příloha I. Shrnutí výsledku Circum-Arctic Resource Appraisal

(MMBO – počet barelů ropy v milionech, BCFG – počet kubických stop zemního plynu v miliardách, MMBNGL – počet barelů zkapalněného zemního plynu v milionech, MMBOE – celkový počet barelů ropy a ropě ekvivalentního zemního plynu v milionech)

Province Code	Province	Oil (MMBO)	Total Gas (BCFG)	NGL (MMBNGL)	BOE (MMBOE)
WSB	West Siberian Basin	3,659.88	651,498.56	20,328.69	132,571.66
AA	Arctic Alaska	29,960.94	221,397.60	5,904.97	72,765.52
EBB	East Barents Basin	7,406.49	317,557.97	1,422.28	61,755.10
EGR	East Greenland Rift Basins	8,902.13	86,180.06	8,121.57	31,387.04
YK	Yenisey-Khatanga Basin	5,583.74	99,964.26	2,675.15	24,919.61
AM	Amerasia Basin	9,723.58	56,891.21	541.69	19,747.14
WGEC	West Greenland-East Canada	7,274.40	51,818.16	1,152.59	17,063.35
LSS	Laptev Sea Shelf	3,115.57	32,562.84	867.16	9,409.87
NM	Norwegian Margin	1,437.29	32,281.01	504.73	7,322.19
BP	Barents Platform	2,055.51	26,218.67	278.71	6,704.00
EB	Eurasia Basin	1,342.15	19,475.43	520.26	5,108.31
NKB	North Kara Basins and Platforms	1,807.26	14,973.58	390.22	4,693.07
TPB	Timan-Pechora Basin	1,667.21	9,062.59	202.80	3,380.44
NGS	North Greenland Sheared Margin	1,349.80	10,207.24	273.09	3,324.09
LM	Lomonosov-Makarov	1,106.78	7,156.25	191.55	2,491.04
SB	Sverdrup Basin	851.11	8,596.36	191.20	2,475.04
LA	Lena-Anabar Basin	1,912.89	2,106.75	56.41	2,320.43
NCWF	North Chukchi-Wrangell Foreland Basin	85.99	6,065.76	106.57	1,203.52
VLK	Vilkitskii Basin	98.03	5,741.87	101.63	1,156.63
NWLS	Northwest Laptev Sea Shelf	172.24	4,488.12	119.63	1,039.90
LV	Lena-Vilyui Basin	376.86	1,335.20	35.66	635.06
ZB	Zyryanka Basin	47.82	1,505.99	40.14	338.95
ESS	East Siberian Sea Basin	19.73	618.83	10.91	133.78
HB	Hope Basin	2.47	648.17	11.37	121.87
NWC	Northwest Canada Interior Basins	23.34	305.34	15.24	89.47

Příloha II. ledové pokrytí arktických pasáží v roce 2009



Příloha III. Arktické přístavy¹⁹⁴*Seznam arktických přístavů:**Kanada - Barrow, Prudhoe Bay, Inuvik, Churchill**Norsko: Narvik, Tromsø**Rusko: Murmansk, Archangelsk, Dikson, Dudinka, Tiksi, Vladivostok, Pevek*

¹⁹⁴http://en.wikipedia.org/wiki/File:Arctic_Ocean_Seaports.png (legendu přeložil a upravil Martin Opolecký)

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

periodická literatura

- Alcock, Frank: Bargeining, Uncertainty, and Property Rights in Fisheries. *World Politics*. 2002, No. 4, s. 437-461
- Baev, Pavel: Russian Flag Stakes energy claim at North Pole. *Euroasia Daily Monitor*. 2007, vol. 4, No. 153
- Blagov, Sergei: Russian Experts Divided Over Claims to Arctic Continental Shelf. *Euroasia Daily Monitor*. 2007, vol. 4, No. 159
- Bloom, Evan: Establishment of the Arctic Council. *The American Journal of International Law*. 1999, No. 3, s. 712-722
- Boswell, Randy: Canada to bolster Arctic claim with shipping alerts. *Canwest News Service*. 19/10/2009
<http://www.working.com/national/sectors/Canada+bolster+Arctic+claim+with+shipping+alerts/2029707/story.html>
- Boswell, Randy: Conference could mark start of Arctic power struggle. *Canwest News Service*. 28.5.2008. www.canada.com
- Boswell, Randy: Danes pipe up with their own North Pole claim. *CanWest News Service*. 10/8/2007
- Budzik, Philip: Arctic Oil and Natural Gas Potential. *Energy Information Administration*. 19/10/2009 <http://www.eia.doe.gov/>
- Byers, Michael: The Need to Defend Our New Northwest Passage. *The Tyee*. 30/1/2006 <http://thetyee.ca/Views/2006/01/30/DefendNorthwestPassage/>
- Byers, Michael: The Northwest Passage is already Canadian. *Globe and Mail*. 27/10/2009 <http://byers.typepad.com/arctic/2009/10/the-northwest-passage-is-already-canadian.html#more>
- Byers M., Lalond S.: Who Controls the Northwest Passage. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Vol 42, No 4. 2009. s. 1133-1210
<http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-42->

[number-4/index.asp](#)

- Casselman, Anne: Will the Opening of the Northwest Passage Transform Global Shipping Anytime Soon?. *Scientific American*. 10/11/2008.

<http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=opening-of-northwest-passage>

- Colson, David: The Delimitation of the Outer Continental Shelf between Neighboring States. *The American Journal of International Law*. Vol. 97, No. 1, s 91-107

- Chung, Andrew: The Arctic Cold War. *The Toronto Star*. 12/8/2007.

www.thestar.com

- Doyle, Alister: Oslo sets limit on Arctic seabed, short of North Pole. *Reuters UK*. 15/4/2009

- Dyer, Gwynne: Why they're fighting for the Arctic. *Niagara Falls*. 13/8/2007

- Eckley N., Selin H.: The Arctic at Risk – Arctic Pollution 2002. *Environment*. Vol. 45. No 7. 2003

- Environment Canada, fisheries and Oceans Canada and Indian and Northern Affairs Canada: Land-Based Pollution in the Arctic Ocean: Canadian Actions in a Regional and Global Context. *Arctic*. Vol. 61. 2008 str. 111-121

- Folbrecht, Lukáš: Pořádně studená válka. *Týden*. 2008, No. 41, s. 54-55

- Gethin Chamberlain: Ice melts opening up Northwest Passage. *Telegraph*. 16/9/2007.

www.telegraph.co.uk

- Goble, Paul: Moscow Moves to Assert Russian Control of Northern Sea Route. *Window on Euroasia*. 16/2/2009 <http://windowoneurasia.blogspot.com/2009/02/window-on-eurasia-moscow-moves-to.html>

- Graham Sarah: Environmental Effects of *Exxon Valdez* Spill Still Being Felt. *Scientific American*. 19/12/2003 <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=environmental-effects-of>

[id=environmental-effects-of](#)

- Gramling, Carolyn: Cold Wars: Russia claims Arctic land. *Geotimes*. 1/8/ 2007.

www.geotimes.org

- Karpoff, M. Jonathan: Public versus Private Initiative in Arctic Exploration: The

Effects of Incentives and Organizational Structure. *The Journal of Political Economy*. Vol 109, No. 1, s 38-78

- Kaufman, Laslie: Arctic Sea Partly Closed to Fishing. *The New York Times*. 05/02/2009
- Kirschbaum, Erik: German ships navigate Northeast Passage – but is it a good thing? *Reuters*. 9/9/2009 <http://blogs.reuters.com/environment/2009/09/09/german-ships-navigate-northeast-passage-but-is-it-a-good-thing/>
- Krans, Maxim: Northern Sea Route Of Russia Nothing But A Dotted Line On A Map. *RIA Novosti*. 28/5/2007 <http://en.rian.ru/analysis/20070523/65989859.html>
- Kraska, James: International Security and International Law in the Northwest Passage. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. Vol. 42, No 4, 2009. s. 1109-1132 <http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-42-number-4/index.aspx>
- Louise Angélique de la Fayette: Oceans Governance in the Arctic. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2008. s. 531-566
- Lakhtine, W: Rights over the Arctic. *The American Journal of International Law*. 1930, No. 4, s 703-717
- MacAksill, Ewen: Canada uses military might in Arctic scramble. *The Guardian*. 11/8/2007
- Murphy, Sean: U.S. Reaction to Russian Continental Shelf Claim. *The American Journal of International Law*. 2002, No.4, s. 969-970
- Nowlan, Linda: Arctic Legal Regime for Environmental Protection. *IUCN Environmental Law Programme*. 2001. <http://data.iucn.org/dbtw-wpd/edocs/EPLP-044.pdf>
- One Step Forward, Two Steps Back. Is the Latest Crisis Cause for Another Time-Out in the Barents Sea?. *Oil&Gas Euroasia*. 2009 No.1 <http://www.oilandgaseurasia.com/articles/p/90/article/798/>
- Oxman, Bernard: The Territorial Temptation: A Siren Song at Sea. *The American Journal of International Law*. 2006, No. 4, s. 830-851

- Romancov, Michael: Čí je Arktida?. *Mezinárodní politika*. 2008, No.8, s. 4-7
- RosBusinessConsulting: Russia to invest trillions of rubles in continental shelf exploration. 1/10/2009. <http://www.rbcnews.com/free/20091001173815.shtml>
- Rothwell, Donald: Arctic Ocean Seabed Rights: The Last Great Land Grab?. *Jurist Legal News and Research*. 1/3/2008. <http://jurist.law.pitt.edu/forumy/2008/03/arctic-ocean-seabed-rights-last-great.php>
- Rothwell, Donald: The Arctic in International Affairs: Time for a New Regime? *ANU College of Law, Australian National University*. 10/12/2008 <http://ssrn.com/abstract=1314546>
- Shoumatoff, Alex: The Arctic Oil Rush. *Vanity Fair*. 2008, No. 5
- Smith, Adam: Global Warming Reopens the Northeast Passage. *Time*. 17/9/2009. <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1924410,00.html>
- Stejskal, Lubomír: Kanadský Sever: součást duše národa Země javorů. *Mezinárodní politika*. 2008, No. 8, s 16-18
- Stanovský, Michael: Boj o severní pól či dno arktických moří?. *Severské listy*. 15/8/2007. www.severskelisty.cz
- Stanovský, Michael: Ruská výprava Arktika. *Severské listy*. 15/8/2007. www.severskelisty.cz
- Tesař, Filip: Arktická bezradnost. *Mezinárodní politika*. 2008, No. 8, s. 7-9
- Taylor, Rupert: Asserting Arctic Sovereignty Claim – Canada Bases its Ownership of Far North on Occupancy. *Suite101*. 18/09/2009. http://international-politics.suite101.com/article.cfm/asserting_arctic_sovereignty_claim
- Young, Oran: The Politics of International Regime Formation: Managing Natural Resources and the Environment. *International Organization*. 1989, No.3, s. 349-375
- Zhdannikov, Dmitry: Gazprom ups pipeline costs, delays oil project. *Reuters UK*. 31.5.2008 <http://uk.reuters.com/article/idINL3165962220080331>

neperiodická literatura

- Baev, Pavel: Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole. *The Jamestown Foundation*. 2007. www.jamestown.org
- Bing Bing Jia: *The Regime of Straits in International Law*. Clarendon Press Oxford. 1998. ISBN 0-19-826556-5
- Canadian American Strategic Review: Carving Up the Arctic Seabed – Two Options: the 'Meridian' method or the 'Sector' solution. 2007. www.casr.ca
- Canadian American Strategic Review: Russia and the Arctic: Strategic Resources Exploited Using Existing and New Infrastructure on the Northern Sea Route. 2007. www.casr.ca
- Canadian American Strategic Review: Russia Explores Arctic Ocean to Bolster its Claims to Polar Oil & Gas Reserves, Fishing Rights and Shipping Lanes. 2007. www.casr.ca
- Canadian American Strategic Review: Canada Announces Deepwater Port at Nanisik on Baffin Island & Army Base at Resolute – Key Points on North-West Passage. 2007. www.casr.ca
- Canadian American Strategic Review: Steerage and Stewardship – US, Canada & Denmark/Greenland should join Forces to Guard the North American side of the Arctic. 2007. www.casr.ca
- Doliver, Nelson: EEZ. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online*. www.mpepil.com
- Hakapää, Kari: Innocent Passage. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online*. www.mpepil.com
- Lapidot, Ruth: Straits, International. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online*. www.mpepil.com
- Mahmoudi, Said: Transit Passage. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law Online*. www.mpepil.com
- Nelson, Doliver: Exclusive Economic Zone. *Max Planck Encyclopedia of Public*

International Law Online. www.mpepil.com

- Pharand D., Legault L. H.: *International Straits of the World – The Northwest Passage: Arctic Straits.* Martinus Nijhoff Publishers. 1984. 90-247-2979-3
- Vallson, Trausti: *How the World Will Change with Global Warming.* University of Iceland Press, 2006 ISBN 9979-54-727-8
- Yturriaga, José: *Straits Used for International Navigation – a Spanish Perspective.* Martinus Nijhoff Publishers. 1990. ISBN 0-7923-1141-8

Primární zdroje

- The Northern Sea Route User Conference: The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route? 18–20. 11.1999 <http://www.fni.no/insrop/execsum.htm>
- Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, The European Union and the Arctic Region. § 3.3. 2008
http://ec.europa.eu/external_relations/arctic_region/docs/com_08_763_en.pdf
- Affaire des pêcheries (royaume-uni c. norvège) Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances. 1951. <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=cd&case=5>

Ostatní zdroje

- Severská rada <http://www.arctic-council.org/>
- interaktivní mapa arktického regionu
<http://www.spiegel.de/flash/0,5532,18973,00.html>
- Organizace spojených národů www.un.org
- oficiální stránky společnosti Beluga Group <http://www.beluga-group.com/en/#News-News>
- ARCOP project 2003-2005 <http://www.arcop.fi/reports.htm>
- Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP) www.amap.no
- Lloyd's: Melting Arctic Ice Cap increases prospect of open North West Passage. 16/09/2009.
http://www.lloyds.com/News_Centre/Features_from_Lloyds/News_and_features_2009/360/Melting_Arctic_Ic

[e_Cap_increases_prospect_of_open_North_West_Passage.htm](#)

UNIVERZITA KARLOVA
FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD
INSTITUT POLITOLOGICKÝCH STUDÍ

Arktida - region „nikoho“?

Martin Opolecký

PROJEKT MAGISTERSKÉ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Praha 2009

Arktida a severní pól se po necelém století dostává znovu do středu zájmu. Kdysi se „soutěžilo“ o to, kdo jako první pokoří Arktidu, území s nedozírným množstvím ledu, a dobude severní pól. Avšak příčinou, proč se o Arktidě začalo v současné době mluvit je globální oteplování a stále ustupování a slábnutí ledové krusty, které otevírá nové možnosti využití Arktidy – tedy k těžbě nerostných surovin a možnosti otevřené navigace doposud pouze ledoborci zdolatelné severovýchodní a severozápadní mořské cesty.

2. právní postavení Arktidy

Arktida je prozatím považována za území nikoho a nemá žádný zvláště upravený mezinárodní status jako Antarktida. Ratifikací III. konvence OSN o mořském právu v roce 1997, kde bylo vymezeno 200mil široké pásmo teritoriálních vod si zainteresované státy rozdělily Severní ledový oceán, avšak žádný ze států nerozšířil své teritoriální vody až k okolí severního pólu. Přímořské státy ale dostali možnost dále si rozšířit teritoriální vody podle článku 76, který se zmiňuje o tzv. šelfovém moři.

3. státní aktéři v arktickém prostoru

Svůj zájem o tento region jako první projevilo Rusko, pro které je území Arktidy nejzajímavější. Rusko je ze všech aktérů nejaktivnější – už jednou byl jejich návrh na rozšíření svých teritoriálních vod komisi zřízenou pro tento účel OSN odmítnut. Dalším státem, který má eminentní zájem na tomto regionu je Kanada. Jejím primárním cílem však nejsou nerostné suroviny, ale severozápadní mořská cesta, kterou sami považují za své teritoriální vody. Proti tomuto vymezení se však staví Spojené státy (díky Aljašce) a Evropská unie. Svůj zájem v Arktidě má díky Grónsku i Dánsko. Posledním státem, který se však doposud nevyjádřil, zda vznesl svůj nárok, je Norsko, které je díky Špicberkám severnímu pólu nejbližší.

4. současné spory

Spory se týkají zejména rozšíření teritoriálních vod pomocí „šelfového moře“. Jak by měl vypadat nový model vymezení teritoriálních vod a kdo má vůbec právo si takto rozšířit svojí exkluzivní ekonomickou zónu. Jak Rusko, tak Kanada i Dánsko podkládají svůj teritoriální zájem stejným argumentem – Lomonosovovým hřebenem táhnoucím se pod hladinou oceánu od novosibiřských ostrovů až ke kanadským břehům.

Další spor se týká severních vod kolem kanadských ostrovů, které Kanada považuje za integrální součást svého území, avšak s tímto vymezením nesouhlasí Spojené státy. Ty také mohou společně s Dánskem uzavřít vjezd a výjezd z této severozápadní cesty.

4. Možnosti kooperace

Protějšku Arktidy, Antarktidě, se dostalo určitých mezinárodních dohod, jež upravují nároky na rybolov a stanovují moratorium na veškerou těžbu nerostných surovin. Otázkou je, zda je možné podobný režim utvořit i pro Arktický region, který není tak vzdálený jako Antarktida. Jiná možnost spolupráce by byla těžba pod mezinárodním dohledem tak, aby nenarušovala místní faunu a floru. Stejným způsobem by se mohly otevřít i mořské cesty.

Nesmíme zapomenout ani na nestátní aktéry a mezinárodní organizace jako jsou (Severská rada či Arktická rada), jenž mohou přispět k možné spolupráci v tomto regionu.

Otázkou také je, zda není celý kolotoč týkající se Arktidy předčasný a bezpečná a ekonomicky rentabilní těžba a plavba je pouze určitou vizí do vzdálené budoucnosti, zda je vůbec možná za současné situace určitá spolupráce a jak jinak

bude s Arktickým regionem naloženo, komu bude patřit a jak bude rozparcelována?

stať

- dno arktického moře – nerostné suroviny
- hladina arktického moře – mořské cesty
- ekologické a kulturní aspekty

Seznam použité literatury

periodická

- Alcock, Frank: Bargaining, Uncertainty, and Property Rights in Fisheries. *World Politics*. 2002, No. 4, s. 437-461
- Baev, Pavel: Russian Flag Stakes energy claim at North Pole. *Euroasia Daily Monitor*. 2007, vol. 4, No. 153
- Blagov, Sergei: Russian Experts Divided Over Claims to Arctic Continental Shelf. *Euroasia Daily Monitor*. 2007, vol. 4, No. 159
- Bloom, Evan: Establishment of the Arctic Council. *The American Journal of International Law*. 1999, No. 3, s. 712-722
- Boswell, Randy: Conference could mark start of Arctic power struggle. *Canwest News Service*. 28.5.2008. www.canada.com
- Colson, David: The Delimitation of the Outer Continental Shelf between Neighboring States. *The American Journal of International Law*. Vol. 97, No. 1, s 91-107
- Chung, Andrew: The Arctic Cold War. *The Toronto Star*. 12.8.2007. www.thestar.com
- Folbrecht, Lukáš: Pořádně studená válka. *Týden*. 2008, No. 41, s. 54-55
- Gethin Chamberlain: Ice melts opening up Northwest Passage. *Telegraph*. 16.9.2007. www.telegraph.co.uk
- Gramling, Carolyn: Cold Wars: Russia claims Arctic land. *Geotimes*. 1.8. 2007. www.geotimes.org
- Lakhtine, W: Rights over the Arctic. *The American Journal of International Law*. 1930, No. 4, s 703-717
- Murphy, Sean: U.S. Reaction to Russian Continental Shelf Claim. *The American Journal of International Law*. 2002, No.4, s. 969-970
- Oxman, Bernard: The Territorial Temptation: A Siren Song at Sea. *The American Journal of International Law*. 2006, No. 4, s. 830-851
- Romancov, Michael: Čí je Arktida?. *Mezinárodní politika*. 2008, No.8, s. 4-7

- Rothwell, Donald: Arctic Ocean Seabed Rights: The Last Great Land Grab?. *Jurist Legal News and Research*. 1.3.2008. <http://jurist.law.pitt.edu/forumy/2008/03/arctic-ocean-seabed-rights-last-great.php>
- Shoumatoff, Alex: The Arctic Oil Rush. *Vanity Fair*. 2008, No. 5
- Stejskal, Lubomír: Kanadský Sever: součást duše národa Země javorů. *Mezinárodní politika*. 2008, No. 8, s 16-18
- Stanovský, Michael: Boj o severní pól či dno arktických moří?. *Severské listy*. 15.8.2007. www.severskelisty.cz
- Stanovský, Michael: Ruská výprava Arktika. *Severské listy*. 15.8.2007. www.severskelisty.cz
- Tesař, Filip: Arktická bezradnost. *Mezinárodní politika*. 2008, No. 8, s. 7-9
- Young, Oran: The Politics of International Regime Formation: Managing Natural Resources and the Environment. *International Organization*. 1989, No.3, s. 349-375

neperiodická

- Baev, Pavel: Russia`s Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole. *The Jamestown Foundation* . 2007. www.jamestown.org
- Canadian American Strategic Review: Carving Up the Arctic Seabed – Two Options: the 'Meridian' method or the 'Sector' solution. 2007. www.casr.ca
- Canadian American Strategic Review: Russia and the Arctic: Strategic Resources Exploited Using Existing and New Infrastructure on the Northern Sea Route. 2007. www.casr.ca
- Canadian American Strategic Review: Russia Explores Arctic Ocean to Bolster its Claims to Polar Oil & Gas Reserves, Fishing Rights and Shipping Lanes. 2007. www.casr.ca

Dokumenty

- The Northern Sea Route User Conference: The 21st Century – Turning Point for the Northern Sea Route? 18–20. 11.1999

<http://www.fni.no/insrop/execsum.htm>

Ostatní zdroje

- Severská rada <http://www.arctic-council.org/>
- interaktivní mapa arktického regionu
<http://www.spiegel.de/flash/0,5532,18973,00.html>
- Organizace spojených národů www.un.org