

**VILNIAUS UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
VIEŠOSIOS TEISĖS KATEDRA**

Karolio Čepo
V kurso Tarptautinės ir
Europos Sąjungos teisės
studijų šakos studento

MAGISTRO DARBAS
ARKTIES TEISINIS REŽIMAS

Vadovė: doc. dr. Indrė Isokaitė-Valužė

Recenzentas: lekt. dr. Nika Bruskinė

Vilnius, 2017

Turinys

Įvadas	4
1. Arkties delimitavimo reglamentavimo klausimai	7
1.1. Arkties teisinio režimo pagrindai	7
1.1.1. Sektorių doktrina.....	8
1.1.2 1982 m. Jūrų teisės konvencijos nustatyto jūrų režimo pagrindai	11
1.2. Jūros erdvių pasiskirstymo tvarka Arkties vandenyne	15
1.2.1 Bazinės linijos brėžimas	16
1.2.2 Valstybių delimitacijos sutartys dėl išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų nustatymo	18
1.2.3 Išžėstinio kontinentinio šelfo delimitacija ir Kontinentinio šelfo ribų komisija	20
1.2.4 Jungtinių Amerikos Valstijų nedalyvavimo problema	24
2. Aplinkosaugos reglamentavimo specifika Arkties regione.....	27
2.1. Arkties aplinkosaugos problematika	27
2.2. Bendrų aplinkosaugos principų veikimas Arktuje	28
2.2.1. Tarptautinės sutartys dėl taršos jūroje	28
2.2.2. Tarptautinės sutartys dėl oro taršos	32
2.2.3. Biologinę įvairovę saugantys aktai	34
2.3. Arkties regione veikiančios organizacijos.....	35
2.3.1. Arkties aplinkosaugos strategija (AEPS).....	36
2.3.2. Arkties Taryba	38
2.4. Svarbiausi Arkties Tarybos aktai aplinkosaugos srityje.....	42
3. Navigacijos iššūkiai Arkties vandenyne	45
3.1. Arkties vandenyno navigacinė problematika	45
3.2. 1982 m. Jūrų teisės konvencijos režimas navigacijai ir jo veikimas Arkties vandenyne.....	46
3.2.1. Tarptautinei laivybai naudojamų sąsiauriu režimas Arkties vandenyne.....	47
3.2.2. Atvirosios jūros laisvės išskirtinėse ekonominėse zonose Arkties vandenyne	52

3.3. Kiti su navigacija susiję teisiniai dokumentai	54
3.3.1. Tarptautinės sutartys	54
3.3.2. Arkties Tarybos aktai	56
Išvados ir pasiūlymai.....	59
Arkties teisinis režimas (santrauka)	62
Arctic legal regime (summary)	63
Literatūros sąrašas	64

Įvadas

Arkties regionas yra ypatinga Žemės rutulio dalis, kurios reikšmė ateinančiais metais tik ryškės. Centrinę regiono dalį sudaro didelė vandenyno teritorija, kuri didžiąją dalį laiko yra padengta ledu ir taip pat saugo didelius klodus gėlo vandens, unikalius regionui gyvūnus. Arkties vandenyno kontinentiniame šelfe atrasta įvairių naudingų iškasenų - naftos, gamtinių dujų, įvairių rūdų. Šylant planetos bendrajai temperatūrai vis labiau tirpsta ir ledynai, prognozuojama, kad netgi artimiausiu metu, galbūt dešimtmečio bėgyje, vasaromis Arkties vandenynas gali visiškai atitirpti, taip atverdamas ir naujus kelius laivybai per Žemės šiaurinę ašigalį, išteklių gavybai vandenyno kontinentiniame šelfe.

Įprastai vandens teritorijoms taikoma Jungtinių Tautų 1982 metų jūrų teisės konvencija, kartais dar vadinama „vandenynų konstitucija“, kuri daugiausiai nulemia Arkties regiono teisinį reguliavimą. Dažnai yra keliamas klausimas, ar toks reguliavimas pakankamas šiaurės poliuje esančiam vandenynui, ar nereikėtų specialios sutarčių sistemos, panašios kaip Antarktidos žemynui, taip pat ledu padengtai teritorijai. Yra bandymų taikyti papildomą reguliavimą regioniniais aktais - egzistuoja tarpvyriausybė organizacija Arkties Taryba, jungianti visas valstybes, kurios turi priėjimą prie vandenyno, o taip pat sprendimus priima Arkties Penketas, kuris jungia penkias pagrindines Arkties regiono valstybes. Šie dariniai bando spręsti problemas dėl suvereniteto ir gynybos, išteklių gavybos, laivybos kelių ir aplinkosaugos. Svarbiausia, kad šios valstybės bendrai siekia taikiu būdu spręsti savo problemas ir bendradarbiauti ieškant sprendimų. Bet taip pat svarbu atsižvelgti į vietinių gyventojų teises į jų istorines žemes ir gyvenimo būdą.

Temos aktualumas. Visos šios priežastys tik didina regiono svarbą ir aktualumą šių dienų pasaulyje. Tai regionas vis dar neturintis aiškios sistemos ir reglamentavimo, taip pat nėra galutinio sprendimo dėl jūros zonų delimitacijos, yra ginčytinų teritorijų. Iš to gali kilti geopolitinė įtampa ar konfliktai, kurie galėtų padaryti ypatingai daug žalos trapiam Arkties ekosistemai ir bendrai žmonijos gerovei.

Darbo tikslai ir uždaviniai. Šiuo darbu siekiama išanalizuoti Arkties regiono teisinį režimą per tris pagrindines ir aktualiausias sritis, turinčias daugiausia įtakos visam regionui. Būtent šiose srityse susiduriama su daugiausia ginčų ir/arba jas ypatingai paveikia besikeičiančios gamtinės sąlygos. Siekiama atsakyti, kodėl nėra vientiso teisinio režimo ir analizuojama jo būtinybė. Bandoma nustatyti nacionalinės ir tarptautinės teisės santykį formuojant režimą, ateities perspektyvas besikeičiančio regiono teisei padėčiai.

Nagrinėjama per tris sritis, visų pirma, tai būtų Arkties vandenyno teritorinis jūrų delimitavimas. Siekiama atsakyti į klausimus, kaip vyksta šis procesas ir kokia jo specifika Arktuje, kur vis dar kyla ginčų ir kaip jie sprendžiami, lyginama su panašaus tipo teritorijomis (pavyzdžiui, Antarktidos regionu). Antroji sritis analizuoja aplinkosaugos specifika, bandoma nustatyti, kaip bendrasis jūrų teisės režimas veikia Arkties regione, kokie kiti aktai ir organizacijos veikia šioje srityje. Ir paskutinėje trečiojoje dalyje nagrinėjama navigacija ledu padengtomis teritorijomis, analizuojamas bendrasis jūrų teisės režimas, kiti tarptautiniai aktai, tarpvyriausybinių organizacijų susitarimai, ateities perspektyvos.

Darbo objektas. Arkties regiono teisinis reglamentavimas - pagrindiniai principai ir normos, specifinės čia veikiančios regioninės organizacijos (ypatingas dėmesys skiriamas Arkties tarybos veiklai), jų susitarimai ir veikla, esančios ir galinčios kilti teritorinės (iššęstinio kontinentinio šelfo delimitacija), aplinkosauginės (jautraus regiono apsauga), navigacijos (jūros kelių laisvo naudojimo) problemos, besikeičiant klimatinėms sąlygoms, galimi problemų sprendimai. Darbe nėra nagrinėjama karinės veiklos ar mokslinių tyrimų teisinė specifika.

Tyrimo metodai. Taikomas sisteminis metodas apžvelgiant ir konkretinant atskirus teisės aktus bei susitarimus, doktrines žinias, mokslininkų nuomones. Taip pat lyginamasis metodas lyginant panašaus tipo susitarimus, taip formuojant išvadas dėl galimų problemų sprendimų. Istorinis metodas nustatant teisiniam režimui svarbių dokumentų ir papročių atsiradimo eigą, organizacijų darbo eigą. Lingvistinis metodas nagrinėjant skirtingų aktų normų konstrukcijas ar teismų sprendimų skirtingų vertimų santykį. Teleologinis metodas naudojamas nustatant Arkties regionui svarbių teisės aktų leidėjų ketinimus, nustatyti aktų tikslus. Loginės analizės metodas formuojant tendencijas ir išvadas dėl teisės aktų ar organizacijų efektyvumo, nustatant sritis, kuriose trūksta dar teisinio reglamentavimo.

Darbo originalumas. Ši tema yra ganėtinai plačiai nagrinėjama užsienio valstybėse, galima lengvai pasiekti nemažai straipsnių apie skirtingus reglamentavimo aspektus, aptariančius šiuo darbu iškeltus esminius klausimus. Bet įprastai analizė būna nukreipta į labai siauras sritis, nėra žvelgiama plačiau apie visą egzistuojantį režimą. Lietuvoje nuo 2009 metų, yra darbų susijusių su Arkties regionu, daugiausia tai yra magistriniai darbai, ypač iš Vilniaus Universiteto Tarptautinių santykių ir politikos mokslų instituto, nagrinėjamos geopolitinės temos susijusios su Arkties vandenyno teritorijomis. Taip pat yra ir Teisės fakulteto darbas apie Arkties kontinentinio šelfo delimitaciją. Įmanoma rasti ir šiek tiek straipsnių lietuvių kalba, pavyzdžiui Sauliaus

Katuokos straipsnis dėl naujų Arkties tarptautinio teisinio reguliavimo tendencijų. Taigi tema yra nagrinėjama tiek užsienyje, tiek Lietuvoje, nors Lietuvoje ji tirta mažai, o teisinių darbų šia tema trūksta.

Šaltiniai. Darbe remiamasi pagrindinėmis tarptautinėmis sutartimis ir kitais tarptautiniais teisės aktais, svarbiais suvokiant Arkties teisinį režimą. Taip pat svarbus dėmesys skiriamas doktrinai - remiamasi Lietuvos ir užsienio valstybių teisinėmis monografijomis bei moksliniais straipsniais, publikuotais užsienio periodiniuose leidiniuose. Formalių tarptautinių teisinių ginčų Arkties regione, spręstų tarptautiniuose teismuose nėra, bet remiamasi ypatingą reikšmę turinčiu teismo sprendimu.

1. Arkties delimitavimo reglamentavimo klausimai

1.1. Arkties teisinio režimo pagrindai

Visų pirma, nagrinėjant Arkties teisinį režimą, turime suprasti, kas yra Arktis. Arktis įprastai laikoma teritorija, kuri yra šiauriau už šiaurės poliaračio, esančio 66°33' šiaurės platumoje. Žinoma, yra ir kitokių apibrėžimų. Pavyzdžiui, kalbant apie ekologiją, Arktis laikoma šiaurės teritorija esanti už medžių augimo linijos (tai priklauso nuo temperatūros). Taip pat Arktį galima būtų suvokti, kaip teritoriją, kurioje įprastinė Liepos mėnesio temperatūra yra žemesnė nei 10 laipsnių pagal Celsijų.¹ Tokiais atvejais būtų apimama daug didesnė teritorija nei esanti už šiaurės poliaračio, tad įprasta, kad šio termino reikšmė varijuoja priklausomai nuo to, kas diskutuoja, ir nuo to, apie ką konkrečiai diskutuojama. Nagrinėjant teisinį režimą, svarbu paminėti, kad Arktis, priešingai nei kitas Žemės polių užimantis regionas - Antarktida, nėra žemės teritorija. Tai ledu padengta vandenų teritorija, apsupta žemės, taigi Arkties vandenynas - esminė šio regiono dalis. Šiame darbe Arktis bus suvokiama kaip jūrų teritorija ir nagrinėjama būtent tokiu aspektu.

Būtent šiuo aspektu Arkties regionas skiriasi nuo Antarktidos regiono. Kadangi Antarktida - žemynas, čia galėjo būti keliamos suvereniteto pretenzijos, bet joms buvo užkirstas kelias Antarktidos sutarčių sistema. Pagrindinė šioje sistemoje yra Antarktidos sutartis, pasirašyta 1959 metais tarp 12 valstybių, kurios tuo metu buvo aktyvios Antarktidos žemyne ir siekė sumažinti Šaltojo karo įtampas, o taip pat - išvengti karinio konflikto užšalusiam žemyne.² Vienas svarbiausių šios sutarties elementų - draudžiami bet kokie valstybių siekiai reikšti teritorines pretenzijas žemyne, jokios naujos pretenzijos negali būti reiškiamos, kol galios sutartis, bet buvusios pretenzijos išlaikomos. Teritorines pretenzijas išsaugojusios yra septynios valstybės - Argentina, Australija, Čilė, Prancūzija, Naujoji Zelandija, Norvegija ir Jungtinė Karalystė. Jungtinės Amerikos Valstijos ir Rusija yra išlaikiusios savo pagrindą pretenzijai.³ Bendrai sutarties narėmis yra iš viso 53 valstybės - dalis jų (24) turi tik konsultacinį statusą ir negali dalyvauti priimant sprendimus. Taip pat yra kitų sutarčių priklausančių sistemai, kurios reguliuoja gyvųjų išteklių naudojimą: Antarktinių ruonių apsaugos konvencija, 1991 m.

¹ RAYFUSE, R Melting moments: The future polar oceans governance in a warming world. *Review of*

² *Ibid.*

³ The Antarctic Treaty [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.ats.aq/e/ats.htm>>.

Aplinkosaugos protokolas (juo uždraustas mineralų kasimas kitiems nei mokslo tikslams).⁴ Taigi, egzistuoja konkreti tarptautinėmis sutartimis paremta sistema, kaip naudojamas Antarkties regionas. Tokio režimo pagrindai - taikus naudojimas, suvereniteto pretenzijų sustabdymas, naudojimas iš esmės tik moksliniams tikslams.

Istoriškai Arktyje tokio suvereniteto pretenzijų sustabdymo kaip Antarktidoje nebūta, o būtent tai yra šio regiono specifika. Nors doktrinoje pasitaiko kalbų dėl tokio poreikio, Arktis neturi bendro vientiso sutarčių režimo ir kaip minėta tai yra jūros teritorija, o joms yra taikomas jūrų teisės režimas. Taigi kalbant apie Arktį, svarbu aptartį vadinamą „Vandenynų konstituciją“ - 1982 m. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvenciją. Būtent čia (taip pat ir anksčiau aktualesiose jūrų režimą reglamentuojančiose Ženevos konvencijose) nustatyta, kokias teises pakrantės valstybės turi į vandenį prie savo krantų, taip pat, kaip turėtų būti pasiskirstomos jūrų teritorijos, į kurias valstybės turi suverenitetą ar jurisdikciją. Bet iki tol būta kitokių bandymų formuoti suvereniteto režimą Arkties vandenyne, viena jų - sektorių doktrina ar teorija.

1.1.1. Sektorių doktrina

Ilga laiką Arkties vandenyne buvo bandoma sukurti sektorių doktriną, nors ši teorija dažnai vadinama išskirtinai Kanados teorija. Ją kildinti galima būtų iš 1907 metų Kanados senatoriaus P. Poirier kalbos, kuria buvo siekiama pasiūlyti būdą Kanadai apsaugoti savo Arkties interesus. Trumpai apibūdinant, siūloma nuo šiauriosios rytinės ir vakarinės sausumos teritorijos dalies brėžti dvi linijas link šiaurės ašigalio ir visos žemės tarp šių linijų priklausotai valstybei, taip suformuojant valstybės sektorių. Taip pat galima teoriją kildinti iš jau 1904 metais pasirodžiusių Arkties vandenyno žemėlapių, kuriuose jau buvo nubrėžtos linijos palei atitinkamus dienovidinius - 141 vakaruose ir 60 rytuose.⁵ Tokiu būdu valstybės įgytų suverenitetą net ir saloms⁶, kurios dar nėra okupuotos ir pripažintos valstybės teritorijai, ypač dar toms, kurios nėra atrastos. Kadangi nemažą dalį vandenyno sudaro ledynai, taigi neatrastų salų XX amžiaus

⁴ Pagrindinių Antarktidos sutarčių sistemos dokumentų kompiliacija, priimta 2014 m. Antarktidos sutarties sekretoriato (Compilation of Key Documents of the Antarctic Treaty System, adapted by The Secretariat of the Antarctic Treaty in Buenos Aires, 2014.) [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą:
<http://www.ats.aq/documents/keydocs/vol_1/vol1_Volume_1_Complete_Document_old_e.pdf>.

⁵ REID, R. S. The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic. *Canadian Yearbook of International Law*, 1974, Vol. 12, 111-136.

⁶ „Sala yra natūraliai susiformavusi vandens apsupta sausuma, kuri potvynio metu lieka iškilusi virš vandens paviršiaus“ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 121 str. 1 d.

pradžioje tikrai galėjo būti. Tokiu būdu būtų užkertamas kelias kitoms valstybėms teikti suvereniteto pretenzijas dėl naujai atrastų salų, apsaugomi pakrantės valstybės interesai.

Nors pirmiausia Kanados valdžia nepripažino sektorių doktrinos, bet vėliau pakeitė savo poziciją ir priėmė savo nacionalinius aktus, kuriais įtvirtino šią idėją.⁷ Pirmiausia buvo kalbama tik apie žemės teritorijas, bet vėliau pradėta plėsti sektorių doktriną ir dėl užšalusios jūros - 1946 metais taip pareiškė tuometinis Kanados ambasadorius Jungtinėse Valstijose. Tiksliausias Kanados požiūrį apibūdino Kanados Šiaurės reikalų departamento ministro teiginys, kuriuo buvo pabrėžta, kad nubrėžtos linijos nereiškia sienų, o tik nurodo ribas, į kurias Kanada teikia savo suvereniteto pretenziją žemėms (saloms) ir teritoriniams vandenims. Buvo pabrėžta, kad siekiama tik žemės teritorijų, nėra plečiama daugiau.⁸ Iš tiesų, tokiu pasakymu sektorių doktrina yra stipriai apribojama, nesuteikia suvereniteto visiems vandenims, tik žemės teritorijoms. Bet dėl šios idėjos būta ir kitų dviprasmiškų minčių iš aukšto lygio Kanados valdančiųjų politikų, kurie teigė, kad vandens teritorijos irgi apimamos.⁹

Sovietų Sąjunga labai palaikė šią doktriną ir tai labai suprantama - ši valstybė turėjo ilgiausią kranto liniją visame Arkties vandenyne. 1926 metais buvo išleistas dekretas, kuriuo visa žemė ir salos, kurios jau yra atrastos ir kurios dar tik bus atrastos ir nėra pripažintos kitoms valstybėms, o taip pat yra į šiaurę nuo Sovietų Sąjungos krantų nubrėžtų konkrečių linijų (pažymėtos konkrečios koordinatės) priklauso sovietams. Kaip teigiama, pagrindinis šio dekreto tikslas buvo nenubrėžti valstybės sienų, bet tai buvo kartografinė priemonė, kuria aprašomos teritorijos, į kurias teikiamos teritorinės pretenzijos. Tikslas buvo neleisti kitų valstybių ekspansijos į Arkties vandenyną.¹⁰ Svarbu paminėti, kad Sovietų Sąjunga pabrėžė, kad doktrina taikoma tik žemėms ir saloms tame sektoriuje, ne jūros teritorijai.

Sovietų mokslininkas V. L. Lakhtine siekė įtvirtinti suverenitetą žemėms, saloms, nedreifuojančiam ledui ir netgi oro erdvei virš jūros teritorijos (netgi atviros jūros teritorijai). Kiti sovietų mokslininkai nors sutiko su didžiąja dalimi dekreto interpretacijų, bet įprastai požiūris dėl oro erdvės buvo atmetamas. Tarptautiniai teisininkai, kurie nagrinėjo minėtą sovietų dekretą teigė, kad žemės ir salos turėtų apimti ir ledo blokus bei aplinkinę jūrą (E. A. Korovin). Bet patys valstybės pareigūnai nepalaikė tokių plačių

⁷ TIMCHENKO, L. The Russian Arctic Sectorial Concept: Past and present. *The Arctic Institute of North America*. 1997, 50(1), 29-35.

⁸ REID, R. S. The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic. *Canadian Yearbook of International Law*, 1974, Vol. 12, 111-136.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ TIMCHENKO, L. The Russian Arctic Sectorial Concept: Past and present. *The Arctic Institute of North America*. 1997, 50(1), 29-35.

dekreto interpretacijų, akcentavo, kad brėžiamos linijos nėra sienas žyminčio linijos, o tik poliariniai sektoriai įtvirtinantis tokią doktriną. Bet tai nesustabdė įvairiausių sovietų mokslininkų (V. N. Kulebyakin, 1988) ir toliau interpretuoti, kad sektoriai turėtų apimti ne vien tik žemės, bet ir jūros teritorijas, grindžiant, kad įprastas jūrų režimas neturėtų būti taikomas Arkties vandenynui, nes tai specifinis regionas. Bet vėliau mokslininkai Rusijoje nustojo rašyti apie šią teoriją, kaip teigiama - vadovėliuose nėra net skyriaus apie tai. Viešojoje erdvėje sąvoka taip pat nevirtinama komentuojant įvykius (pavyzdžiui, incidento tarp Rusijos ir JAV povandeninių laivų Kolos pusiasalyje).¹¹

Kitos Arkties valstybės - Jungtinės Amerikos Valstijos, Danija bei Norvegija - nepalaikė šios doktrinos, nors tikrai būtų įgijusios pranašumo ir naudos iš pritaikymo praktikoje. Kaip teigiama, dauguma tarptautinių teisininkų nesutinka su šita teorija, nemažai kas mano, kad tarptautinio teismo išvada dėl sektorių doktrinos egzistavimo būtų neigiama.¹²

Bet iš kitos pusės - Sovietų Sąjunga sėkmingai taikė sektorių doktrinos nubrėžtas linijas. Sovietų Sąjungos ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimas 1990 metais dėl išskirtinės ekonominės zonos Čiukčių jūroje brėžiant delimitacijos liniją naudojo rytinę sektoriaus liniją. Taip pat kitame formuojamame susitarime su Norvegija (derybų pradžia buvo 1974 metais) sovietai siekė įtvirtinti savo sektoriaus vakarinę liniją kaip delimitacijos liniją.¹³

Dabar manytina, kad sektorių doktrina neturėtų būti taikoma Arkties vandenynui, ypač vandens teritorijai, dėl kurios pasitaikydavo įvairių minčių tiek doktriną taikančioms valstybėms - Kanadai bei Sovietų Sąjungai, tiek kitiems temą nagrinėjantiems subjektams. Bendriau sutariama, kad tai buvo įrankis apsaugoti valstybių interesus Arkties vandenyne, apriboti kitų valstybių atėjimą į šį regioną. Bet tuo pačiu ši doktrina nebuvo paremta tarptautinės teisės principais, prieštaravo egzistuojančiam suvokimui, kaip yra užimamos naujos teritorijos, o taip pat priėmus specifines konvencijas jūrų teisės srityje, ypač 1982 metų Konvenciją, sektorių doktrina prieštaravo formuojamam atskirų jūrų erdvių režimui. Bendrai galima pasakyti, kad jūrų teisei ši teorija daug įtakos nepadarė, nesuformavo specifinio jūrų teisės režimo Arkties vandenynui.

¹¹ TIMCHENKO, L. The Russian Arctic Sectorial Concept: Past and present. *The Arctic Institute of North America*. 1997, 50(1), 29-35.

¹² REID, R. S. The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic. *Canadian Yearbook of International Law*, 1974, Vol. 12, 111-136.

¹³ TIMCHENKO, L. The Russian Arctic Sectorial Concept: Past and present. *The Arctic Institute of North America*. 1997, 50(1), 29-35.

1.1.2 1982 m. Jūrų teisės konvencijos nustatyto jūrų režimo pagrindai

Jūrų teisė yra viena labiausiai kodifikuotų tarptautinės teisės šakų. Taigi, iš to galima pasakyti, kad pagrindiniai jūrų teisės šaltiniai yra tarptautinės sutartys, o ypatingai tarp jų aktuali 1982 m. Jūrų teisės konvencija (ang. *United Nations Convention on the Law of the Sea*). Ši konvencija - ilgo darbo Jūrų teisės konferencijoje vaisius, sprendęs ankstesnių (Ženevos) konvencijų neišspręstus klausimus. Konvencija buvo priimta 1982 metais, bet įsigaliojo tik 1994-aisiais, nes jos įsigaliojimui buvo reikalinga, kad praeitų 13 mėnesių po šešiasdešimos valstybės ratifikavimo.¹⁴ Dabar narėmis yra 167 valstybės ir Europos Sąjunga.¹⁵ Naujoji konvencija apėmė senesnes taisykles, suformuotas ankstesniuose aktuose, taip pat jau ir kitas normas, kurios yra tapusios tarptautinės teisės papročiais, bet visi daug taisyklių buvo ir naujos. Esant sudėtingiems santykiams tarp valstybių, kurių vienos yra Konvencijos narės, o kitos nėra, visų pirmą visoms turėtų galioti tarptautiniai papročiai, o kitais klausimais nesančioms konvencijos narėms galioja buvusios penkios Ženevos konvencijos susijusios su jūrų teise, o naujosios taisyklės - ne.¹⁶

Jūrų teisės konvencija skirsto pasaulio jūras ir vandenynus į atskiras erdves - vidaus vandenys, teritorinė jūra, gretutinė zona, išskirtinė ekonominė zona, kontinentinis šelfas, atviroji jūra ir tarptautinis jūros dugno rajonas. Kiekviena erdvė turi savo atskirą teisinį režimą, pakrantės valstybėms galioja skirtingos teisės ir pareigos, egzistuoja atskiros normos ir taisyklės. Skirtingi jūros erdvių režimai suformuoja esminius pagrindus Arkties teisiniam režimui, nustato valstybės nacionalinės teisės ir tarptautinės teisės santykį, taigi žinant jūros erdves, galima nustatyti, kaip tokia jūros dalis gali būti naudojama. Jūros erdves taip pat reikia delimituoti tarp valstybių jeigu jos susikerta, taigi siekiant nustatyti ir spręsti delimitacijos keliamas problemas, navigacijos galimybes ar aplinkosaugos reglamentavimą reikia suvokti, kaip jūra gali būti naudojama kiekvienoje iš erdvių.

Pirmoji erdvė - vidaus vandenys - yra visi vandenys iki bazinės linijos, kuri žymi jūros pradžią. Vidaus vandenys yra sudedamoji valstybės, turinčios jūros pakrantę, teritorijos dalis, taigi čia ir galioja tos valstybės teisinis režimas. Anksčiau minėta bazinė linija „yra laikoma didžiausio atoslūgio linija išilgai kranto, pažymėta pakrantės

¹⁴ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

¹⁵ Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 03 February 2017. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>.

¹⁶ SHAW, M. N. *International Law*. Cambridge, United Kingdom, Cambridge University Press, 1997.

valstybės oficialiai pripažintuose stambaus mastelio jūrlapiuose.“¹⁷ Būtent nuo šios linijos 12 jūrmylių į išorę tęsiasi teritorinė jūra. Teritorinė jūra - jūros teritorija, kurioje valstybės įgyvendina suverenitetą ir vykdo savo jurisdikciją, taip pat eksploatacijos kontrolę ir reglamentuoja bei prižiūri taikaus plaukimo teisę įgyvendinančius laivus. Ši jūros zona taip pat priklauso valstybės teritorijai ir valstybė savarankiškai nustato teritorinės jūros bazinės linijas. Ši jūros erdvė atsirado dėl poreikio valstybėms apsaugoti save nuo pavojaus iš jūros, prižiūrėti, kad atplaukiantys laivai nepadarytų žalos pakrantei. Konkretus teritorinės jūros plotis (12 jūrmylių) atsirado tik su 1982 m. Jūrų teisės konvencija, iki to laiko kiekviena valstybė turėjo skirtingą požiūrį, kokio pločio turėtų būti ši jūros zona. Šioje erdvėje valstybė gali nusistatyti teritorinės jūros režimą, kuris atitinka jos politinius, ekonominius, gynybinius poreikius, galioja pilnas suverenitetas.¹⁸ Tai reiškia, kad valstybės savo nacionaliniais įstatymais reglamentuoja šią jūros erdvę, bet taip pat galioja tam tikros tarptautinės teisės lygmeniu egzistuojančios taisyklės, pavyzdžiui, taikaus plaukimo teisė (II dalies 3 skyrius 1982 m. Jūros teisės konvencijoje).

Toliau driekiasi gretutinė zona. Tai yra jūros teritorija, už teritorinės jūros ribos, atsiradusi kompromiso būdu, dėl to, kad iki nagrinėjamos konvencijos nebuvo nustatyta, kokio ilgio turėtų būti teritorinė jūra. Kai kurios valstybės imdavosi vienašališkai reguliuoti daug didesnes jūros teritorijas nei teritorinė jūra, taigi ir išlaikė savo siekį turėti didesnę įtaką už 12 jūrmylių ribos.¹⁹ Jūrų teisės konvencijoje ši erdvė reglamentuojama 33 straipsniu, kuriuo įtvirtinta, kad pakrantės valstybės gali vykdyti kontrolę siekiant užkirsti kelią muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarinių įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimui jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje, o taip pat ir siekiant nubausti už minėtų aktų pažeidimą. Taip pat įtvirtinta, kad gretutinė zona negali tęstis toliau kaip 24 jūrmylės nuo bazinių linijų, nuo kurių skaičiuojamas teritorinės jūros plotis.²⁰ Šioje erdvėje valstybė nebegali vykdyti pilno suvereniteto, bet tam tikroje konkrečioje, konvencijos nustatytoje srityje vykdo kontrolę, siekiant apsaugoti savo teritorinę jūrą.

Kita erdvė yra išskirtinė ekonominė zona. Ji apima dar tolimesnę jūros erdvę, bet tuo pačiu apimą ir prieš tai minėtą gretutinę zoną. Konvencijoje šiai erdvei yra skirta V dalis, t. y. 55-75 straipsniai. Trumpai apibūdinus - tai jūros rajonas už teritorinės jūros, kuris tęsiasi iki 200 jūrmylių nuo bazinės linijos. Čia galioja specialus teisinis režimas, pagal kurį pakrantės valstybėms priklauso tam tikros suverenios teisės ir jurisdikcija, bet jos reglamentuojamos pagal Konvenciją. 56-ame straipsnyje („Pakrantės valstybės teisės,

¹⁷ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 5 str.

¹⁸ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 33 str.

jurisdikcija ir pareigos išskirtinėje ekonominėje zonoje“) įvardytos teisės - suverenios teisės tyrinėti, eksploatuoti, saugoti ir valdyti gyvuosius išteklius ir negyvosios gamtos turtus, taip pat turi jurisdikciją dėl statinių statymo, jūrų mokslinių tyrinėjimų, aplinkos apsaugos ir išsaugojimo.²¹ Bet taip pat kitos valstybės turi daugiau teisių šioje jūros erdvėje, priešingai nei teritorinėje jūroje. Tam konvencijoje yra skirtas 58 straipsnis. Pagal jį įtvirtinama, kad visos valstybės naudojasi 87 straipsnyje (įvardinančiame atvirosios jūros teisės) „nurodytomis laivybos ir perskridimo, povandeninių kabelių ir vamzdynų klojimo laisvėmis ir kitais tarptautiniu požiūriu teisėtais jūros naudojimo būdais, susijusiais su šiomis laisvėmis, tokiais kaip tie, kurie yra neatskiriami nuo laivų, orlaivių ir povandeninių kabelių bei vamzdynų eksploatavimo, ir neprieštaraujančiais kitoms šios Konvencijos nuostatomis.“²² Taip pat tame pačiame straipsnyje teigiama, kad valstybės, besinaudodamos savo teisėmis ir vykdydamos savo pareigas, turi atsižvelgti į pakrantės valstybės teises ir pareigas, laikytis pakrantės valstybės teisės aktų tiek, kiek jie suderinami su šios erdvės tarptautiniu reglamentavimu. Galioja atvirosios jūros teisės, bet privaloma atsižvelgti į pakrantės valstybę, kai bandoma jas įgyvendinti. Bendra taisyklė - pagrindinis teisės šaltinis yra konvencija, o ne valstybės nacionaliniai aktai. Kaip ir rašoma S. Katuokos knygoje - pakrantės valstybės gali priimti tik tokius aktus, kurie „būtų skirti išvengti, sumažinti ar apsaugoti šią jūros dalį nuo užteršimo iš laivų ir kurie atitiktų bendrai pripažintas tarptautines teisės normas ir standartus“ (Konvencijos 211 straipsnio 2 dalis).²³

Kita svarbi sąvoka, išskirta tarptautinėje jūrų teisėje - kontinentinis šelfas. Pagal Konvencijos 76 straipsnį „Pakrantės valstybės kontinentinis šelfas apima jūros dugną ir jo gelmes tų povandeninių rajonų, kurie tęsiasi už tos valstybės teritorinės jūros per visą jos sausumos teritorijos natūralų tęsinį iki žemyno povandeninio krašto išorinės ribos arba 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis, jei žemyno povandeninio krašto išorinė riba nesiekia šio atstumo.“ Labai paprastai aiškinant, tai kontinentinis šelfas yra išskirtinės ekonominės zonos jūros dugno dalis. Bet toks teiginys nebūtų visiškai tikslus, nes jeigu jūra yra sekli, tai kontinentinis šelfas gali tęstis ir toliau, bet negali viršyti 350 jūrmylių nuo bazinės linijos.²⁴ Pakrantės valstybės naudojasi suvereniomis teisėmis į kontinentinį šelfą konkrečiose srityse - tyrimo bei gamtos turtų eksploatavimo. Taip pat turi išimtinę teisę statyti, leisti ir reglamentuoti dirbtinių salų, įrenginių ir statinių statybą (Konvencijos 80 str. ir jame duodama nuoroda

²¹ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 56 str.

²² *Ibid.*, 58 str

²³ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

²⁴ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 76 str.

į 60 str.). Teisinis režimas, kuris yra taikomas leidžia pakrantės valstybei turėti išskirtines teises į kontinentinio šelfo tyrimą, gamtos turtų eksploatavimą, statinių statymą. Kitos valstybės gali tai daryti tik tai su pakrantės valstybės leidimu. Bet pakrantės valstybės teisių įgyvendinimas neturi trukdyti laivybai ir kitoms teisėms bei laisvėms ar sukelti nepatenkinamų kliūčių.²⁵

Atviroji jūra yra jūrų erdvė esanti už visų valstybių išskirtinių ekonominių zonų ribos, taigi jokia valstybė negali vienašališkai įgyvendinti suvereniteto šioje jūros erdvėje. Čia galioja laivybos laisvė, žvejybos laisvė, laisvė kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus, skraidymų virš atvirosios jūros laisvė, mokslinių tyrimų laisvė ir laisvė statyti dirbtines salas ir kitus įrenginius.²⁶ Aišku, šitos laisvės neturėtų būti traktuojamos kaip absoliučios, konvencija taip pat įtvirtina ir veiklas, kurios yra draudžiamos atvirojoje jūroje - piratavimas, prekyba vergais, nesankcionuota transliacija, nelegalus narkotinių ar psichotropinių medžiagų pervežimas.²⁷ Konvencija neatskleidžia, kuri doktrina - *res nullius* ar *res communis* - turėtų būti taikoma suprantant atvirosios jūros laisves. Pirmosios atveju atvirąją jūrą reiktų suprasti, kaip priklausančią visiškai niekam, jos negalima būtų pasisavinti, taigi galima naudotis tik konkrečiai Konvencijos nustatytais laisvėmis. Antrosios atveju - atviroji jūra priklauso absoliučiai visiems, reiškianti, kad veiklą vykdyti galima, bet derinant viską tarpusavyje.²⁸ Manytina, kad *res communis* siūlomas variantas yra artimesnis realybei, nes leidžia tarptautinio bendradarbiavimo būdu naudotis visiems bendrą žmonijai atvirą jūrą, būtent anksčiau išvardintas atvirosios jūros laisves. *Res nullius* atveju abejotina galimybė bendrai kažkam naudoti tokią jūros erdvę, nes šios erdvės priklausymas niekam turėtų užkirsti kelią naudojimui bendrai visiems. Žinoma, galima į tai pažvelgti kita perspektyva - tik atvirosios jūros nepriklausymas niekam atveria kelia be trukdžių ir nereikalingo tarpusavio derinimo naudotis laisvėmis. *Res communis* atveju galima būtų prieiti iki tokio absurdiškumo, kad niekas negalėtų pasinaudoti nustatytais laisvėmis be bendro sutarimo ar leidimo. Taigi, suprantama, kad vienareikšmiško atsakymo doktrina šiuo klausimu neduoda, o didžiausia kritika kyla iš to, kad naudojami nuosavybės teisės terminai, nors jūrų teisė reguliuojančios Konvencijos atmetė civilinėje teisės naudojamus terminus.

Kita svarbi jūros dalis yra tarptautinis jūros dugnas. Jį galima būtų apibrėžti panašiai kaip atvirąją jūrą - tai jūros dugno teritorija, kuriai priklauso visas dugnas už valstybių kontinentinių šelfų ribos. Konvencijoje tam apibūdinti naudojamas terminas

²⁵ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

²⁶ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 87 str.

²⁷ *Ibid.*, VII dalis, 1 skyrius.

²⁸ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

„Rajonas“ – jūrų ir vandenynų dugnas bei jo gelmės, esantys už nacionalinės jurisdikcijos ribų.²⁹ Rajono naudojimui apibrėžti yra skirta XI konvencijos dalis. Esminis principas yra „Rajonas ir jo ištekliai yra bendras žmonijos paveldas.“³⁰ Taigi valstybės negali reikšti jokių suvereniteto pretenzijų ir ištekliai, rasti tarptautiniame jūros dugno rajone priklauso visai žmonijai, o jos vardu veikia Institucija. Sukurta tokia sistema, kad bet kokia veikla gali būti vykdoma tik per bendrą Instituciją. Valstybės turėjo ištyrinėti dvi teritorijas galimam kasimui ir vieną jų perduoti Institucijos kontrolei, o taip pat dalintis savo technologijomis.

Kai kurios valstybės (ypatingai Jungtinės Amerikos Valstijos) prieštaravo tokiai sistemai, dėl to neratifikavo Konvencijos. Ši problema dalinai buvo išspręsta papildomu susitarimu 1994 metais (įsigaliojo 1996 m.), kuris konkretino, kaip turėtų būti įgyvendinama XI dalis. Pagrindiniai pokyčiai - negalios technologijų perdavimo reguliavimas ir veiklos zonų ribojimas, pakeistas balsavimo mechanizmas, sukurta finansinė taryba.³¹

Jūros erdvėmis paremtas pasaulio jūrų ir vandenynų teisinis režimas. Suvokiant kiekvienos atskiros erdvės teisinę prigimtį, galima suformuoti pirminę viziją, kaip turėtų būti naudojama Arktis, koks nacionalinės ir tarptautinės teisės santykis galioja nustatant režimą. Tik teritorinėje jūroje galioje valstybės pilna jurisdikcija ir suverenitetas, o kitose zonose pakrantės valstybė turi vis mažiau teisių, vis daugiau dėmesio skiriama tarptautinei teisei ir joje suformuotoms taisyklėms, kaip jūra turėtų būti naudojama. Iš to matoma, kad jūros erdvių pasiskirstymas yra svarbus faktorius siekiant nustatyti, koks konkrečiai režimas taikomas Arkties vandenynui.

1.2. Jūros erdvių pasiskirstymo tvarka Arkties vandenyne

Jūros erdvių delimitacija gali būti laikoma viena esminių jūrų teisės problemų, ypač su Konvencija atsiradus naujoms jūros erdvėms - išskirtinei ekonominei zonai, kontinentiniam šelfui bei tarptautinio jūros dugno rajonui. Jūros erdvių delimitacija vis dar besitęsiantis procesas, yra mažai regionų pasaulyje, kur tai pilnai baigta, taigi Arktis tuo labiau yra vienas tokių regionų. Kaip minėta, Arktis, priešingai nei Antarktida, yra regionas, kuriam būdingi suvereniteto principai. Nėra jokio susitarimo, kuris paskelbtų Arktį visos žmonijos vertybe. Regiono centre esantis vandenynas, taip pat kaip ir kiti

²⁹ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 1 str.

³⁰ *Ibid.*, 136 str.

³¹ HARRIS, D. J. *Cases and Materials on International Law. Sixth Edition.* United Kingdom, London: Sweet & Maxwell, 2004

pasaulio vandenynai, formuoja savo jūros erdves, o joms galioja įprastos delimitacijos taisyklės bei principai. Arkties valstybėmis yra laikomos Rusija (turinti ilgiausią kranto liniją), Kanada, Jungtinės Amerikos Valstijos, Danija (dėl to, kad jai priklauso autonominis regionas - Grenlandija), Norvegija, Islandija. Būtent šių valstybių jūros erdvės nagrinėjant Arkties teisinį režimą yra aktualiausios ir bus analizuojamos šiame poskyryje.³²

1.2.1 Bazinės linijos brėžimas

Pirmasis aspektas jūrinei teritorinei delimitacijai yra kranto bazinė linija, nuo kurios skaičiuojami visi tarptautiniame jūrų teisės režime nustatyti erdvių plotčiai. Trumpai apibūdinant, bazinės linijos gali būti arba įprastinės, žyminčios didžiausio atoslūgio liniją išilgai kranto, pažymėtą pakrantės valstybės oficialiai pripažintuose stambaus mastelio jūrlapiuose³³, arba tiesiosios - tokiais atvejais, kai krantas yra labai giliai išraižytas ar vingiuotas, o taip pat, jeigu netoli kranto yra salų virtinė (tokiu atveju atitinkami taškai sujungiami tiesia linija).³⁴ Svarbu suprasti, kad valstybės pačios savarankiškai nustato teritorinės jūros bazinės linijas (Konvencijos 5 str.), bet tuo pačiu 7 str. yra nustatytos rekomendacijos, kaip brėžti bazinės linijas, kokias jas pasirinkti - įprastines ar tiesiąsias. O taip pat dar keliamas klausimas, kiek atsižvelgiama į stabilu ledą besitęsianti nuo kranto į vandenyną - ar bazinę liniją galima brėžti nuo stabilaus šelfinio ledyno?

Kaip minėta, įprastinės linijos žymi didžiausią atoslūgio liniją išilgai kranto, jas atsekti įprastąsias bazinės linijas dažniausiai nėra problema, bet Arkties vandenyno atveju kyla tam tikrų sunkumų. Pavyzdžiui, tam tikrose kranto vietose sunku nustatyti didžiausio atoslūgio ribą, nes sunku atskirti, kur baigiasi žemyno ledas ir prasideda vandenyno ledas. Žinoma, ši problema, nors egzistuoja, kol kas ginčų nesukėlė - Arkties vandenyno krantuose mažai susiduriama su tokia situacija, tai žymiai būdingiau Antarktidos krantams.³⁵ Pagrindė valstybės Arkties vandenyne renkasi tiesių linijų

³² BOCZEK, B. A. The Arctic Ocean and the New Law of the Sea. *German Yearbook of International Law*, 1986, Vol. 29, 154-189.

³³ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 5 str.

³⁴ *Ibid.*, 7 str.

³⁵ KAYE, S. B. Territorial Sea Baselines along Ice-Covered Coasts: International Practice and Limits of the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law*, 2004, Vol. 35, Issue 1, 75-102.

metodą. Jungtinės Amerikos Valstijos yra vienintelė valstybė iš Arkties valstybių, kuri taiko įprastas bazines linijas savo jūrų teritorijai pažymėti.³⁶

Daugiau klausimų kelia tiesių linijų metodas. Pagal Konvenciją, jis įprastai taikomas vietovėms, kurių pakrantės linija labai raižyta, taip pat, kai pakrantės linija dėl gamtinių sąlygų yra labai nepastovi. Svarbu tai, kad brėžiant tokias linijas negalima pastebimai nukrypti nuo bendrosios kranto krypties. Arkties vandenyne yra nemažai vietų, kur šis metodas labai tinkamas - Grenlandijos krantai, Norvegijos ar Svalbardo krantai. Problemų šis metodas gali kelti tuo atveju, jeigu valstybės kaip Rusija ar Kanada, kurios dėl savo istorinių reikalavimų siekia paversti tam tikras vandenyno dalis savo vidiniais vandenimis. Keli tokie pavyzdžiai - Baltoji jūra ar Čiukčių įlanka (Rusijos pretenzijos) ar Hudsono įlanka (ginčijama Jungtinių Valstijų).³⁷ Tokie bazinių linijų brėžimai apriboja teritoriją vandenyno, kurią galėtų naudoti kitos valstybės. Dalis vandenyno tampa vidaus vandenimis, čia negalioja taikaus plaukimo teisė, taip pat mažėja atvirosios jūros, plečiamos teritorijos, kuriose pakrantės valstybė gali eksploatuoti gyvuosius ir negyvuosius išteklius.

Vienas pavyzdžių, kur šis metodas taikytas - Kanados ir Danijos (Grenlandijos) delimitacijos sutartyje. Nemažai vandens teritorijos tarp šių valstybių krantų būna užšalę, bet ne pilnus metus, įmanoma navigacija. Bet taip pat yra vietovių, kur ledas yra stabilesnis ir laikosi visus metus. Susitarime apie ledą nėra tiesiogiai kalbama, tik nustatyti taškai, nurodantys ribą, bet nėra nieko pasakoma apie tai, kodėl pasirinkti būtent tie taškai. Bet viename iš taškų matoma, kad atsižvelgta į ledyną, kuris užima didelę Grenlandijos fiordo erdvę. Pagal tai manytina, kad Danija ir Kanada atsižvelgė į ledyną, besitęsianti į jūrą. Bet Norvegijos-Rusijos ribos sutartyje dėl Špicbergeno nagrinėjant nubrėžtas ribas, matoma, kad nėra atsižvelgiama į nuolatinį ledą, esantį šiaurinėje dalyje. Panašiai yra ir seniai sudarytoje Rusijos-JAV sutartyje.³⁸

Kitas realus pavyzdys, kaip sprendžiamas bazinių linijų brėžimas yra Rusija. Čia 1985 metais nacionaliniu aktu nustatytos bazinės linijos iš esmės brėžiamos pilnai palei krantą, bet kartais uždaro salas ar atskirus taškus - naudojamas mišrus metodas. Vienoje vietoje kaip taškai panaudoti vakariausias ir ryčiausias šelfinio ledyno taškai. Modernioje praktikoje laikoma, kad tai yra vienintelis atvejis, kai brėžiant bazinę liniją yra

³⁶ POTTS, T., SCHOFIELD, C. An Arctic Scramble? Opportunities and Threats in the (Formerly) Frozen North. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2008, 23 (1), 151-176.

³⁷ BOCZEK, B. A. The Arctic Ocean and the New Law of the Sea. *German Yearbook of International Law*, 1986, Vol. 29, 154-189.

³⁸ KAYE, S. B. Territorial Sea Baselines along Ice-Covered Coasts: International Practice and Limits of the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law*, 2004, Vol. 35, Issue 1, 75-102.

naudojamas ledynas. Pagal šitas bazines linijas buvo ir pateikta paraiška Kontinentinio šelfo komisijai. Kaip sakoma, paraiška tik patvirtina Rusijos praktiką.³⁹

Bendrai ledas tarptautinėje praktikoje nedaro įtakos bazinės linijos brėžimui, pasitaiko tik smulkios išimtys (Rusija). Manytina, kad kitų valstybių taikomas linijų brėžimas yra tikslesnis ir stabilesnis - ledas visgi gali judėti, keisti bazinę liniją, o kartu turėtų keistis ir visos kitos jūros zonos, taip sukuriant naujų problemų.

1.2.2 Valstybių delimitacijos sutartys dėl išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų nustatymo

Kita jūros erdvė, kurios delimitacija kelia problemų, yra išskirtinė ekonominė zona. Arkties vandenyne įprasta, kad skirtingų valstybių išskirtinės ekonominės zonos susikerta. Konvencija nepateikia daug informacijos, kaip spręsti tokias problemas. Dažniausiai pasaulyje tokios problemos yra sprendžiamos vidurio linija arba lygių atstumų (ang. *equidistance*) principu, kuris kartais modifikuojamas papildomais poreikiais, pavyzdžiui - geografiniais, istorinėm pretenzijom, lygumo principu. Valstybės pasirašo tarpusavio sutartis dėl zonų ribų: „Valstybių, turinčių priešingus arba gretimus krantus, išskirtinė ekonominė zona yra delimituojama vadovaujantis sutartimi, sudaryta remiantis tarptautinės teisės normomis.“⁴⁰ Kontinentinio šelfo delimitacijai skirtas analogiškas 83 straipsnis Konvencijoje. Nepavykstant sudaryti per „per tam paprastai reikalingą laiką“ susitarimo naudojamosi XV Konvencijos dalyje nustatytais ginčų sprendimo taisyklėmis. Tarptautinis Teisingumo Teismas sprendė nemažai bylų, susijusių su jūros zonų delimitacija - būtent taip buvo suformuotos kai kurios taisyklės, turint omeny lygių atstumų principą, poreikį atsižvelgti į išskirtines aplinkybes. Tokių bylų pavyzdžiai galėtų būti Šiaurės jūros kontinentinio šelfo bylos.

Trumpai apibūdinant situaciją Arkties vandenyne - JAV ir Rusijos erdvės Čiukčių jūroje delimituotos 1867 m. sutartimi, kuri remiasi lygių atstumų principu, bet sutartyje nėra tiksliai nustatyta riba. JAV ir Kanados riba Boforto jūroje yra ginčytina ir nenustatyta. Būtent šioje jūros dalyje yra nemažai dujų bei naftos išteklių, taigi ginčas yra itin sudėtingas. Ginčas tarp Kanados ir Danijos (Grenlandijos) buvo išspręstas 1976 m. susitarimu. Danijos (Grenlandijos) ir Norvegijos (Svalbardo) delimitacija irgi įvykdyta lygių atstumu principu, nors dar kelia klausimų dėl Jan Majeno salos ir jos

³⁹ KAYE, S. B. Territorial Sea Baselines along Ice-Covered Coasts: International Practice and Limits of the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law*, 2004, Vol. 35, Issue 1, 75-102.

⁴⁰ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 74 str. 1 d.

kuriamų atskirų jūros erdvių. Nors Norvegija dėl minėtos salos yra sudariusi susitarimą su Islandija 1980 metais, kuriuo pripažino Islandijai pilną 200 jūrmylių zoną. Bendrai praktikoje į salų egzistavimą delimituojant kontinentinį šelfą galima žvelgti skirtingai - salos gali būti ignoruojamos nustatant ribą, į salas gali būti atsižvelgiama, kartais priklausomai nuo to, koks atstumas yra nuo kranto iki jų, koks salų dydis, gyventojų skaičius, ekonominis ir politinis išsivystymas.⁴¹

Nemažai problemų kėlė Norvegijos ir Rusijos zonų atskirimas, kuris buvo išspręstas pakankamai neseniai - 2010 metais buvo sudaryta sutartis dėl Arkties vandenyno jūros zonų, pagaliau, po daugiau nei 40 metų derybų išsprendusi šį klausimą, taip pat atvėrusi galimybes pradėti išteklių eksploataciją.⁴²

Įprastai nėra sunku sudaryti susitarimus valstybėms dėl savo jūros zonų delimitacijos, Arkties vandenyne, palyginus su pasauliniu lygmeniu, pasitaiko mažai teritorinių konfliktų. Pagrindiniai jų tarp Norvegijos ir Rusijos Barenco jūroje, kuris neseniai buvo išspręstas, taip pat Kanados ir JAV Boforto jūroje. Nors Kanda ir Danija turi suvereniteto ginčą dėl Hanso salos, esančios tarp Kanados ir Grenlandijos, tai nesutrukdė joms 1973 metais taikant lygių atstumų principą sudaryti susitarimą, bet demarkacijos linija tiesiog praleidžia salą išvis - sustoja prieš salą iš pietų ir po to tęsiasi jau šiauriau už salos.⁴³ Tokiu būdu liniją galima bus papildyti išsprendus suvereniteto ginčą, nereikės sudarinėti visiškai naujo susitarimo.

Bendrai - pagrindinis teritorijų delimitacijos būdas yra tarpusavio sutartis, kurios suformavimas gali itin užtrukti (Norvegijos-Rusijos pavyzdys), bet taip pagaliau atveriamos galimybės naudoti vandenyną ir jo išteklius. Kartais kilęs ginčas gali būti sprendžiamas teisme ar arbitraže, bet dėl Arkties vandenyno dar nebūta bylų. Yra nuomonių, kad valstybės nebus linkusios spręsti tokių ginčų 1982 m. Jūrų teisės konvencijos nustatytais metodais (teismu, tribunolu ar arbitražu), nes valstybėms įprasta nepripažinti ginčų, kurių jos negali laimėti ar negali leisti sau pralaimėti. Taigi ginčo sprendimas tarpusavio derybomis ir sutartimi yra efektyvesnis nei nedraugiškas ginčas per trečius asmenis, kai valstybės negali nuspėti, kaip bus išspręstas klausimas. Taip išlaikomas valstybių prestižas ir nesukuriamas nepalankus tarptautinis precedentas, daugiau laisvės valstybėms. Taip pat kai kurios valstybės, pavyzdžiui Kanada, liko nusivylusios ankstesniu bandymu delimituoti įlanką su Jungtinėmis Amerikos

⁴¹ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

⁴² HENRIKSEN, T., ULFSTEIN, G. Maritime Delimitation in the Arctic: The Barents Sea Treaty. *Ocean Development and International Law*, 2011 Vol. 42, Issue 1-2, 1-21.

⁴³ POTTS, T., SCHOFIELD, C. An Arctic Scramble? Opportunities and Threats in the (Formerly) Frozen North. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2008, 23 (1), 151-176.

Valstijomis per Tarptautinį Teisingumą Teismą, nes 1979 metais pralaimėjo Meino įlankos byloje, gavo labai netikėtą nenaudingą sprendimą.⁴⁴

1.2.3 Ištesinio kontinentinio šelfo delimitacija ir Kontinentinio šelfo ribų komisija

Kontinentinio šelfo delimitacija yra viena daugiausiai dėmesio sulaukianti Arkties vandenyno teisinio režimo problema. Kaip buvo minėta anksčiau, kontinentinis šelfas tęsiasi arba 200 jūrmylių, arba kol pasiekia povandeninio žemyno ribą (taip gali tęstis maksimaliai iki 350 jūrmylių) - priklausomai, kuri sąlyga įgyvendinama anksčiau. Arkties vandenynas yra ganėtinai negilus, taigi visos pakrantės valstybės turi ambicijų į didesnę kontinentinį šelfą negu 200 jūrmylių. Priešingai nei dėl išskirtinės ekonominės zonos, 1982 m. Jungtinių tautų Jūrų teisės konvencija duoda daugiau nuorodų, kaip turi būti sprendžiami delimitacijos konfliktai. Pagal konvencijos 76 str. 8 d. „Duomenis apie kontinentinio šelfo ribas, esančias toliau negu 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis, pakrantės valstybė pateikia Kontinentinio šelfo ribų komisijai“. Ši pateikia rekomendacijas dėl kontinentinio šelfo išorinės ribos nustatymo.⁴⁵ Pagal konvencijos 2 priedo 4 straipsnį pakrantės valstybė norėdama nustatyti kontinentinio šelfo ribas už 200 jūrmylių, privalo pateikti tų ribų duomenis per 10 metų nuo konvencijos įsigaliojimo toje valstybėje. Bet svarbu paminėti, kad „Komisijos veiksmai neturi įtakos klausimams, susijusiems su valstybių, turinčių priešingus arba gretimus krantus, sienų delimitavimu.“ (Konvencijos 2 priedo 9 str.)

Taigi Komisiją galima suprasti kaip instituciją, kuri nėra teisminė institucija, bet tarptautinė institucija, kuri suteikia daugiau pasitikėjimo valstybių formuojamoms išorinėms kontinentinio šelfo riboms, suteikiama daugiau teisėtumo ir taip sumažinama galimybė kilti konfliktams. Komisija pateikia savo rekomendacijas, kurios nebūtinai yra labai konkrečios, bet būtinos formuojant kontinentinio šelfo pretenzijas. Šios rekomendacijos neturi privalomos galios, bet dėl komisijoje dalyvaujančių tarptautinių ekspertų, kurie turi svarbių techninių bei mokslinių žinių (komisiją sudaro 21 geologijos, geofizikos, hidrografijos specialistas), Komisijos sprendimai pripažįstami ir gerbiami tarptautiniu lygiu. Kartais būna keliamas klausimas, ar Komisija negalėdama priimti įpareigojančių sprendimų, gali savo rekomendacijomis leisti valstybėms įtvirtinti teisiškai

⁴⁴ RAJABOV, M. Melting Ice and Heated Conflicts: A Multilateral Treaty as a Preferable Settlement for the Arctic Territorial Dispute. *Southwestern Journal of International Law*, 2009, Vol. 15, Issue 2, 419-448.

⁴⁵ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 76 str.

savo išorines šelfo ribas, kurios galiotų visoms valstybėms. Teigiama, kad turėtų būti taikomos įprastos teritorinių ribų nustatymo taisyklės - jei nekyla pagrįstai ilgą laiko tarpą kitų valstybių protestavimo, tai valstybės sutinka su delimitacija.⁴⁶

Rusija ratifikavo Jūrų teisės konvenciją 1997 ir turėjo pateikti paraišką dėl šelfo pratęsimo iki 2007, bet buvo pirmoji valstybė pasaulyje pateikusi savo duomenis Komisijai ir dalis 2001 metais pateikto reikalavimo yra susijusi su Arkties vandenyno kontinentiniu šelfu, besitęsiančiu daugiau nei 200 jūrmylių.⁴⁷ Šioje paraiškoje buvo aptariami tokie regionai - Barenco jūra, Beringo jūra, Ochotsko jūra, Centrinio arkties vandenyno. Šios pretenzijos sulaukė pasipriešinimo iš kitų valstybių, buvo teigta, kad Rusijos pateikti duomenys turi trūkumų ir yra netikslūs. Komisija atsakė po metų teigdama, kad Rusija turėtų patikslinti savo paraišką.⁴⁸ Taigi buvo surašyta stipriai detalizuota dalinė paraiška būtent dėl šiaurinės Ochotsko jūros šelfo. Teigta, kad ši dalinė paraiška nesukels išankstinių nusistatymų dėl šelfų delimitavimo su kitomis valstybėmis piečiau, dėl ko galima bus sudaryti kitą dalinę paraišką ir dešimties metų terminas nebus svarbus.⁴⁹ Taip įtvirtinta galimybė sudaryti dalines paraiškas, kurių dėka minėtas terminas gali būti pratęstas. Būtent tada toliau tyrinėjama Arkties vandenyną, Rusijos Federacija su povandeniniu laivu pasiekė šiaurės ašigalį vandenyno dugne ir paliko ten savo vėliavą, taip sukeldama nemažai pasipiktinimo iš kitų valstybių.⁵⁰ Rusija vėliau pateikė 2013-ais metais savo dalinę papildytą paraišką pagal buvusią Komisijos rekomendaciją. Bet kadangi ši rekomendacija nenagrinėja Arkties vandenyno šelfo, taigi jos neverta nagrinėti. 2015 ir 2016 metais buvo pateiktos papildytos Rusijos paraiškos, kuriomis buvo keliami pretenzija į didelę vandenyno teritoriją. Komisija pradėjo

⁴⁶ HIGDON, A. The Canadian Submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. *McGill Journal of Sustainable Development Law (MJSDDL)*, 2014, Vol. 9, Issue 2, 43-68.

⁴⁷ 2002 m. Balandžio 12 d. Kontinentinio šelfo ribų komisijos pirmininko pareiškimas CLCS/32 dėl komisijos darbo progreso. (Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission, CLCS/32, adopted on 12 April 2002 by Commission on the Limits of the Continental Shelf). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/327/68/PDF/N0232768.pdf?OpenElement>>.

⁴⁸ 2002 m. Kovo 7 d. Generalinio sekretoriaus pareiškimas Generalinėje Asamblėjoje dėl Vandenynų ir jūrų teisės (Report of the Secretary-General on Oceans and the law of the sea, A/57/57, adopted on 7 March 2002.). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/276/17/PDF/N0227617.pdf?OpenElement>>.

⁴⁹ Kontinentinio šelfo ribų komisijos rekomendacijų dėl dalinės atnaujintos Rusijos Federacijos 2013 m. Vasario 28 d. paraiškos dėl Ochotsko jūros santrauka, priimta 2014 m. Kovo 11 d. (Summary of recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in regard to the partial revised submission made by the Russian Federation in respect of the of Okhotsk on 28 February 2013, adopted by the Commission on 11 March 2014). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev13/2014_03_13_COM_REC_RUS_Summary.pdf>.

⁵⁰ DODDS, K. Flag planting and finger pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the political geographies of the outer continental shelf. *Political Geography*, 2010, Vol 29, Issue 2, 63-74.

nagrinėti paraišką 2016 metų Rugsjūtį ir savo išvados pateikti dar nespėjo.⁵¹ Žinoma, kad Amundseno baseine, Lomonosovo kalnagūbrio, Makarovo ir Podvodnikovo baseino yra dar neišspręstas ginčas tarp Rusijos ir Danijos. Taip pat Makarovo baseine ir Mendelejevo gūbrio su Kanada.⁵² Svarbu paminėti, kad Rusijos paraiškoje JAV-Rusijos besikertantis kontinentinis šelfas buvo neįtrauktas, taip paliekant bendram valstybių susitarimui pagrindinį vaidmenį.

Norvegija ratifikavo Jūrų teisės konvenciją 1996 metais, taigi savo paraišką Komisijai pateikė 2006 metų Lapkritį.⁵³ Paraiškoje buvo pabrėžti esantys ginčytini objektai. Vienas jų buvo vadinamoji *Banana Hole* - dauba, esanti Norvegų jūroje, dėl kurios gali būti ginčų su Islandija bei Danija (Farerų salos), *Loop Hole* - esanti Barenco jūroje, kurioje gali kilti ginčų su Rusija, o taip pat Vakarinis Nanseno baseinas, kuriame irgi yra ginčų su Rusija. Šiam reikalui buvo suformuotas subkomisija, kuri savo išvadą ir rekomendaciją pateikė 2009 metais. Daug problemų dėl paraiškos nekilo, nes Norvegija stipriai bendradarbiavo su valstybėmis, su kuriomis turi besikertančius šelfus, taigi buvo susitarta dėl ribų.⁵⁴

Danija ratifikavo konvenciją 2004 metais, taigi terminas pateikti paraišką buvo 2014 metai. Iki to laiko buvo pateiktos penkios paraiškos dėl skirtingų Danijos kontinentinio šelfo regionų, bet mums aktualios kelios jų - 2013 metų Lapkričio mėn. dalinė paraiška dėl Grenlandijos šiaurės rytų kontinentinio šelfo, 2014 metų Gruodžio mėn. dalinė paraiška dėl Grenlandijos šiaurinio kontinentinio šelfo. Pagal šią paraišką Danija teikia pretenzijas dėl kontinentinio šelfo teritorijos, kurios jau kertasi su Rusijos ar Norvegijos pretenzijomis, ypatingai dėl paties šiaurės ašigalio taško. Taip pat

⁵¹ Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm>.

⁵² Dalinės atnaujintos Rusijos Federacijos paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl Rusijos Federacijos kontinentinio šelfo Arkties vandenyne santrauka, priimta 2015 m. Rugsjūčio 3 d. (Executive summary of Partial revised submission of the Russian Federation to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in respect of the Continental Shel of the Russian Federation in the Arctic Ocean, adopted on 3 August 2015). [interaktyvus, žiūrėta 2017 Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2015_08_03_Exec_Summary_English.pdf>.

⁵³ 2007 m. Balandžio 27 d. Kontinentinio šelfo ribų komisijos pirmininko pareiškimas CLCS/54 dėl komisijos darbo progreso. (Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission, CLCS/54, adopted on 27 April 2007 by Commission on the Limits of the Continental Shelf). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N07/322/77/PDF/N0732277.pdf?OpenElement>>.

⁵⁴ Norvegijos paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl teritorijų Arkties vandens, Barenco jūros ir Norvegų jūros santrauka, 2015 m. (Continental Shelf Submission of Norway in respect of areas in the Arctic Ocean, the Barents Sea and the Norwegian Sea, Executive Summary, adopted in 2015). [interaktyvus, žiūrėta 2017 Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/nor06/nor_exec_sum.pdf>.

pripažįstama, kad gali kilti persidengiančių pretenzijų su Kanada ar JAV. Bet galiausiai teigiama, kad kontinentinio šelfo delimitacija priklauso nuo dvišalių valstybių susitarimų.⁵⁵ Šiai paraiškai kol kas nėra pateikta Komisijos rekomendacija.

Kanada ratifikavo konvenciją 2003 metais ir jos terminas buvo 2013 metais, bet ši valstybė nepateikė savo pilnos paraiškos, tik dalinę paraišką dėl Atlanto vandenyno⁵⁶, žadėdama, kad pateiks paraišką dėl Arkties vandenyno 2018 metais. Daugiausia dėmesio Arkties tyrimuose Kanada skyrė Alfa-Mendelejevo ir Lomosovo gūbriams, kuriuos manoma bus bandoma laikyti Kanados kontinentinio šelfo tąsa, taigi bus metamas iššūkis Rusijos bei Danijos ambicijoms turėti Šiaurės ašigalį savo šelfe.⁵⁷

Apibendrinus, didžiausia Komisijos problematika yra ta, kad tai - ganėtinai maža institucija, o paraiškos būna itin sudėtingos, taigi natūralu, kad sunku spėti per trumpą laiką tarpą pateikti savo rekomendaciją. 2017 metų pradžioje buvo bendrai jau priimtos 82 paraiškos (įskaitant ir dalines paraiškas), bet tik 26 iš jų išspręstos ir pateiktos rekomendacijos.⁵⁸ Tai rodo, kad kai kurios svarbios Arkties vandenyno dugni rekomendacijos nebus priimtos artimiausiu metu, taigi ir nebus iki galo aišku, kur kokios valstybės kontinentinis šelfas. Įprastai komisija dabar išsprendžia dvi paraiškas per metus, taigi Komisija turės dirbti dar ne vieną dešimtmetį, kol išspręs visus klausimus. Abejojama, kad artimiausiu metu nusimato kokia nors institucijos reforma, nes tam reiktų papildomų lėšų, kurių nei išsivysčiusios šalys, nei valstybės, kurios visiškai neturi intereso dėl išplėsto kontinentinio šelfo, norėtų teikti daugiau finansavimo.⁵⁹ 10 metų terminas, per kurį būtina pateikti savo pretenzijas dėl išplėstinio kontinentinio šelfo iš vienos pusės yra gerai ir suteikia teisinio tikrumo, kuriose vietose valstybės siekia didesnio suvereniteto, bet tuo pačiu reikalauja iš valstybių skubėti, investuoti didelius

⁵⁵ Dalinės Danijos Karalystės kartu su Grenlandijos vyriausybe paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl šiaurinio Grenlandijos kontinentinio šelfo santrauka, 2014 m. (Partial Submission of the Government of the Kingdom of Denmark together with the Government of Greenland to the Commission on the Limits of the Continental Shelf The Northern Continental Shelf of Greenland. Executive Summary. Adopted in 2014). [interaktyvus, žiūrėta 2017 Balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <http://a76.dk/xpdf/DNK2014_ES_N-GREENLAND.pdf>

⁵⁶ 2013 m. Gruodžio 6 d. dalinės Kanados paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl Kanados kontinentinio šelfo Atlanto vandenyne santrauka (Partial Submission of Canada to the Commission on the Limits of the Continental Shelf regarding its continental shelf in the Atlantic ocean, Executive Summary. Adopted on 6 December 2013). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm>.

⁵⁷ SEVUNTS, L. Canada to submit its Arctic continental shelf claim in 2018. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.rcinet.ca/en/2016/05/03/canada-to-submit-its-arctic-continental-shelf-claim-in-2018/>>.

⁵⁸ Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm>.

⁵⁹ HIGDON, A. The Canadian Submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. *McGill Journal of Sustainable Development Law (MJSDDL)*, 2014, Vol. 9, Issue 2, 43-68.

kiekius pinigų tyrimams, o rezultatą (rekomendaciją) gauna ganėtinai greitai, galbūt po dešimtmečio. Taip pat Komisija nespėdžia valstybių ginčų tiesiogiai - valstybės pačios delimituoja tarpusavyje savo kontinentinius šelfus, bet Komisija galėtų prisidėti nešališkais mokslinės informacijos įvertinimais, dėl kurių nesutapimo tarp skirtingų valstybių galėjo kilti konfliktas.

Kita problema yra ta, kad Komisija nepateikia informacijos, kaip jie vertina vienus ar kitus argumentus, trūksta skaidrumo procese. Vieni autoriai sulygina tokį skaidrumo trūkumą su lošimu - valstybės nežino, kiek vertos jų paruoštos „kortos“ ir nežino iki galo taisyklių, taigi Komisija gali tiesiog pateikti, kad valstybės argumentai yra beverčiai.⁶⁰ Tai ypatingai sukelia problemų, nes Arkties tyrimai yra labai brangus procesas. O taip pat vėliau paraiškas teikiančios valstybės neįsivaizduoja, kodėl viena ar kita paraiška buvo atmesta ar patvirtinta, neįmanomas geros praktikos perdavimas. Dėl to labai svarbu valstybėms kooperuotis teikiant paraiškas, taip sumažinant tiek tyrimų kainas, tiek praktikos perdavimą.

Aišku tai, kad artimiausiu metu visiškai valstybių jūrų teritorijų delimitavimas neįvyks, dar ne vienus metus ypatingai dėl išžėstinio kontinentinius šelfus nebus nuspręsta, taigi ir valstybės negalės naudoti teritorijos, dėl kurios teikia suvereniteto pretenzijas. Klausimas, kokį poveikį toks netikslumas sukels. Iš vienos pusės, tai galėtų sukelti geopolitinių konfliktų tarp Arkties valstybių, bet žvelgiant į tai, kaip sėkmingai įprastai sudaromi susitarimai tarp valstybių, kaip yra gerbiamos Kontinentinio šelfo ribų komisijos rekomendacijos, manytina, kad didelių konfliktų neturėtų būti. O iš kitos pusės, vėlesnis kontinentinio šelfo delimitavimas gali sutrukdyti valstybėms vykdyti gyvųjų ir negyvųjų išteklių eksploataciją, taip leidžiant susiformuoti iki to laiko stipresniam aplinkosaugos reguliavimui.

1.2.4 Jungtinių Amerikos Valstijų nedalyvavimo problema

Šiuo metu JAV yra vienintelė Arkties valstybė, kuri nėra ratifikavusi 1982 m. Jūrų teisės konvencijos, taigi vienintelė neturi galutinio termino, iki kada jai reiktų pateikti savo paraišką. Kiek nedalyvavimas Konvencijoje riboja JAV galimybę apginti savo interesus Arkties vandenyne?

Visų pirma, JAV buvo ganėtinai teigiamai nusiteikusi dėl 1982 metais priimtos Konvencijos ir teigė, kad Konvencija atitinka tarptautinę jūros naudojimą, bet tuometinis

⁶⁰ POTTS, T., SCHOFIELD, C. An Arctic Scramble? Opportunities and Threats in the (Formerly) Frozen North. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2008, 23 (1), 151-176.

prezidentas R. Reiganas nesutiko ratifikuoti jos dėl tarptautinio jūros dugno kasimo (XI dalis), didelę kritiką teikiant Tarptautinio jūros dugno institucijai, per kurią turėjo vykti bet koks kasimas. Buvo teigta, kad institucija monopolizuos išteklius, taip pat kritikuotas reikalavimas perduoti kitoms valstybėms atrastas technologijos kasimui. Bet nekreipiant dėmesio į tai, JAV, nors ir nedalyvaudama, laikėsi kitų Konvencijos taisyklių. Įvykus pakeitimams dėl kritikuotos Konvencijos dalies buvo dar kelis kartus bandyta ratifikuoti, bet visus kartus būdavo atsimušama į JAV Senato sieną.⁶¹

Viena pagrindinių kritikų, dėl ko Konvencija nėra ratifikuojama, dėl to, kad ratifikavimas neva apriboja valstybės suverenitetą. Nors išties yra priešingai - pagal Konvenciją valstybė įgauna teisių į išskirtinę ekonominę zoną, didelį kontinentinį šelfą. Bet problema tai pat vėl slypi tame, kad JAV nesutinka paklusti Konvencijos sukurtoms institucijoms - Kontinentinio šelfo ribų komisijai ir Tarptautinio jūros dugno institucijai. Jiems neįtinka tiek papildoma biurokratija, tiek sprendimų priėmimo tvarka, tiek neaiškumas dėl nuosavybės teisių kasant mineralus tarptautiniame jūros dugne. Teigiama, kad pilnai užtenka paprotinės teisės. Bet reikia pripažinti, kad tarptautinė paprotinė teisė nėra pakankamas šaltinis siekiant apsaugoti savo interesus - vien papročiais neįgyjamos teisės, įtvirtintos Konvencijos, mokslininkai teigia, kad kitos valstybės gali nepripažinti JAV tam tikrų teisių, pavyzdžiui tyrinėjimo teisių išskirtinėje ekonominėje zonoje.⁶² Taigi, papročiai nesuteikia pakankamai užtikrintumo ir saugumo, o taip pat kai kuriose srityse (pavyzdžiui, tarptautinio jūros dugno naudojimo) papročiai dar nėra susiformavę, nes tai nauja sritis.

JAV nedalyvavimas konvencijoje taip pat kelia problemą galimam Arkties sutarties modeliui, panašiam kaip Antarktidos sutarčių sistema. Pagal Konvencijos 311 str. 3 d. valstybės gali sudaryti tarpusavyje sutartis, jei jos nekeičia nuostatų, itin svarbių Konvencijos tikslų ir uždavinių įgyvendinimui, taip pat pagrindinių principų įgyvendinimui ar kitų valstybių (Konvencijos šalių) teisėmis ar įsipareigojimų vykdymui. Manytina, kad sutarties tarp Arkties valstybių sudarymas, kuris būtų palankus JAV, siekiant jos tikslų, turėtų pažeisti tam tikras Konvencijos nuostatas ar principus. Kitos valstybės negali pasidalinti visos Arkties nepasinaudodamos Konvencija, t. y. vien nustatant išžėstinį kontinentinį šelfą būtina konsultuotis ir gauti Kontinentinio šelfo komisijos rekomendaciją. O tarptautinio jūros dugno kasinėjimas, pagal Konvencijos 137

⁶¹ KOLCZ-RYAN, M. An Arctic Race: How the United States' Failure to Ratify the Law of the Sea Convention Could Adversely Affect Its Interests in the Arctic. *University of Dayton Law Review*, 2009, Vol. 35, Issue 1, 149-174.

⁶² *Ibid.*

str. 3 dalį taip pat negali būti vykdomas kitu būdu negu nustatyta Konvencijoje, taigi ratifikavusios valstybės negalėtų su JAV susitarti dėl kitokio būdo.

Konvencijas JAV būtų puikus būdas ginti savo ekonominius interesus Arktyje - ji garantuoja teisę į 200 jūrmylių išskirtinę ekonominę zoną, o taip pat iki 200 ar 350 jūrmylių kontinentinį šelfą, kuriame galėtų vykdyti savo resursų eksploataciją, taip atveriant galimybę naudotis didele vandenyno teritorija. Bet tokiems veiksmams reikia veikti per Kontinentinio šelfo ribų komisiją. Taigi, iš to aišku, kad bent kurį laiką dar nebus aišku, kokios yra šiaurinės kontinentinio šelfo ribos tarp valstybių, ypač dėl to, kad JAV negali pateikti savo pretenzijų dėl ištesčio šelfo.

2. Aplinkosaugos reglamentavimo specifika Arkties regione

2.1. Arkties aplinkosaugos problematika

Be to, kad tai - besikeičiantis ir vis aktyviau naudojamas regionas, Arktis taip pat yra ekologiškai jautri vieta, reikalaujanti specifinio dėmesio. Beveik kasmet vis mažėja ledu padengtų teritorijų, kyla bendroji Žemės temperatūra. Teigiama, kad būtent žmonijos veikla nemažai prisideda prie šio temperatūros kylimo ir tai neigiamai paveikia tiek unikalią florą ir fauną, tiek vietinius čiabuvius. Arktis yra itin jautrus regionas. Čia tarša dėl gamtinių sąlygų užsilieka ilgiau ir nemažai taršos ateina iš piečiau esančių žemės teritorijų per upes ir vėjus. Teritorinei vandenyno delimitacijai einant į pabaigą, neišvengiamai didėja galimybės vykdyti veiklą - išgauti resursus, naudotis jūrų keliais navigacijai. Tokia veikla galėtų neigiamai paveikti Arkties gamtos padėtį, galimi naftos išsiliejimai, vandenyno teršimas, oro tarša, šiltnamio dujų išskyrimas, tarša dėl didesnės urbanizacijos, per dideli žvejojimo mastai, invazinių rūšių atvykimas, laivų susidūrimas su vandens žinduoliais, vietinių čiabuvių gyvenimo būdo pokyčiai. Tokio neigiamo poveikio Arkties gamtai galimybė turėtų paskatinti Arkties valstybes daugiau dėmesio skirti aplinkosaugai. Teigiama, kad vandenyno išteklių yra bendra dalis vienos ekosistemos, kuri nepaklūsta valstybių sienoms, taigi bet kokia didesnė veikla paveiktų visą regioną.⁶³ Tai parodo, kad problema turi būti sprendžiama bendradarbiavimo keliu.

Priešingai nei Antarktida, Arktis nėra saugomas gamtinis rezervatas. Antarktidos regioną tarptautinėje teisėje galima matyti kaip pavyzdį teisinio režimo, kuris yra paremtas aplinkosauga. Toks režimas susiformavo dėl to, kad tai buvo visiškai negyvenama teritorija, nebuvo jokių vietinių čiabuvių, nebuvo jokios pramonės pakrantėse - jokio ekonominio vystymosi. Arkties vandenyno pakrantėse visada gyvena žmonės (skaičiuojama, kad nuolatos regione gyvena apie 3,5 milijono žmonių, penktadalis iš jų - čiabuviai), kuriems reikia ekonominės veiklos, kad išgyventų. Taigi ir režimo poreikis yra visiškai kitoks - negalima kopijuoti Antarktidos regiono sutarčių sistemos ir be pokyčių pritaikyti Arkčiai.⁶⁴

Teigiama, kad Arkties regionas - puikiai parodo viso pasaulio ekologinę būklę pats pirmas, taigi čia neigiamas poveikis ir problemos matomos anksčiausiai. Dėl to aplinkosauga - viena svariausių sričių šiame regione. Padidėjęs Arkties teritorijų (tiek

⁶³ HERTELL, H. H. Arctic Melt: The Tipping Point for an Arctic Treaty. *Georgetown International Environmental Law Review*, 2009, Vol. 21, Issue 3, 565-590.

⁶⁴ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

žemės, tiek vandenu) naudojimas kelia vis didesnę poreikį saugoti natūralią aplinką ir didėja poreikis reguliuoti veiklą, kad būtų išsaugotas gamtos unikalumas.

2.2. Bendrų aplinkosaugos principų veikimas Arktyje

Bendrieji aplinkosaugos principai įtvirtinti tarptautinėse daugiašalėse sutartyse globaliu lygmeniu. Šis bendrasis režimas turi poveikį ir Arkties regionui, dažnai visos Arkties valstybės yra sutarčių narės, taigi turi laikytis susitarimo nuostatų. Čia bus aptariamos pagrindinės sritys - jūros taršos, oro ir atmosferos taršos bei biologinės įvairovės apsaugos sutartys.

2.2.1. Tarptautinės sutartys dėl taršos jūroje

Visų pirma, analizuojant Arkties aplinkosaugos teisinį režimą, svarbu išnagrinėti, kokie bendrieji tarptautiniai aplinkosaugos principai veikia šiame vandenyne, atskleisti, kokių trūkumų yra tarptautiniame režime. Beveik visos tarptautinės konvencijos, susijusios su jūrine aplinkosauga, turi tam tikrą pritaikymą Arkties vandenyne - šiauriausiam pasaulio vandens telkinyje.

Pirmoji jų - Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982 m.). Visos Arkties valstybės, išskyrus Jungtines Amerikos Valstijas yra šios konvencijos dalyvės (bet JAV įprastai laikosi Konvencijos nuostatų kaip paprotinės teisės), taigi šis dokumentas turi svarbią reikšmę formuojant ir aplinkosauginę Arkties teisinio režimo dalį. XII Konvencijos dalis („Jūros aplinkos apsauga ir išsaugojimas“) specifiskai skirta būtent aplinkosaugos klausimams.

Konvencija 192 straipsnyje iškart įtvirtina visuotinę pareigą: „Valstybių pareiga - saugoti ir išsaugoti jūros aplinką.“⁶⁵ Valstybės turi imtis visų priemonių, kad būtų išvengta jūros aplinkos teršimo iš bet kokio šaltinio - taršos išmetimo iš sausumoje esančių šaltinių, teršimo iš laivų, teršimo iš įrenginių, esančių jūroje ar jūros dugne. Svarbi pareiga nurodyta 194 str. 5 dalyje - turi būti taikomos visos priemonės, „būtinai saugoti ir išsaugoti retas ar pažeidžiamas ekosistemas, taip pat natūralią terpe nykstančioms ar pavojuje atsidūrusioms rūšims bei kitoms jūros gyvybės formoms, taip pat tom, kurioms gresia išnykimas.“ Arktis, kaip minėta, daugelio vadinamas išskirtiniu unikaliu regionu, kuriame gyvena niekur kitur nesutinkama tiek flora, tiek fauna, taigi

⁶⁵ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 192 str.

galima suprasti, kad Konvencija Arkties valstybėms sukuria pareigą saugoti ir išsaugoti tokį regioną - vykdant veiklą būtina atsižvelgti į tai.

Tolesniuose straipsniuose Konvencija įtvirtina pareigą stebėti teršimo riziką ir teršimo poveikį, įvertinti tą poveikį ir skelbti ataskaitas apie tai viešai. Taip pat pareiga valstybei priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie būtų skirti išvengti teršimo iš sausumos šaltinių, valstybės jurisdikcijai priskirtos vykdomos veiklos jūros dugne, jų jurisdikcijai priskirtų dirbtinių salų, įrenginių ar statinių, jų sumažinti ir kontroliuoti. Svarbu, kad „Valstybės tinkamu regioniniu mastu stengiasi suderinti savo politiką šiais klausimais.“⁶⁶ Konvencija pasisako dėl teršimo dėl veiklos tarptautiniame jūros dugno rajone, dėl teršimo dėl laidojimo⁶⁷, teršimo iš laivų, teršimo iš atmosferos ar per atmosferą - čia irgi nustatyta pareiga priimti teisės aktus, susijusius su teršimu. Šių aktų reikalavimai turi būti nemažesni nei tarptautinės normos, nurodytos ankstesnėje Konvencijos dalyje, reguliuojančioje veiksmus Rajone, kitų Konvencijos nuostatų.⁶⁸

Jūrų teisės konvencija taip pat numato ir atsakomybę už tarptautinių įsipareigojimų nevykdymą. Valstybės atsako pagal tarptautinę teisę. Valstybių nacionalinėje teisės sistemoje turi būti užtikrina galimybė greitai gauti adekvačią kompensaciją dėl jų jurisdikcijai priklausančių fizinių ar juridinių asmenų teršimo jūros aplinką padarytos žalos.⁶⁹

Konvencijoje, būtent šioje dalyje yra ir vienintelis straipsnis visame tekste, skirtas tik ledu padengtai teritorijai. 234 straipsnis numato, kad valstybės gali priimti nediskriminuojančius įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti teršimą iš laivų tokiuose ledu padengtose teritorijose. Šis straipsnis daugiau įtakos turi navigacinėms taisyklėms, taigi bus plačiau aptariamas kitoje dalyje. Dabar svarbu paminėti, kad Arkties valstybės gali aplinkosaugos tikslais, siekiant apsaugoti ekologinį balansą, galį priimti nediskriminuojančius aktus, kurie paveiktų visus subjektus pakrantės valstybės išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Svarbu paminėti, kad Konvencija nuolatos nurodo, kad valstybės gali ir turi plėtoti aplinkosaugos reglamentavimą kitais susitarimais, bendradarbiauja įgyvendinant galiojančią tarptautinę teisę. O 237 str. nedraudžia priimti kitų tarptautinių įsipareigojimų specialiose konvencijose dėl jūros aplinkos apsaugos ir išsaugojimo, bet tokios

⁶⁶ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 207 str. 3 d. ir 208 str. 4 d.

⁶⁷ „„Laidojimas“ – tai: i) bet koks sąmoningas atliekų ar kitų medžiagų išmetimas iš laivų, orlaivių, platformų ar kitų dirbtinių įrenginių jūroje; ii) bet koks sąmoningas atsikratymas jūroje laivais, orlaiviais, platformomis ar kitais dirbtiniais įrenginiais.“ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 1 str.

⁶⁸ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786.

⁶⁹ *Ibid.*, 235 str.

konvencijos turi būti vykdomos atsižvelgiant į Konvencijos bendrus tikslus ir principus. Tai parodo, kad 1982 m. Jūrų teisės konvencija nustato tik pačius pagrindus, o valstybėms palieka plėtoti reglamentavimą tarptautiniu ar regioniniu bendradarbiavimu. Taip specifinių regionų valstybės gali sukurti režimą, tinkamesnį jų problematikai ir sąlygoms, neužkertamas kelias priimti sutartį skirtą tik Arkties vandenynui.

Kita tarptautinė konvencija, aktuali bendrajam aplinkosaugos režimui jūrose - Londono konvencija dėl jūrinės taršos, sukeltos atliekų ir kitų medžiagų laidojimu (*ang. London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*), priimtos 1972 m. ir įsigaliojusios 1975 m. Ši konvencija svarbi tuo, kad Arkties vandenynas galėtų būti panaudotas atliekų laidojimui, pavyzdžiui, yra žinoma, kad sovietai laidojo labai didelį kiekį radioaktyvių atliekų būtent čia. O taip pat siūlyti planai per Arkties jūrų kelius transportuoti itin radioaktyvias atliekas iš Europos į Japoniją, rodo, kad svarbu atsižvelgti į šią konvenciją ir jos veikimą.⁷⁰ Ši konvencija apibrėžia, kas yra laidojimas - tyčinis atliekų ar kitų medžiagų atsikratymas jūroje iš laivų, orlaivių, platformų ar kitų žmogaus sukurtų struktūrų, o taip pat tyčinis tokių laivų ar platformų atsikratymas jūroje. Prieduose bei papildymuose nustatytos, kurias medžiagas draudžiama ar leidžiama laidoti, kurioms reikalingas specialus leidimas.⁷¹

1996 metais buvo priimtas vadinamasis Londono protokolas (įsigaliojo 2006 metais). Jis buvo sukurtas po truputį pakeisti buvusią konvenciją. Šis protokolas pakeičia, kaip iki šiol buvo reglamentuojamas laidojimas. Dabar laidojimas bendrai yra uždraustas, išskyrus leistinas medžiagas. Taip pat pabrėžiamos „atsargumo priemonės“ - jeigu yra pagrįsta priežastis manyti, kad atliekos ar kitos medžiagos, kurios turės sąlyti su jūromis, gali turėti neigiamą poveikį (netgi tada, kai nėra tikslių įrodymų dėl priežastinio ryšio), privaloma imtis atitinkamų prevencinių veiksmų.⁷²

Londono konvencija bei Londono protokolas savyje neturi nieko konkrečiai susijusios su ledu padengtomis vandens teritorijomis, bet plečia 1982 m. Jūrų teisės konvencijos aplinkosaugos režimą, nustato konkrečias medžiagas, kurios yra leidžiamos laidoti, uždraudama visas kitas, taip užkertant keliai laidoti Arkties vandenyne pavojingas medžiagas, galinčias neigiamai paveikti ekosistemą. Visos Arkties valstybės yra šios konvencijos narės.

⁷⁰ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁷¹ Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter. [interaktyvus, žiūrėta 2017 balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-prevention-of-marine-pollution-by-dumping-of-wastes-and-other-matter.aspx>>.

⁷² *Ibid.*

Toliau kalbant apie bendrąjį jūrų aplinkosaugos režimą, galima kalbėti apie Tarptautinę konvenciją dėl teršimo iš laivų prevencijos (ang. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) dar žinoma kaip MARPOL, įsigaliojusi 1973 metais. Konvencija taip pat turi priedų ir papildomų protokolų, kuriais nustatomas konkretesnis režimas dėl kenksmingų medžiagų ir procedūrų. Kaip ir prieš tai minėta konvencija, tai Tarptautinės Jūrų Organizacijos administruojama sutartis. MARPOL laikoma nusisekusi konvencija - tarša iš laivų po jos priėmimo pamažėjo nuo 35 procentų iki 10 procentų per du dešimtmečius.⁷³ Visos Arkties valstybės yra šios konvencijos dalyvės.⁷⁴

Visų pirma, šios konvencijos tikslas yra užkirsti kelią jūros aplinkos teršimui išmetant kenksmingas medžiagas arba nuotekas, kuriose yra tokių medžiagų. Tokios kenksmingos medžiagos apibrėžiamos kaip bet kokios medžiagos, kurios patekusios į jūros aplinką, gali sukelti žalos ir neigiamo poveikio. Tai yra taikoma visiems laivams, plaukiojantiems su valstybės - šios Konvencijos narės vėliava (nepriklausomai, ar turi teisę, ar neturi teisės ir naudoja tik pagal įgaliojimą), bet neskaitant valstybės karo laivų ir valstybei priklausančių ar jos eksploatuojamų ir užsiimančių vien valstybės nekomercine veikla laivų.⁷⁵

Tarptautinė jūrų organizacija turi jūros aplinkos komitetą, kuris apibrėžia teritorijas, kurioms reikia specialios apsaugos nuo veiklos jūroje. Jos yra skirstomos į specialias zonas (jos įrašomos į MARPOL konvencijos priedus) ir jautrios jūros zonos. Kaip apibrėžiama konvencijos prieduose: „„Specialioji zona“ – tai jūros zona, kurioje dėl pripažintų techninių priežasčių, susijusių su jos okeanografinė ir ekologinė padėtimi, ir eismo ypatybių būtina patvirtinti specialius privalomus jūros taršos nuotekomis prevencijos metodus.“⁷⁶ Tokioms zonoms taikomi navigacijos ribojimai. Viena tokių zonų yra priskirta prie Antarktidos, bet Arkties vandenyne niekur nėra priskirtų tokių zonų. Toks zonų nebuvimas pagrinde kilo iš to, kad Arkties Tarybos sprendimas 1996 metais teigė, kad papildomas teisinis instrumentas dėl jūros aplinkos apsaugos nėra reikalingas ir valstybės turėtų daugiau dėmesio skirti egzistuojančių tarptautinių sutarčių

⁷³ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁷⁴ Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, adopted on 14 March 2017. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>>

⁷⁵ 1973 m. tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, *Valstybės žinios*, 2004-09-14, Nr. 138-5030.

⁷⁶ 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (dėl Specialiosios zonos statuso suteikimo Pietų Afrikos pietinės dalies vandenims). *TAR*, 2015-05-29, Nr. 8295

ratifikavimui. Be to pridedama, kad pačios valstybės gali sukurti papildomus ribojimus pagal 1982 m. Jūrų teisės konvencijos 234 str., trumpai aptartą jau anksčiau.⁷⁷ Taip leidžiama lanksčiau sukurti aplinkosaugos režimą kiekvienai valstybei, jeigu jos išskirtinėje ekonominėje zonoje gali kilti problemų. Tai greitesnis būdas, bet turintis mažesnę, nacionalinės teisės, galią.

2.2.2. Tarptautinės sutartys dėl oro taršos

Atmosferos ar oro tarša taip pat stipriai paveikia Arkties aplinkos būklę, taigi taip pat svarbu aptarti tarptautines sutartis, kurios reglamentuoja oro taršą.

Pirmoji jų būtų 1979 Tolumųjų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencija (ang. *Convention on Long-Range Trans-boundary Air Pollution*), vadinama LRTAP konvencija. Šis teisės aktas buvo suderintas Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje ir negalioja kitoms valstybėms už Europos ir Šiaurės Amerikos ribų. Tai buvo pirmas tarptautinis privaloma susitarimas, nubrėžiantis pagrindinius principus regioniniam bendradarbiavimui tarpvalstybinių oro teršalų srityje. Visos Arkties valstybės yra šios konvencijos narės, bet pati Arktis sutarties tekste tiesiogiai neminama. Prie konvencijos taip pat yra daugybė protokolų, kurie detalizuoja reglamentavimą, aptaria konkrečių medžiagų naudojimą. Sutartimis ir protokolais apribojama oro tarša, nustatomos ribos, kiek gali būti išmetama.

Sunkiųjų metalų protokolai ir Patvariųjų organinių teršalų protokolai ypatingai svarbūs Arkties regionui. Sunkiųjų metalų protokolo preambulėje minima, kad sunkiųjų metalų emisijos reguliavimas prisidės prie aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugos teritorijose už Europos ekonominės komisijos ribų - įskaitant Arktį ir tarptautinius vandenis. Patvariųjų organinių teršalų protokolo preambulėje apie Arktį užsimenama, kiek daugiau - pabrėžiama, kad oro tarša nusėda Arkties regione, o tai kelia ekosistemai ir vietinių čiabuvių gyvenimo būdui problemų. Protokolu siekiama sumažinti emisiją, o tai apsaugotų žmonių sveikatą ir aplinką, įskaitant Arkties regioną.⁷⁸

Kita svarbi sutartis yra Jungtinių Tautų Stokholmo konvencija dėl patvariųjų organinių teršalų (POT), priimta 2001 metais ir įsigaliojusi 2004 metais. Moksliniai tyrimai rodė, kad patvarieji organiniai teršalai randami Arkties gyventojų, gyvenančių toli nuo teršalų šaltinio, kraujyje ir ląstelėse. Tokiais argumentais buvo paremtas

⁷⁷ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁷⁸ *Ibid.*

tarptautinės sutarties priėmimas, nemažą indelį sudarė Inuitų gentis, gyvenantys šiaurinėse JAV, Kanados, Grenlandijos ir Sibiro dalyse - tiek savo siūlymais derybose dėl teksto, tiek savo dalyvavimu žiniasklaidai skirtuose renginiuose. Konvencijoje nustatytos priemonės, skirtos kontroliuoti patvariųjų organinių teršalų gamybą, naudojimą, importą, eksportą ir išskyrimą. Nustatytos konkrečios priemonės, kurių išskyrimą ir naudojama siekiama sumažinti ar išvis uždrausti. Valstybės skatinamos keistis informacija ir vykdyti švietimą apie POT.⁷⁹ Konvencijos šalimis 2017 metų pradžioje yra 181 valstybė, įskaitant visas Arkties valstybes.⁸⁰

Arktis minima tiesiogiai šios konvencijos preambulėje: „*pripažindamos*, kad dėl patvariųjų organinių teršalų biologinio reikšmingumo ypač didelė rizika kyla Arkties ekologinėms sistemoms ir ten gyvenančioms bendruomenėms ir kad jų tradicinio maisto užterštumas yra visuomenės sveikatos problema.“⁸¹ Ši pastraipa buvo įtrauka Kanados iniciatyva ir palaikyta Jungtinių Amerikos Valstijų.⁸² Taigi, galima susidaryti nuomonę, kad viena iš priežasčių priimti konvenciją buvo ypatingas dėmesys Arkties regionui ir pavojams, kurie kyla gyventojams bei gamtai, nors taršos šaltiniai yra itin toli.

Toliau seka vadinamosios Ozono sutartys, kurių tikslas saugoti stratosferoje esantį ozono sluoksnį. 1985 metais buvo priimta Vienos konvencija dėl Ozono sluoksnio apsaugos. Pagal šią konvenciją buvo susitarta imtis atitinkamų priemonių spręsti problemas ir žalą, kurias sukelia žmogaus veikla. Pagrindinis dėmesys buvo skirtas bendradarbiavimui tyrimų, stebėjimų ir informacijos mainymosi srityje, bet nebuvo nustatyta, kokių veiksmų turėtų būti imamasi. Vėliau, išsiaiškinus konkretesnę žalą ozono sluoksniui buvo priimtas papildomas protokolas, kuriuo jau buvo imtasi realių veiksmų. Arktis niekur nepaminėta tiesiogiai nei konvencijoje, nei protokole, bet visos Arkties valstybės - abiejų aktų šalys.⁸³

Matoma, kad Arktis, nors nebūna įvardijama konkrečiai šitose sutartyse, paveikia sutarčių priėmimą ir regiono valstybės naudoja savo surenkamus duomenis tarptautinių sutarčių derybose, verčia kitas valstybes atkreipti dėmesį į aplinkosaugos problematiką.

⁷⁹ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁸⁰ Status of Ratification of Stockholm Convention. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://chm.pops.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesandSignatoires/tabid/4500/Default.aspx>>.

⁸¹ Stokholmo konvencija dėl patvariųjų organinių teršalų (POT). *Valstybės žinios*, 2006-11-09, Nr. 120-4565

⁸² NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁸³ *Ibid.*

2.2.3. Biologinę įvairovę saugantys aktai

Svarbi dalis Arkties aplinkos yra jos unikali biologinė įvairovė. Žmonijos veikla stipriai paveikia Arkties ekosistemą ir regiono florą ir fauną, išnykimo mastai visoje žemėje labai dideli. Šioje srityje taip pat yra tarptautinių sutarčių, skirtų saugoti ir išsaugoti atskiras rūšis, joms skiriamas papildomas dėmesys.

Pirmiausia, galima paminėti aktus, skirtus apsaugoti konkrečia rūšį - 1911 metų Šiaurės Ramiojo vandenyno ruonių konvencija (narės 4 valstybės⁸⁴), 1973 Susitarimas dėl baltųjų lokių išsaugojimo (narės 5 valstybės⁸⁵), 1987 m. dvišalis JAV ir Kanados susitarimas dėl šiaurinių elnių išsaugojimo. Nors pirmiausia šie aktai siekė užkirsti kelią per dideliame medžiojimui, bet dabar esminis dėmesys skiriamas apsaugoti šių gyvūnų rūšių gyvenamąsias vietas. Taip pat svarbus aktas Arkties regionui yra 1946 m. Tarptautinė konvencija dėl banginių medžioklės reguliavimo. Kaip teigiama, stiprus teisinis režimas svarbus siekiant apsaugoti esmines Arkties rūšis. Žuvys ir jūros gyvūnai, o taip pat ir šiauriniai elniai, - svarbus vietinių čiabuvių maistas.⁸⁶

Žvejybai taip pat skiriamas dėmesys, nes praeityje buvo pasiektas pavojingas išžvejojimo lygmuo, o visgi tai svarbus vietinių čiabuvių maitinimo šaltinis. Tokiu pagrindu buvo priimta 1995 m. Jungtinių tautų konvencija dėl vienos valstybės ribas viršijančių žuvų išteklių ir toli migruojančių žuvų išteklių (ang. *The United Nations Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks*), įsigaliojusi 2001 metais. Visos Arkties valstybės yra sutarties šalys.⁸⁷ Teigiama, kad ši konvencija prisideda prie svarbios Arkčiai problemos - migruojančių žuvų apsaugos, bet teigiama, kad gali reikti didesnio regioninio bendradarbiavimo norint užtikrinti tikslo įgyvendinimą, ypač atvirosios jūros zonoje.⁸⁸

⁸⁴ 1911 m. Konvencija tarp Jungtinių Amerikos Valstijų, Didžiosios Britanijos, Rusijos ir Japonijos dėl Šiaurės Ramiojo vandenyno ruonių išsaugojimo ir saugojimo. (Convention Between The United States, Great Britain, Russia and Japan for the Preservation and Protection of Fur Seals or The Fur Seal Treaty of 2011). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://pribilof.noaa.gov/documents/THE_FUR_SEAL_TREATY_OF_1911.pdf>

⁸⁵ Agreement on the Conservation of Polar Bears. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://pbsg.npolar.no/en/agreements/agreement1973.html>>.

⁸⁶ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁸⁷ Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 03 February 2017. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>.

⁸⁸ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

Kalbant apie universalias konvencijas, svarbu paminėti 1992 m. Konvenciją dėl biologinės įvairovės. Esminis principas „yra išsaugoti biologinę įvairovę, stabiliai naudoti jos komponentus ir teisingu bei lygiu pagrindu gauti bendrą naudą, susijusią su gamtinių išteklių naudojimu, taip pat suteikti galimybę naudotis genetiniais ištekliais bei perduoti atitinkamas technologijas, taipogi užtikrinti reikiamą finansavimą.“⁸⁹ Pagal šią konvenciją valstybės identifikuoja ir stebi rūšis, kurioms būtina apsauga. Kiekviena susitariančioji šalis, kiek tai tikslinga, kuria saugomų teritorijų sistemą, užkerta kelią invazinių rūšių atsiradimui, kontroliuoja jas ir naikina, užtikrina pagarbą, išsaugojimą ir palaikymą vietinių ir čiabuvių bendruomenių žinias, naujoves ir praktikas, svarbias siekiant išsaugoti biologinę įvairovę, kuria teisinį režimą pavojuje esančių rūšių apsaugai. Pagal šią sutartį Arkties Tarybos Arkties floros ir faunos išsaugojimo darbo grupė teikia išvadas dėl pavojuje esančių rūšių ir kuria strateginius planus.⁹⁰ Visos Arkties valstybės yra sutarties narės.

Šios sutartys kuria ar plečia teisinį režimą, atkreipiant dėmesį į specifines problemas, pavyzdžiui konkrečių gyvūnų rūšių sutartys (minėtos specifinės Arkties regionui), o taip pat ir bendrosios, kurios įpareigoja riboti žvejybą ar kitų gyvųjų išteklių naudojimą. Tai formuoja didesnę aplinkosaugos sistemą, kuria bandoma apsaugoti visą trapią ekosistemą.

2.3. Arkties regione veikiančios organizacijos

Labai svarbi dalis sėkmingo teisinio režimo aplinkosaugos srityje yra regioninės organizacijos, kurių tikslai yra to regiono biologinės įvairovės išsaugojimas ir bendradarbiavimas siekiant tokių tikslų. Būtent šiais tikslais ir veikia pagrindinės Arkties bendradarbiavimo institucijos - Arkties aplinkosaugos strategija (ang. *Arctic Environmental Protection Strategy*; AEPS), Arkties Taryba (ang. *Arctic Council*) ir artimai susijęs Arkties Penketas (ang. *Arctic Five*), priimančias esmines veiklos Arktuje kryptis. Jos ir jų svarbiausi susitarimai bus analizuojami toliau, atkreipiant dėmesį į svarbiausias nuostatas, erdves, kur režimas yra neišbaigtas.

⁸⁹ Biologinės įvairovės konvencija, *Valstybės žinios*, 1995-08-23, Nr. 69-1662

⁹⁰ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

2.3.1. Arkties aplinkosaugos strategija (AEPS)

Pirmieji Arkties valstybių žingsniai siekiant spręsti užterštumo problemas vandenyne buvo daromi ribotomis ir *ad hoc* priemonėmis. Toks buvo Suomijos vyriausybės ir Kanados atstovų sprendimas - veikti greitai ir pigiai. Todėl buvo pasirinktas būdas veikti ne per egzistuojančias institucijas ar susitarimus (pavyzdžiui, Tarptautinė jūrų konvenciją ar panašiai), o sukurti naują organą spręsti taršos problemą, neapsiribojant jūros tarša. Vieni iš paaiškinimų, kodėl buvo siekiama taip greitai formuoti naują darinį, teigė, kad buvo tikimasi kuo greičiau įtraukti naują Rusijos valdžią į bendradarbiavimo veiklą, taip užtikrinant jų ateities dalyvavimą. Bet tuo pačiu nebuvo siekiama formuoti formalią instituciją, nes nebuvo tikėtina, kad į tokį bendradarbiavimą pavyktų įtraukti Jungtines Amerikos Valstijas. Tokiomis aplinkybėmis atsirado Arkties aplinkosaugos strategija (AEPS) - kaip deklaracija (ang. *Declaration on Protection of the Arctic Environment*), o ne kaip tarptautinė organizacija. Bet vadinti šią strategiją sutartimi taip pat sunku - nors buvo suderinta tarp valstybių ir pateikta raštiška forma, tai nėra teisiškai įpareigojanti sutartis. Valstybės-šalys nepripažino, kad AEPS turėtų kažkokią privalomą teisinę prievolę joms.⁹¹

Suomija ir Kanada įtikino kitas penkias Arkties valstybes dalyvauti, taigi prie sutarties prisidėjo Danija (Grenlandija), Islandija, Norvegija, Švedija ir Rusija. Kanados praktiką sekant buvo įtrauktos ir vietinių čiabuvių grupės dalyvauti kaip nuolatinės dalyvės. Tokiu būdu buvo įtrauktos trys Arkties čiabuvių organizacijos dalyvauti visose AEPS veiklose, išskyrus biudžeto klausimus. Kadangi tai nebuvo formali organizacija, ji neturėjo ir savo biudžeto, taigi tai buvo mažas apribojimas. Tai buvo pirmas kartas, kai čiabuvių organizacijos turėjo tokį vaidmenį tarptautiniame subjekte. Laikoma, kad tai buvo pirmas žingsnis įtvirtinant jų svarbą nagrinėjant šiaurės poliaračio klausimus.⁹²

Šioje strategijoje buvo nurodyti tokie tikslai - saugoti Arkties ekosistemą, įskaitant žmones (i), prisidėti prie aplinkos kokybės apsaugos, pagerinimo ir atkūrimo, tvaraus natūralių resursų naudojimo (ii), išsiaiškinti ir, kiek įmanoma, apsaugoti čiabuvių tradicinį gyvenimą, susijusį su Arkties aplinka (iii), reguliariai apžvelgti Arkties aplinkos būklę (iv), identifikuoti, sumažinti ir galiausiai sustabdyti taršą (v).⁹³ Mokslinėje literatūroje šie

⁹¹ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁹² HUBERT, R. The Law of the Sea and the Arctic: An Unfulfilled Legacy. *Ocean Yearbook*, 2004, Vol. 18, 193-219.

⁹³ 1991 m. deklaracija dėl Arkties aplinkos apsaugos. Arkties aplinkos apsaugos strategija (Declaration on the Protection of Arctic Environment. Arctic Environmental Protection Strategy, adapted on 1991).

tikslai suprantami kaip du pagrindiniai. Pirmasis jų buvo sukurti forumą diskusijoms ir bendradarbiavimui tarp Arkties valstybių, o antrasis - sukurti būdą identifikuoti skirtingas aplinkosaugos problemas, su kuriomis susiduria valstybės savo šiaurinėse teritorijose. Nors pirmiausia buvo tikėtasi, kad galbūt pavyks įgyvendinti ir trečią tikslą - sukurti priemones, kaip išspręsti surastas priemones, bet buvo suprasta, kad toks tikslas gali būti per daug ambicingas pirminei veiklai.⁹⁴ Viena iš kritikų, skiriamų AEPS yra neatsižvelgimas į vienus esminių Arkties gamtinių aplinkos problemų - klimato pokyčių ar ozono sluoksnio plonėjimo. Bet galima teigti, kad šios problemos buvo jau nagrinėjamos kitais metodais, kitose institucijose, taigi buvo pasirinkti kiti prioritetai.

Veikla pagal šią strategiją buvo vykdoma per darbo grupes ir užduočių pajėgas (ang. *task force*). Originaliai buvo įkurtos keturios darbo grupės - Arkties stebėjimo ir vertinimo programa (ang. *Arctic Monitoring and Assessment Program*), Arkties vandens aplinkos apsaugos (ang. *Protection of the Arctic Marine Environment*), Pasirengimo ir reagavimo (ang. *Preparation and Response*) ir Arkties floros ir faunos išsaugojimo (ang. *Conservation of Arctic Flora and Fauna*). Ganėtinai greitai buvo pridėta Užduočių grupė skirta tvariam vystymuisi (ang. *Task Force on Sustainable Development*). Kiekvienos iš šių grupių užduotis buvo sukurti darbo planą, kurio dėka būtų identifikuotos jų srities egzistuojančios problemos. Tada buvo reikalaujama sukurti būdus, kaip galima būtų reaguoti į surastą problemą. Darbo grupių darbą ribojo tai, kad visi darbui skiriami resursai galėjo kilti tik savanoriškai iš individualių šalių, sutarties dalyvių.⁹⁵ Nors AEPS konkrečiai neapibrėžia, kas yra Arkties regionas, šis trūkumas netrukde veikti.⁹⁶

Esminė AEPS nauda buvo ta, kad buvo pradėtas bendradarbiavimas aplinkos apsaugos srityje tarp Arkties valstybių. Svarbu, kad buvo skirtas didesnis dėmesys regionui, padidėjo valstybių susidomėjimas, skiriami veiksmai apsaugoti Arkties gamtinė aplinką. Bet taip pat būdavo susilaukiama kritikos, o suformuotas režimas vadinamas neambicingu - pridėda labai mažai konkrečios naudos jau egzistuojančioms aplinkosaugos programoms, kurios jau veikia tarp Arkties valstybių. Nebuvo nustatyti jokie konkretūs tikslai, mažai nusistatyta terminų ir labai minimalūs bendri įsipareigojimai. Įprastai AEPS matomas kaip pirmas žingsnis didesniam

[interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://library.arcticportal.org/1542/1/artic_environment.pdf>. 2.1 str.

⁹⁴ HUBERT, R. The Law of the Sea and the Arctic: An Unfulfilled Legacy. *Ocean Yearbook*, 2004, Vol. 18, 193-219.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ 1991 m. deklaracija dėl Arkties aplinkos apsaugos. Arkties aplinkos apsaugos strategija (Declaration on the Protection of Arctic Environment. Arctic Environmental Protection Strategy, adapted on 1991). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://library.arcticportal.org/1542/1/artic_environment.pdf>.

bendradarbiavimui ir būtent tokia buvo didžiausia nauda. Iš šios deklaracijos ilgainiui susiformavo Arkties Taryba, o AEPS integruota į ją.⁹⁷

2.3.2. Arkties Taryba

Tikriausiai pagrindinė Arkties bendradarbiavimo institucija yra Arkties Taryba. AEPS, kaip minėta, trūko politinės galios reaguoti į identifikuotas problemas, kurias pagal strategiją tikrai buvo galima surasti. Taigi reikėjo sukurti instituciją ar kažkokį subjektą, kuris turėtų tokios politinės galios spręsti iššūkius. Ir vėl Kanados vyriausybei lyderiaujant 1996 metų Rugsėjį pasirašant Otavos deklaraciją buvo įkurta Arkties Taryba - ši kartą jau labiau panaši į tarptautinę organizaciją, turėjusi sukurti aukšto lygio politinį forumą diskusijoms ir veikimui platesniu mastu sprendžiant Arkties problemas, bet ir vėl nebuvo suteikta galimybė nagrinėti karinio saugumo klausimus.⁹⁸ Arkties Tarybos valstybės-narės yra Kanada, Danija, Suomija, Islandija, Norvegija, Rusija, Švedija ir Jungtinės Amerikos Valstijos. Kaip nuolatinės dalyvės taip pat dalyvauja ir šešios Arkties čiabuvių organizacijos (AEPS laikotarpiu buvo tik stebėtojos).⁹⁹ Taip pat ne Arkties valstybės ar kitos tarptautinės organizacijos gali dalyvauti Tarybos veikloje kaip stebėtojos. 2017 metų pradžioje kaip stebėtojos dalyvauja 12 valstybių, 9 tarptautinės organizacijos ir 11 nevyriausybių organizacijų.¹⁰⁰

Bet nuo pat pradžių buvo Tarybos veikla buvo ribota. Jungtinės Amerikos Valstijos sutiko prisijungti tik tokiu atveju, jeigu Taryba negalės pasisakyti apie karinės veiklos keliamas problemas. Taip pat JAV nenorėjo kurti tarptautinės institucijos, taigi vėl įkūrimas vyko ne sutartimi, o tiesiog susitarimu-deklaracija. Taigi ir jos priimti sprendimai nebuvo teisiškai privalomi, atsakomybė dėl įgyvendinimo krisdavo kiekvienos Arkties valstybės sutikimui su sprendimais. Taryba, panašiai kaip AEPS, neturėjo savo pačios biudžeto ir resursų, taigi liko priklausoma nuo savanoriškai valstybių-narių teikiamų išteklių. Dėl to Arkties Taryba yra kritikuojama, kad yra per panaši į prieš tai analizuotą AEPS, galima sakyti, paveldėjo tas pačias problemas.¹⁰¹

⁹⁷ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

⁹⁸ HUBERT, R. The Law of the Sea and the Arctic: An Unfulfilled Legacy. *Ocean Yearbook*, 2004, Vol. 18, 193-219.

⁹⁹ The Arctic Council: A backgrounder. [interaktyvu, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us>>.

¹⁰⁰ Observer status in the Arctic Council. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers>>.

¹⁰¹ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polaw Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

Svarbus vaidmuo Arkties Taryboje buvo skirtas vietiniams Arkties čiabuviams. Pagal pirminį planą Tarybos formai, valstybės ir čiabuvių organizacijos turėjo turėti vienodą ir lygų statusą, taigi buvo sukurtas nuolatinių dalyvių kategorija, skirta pabrėžti vietinių tautų statusą Arktyje. Pirmiausia trys organizacijos gavo šį statusą, bet pagal Tarybos įkūrimo aktą buvo galima pridėti ir daugiau. Šį statusą norinčiai įgyti čiabuvių organizacijai reikia įgyvendinti tokius kriterijus - būti organizacija, atstovaujančia vieną čiabuvių tautą daugiau nei vienoje Arkties valstybėje arba daugiau nei vieną čiabuvių tautą vienoje Arkties valstybėje.¹⁰² Bet valstybės ir čiabuvių organizacijos visgi nėra lygūs subjektai. Čiabuvių organizacijos nėra formaliai Tarybos narės ir negali balsuoti, bet visais kitais atvejais - teisės tolygios valstybėms.¹⁰³

Laikoma, kad Arkties čiabuvių organizacijų dalyvavimas paveikė Tarybos veiklos procesą ypatingai teigiamai, nulėmė sėkmę. Svarbią dalį sudarė tradicinių vietinių žinių apie ekologiją ir aplinką naudojimas. Kaip buvo apibrėžta, tai yra tam tikrai kultūrinei grupei, kuri ilgą laiką gyveno specifiškoje teritorijoje, žinoma informacija ir idėjos apie aplinką ir ekologiją, bet įprastai šios žinios nėra formaliai užrašytos. Tokios tradicinės vietinių žinios įvairiais būdais prisidėjo prie skirtingų darbo grupių veiklos.¹⁰⁴

Kalbant apie procedūras, pagrindiniai sprendimai būdavo priimdami bendru sutarimus per ministerinius susitikimus, šaukiamus kas du metus. Tokiu pat laikotarpiu trunka ir pirmininkavimo kadencijos. Susitikimai tarp ministrų gali vykti ir dažniau. Tarybos ir darbo grupių darbas yra prižiūrimas Vyresniųjų Arkties pareigūnų (ang. *Senior Arctic Officials*) konsultuojantis su nuolatinių dalyvių atstovais. Visi Tarybos bendradarbiavimo veiksmai turėjo gauti ministerinį mandatą, bet valstybės gali imtis kartu ar atskirai veiklos nepriklausomai nuo Tarybos. Nuo 2012 metų Arkties Taryba turi nuolatinį sekretoriatą. Teigiama, kad tai organizacijai suteikė didesnio stabilumo ir politinės galios.¹⁰⁵

Pagrindinė šio naujos institucijos veikla buvo tolesnis darbas srityse, kurias pradėjo AEPS - gamtinės aplinkos tyrimas ir stebėjimas. Struktūrine forma Taryba priminė Arkties aplinkosaugos strategiją - visos darbo grupės išliko ir tęsė savo mandatą, o anksčiau buvusi užduočių grupė dėl darnaus vystymosi tapo įprasta darbo grupe. Arkties Taryba taip pat galėjo kurti vadinamus Užduočių būrius/pajėgumus (ang. *Task Forces*).

¹⁰² Permanent Participants in the Arctic Council. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants>>.

¹⁰³ NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polaw Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

Jos per Arkties Tarybos veiklą daugiau buvo panaudotos 2015-2017 metais.¹⁰⁶ Viena svarbiausių naujų iniciatyvų vadinasi Veiksmų planas, skirtas sustabdyti taršą (ang. *Action Plan to Eliminate Pollution*). Valstybės-narės turėjo bendradarbiauti moksliniuose tyrimuose ir sukurti veiksmų planą. Bet laikoma, kad šiai veiklai itin trukdė ribotas biudžetas, kuri reikėjo dalintis ir su kitomis darbo grupėmis, buvo sunku sukurti veiksmingą planą.

Laikoma, kad Arkties vandens aplinkos apsaugos darbo grupė buvo esminė grupė tiek AEPS, tiek Arkties Taryboje, kuri dirbo specifiškai su jūros aplinkos išsaugojimo ir apsaugojimo problematika. Vienos pagrindinių šios darbo grupės veiklų buvo atnaujinti apžvalgas egzistuojančių tarptautinių sutarčių ir susitarimų, susijusių su Arkties vandenyno gamtine aplinka, įvykdyti veiksmų planą, skirtą apsaugoti gamtą nuo sausumos kilmės taršos, darbas laivybos, jūros saugomų zonų, ofšorinio dujų ir naftos kasybos srityse.

Bendrai teigiama, kad dauguma Arkties Tarybos veiklų lieka problemų identifikavimas, mažai daroma dėl sprendimų. Taip yra dėl to, kad iki šiol yra mažai žinoma apie Arkties aplinkosaugos būklę, kas daro neigiamą poveikį, kurią veiklą reiktų riboti. Taigi ir supranta, kad pagrindinė darbo sritis - moksliniai tyrimai, rekomendacijos, gairės, kaip elgtis. Tiek AEPS, tiek Taryba neturi privalomų įgaliojimų, nuolatinio biudžeto ir savų lėšų, o taip pat darbo grupių veiklą dažnai apibrėžiama¹⁰⁷, kaip pernelyg abstrakti, trūksta detalumo ir pagrinde aprašomoji. Veiklą trukdo tai, kad Arkties Taryba nėra savarankiška tarptautinė organizacija, įkuriamoji deklaracija nesuteikia Tarybai galimybės priimti sprendimus, taigi veikla visais atvejais - labai ribota. Darbo grupės gali parengti dokumentus, pavyzdžiui, rekomendaciją, kaip turi būti reaguojama, jeigu išlieta nafta šiauriniuose vandenyse, bet darbo grupė neturi mandato užtikrinti ar koordinuoti veiksmų, jeigu įvyksta toks išsiliejimas.¹⁰⁸ Toks yra *soft law* tipo aktų trūkumas. Gerų ateities perspektyvų rodo tai, kad Arkties valstybės per Tarybą pradėjo priimti ir teisiškai įpareigojančias tarptautines sutartis, taigi galima tikėtis, kad itin svarbiose srityse pavyks gauti ir konkretesnių rezultatų.

Arkties Taryba taip pat kritikuojama dėl palyginti mažo susidomėjimo iš valstybių, kuris pasireiškia tuo, kad kai kurios valstybės nepasirodo ministrų lygio susitikimuose, o tuo pačiu, Taryba neapima visų Arkties problemų (pavyzdžiui, žvejybos reguliavimo).

¹⁰⁶ The Arctic Council: A backgrounder. [interaktyvu, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us>>.

¹⁰⁷ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polaw Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

¹⁰⁸ HERTELL, H. H. Arctic Melt: The Tipping Point for an Arctic Treaty. *Georgetown International Environmental Law Review*, 2009, Vol. 21, Issue 3, 565-590.

Kaip teigia autoriai, galbūt darbo grupės nenagrinėjamosioms problemoms dar bus sukurtos, bet dabartinis jų nebuvimas tik parodo, kad Tarybos veikla nežvelgia iš pilnos ekosistemos perspektyvos, nemato, kiek problemos būna susijusios. Kaip sakoma, darbo grupės vykdo atskiras veiklas, kurios kol kas vis dar nėra susiejamos.¹⁰⁹ Keista ir tai, kad kartais svarbūs klausimai sprendžiami ne per Tarybą, o vyksta konferencijos (pavyzdžiui 2008 metais Grenlandijoje priimta Iluissat deklaracija), kuriose dalyvauja tik penkios iš aštuonių Arkties valstybių (Arkties penketas).¹¹⁰ Pripažįstama, kad nerimą kelia ir vis didėjantis valstybių-stebėtojų reikalavimai dėl savo statuso, keliantys neaiškumo, nestabilumo jausmą Taryboje, skirtingi stebėtojų reikalavimai trukdo svarbią veiklą.¹¹¹

Bet negalima neigti, kad Arkties Tarybos veikla nepasiekė ir teigiamų rezultatų. Jos darbo grupės vykdo tyrimus ir yra suformavusios svarbius mokslinius dokumentus, o tai yra bazė informacijos, kuri yra būtina regiono naudojimui. Būtent šita organizacijos nauda įprastai pabrėžiama skirtingų mokslininkų. Taryba taip pat prisidėjo prie tarptautinių sutarčių kūrimo - pavyzdžiui, anksčiau minėtos Patvariųjų oro teršalų sutarties derybų metu buvo išreikštos Arkties regiono problemos, stengiamasi atkreipti ypatingą dėmesį į jau turimus duomenis apie taršą.¹¹² Kaip ir teigiama, viena iš svarbių funkcijų - visuomenės dėmesio atkreipimas į problemas, taip pavyksta paveikti ir politikus tarptautiniu lygmeniu. Yra vertinimų, kad toks darbas per mokslinius tyrimus ir išvadas apie aplinkos būklę yra net veiksmingesnis ir darantis daugiau įtakos Arkties politikai ir naudojimui.¹¹³

Bendrai teik AEPS, tiek Arkties Taryba matoma kaip svarbus žingsnis kuriant tarptautinį bendradarbiavimą Arkties regione. Bet reikia suprasti, kad tai nėra tarptautinė organizacija, nėra savarankiškas subjektas, o veikia tik kaip valstybių forumas ir būtent jos yra subjektai tarptautiniu lygmeniu, jos sprendžia problemas. Tarybos darbas naudingas, bet *soft law* aktai yra silpnas ir lėtas būdas įvesti režimą, bet vis dar dabartinėje politinėje padėtyje tikėtis daugiau sunku. Kaip pripažįsta visi moksliniai šaltiniai, atskiro organizacijos biudžeto neturėjimas - vienas didžiausių trukdžių. Diskusijų dėl savanoriško finansavimo modelio pakeitimo kol kas nėra, taigi ir mažai

¹⁰⁹ HENRIKSEN, T. The Arctic Ocean, Environmental Stewardship, and the Law of the Sea. *UC Irvine Law Review*, 2016, Vol. 6, Issue 1, 61-82.

¹¹⁰ HERTELL, H. H. Arctic Melt: The Tipping Point for an Arctic Treaty. *Georgetown International Environmental Law Review*, 2009, Vol. 21, Issue 3, 565-590.

¹¹¹ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polar Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

¹¹² HENRIKSEN, T. The Arctic Ocean, Environmental Stewardship, and the Law of the Sea. *UC Irvine Law Review*, 2016, Vol. 6, Issue 1, 61-82

¹¹³ KANKAANPAA, P. The Arctic Council - from Knowledge Production to Influencing Arctic Policy Making. *Yearbook of Polar Law*, 2012, Vol. 4., 59-76.

tikėtina, kad artimiausiu metu tai pasikeis, o tai reiškia, kad dar ilgai Arkties Taryba bus silpnas nesavarankiškas subjektas, turintis mažas galias.

2.4. Svarbiausi Arkties Tarybos aktai aplinkosaugos srityje

Šiame skyriuje siekiama išnagrinėti pagrindinius, turėjusius daugiausiai įtakos AEPS ir Arkties Tarybos priimtus aktus aplinkosaugos srityje. Svarbu paminėti, kad Arkties Taryba pati nevykdo mokslinių tyrimų. Ataskaitos būna paremtos egzistuojančia mokslinė informacija iš skirtingų institucijų, kurios atlieka tyrimus Arkties regione.¹¹⁴

Vienas pirmų svarbių, įtakos tarptautiniame lygmenyje turėjusių dokumentų buvo Arkties klimatui daromų įtakų vertinimas (ang. *Arctic Climate Impact Assessment*, toliau ACIA), kurio galutinė ataskaita pasirodė 2004 metais. Dėka šio vertinimo Arktis po truputį buvo suprasta, kaip besikeičiantis regionas, o ne užšalusi dykuma. Teigiama, kad šis aktas buvo vienas svarbesnių dokumentų, kurie nulėmė bendrą pasaulinį požiūrį į klimato kaitą, perdėliojo prioritetus. ACIA idėja atsirado, kai Jungtinės Amerikos Valstijos pirmininkavo Arkties Tarybai (1998-2000), tuo metu, kai Jungtinėse Tautose buvo deramasi dėl Kioto protokolo, taigi Tarybos pateiktas mokslinis vertinimas turėjo nemažai įtakos. Teigiama, kad tai buvo pirmas regioninis klimato vertinimas, o taip pat pirmas, kuris įvertino ozono sluoksnio mažėjimą Arktijoje. Svarbus elementas - dėmesys klimato kaitos poveikiui, kurį patirs regionas ir čiabuviai. Nors buvo ir kitų organizacijų atliekamų panašių vertinimų, ACIA buvo tas dokumentas, kuris įtvirtino, kad Arktis - regionas, kuris pirmas sureagoja į didžiausius pokyčius ir kur poveikis matomas jau dabar. Klimato kaitos vertinimas padarė įtakos ne tik tarptautiniam požiūriui, bet ir pačios tarybos darbo grupių veiklai - didesnis dėmesys skiriamas klimato kaitos poveikiui dujų, naftos kasimo, navigacijos ir biologinės įvairovės srityse.¹¹⁵

Kitas svarbus Arkties Tarybos indelis pasireiškia naftos ir dujų kasybos srityje. Viena iš Arkties Tarybos darbo grupių (PAME - Arkties jūrinės aplinkos apsaugos) jau 1997 metais pateikė gaires, kaip transportuoti naftą ir naftos produktus Arkties vandenyse. Šis dokumentas buvo atnaujintas du kartus - 2002 ir 2009 metais.¹¹⁶ Taip pat ta pati darbo grupė pateikė ir gaires dėl ofšorinio naftos ir dujų kasimo, kurios naujausia ataskaita pateikta 2014 metais (pirmasis buvo pateiktas dar 1996 metais). Šiose gairėse

¹¹⁴ KANKAANPAA, P. The Arctic Council - from Knowledge Production to Influencing Arctic Policy Making. *Yearbook of Polar Law*, 2012, Vol. 4., 59-76.

¹¹⁵ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polar Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

¹¹⁶ KANKAANPAA, P. The Arctic Council - from Knowledge Production to Influencing Arctic Policy Making. *Yearbook of Polar Law*, 2012, Vol. 4., 59-76.

nustatytas bendradarbiavimo poreikis rizikos valdymui tarp naftos pramonės veikėjų ir reguliuotojų, įskaitant ir čiabuvius. Didelis dėmesys skiriamas informacijos keitimuisi, aplinkos stebėsenai. Teigiama, kad tik bendradarbiavimu įmanoma pasiekti aukštesnius saugumo standartus. Taip pat svarbus ir 2015 metų Schema/planas bendradarbiavimui dėl naftos taršos išvengimo jūrinėse Arkties teritorijose. Vėl didelė svarba skiriama visų subjektų bendradarbiavimui. Vertinant šias gaires, dažnai teigiama, kad galima būtų judėti dar toliau, ypatingai tose srityse, kaip išnaudojami skirtingų pusių subjektai. Pavyzdžiui, čiabuvių panaudojimas yra labai minimalus. Bet net ir su tokiais apribojimais, tai yra geras atvejis, rodantis, kaip tarptautiniai susitarimai ir didesnis neformalus darbas su nevalstybiniais subjektais gali pasiekti teigiamų rezultatų. Kitų subjektų įtraukimas sustiprina problemos daugiapusiškumo suvokimą.¹¹⁷

2011 metais per ministerinį susitikimą buvo priimtas Paieškos ir gelbėjimo susitarimas (ang. *Search and Rescue Agreement*), turintis tarptautinės sutarties formą. Įsigaliojo 2013 metais ir visos Arkties valstybės ratifikavo ją. Teigiama, kad tai pirmas teisiškai įpareigojantis susitarimas, susijęs su paieška ir gelbėjimu jūroje, nustatantis kiekvienos valstybės zonas, kuriose ta valstybė vykdo gelbėjimo veiksmus. Esminė mintis ta, kad paieškos ir gelbėjimo zonos yra nesusijusios su tarpvalstybinėmis jūros erdvių delimitacijos ribomis, svarbos neturi valstybės suverenios teisės ir jurisdikcija jūros zonoje.¹¹⁸ Ši mintis reiškia, kad ginčytinos teritorijos gelbėjimo atveju neturi įtakos. Nors Arkties Taryba įprastai pati priima teisiškai neįpareigojančius aktus, šiuo atveju priimta tarptautinė sutartis, valstybės pasirinko save įpareigoti, taigi parodo, kad svarbiais klausimais Arkties valstybės gali priimti didesnę teisinę galią turinčius aktus.

Panašiai buvo priimtas ir kitas teisiškai privalomas susitarimas - Susitarimas dėl bendradarbiavimo jūrų teršimo Arktuje nafta pasiruošimo ir reagavimo srityje (ang. *Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic*), pasirašytas 2013 metais. Pagal šį aktą valstybės įpareigos sukurti savo sistemą, kaip greitai ir efektyviai turėtų reaguoti į naftos taršos jūroje incidentus - kokios institucijos, kaip pranešama. Taip pat įtvirtintas poreikis nuolatos stebėti padėtį, kurti stebėjimo programas. Svarbus dėmesys skiriamas bendradarbiavimui tarp Arkties valstybių - informacijos keitimuisi, pagalba šalinant taršą.¹¹⁹

¹¹⁷ OSOFSKY, H. M., SHADIAN, J., FECHTELKOTTER, S. L. Arctic Energy Cooperation. *U.C. Davis Law Review*, 2016, Vol. 49, Issue 5, 1891-1970.

¹¹⁸ DODDS, K. Environment, Resources, and Sovereignty in the Arctic Region: Arctic Council as Regional Body. *Georgetown Journal of International Affairs*, 2013, Vol. 14. No. 2, 29-38.

¹¹⁹ 2013 m. Susitarimas dėl bendradarbiavimo jūrų teršimo Arktuje nafta pasiruošimo ir reagavimo srityje (Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic, adopten in 2013). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://oarchive.arctic->

Žvelgiant į ateitį, svarbus dokumentas, rodantis ateities perspektyvas jūrinės aplinkos ir pakrantės ekosistemos apsaugai - Arkties jūrinis strateginis planas 2015-2025 metams. Pagrindiniai išskelti tikslai - pagerinti žinias apie Arkties jūrinę aplinką, tęsti stebėjimą ir vertinti dabartinę ir ateities poveikį ekosistemai. Taip pat apsaugoti ir išsaugoti ekosistemą ir jūros biologinę įvairovę, skatinti saugų ir darnų jūrinės aplinkos naudojimą, žinant, koks poveikis daromas gamtinei aplinkai. Galiausiai patobulinti Arkties regiono gyventojų ekonominę, socialinę ir kultūrinę gerovę, įskaitant Arkties čiabuvių sugebėjimų prisitaikyti besikeičiančioje Arktyje tobulinimą.¹²⁰ Kol kas sunku vertinti, ar pavyks įgyvendinti šiuos planus, bet institucijos darbo kryptis matoma. Jeigu bus ištaisyti kiti Tarybos veiklos trūkumai, galbūt bus įmanoma stipriai paveikti Arkties jūrinę aplinką.

council.org/bitstream/handle/11374/529/EDOCS-2067-v1-ACMMSE08_KIRUNA_2013_agreement_on_oil_pollution_preparedness_and_response__in_the_arctic_formatted.PDF?sequence=5&isAllowed=y>.

¹²⁰ Arctic Marine Strategic Plan 2015-2025. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.pame.is/index.php/projects/arctic-marine-strategic-plan-2015-2025>>.

3. Navigacijos iššūkiai Arkties vandenyne

3.1. Arkties vandenyno navigacinė problematika

Trečioji svarbi besikeičiančio Arkties regiono sritis - navigacija jūrų vandenimis. Arkties vandenynas anksčiau buvo tik ledynu padengta vandens teritorija ir ilgą laiką bet kokia navigacija buvo sudėtinga. Šaltojo karo metu viskas pradėjo keistis, dėl svarbios strateginės šiaurės ašigalio reikšmės, vis dažniau šis vandenynas buvo išnaudojamas karinėms reikmėms, didžiosios pasaulio valstybės - Jungtinės Amerikos Valstijos ir Rusija - pradėjo aktyviai plaukioti po ledu povandeniniais laivais (pirmasis povandeninis ašigalio pasiekimas - 1958 metais). Taip pat ledlaužių lydimi laivai ar specialiai sutvirtinti laivai sugebėjo įveikti šiaurės vakarų jūrinį kelią - svarbus pasiekimas buvo komercinio laivo *Manhattan*, specialiai paruošto laivo kelionė 1968-1969 metais. Pirmą kartą 1977 metais sovietų ledlaužis *Arktika* pasiekė šiaurės ašigalį.¹²¹ Taigi, galima matyti, kad techniškai žmonija tapo pasiruošusi navigacijai ledu padengtomis teritorijomis. Galėjimas naudoti Arkties vandenyno kelius gali atnešti daug naudos, paspartinti susisiekimą tarp Atlantos ir Ramiųjų vandenynų, taip gerokai sutrumpinant kelionę. Laikas versle dažnai turi itin svarbią reikšmę.

Be patobulėjusių technologijų, svarbų vaidmenį taip pat atlieka ir besikeičiančios klimatinės sąlygos. Skirtingi skaičiavimai dėl ledo pokyčių ir tirpimo mastų ateityje yra priešaringi, bet faktas lieka vienas - galimai ganėtinai greitai Arkties vandenynas nebus padengtas ledu (bent vasaromis) ir navigacija taps dar labiau prieinama.¹²² Kaip minėta ankstesnėse dalyse, Arktis - neatrastų gamtinių resursų, pagrinde naftos ir dujų, šaltinis, taigi navigacijos palengvėjimas leidžia tuos išteklius kasti ir transportuoti.

Aptariant aplinkosaugos problematiką, buvo teigta, kad Arktis - itin jautrios ekosistemos regionas. Tarša čia turi žymiai greitesnį ir stipresnį poveikį negu bet kur kitur. Navigacija yra artimai susijusi sritis su aplinkosauga - dažnai navigaciniai ribojimai taikomi siekiant apsaugoti gamtinę aplinką. Taigi žinant, koks žalingas gali būti naftos išsiliejimas aplinkai, svarbu sukurti teisinę sistemą, kuri padėtų užkirsti kelią tokioms katastrofoms. Tam reikalingas navigacijos teisinis režimas dar prieš atsitinkant neigiamam poveikiui.

¹²¹ BOCZEK, B. A. The Arctic Ocean and the New Law of the Sea. *German Yearbook of International Law*, 1986, Vol. 29, 154-189.

¹²² BRUBAKER, R. D. The Arctic - Navigational Issues under International Law of the Sea. *Yearbook of Polar Law*, 2010, Vol. 2, 7-114.

Įprastai kalbant apie Arktį, didžiausios diskusijos kyla dėl Šiaurės vakarų jūrų kelio, einančio palei Kanadą (daugiausiai naudojamo nuo 1970 metų), bet vis didesnę reikšmę turi ir Beringo sąsiaurio naudojimas ir Šiaurės rytų kelias, einantis palei Rusijos krantus. Teoriškai egzistuoja dar vienas kelias, kuris atsirastų visiškai ištirpus ledynams - per šiaurės ašigalį.¹²³

3.2. 1982 m. Jūrų teisės konvencijos režimas navigacijai ir jo veikimas Arkties vandenyne

Kaip ir kiekviena sritis Arkties vandenyne yra reguliuojama ir bendrųjų tarptautinių sutarčių, pavyzdžiui, 1982 metų Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijos. Kaip analizuota pirmoje dalyje, 1982 metų konvencija skirsto bet kokia jūrinę teritoriją į zonas, kurioms būdingas skirtingas teisinis režimas. Čia taip pat nustatyto pagrindinės navigacijos teisės ir laisvės skirtingose zonose. Jūrų teisės konvencija įtvirtina navigacines teises ir laisves užsienio laivams, ypačiai išskiriant taikaus plaukimo teisę teritorine jūra (Konvencijos II dalies 3 skyrius), teisę plaukti tarptautiniais sąsiauriais (Konvencijos III dalis), o taip pat ir laisvę naudotis atvirosios jūros navigacinėmis laisvėmis išskirtinėje ekonominėje zonoje. Tai reiškia, kad ir Arkties vandenyne galioja šios teisės ir laisvės.

Taikus plaukimas - teritorinėje jūroje galiojanti teisė užsienio laivams, esminiai bruožai - nenutrūkstamas ir greitas, sustoti galima, kai tai yra susiję su įprasta navigacija arba yra būtina dėl nenugalimos jėgos ar nelaimės, arba siekiant suteikti pagalbą žmonėms. Taiku plaukimas neturi kelti grėsmės valstybės taikai, tvarkai ar saugumui.¹²⁴ Ši teisė pagrįste svarbi tarptautinei laivybai, kai yra siekiama sustoti uoste. Arkties situacijoje nėra nieko per daug ypatingo įgyvendinant šią teisę. Klausimų nebent gali kelti bendrai problema dėl karo laivų - ar jiems galioja taikaus plaukimo teisė? Dažnai teigiama, kad karo laivai niekuo nesiskiria ir jeigu plaukia taikiai, nekeldami pavojaus ir atitinka kitus reikalavimus, teisė turėtų galioti ir karo laivams. Bet pasitaiko ir kitokių nuomonių, taigi vieno sprendimo kol kas nėra. Kai kurios valstybės reikalauja išankstinio sutikimo, jeigu taikaus plaukimo teise naudojasi karo laivai ir tai laikoma normalu.¹²⁵

¹²³ ROTHWELL, D. R. International Law and Arctic Shipping. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

¹²⁴ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 17-19 str.

¹²⁵ KAYE, L. W. Innocent Passage of Warships in Foreign Territorial Seas: A Threatened Freedom. *San Diego Law Review*, 1978, Vol. 15, Issue 3, 573-602.

3.2.1. Tarptautinei laivybai naudojamų sąsiauriu režimas Arkties vandenyne

Svarbesnė dalis yra teisė plaukti tarptautiniai laivybai naudojamais sąsiauriais. Šio režimo pagrindinis tikslas - atkreipti dėmesį į ypatingą sąsiaurių reikšmę tarptautinei laivybai. Sąsiauriai lyginami su jūriniais greitkeliais, kurie sujungia atskiras vandenyno ar atviros jūros dalis. Įprastai šis režimas kildinamas iš Tarptautinio Teisingumo Teismo 1949 metų Korfu sąsiaurio bylos. Tuo metu dar nebuvo jūrų teisinį režimą reglamentuojančių aktų, taigi kilo konfliktas, kaip turėtų būti vertinamas sąsiauris, taigi teismas išvedė kriterijus, pagal kuriuos būtų galima nustatyti tarptautinei laivybai naudojamą sąsiaurį. Svarbiausia buvo geografinė padėtis - jungia dvi atvirosios jūros dalis, o taip pat faktas, kad sąsiauris naudojamas tarptautinei navigacijai.¹²⁶ Dabar Jūrų teisės konvencijoje yra III dalis, kuri sprendžia šį klausimą. Čia nustatytas tranzitinio plaukimo režimas: „Šis skyrius yra taikomas sąsiauriams, kurie yra naudojami tarptautinei laivybai tarp vienos atviros jūros ar išskirtinės ekonominės zonos dalies ir kitos atviros jūros ar išskirtinės ekonominės zonos dalies.“¹²⁷ Apibrėžiama per geografinę pusę, bet vien iš dalies pavadinimo („Tarptautinei laivybai naudojami sąsiauriai“) suprantamas išlikęs funkcinis elementas. Teigiama, kad nėra aišku, kokio lygio tarptautinė navigacija turi vykti, kad sąsiauris būtų vadinamas tarptautiniu. Taip pat bendrasis jūrų teisės režimas tarptautinei laivybai naudojamiems sąsiauriams nieko nepasako apie povandeninių laivų navigacija per sąsiaurius. Tai yra sritis, kuri yra itin svarbi Arkties vandenyne, ypatingai Šaltojo karo metu. Taigi, teigiama, kad, ko gero, povandeninių laivų navigacija irgi galėtų rodyti, kad sąsiauris naudojamas tarptautinei laivybai.¹²⁸

Kaip minėta, vienas pagrindinių kelių Arkties vandenyne - Šiaurės vakarų kelias. Tai yra grupė besijungiančių sąsiaurių tarp salų, kurios sudaro Kanados Arkties salyną. Iš rytinės pusės laivai gali patekti į Arkties vandenyną per šiaurinę Atlando vandenyno dalį, plaukti per salyną ir patekti į Boforto jūrą, iš kurios galima pasiekti Čiukčių jūrą ir Beringo sąsiaurį. Teoriškai yra daug galimų kelių per Kanados salynus, bet istoriškai susiformavo, kad naudoti komerciniais tikslais įmanoma tik keletą variantų (teigiama,

¹²⁶ Tarptautinis Teisingumo Teismas. 1949 m. balandžio 9 sprendimas *Korfu sąsiaurio byloje (Jungtinė Karalystė prieš Albaniją)* / International Court of Justice, *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)*. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: < <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf> >.

¹²⁷ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 17-19 str.

¹²⁸ ROTHWELL, D. R. International Law and Arctic Shipping. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

kad yra septyni keliai).¹²⁹ Taigi matoma, kad šis kelias eina per Kanados salynų vandenį ir didėjančios galimybės naudotis Arkties jūrų keliais kėlė neramumo jausmą šiais valstybei dėl jos suverenių teisių. Klausimas svarbiausias - ar šie keliai gali būti laikomi tarptautinei laivybai naudojamais sąsiauriais?

Kanados požiūriu tai kėlė problemų dėl suvereniteto, taigi Kanada praplėtė savo teritorinės jūros plotą iki 12 jūrmylių (prieš tai buvo tik 3 jūrmylės), modifikavo Tarptautinio Teisingumo Teismo privalomą jurisdikciją, kad dėl šio klausimo Jungtinės Amerikos Valstijos negalėtų kreiptis. JAV, priešingai, laikė, kad ji neturi prašyti Kanados sutikimo dėl naudojimosi tais sąsiauriais (taip buvo prieš 1985 metais vykusią JAV laivo kelionę). Kanada tam prieštaravo, teigė, kad Arkties salynų vanduo (Šiaurės vakarų kelias) yra valstybės vidaus vandenys ir čia galioja pilnas suverenitetas. Konfliktas buvo sprendžiamas taikiu bendradarbiavimo būdu (JAV sutiko, kad būtina gauti leidimą navigacijai Kanados vandenimis), o Kanada sutvirtino savo teritorinį režimą nubrėždama tiesias bazines linijas aplink salas, naujus teisės aktus įtvirtinant Kanados suverenitetą. Jungtinių Valstijų laivai plaukė 1988-2003 metais penkis kartus ir visus kartus gavo leidimus. Bet teigiama, kad JAV vyriausybės oficiali nuomonė dėl Šiaurės vakarų kelio nepasikeitė - laikoma tarptautinei laivybai naudojamu sąsiauriu ir čia turėtų būti taikomas tranzitinis plaukimas. JAV išreiškė savo formalius prieštaravimus dėl Kanados veiksmų, nesutiko su tiesių linijų metodo naudojimu, teigė, kad nėra tarptautinio pagrindo Kanados suvereniteto pretenzijom.¹³⁰ Taigi sakoma, kad JAV ir Kanados bendradarbiavimo susitarimas buvo tik politinis problemos išsprendimas, o ne teisinis.¹³¹

Sprendžiant Šiaurės vakarų jūrų kelio traktavimo problemą, taip pat kyla klausimas, kaip teisiškai reiktų apibūdinti - ar tai vienas sąsiauris, ar serija susijusių sąsiaurių. Pagal tarptautinę teisę pastarasis variantas būtų unikalus, nes įprastai pagal 1982 metų Jūrų teisės konvenciją kalbama apie vieną sąsiaurį. Vienaip ar kitaip, pripažįstama, kad Šiaurės jūrų kelias atitinka geografinį reikalavimą. Nagrinėjant kitą reikalavimą - tarptautinio naudojimo - kyla daugiau klausimų. Pasitaiko nuomonių, kad dėl mažo užfiksuotų perplaukimų kiekio, negalima būtų pripažinti šio kelio tarptautiniu. D. Pharand¹³² teigė, kad dažnai maišomas galimas naudojimas su egzistuojančiu naudojimu, kurį ir reiktų vertinti. Šią nuomonę taip pat patvirtina derybų metu išsakyta

¹²⁹ ROTHWELL, D. R. *International Law and Arctic Shipping*. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

¹³⁰ STERNHEIM, M. *Regulating the Northwest Passage*. *Loyola Maritime Law Journal*, 2011, Vol. 10, Issue 1, 173-212.

¹³¹ ROTHWELL, D. R. *International Law and Arctic Shipping*. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

¹³² PHARAND, D. *Canada's Arctic Waters in International Law*. United Kingdom, Cambridge University Press, 1988.

nuomonė, kad Konvencijos straipsnis turėtų būtų taikomas jūrų keliams, kurie išties jau yra naudojami tarptautinei laivybai.¹³³ Bet JAV vyriausybė ir kai kurie mokslininkai nesutinka su tokia nuomone, teigdami, kad Korfų sąsiaurio byloje svarbiausias - geografinis kriterijus, kuris vėliau buvo įtvirtintas Konvencijoje, taigi naudojimas neturėtų būti toks svarbus argumentais.¹³⁴

Įprastai JAV mokslininkai ginčija tiesių linijų metodo taikymą šioje situacijoje, kad jis iškraipo bazines linijas, apima didesnę jūros teritoriją nei turėtų - kai kurios linijos tęsiasi 60 ar 100 jūrmylių. Teigiama, kad jūros plotai neturi pakankamo sąryšio su sausuma (reikalavimas nustatytas Konvencijos 7 str. 3 d.). Nei 1982 m. Jūrų teisės konvencija, nei paprotinė teisė nenustato konkrečių atstumo reikalavimų. Manoma, kad Kanada galėtų ginčyti tokią mintį Konvencijos 7 str. 5 d., įrodydama, kad galima atsižvelgti į ypatingus ilgalaikius ekonominius atitinkamo regiono interesus. Inuitų gentys naudoja tuos vandenius nuo neatmenamų laikų, taigi Kanada gindama savo teritorijose gyvenančius čiabuvius galėtų naudotis tiesių linijų metodu. Aišku, šis argumentas irgi ginčijamas - sakoma, kad nėra vieno regiono kaip salyno, neatitinka geografinio kriterijaus. Kanada taip pat gina savo interesus istoriniu pagrindu, teigdama, kad tie vandenys yra istoriniai vidiniai vandenys. Konvencijoje toks terminas nenaudojamas, bet paprotinėje teisėje pasitaiko. Šis argumentas taip pat ginčijamas, nes neturi reikalingo tarptautinės bendruomenės palaikymo, įtvirtinto Tarptautinio Teisingumo Teismo byloje, vadinamoje *Fisheries Case* dėl Norvegijos bazinių linijų.¹³⁵ Taigi, Kanados argumentai dėl tiesių bazinių linijų ganėtinai silpnoki.

Labai sunku pasakyti, kaip turėtų būti sprendžiamas šis klausimas ateityje. Buvusi problemos sprendimo praktika linko link to, kad buvo stengtasi visaip išvengti konflikto, taigi jeigu Jungtinės Amerikos Valstijos norės įtvirtinti savo nuomonę dėl tarptautinio sąsiaurio statuso, turės veikti žymiai aktyviau ir nebijoti konflikto, kurį galbūt spręsti per ginčų sprendimo institucijas - Tarptautinį Teisingumo Teismą ar arbitražą. Kitu atveju abejotina, ar Šiaurės vakarų kelias galės būti naudojamas tarptautinei laivybai, nebent su Kanados sutikimu kiekvienam atskiram laivui, pagal naują sutarties režimą. Toks variantas išlaikytų draugiškus valstybių santykius ir būtų naudingas abiem šalims. Problemos gali kilti ir dėl JAV nedalyvavimo Jūrų teisės konvencijoje, nes jai nėra užtikrinamas tarptautinei laivybai naudojamų sąsiauriu režimas ir laisvės juo naudotis.

¹³³ HOWSON, N. C. Howson Breaking the Ice: The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage. *Columbia Journal of Transnational Law*, 1988, Vol. 26, Issue 2, 337-376.

¹³⁴ ROTHWELL, D. R. International Law and Arctic Shipping. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

¹³⁵ STERNHEIM, M. Regulating the Northwest Passage. *Loyola Maritime Law Journal*, 2011, Vol. 10, Issue 1, 173-212.

Beringo sąsiauris yra kitas svarbus navigacijai Arkties vandenyne. Per Beringo jūrą Jis jungia Ramųjį vandenyną su Arkties vandenynu (per Čiukčių jūrą). Tai strategiškai svarbus sąsiauris, kurio svarba navigacijai ateityje tik augs, nes netoli įsikūrusios svarbios tarptautinės prekybos valstybės - Kinija, Japonija, Pietų Korėja. Geografiškai šis sąsiauris eina tarp JAV (Aliaskos) ir Rusijos. Pagal 1982 metų Jūrų teisės konvencija šis sąsiauris atitinka tranzitiniui plaukimui keliamus reikalavimus - jungia vieną išskirtinės ekonominės zonos/atvirosios jūros dalį (Beringo jūrą) su kita išskirtine ekonomine zona/atvirąja jūra (Čiukčių jūrą). Teoriškai yra trys būdai plaukti per šį sąsiaurį, taigi galėtų būti trys galimi keliai. Vertinant naudojimo kriterijų, dabar galima sutikti, kad šis sąsiauris yra naudojamas tarptautinei laivybai - apie 150 komercinių laivų kiekvieną vasarą, tik kol kas tai pagrįde Rusijos ir JAV laivai. Jei sąsiaurį pradės naudoti ir daugiau valstybių laivų, tai Beringo sąsiauris tikrai atitiks Konvencijos III dalies reikalavimus.¹³⁶

Kitas galimas kelias per Arkties vandenyną yra vadinamas Šiaurės rytų jūrų keliu (Rusijoje - Šiauriniu jūrų keliu) ir eina palei Rusijos krantus nuo Baltosios jūros iki Beringo sąsiaurio, per kelis skirtingus sąsiaurius ir salynus. Šis kelias visada buvo svarbus, bet pagrįde tik nacionaliniu lygiu (Sovietų Sąjungoje).¹³⁷ Kelias eina per skirtingas jūros zonas - išskirtinę ekonominę zoną, teritorinius vandenį ir netgi vidaus vandenį. Svarbiausia nagrinėjimo dalis - esminiai taškai, kurie laikomi vidaus vandenimis.¹³⁸ Kitų valstybių atžvilgiu, šis kelias nėra itin naudojamas. Jungtinės Amerikos Valstijos XX amžiaus septintajame dešimtmetyje pradėjo nekomercinę laivybą palei šiaurinius Sovietų Sąjungos krantus. Nors užsienio laivų buvimas sovietams nepatiko, jie uždraudė naudotis tik vienu sąsiauriu (Vil'kitskii sąsiauris), kuriuo patogiausia navigacija nuo Kara jūros (vakaruose) ir Laptevų jūros (ryčiau). Teigiama, kad šis sąsiauris pats svarbiausias visame kelyje, nes aplinkui plaukiant dėl didelio ledyno kyla labai daug sunkumų. Taigi, matoma, kad be sutikimo naudoti šį sąsiaurį, komercinė laivyba būtų labai sudėtinga.¹³⁹ Žvelgiant istoriškai, vieninteliai laivai plaukę pro tą sąsiaurį, turėdavo sovietų sutikimą ir ledlaužių palydą.¹⁴⁰

¹³⁶ ROTHWELL, D. R. International Law and Arctic Shipping. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

¹³⁷ PHARAND, D. Innocent Passage in the Arctic. *Canadian Yearbook of International Law*, 1968, Vol. 6, 3-60.

¹³⁸ ROMAN, D. Legal Regulation of Navigation through the Northern Sea Route. *China Oceans Law Review*, 2013, Vol. 2013, Issue 18, 139-152.

¹³⁹ FRANCKX, E. New Development in the North-east Passage. *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, 1991, Vol. 6, Issue 1, 33-40.

¹⁴⁰ ROSI, C. R. The Northern Sea Route and the Seaward Extension of *Uti Possidentis (Juris)*. *Nordic Journal of International Law*, 2014, Vol. 83, Issue 4, 476-508.

Dabar Rusija teigia, kad šie vandenys yra istoriškai jos vidiniai vandenys (bent esminės jo dalys), taigi turėtų čia galioti pilnas suverenitetas. Be tų esminių taškų, navigacija šiuo keliu beveik neįmanoma. Rusija reguliuoja naudojamą keliu savo vidiniais aktais - apima ir išskirtinę ekonominę zoną. Tik Jungtinės Amerikos Valstijos laiko Šiaurės rytų kelią kaip ilgą tarptautinei laivybai naudojamą sąsiaurį - septintajame dešimtmetyje vykdė tyrimus, bandė išsiaiškinti galimybes naudoti jūrų kelią. Tuometinė Sovietų Sąjunga nesuteikė leidimo kirsti teritorijų, kurias jie vadino vidaus vandenimis. Rusai teigia, kad Šiaurės rytų kelias niekada nebuvo naudotas tarptautiniu lygiu ir pripažįstama, kad šis argumentas yra teisingas. Didžioji dalis tarptautinė bendruomenė sutiko, kad Rusija kontroliuoja šį kelią. Be JAV, tik Kinija domisi šio kelio naudojimu, bet abejotina, ar ginčys nusistovėjusią tvarką, taigi tikėtina, kad Rusijos siekis savintis tam tikras kelio dalis kaip vidaus vandenys liks galioti.¹⁴¹

Nagrinėjant funkcinį naudojimo kriterijų, R. R. Churchill ir A. V. Lowe abejojo, ar galima Šiaurės rytų kelią vadinti tarptautiniu sąsiauriu - labai maža dalis laivų turi galimybę naudotis juo. Kiti mokslininkai irgi sutiko, kad reikalingas bent kažkoks naudojimo lygis. Nors taip pat buvo ir mokslininkų, kurie teigia, kad geografinis kriterijus yra svarbesnis ir dominuojantis. Neaiškumas kyla, nes skirtingose Korfu sąsiaurio bylos tekstuose - angliskam ir prancūziškam - skirtingai nurodyta kriterijau reikšmė. Nagrinėjant geografinį kriterijų, įtvirtintą Jūrų teisės konvencijoje (III dalyje), mokslininkai sutinka, kad visi Rusijos Arkties vandenų sąsiauriai atitinka reikalavimus. JAV didesnę dėmesį teikia geografiniam kriterijui, taigi manoma, kad toliau stengsis ginčyti Rusijos veiksmus.¹⁴²

Apibendrinant, Šiaurės rytų kelias geografiškai atitinka tarptautinei laivybai naudojamą sąsiaurį, bet funkciškai - ne. Tarptautinės bendruomenės sutikimas su Rusijos jūrinėmis teritorinėmis pretenzijomis apriboja galimybę naudotis tranzitinio plaukimo teise, pagal nacionalinę teisę reikalingas sutikimas norint naudotis keliu, bet mainais suteikiama navigacinė pagalba.¹⁴³ Priešingai nei šiaurės vakarų kelias, čia labiau tikėtina, kad dabartinis režimas nesikeis, nekreipiant dėmesio į Jungtinių Amerikos Valstijų pretenzijas. Bet tai nereiškia, kad kelias nebus naudojamas tarptautiniu lygmeniu -

¹⁴¹ ROSI, C. R. The Northern Sea Route and the Seaward Extension of *Uti Possidentis (Juris)*. *Nordic Journal of International Law*, 2014, Vol. 83, Issue 4, 476-508.

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ ROMAN, D. Legal Regulation of Navigation through the Northern Sea Route. *China Oceans Law Review*, 2013, Vol. 2013, Issue 18, 139-152.

duomenys rodo, kad naudojimas kiekvienais metais didėja,¹⁴⁴ su Rusijos pagalba ir kontrole.

3.2.2. Atvirosios jūros laisvės išskirtinėse ekonominėse zonose Arkties vandenyne

Kitos svarbios navigacinės teisės Arkties vandenyne susijusios su atvirosios jūros laisvėmis. Įprasta, kad vienintelės vandens teritorijos šiauriniame vandenyne, kurios turi atvirosios jūros statusą, visus metus būna užšalusios, taigi nagrinėjant šias laisves, galima nagrinėti, kaip jos veikia išskirtinėse ekonominėse zonose. 1982 m. Jūrų teisės Konvencijos 58 str. įtvirtinta, kad išskirtinėje ekonominėje zonoj visos valstybės naudojasi laivybos ir perskridimo, povandeninių kabelių ir vamzdynų klojimo laisvėmis, kitais tarptautiniu požiūriu teisėtais jūros naudojimo būdais, kurie susiję su šiomis laisvėmis, kiek jos neprieštaruoja išskirtinės ekonominės zonos režimui.¹⁴⁵ Taigi, matoma, kad Arkties vandenyne, kaip ir visur kitur, turėtų galioti atvirosios jūros laivybos laisvė išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Bet Arkties vandenyno pakrantės valstybių išskirtinėse ekonominėse zonose galioja ypatingas režimas, nustatytas Konvencijos 234 str. - „Ledu padengti rajonai“¹⁴⁶. Tai yra vienintelis Konvencijos straipsnis, kuriame tiesiogiai minimos ledu padengtos teritorijos, taikoma tik tokiems jūros rajonams. Pagal šį straipsnį pakrantės valstybės taršos mažinimo tikslu gali priimti ir taikyti nediskriminuojančius įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie ribotų navigaciją išskirtinėse ekonominėse zonose. Svarbus kriterijus yra atšiaurios klimato sąlygos ir ledo danga beveik ištisus metus (tai sudaro kliūtis ir pavojus navigacijai). Kaip buvo minėta, tokiose vietovėse tarša paveikia aplinką ypatingai neigiamai, straipsnyje sakoma „tokios jūros aplinkos teršimas padarytų didelio masto žalą ekologiniam balansui ar nepataisomai jį pažeistų.“ Svarbus kriterijus tokiems teisės aktams - nediskriminavimas. Tai reiškia, kad navigacijos ribojimai turi būti vienodai taikomi tiek pakrantės valstybei, tiek užsienio laivams. Kitas svarbus elementas yra rajono ledo danga „beveik ištisus metus“. Konvencija nenustato konkrečių reikalavimų, kiek ilgai turi ledas dengti rajoną. Pasitaiko nuomonių¹⁴⁷, kad padengimas ledu turėtų užimti bent pusę ar daugiau rajono ir trukti bent du trečdalius metų, t. y. 8 mėnesius.

¹⁴⁴ FRANCKX, E. *The Shape of Things to Come: The Russian Federation and the Northern Sea Route in 2011. Yearbook of Polar Law (Brill)*, 2013, Vol. 5, 255-270.

¹⁴⁵ 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija, *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786, 58 str. 1 d.

¹⁴⁶ *Ibid.*, 234 str.

¹⁴⁷ FRANCKX, E. *Maritime Claims in the Arctic - Canadian and Russian Perspectives. Sine loco*, Springer, 1993.

Tokiu atveju didžioji dalis Sibiro jūrų nepatektų į šį režimą netgi. Taigi sutikti dėl konkrečių reikalavimų sunku, bet manoma, kad bent šį amžių šis straipsnis galės būti taikomas Arkties išskirtinėms ekonominėms zonoms.¹⁴⁸

Istoriškai šio straipsnio priėmimas dažnai vadinamas „Kanados straipsnis“ (ang. *Canadian Clause*). Teigiama, kad straipsnis buvo priimtas siekiant išspręsti prasidėjusius Kanados ir Jungtinių Amerikos Valstijų konfliktus dėl navigacijos šiaurės jūrų keliuose, aprašytuose ankstesniame poskyryje. 234 straipsnis taip pat buvo priimtas suvokiant išskirtines aplinkybes, su kuriomis susiduriama laivyboje Arkties vandenyne. Į klausimą, kodėl toks straipsnis Konvencijoje vienintelis, atsakoma, kad dėl vyravusių Šaltojo Karo politinių įtampų, dvi supervalstybės nenorėjo derėtis ir apriboti savo galimybių panaudoti vandenyną karinėms reikmėms. Kanada dar iki šio straipsnio buvo priėmusi nacionalinį teisės aktą, kuriuo išplėtė savo jurisdikciją aplinkosaugos reguliavimo tikslais ir tai tuo metu viršijo egzistuojančius standartus. Arkties vandenų taršos prevencijos įstatymas (ang. *Arctic Waters Pollution Prevention Act*) sukūrė funkcinę zoną, besitęsiančią 100 jūrmylių. Taip buvo siekiama vienašališkai priimti aplinkosaugos ir saugumo standartus ribojant navigaciją. O tada buvo siekta tarptautiniu lygmeniu įtvirtinti tokius savo veiksmus per tuo metu derybų stadijoje buvusią naująją Jūrų teisės konvenciją. Taip buvo priimtas 234 straipsnis, o Kanados vyriausybė patobulino aktą ir išplėtė savo įstatymo zoną iki 200 jūrmylių.¹⁴⁹ Svarbu paminėti, kad šis straipsnis, kaip ir kiti su aplinkosauga susiję straipsniai, pagal 236 str. negalioja jokiems karo laivams, karo pagalbiniam laivams, kitiems laivams ir orlaiviams, kurie priklauso valstybei ir naudojami valstybės nekomerciniams reikalams. Taip valstybės išsaugojo savo kariniams laivams neribotą navigaciją.

Kaip minėta, Kanada remdamasi 234 straipsniu priėmė teisės aktą, skirtą navigacijos ribojimui. Pagal jį uždraudžiama tarša, nustatomos vandens saugumo zonos, kuriose gali būti ribojama navigacija, jeigu laivas neatitinka tam tikrų standartų. Laivai turi iš anksto gauti leidimą plaukti jūrų keliais, kuriems taikomas šis režimas.¹⁵⁰

Sovietų Sąjunga (vėliau Rusija) taip pat pasinaudojo 234 str. suteikiamomis teisėmis, nors tuo metu net nebuvo ratifikavusi Konvencijos. Buvo priimti įstatymai, pagal kuriuos buvo sukurtos šiaurinės apsaugos zonos, kuriomis buvo siekiama suteikti

¹⁴⁸ BRUBAKER, R. D. The Arctic - Navigational Issues under International Law of the Sea. *Yearbook of Polar Law*, 2010, Vol. 2, 7-114.

¹⁴⁹ HUBERT, R. The Law of the Sea and the Arctic: An Unfulfilled Legacy. *Ocean Yearbook*, 2004, Vol. 18, 193-219.

¹⁵⁰ 1985 m. Kanados Arkties vandenų taršos prevencijos įstatymas (su pakeitimais iki 2014 Balandžio 1 d. / Arctic Waters Pollution Prevention Act (last amended on 2014-04-01). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html>>.

didesnį dėmesį aplinkos apsaugai. Navigacija leidžiama tik su išankstiniu Rusijos leidimu, jei laivai atitinka reikalavimus - modelio, įrangos, įgulos, resursų. Rusija taip pat gali tikrinti kiekvieną laivą plaukiant Šiaurės rytų keliu, jei kyla pavojus laivui ar yra taršos pavojus.¹⁵¹ Įkurta administracinė įstaiga, turinti federalinės agentūros statusą. Ji nustato mokesčius už ledlaužiu naudojimą, užtikrina navigacijos saugumą ir aplinkos saugumą.¹⁵²

Matoma, kad šis Konvencijos straipsnis leidžia sutvirtinti Arkties valstybių suvereniteto pretenzijas ir kontroliuoti jūrų kelius vandenyne. Aplinkos apsaugos argumentas suteikia galią riboti navigaciją, jei tai daroma nediskriminuojant užsienio laivų. Manytina, kad tokiu argumentu galima pateisinti navigacinius ribojimus, nes Arkties vandenynas - itin jautrus gamtinis regionas, tarša galėtų būti katastrofiška. Bet tai, kad karo laivams taikoma išimtis, kelia klausimų. Aišku, tai pateisinama argumentu, kad valstybės pačios imsis atsargumo priemonių.

3.3. Kiti su navigacija susiję teisiniai dokumentai

3.3.1. Tarptautinės sutartys

Be 1982 m. Jūrų teisės konvencijos navigaciją ir laivybą reguliuoja ir kitos tarptautinės sutartys, dažniausiai sukurtos Tarptautinės jūrų organizacijos iniciatyva. Čia bus aptariamose kelios svarbiausios konvencijos ir susitarimai.

Viena pirmųjų tokių konvencijų - 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (ang. *International Convention for the Safety of Life at Sea*, SOLAS) bei jos papildymai. Pagrindinis Konvencijos tikslas - apsaugoti žmones, kurie plaukia laivais vykstant laivybos operacijoms. Čia nustatyti minimalūs standartai laivų konstrukcijai, įrangai ir bendrai veikimui, kitaip apibūdinant - daugybė techninių reikalavimų. Laikantis nurodymų, laivai turi gauti liudijimus, kad yra tinkami naudoti. Išimtis, kada galima nesilaikyti reikalavimų - nenugalima jėga, žmonių evakavimas norint išvengti grėsmės jų gyvybei. Vėliavos valstybė privalo užtikrinti, kad yra laikomasi šių minimalių standartų.¹⁵³ Tai įprastai pasiekama perkeltant reikalavimus į

¹⁵¹ ROMAN, D. Legal Regulation of Navigation through the Northern Sea Route. *China Oceans Law Review*, 2013, Vol. 2013, Issue 18, 139-152.

¹⁵² FRANCKX, E. The Shape of Things to Come: The Russian Federation and the Northern Sea Route in 2011. *Yearbook of Polar Law (Brill)*, 2013, Vol. 5, 255-270.

¹⁵³ 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74), *Valstybės žinios*, 2006-11-28, Nr. 128-4887, Valstybės žinios, 2006-11-30, Nr. 130-0

nacionalinę teisę. Ši konvencija yra itin nusisekusi, teigiama, kad 99 procentai prekybinių laivų plaukioja su konvencijos šalies vėliava.

Šios konvencijos nuostatos įprastai taikomos tik tarptautiniais reisais plaukiojančiais laivais ir yra netaikomos karo laivams ir kariniams transporto laivams, mažesniems krovininiams laivams, mediniams primityviems laivams, pramoginėms ne verslui skirtoms jachtoms, žvejybos laivams. Tik konvencijos V skyrius („Laivybos saugumas“) galioja visoms laivų rūšims. Čia nustatomos navigacinės saugumo paslaugos, kurias turi suteikti kiekviena valstybė. Tokios paslaugos gali būti - meteorologinės informacijos teikimas, ledo jūroje patruliavimas, laivų nukreipimas, paieškos ir gelbėjimo paslaugos. Taip pat nustatyti reikalavimai įgulos kiekviui, kad būtų įmanoma užtikrinti saugumą.¹⁵⁴

Apibendrinus, tai labai išsami techninius standartus nustatanti konvencija, kuri pagrinde reguliuoja laivų, vykdančių tarptautinius reišus, navigaciją. Bet konvencijoje trūksta detalesnės informacijos dėl Arkties vandenyno specifikos (sunkių gamtinių sąlygų - ledo, didelės tamsos, jautrios taršai gamtos), taigi natūralu, kad kitais aktais turėtų būti pildomas režimas specifinėms situacijoms arba pildoma pati konvencija.

Kitas svarbus susitarimas yra Tarptautinė konvencija dėl jūreivių paruošimo, sertifikavimo ir žvalgybos (ang. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW*), priimta 1978 ir įsigaliojusi 1984 metais, stipriai pakoreguota 1995 metais. Ši konvencija pirmoji tarptautiniu lygmeniu nustato rimtesnius minimalius kvalifikacinius reikalavimus prekybinių laivų kapitonams, pareigūnams ir žvalgo funkcijas atliekantiems įgulos nariams. Ši konvencija, panašiai kaip ir SOLAS, nustato techninius reikalavimus, išsamiai aptardama visas svarbiausias įgulos dalis, bet Arkties regionui nėra skiriamo atskiro dėmesio.¹⁵⁵

Taip pat svarbi sutartis yra Tarptautinės normos siekiant išvengti susidūrimo jūroje (ang. *International Regulations for Preventing Collision at Sea*), priimta 1972 metais. Čia nustatomos taisyklės navigacijai jūroje, duodamos gairės, kaip nustatyti saugų greitį, susidūrimo riziką, kitas jūrų eismo atskirimo schemas. Taisyklėse atsakoma į klausimus, kaip turėtų būti perplaukiami siauri sąsiauriai, kaip elgtis esant artimam laivų eismui. Pagal šią konvenciją turėtų būti svarbioms vietoms nustatomos eismo atskyrimo

¹⁵⁴ 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74), *Valstybės žinios*, 2006-11-28, Nr. 128-4887, Valstybės žinios, 2006-11-30, Nr. 130-0

¹⁵⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training%2c-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>>.

schemos, kurios padeda išvengti susidūrimų. Tokias schemas nustato Tarptautinė jūrų organizacija. Čia taip pat nustatytos susisiekiimo taisyklės - šviesomis, garso signalais.¹⁵⁶

Daug svarbos navigacijai Arktyje turi Tarptautinės jūrų organizacijos Poliarinis kodeksas (ang. *Polar Code*), įsigaliojęs 2017 sausio 1 d. Šis dokumentas buvo sukurtas papildyti prieš tai buvusius Tarptautinės jūrų organizacijos dokumentus šioje srityje, dėl to buvo įdėtas kaip privaloma dalis tiek SOLAS, tiek MARPOL konvencijose. Poliarinis kodeksas sukurtas apimti visas su laivyba abiejuose poliuose (tiek Arktyje, tiek Antarktyje) susijusias sritis - laivo konstrukcija, įranga, pasiruošimas ir veikla vandenyje, paieškos ir gelbėjimo sritis, o taip pat ir gamtos apsauga. Čia nustatomi privalomi standartai saugiai navigacijai bei taršos prevencijai, o taip pat ir rekomendacijos abiejose minėtose srityse. Laivai, norintys plaukioti poliariniuose vandenyse, turės gauti specialų sertifikatą, skirstant laivus į kategorijas pagal atsparumą ledui. Kodekse, panašiai kaip ir SOLAS, daug techninių reikalavimų laivams, kurie detalčiai nustato, kokia technika privalo būti laive.¹⁵⁷

Taigi šiuo dokumentu yra pripažįstama, kad tiek Arkties, tiek Antarkties jūriniai regionai yra ypatingų sąlygų zonos, kurioms reikia ypatingo reguliavimo, tiek dėl saugumo padidinimo, tiek dėl taršos prevencijos. Tai buvo trūkstama svarbi dalis, suteikusi daugiau aiškumo dėl navigacijos. Kol kas sunku vertinti, kokios naudos turės Poliarinis kodeksas, bet vienaip ar kitaip - suteikiama aiškumo ir pasiruošiama didėjančiam kiekiui laivų, kurie naudos šiaurės kelius.

3.3.2. Arkties Tarybos aktai

Kaip minėta, navigacija dažnai būna susijusi su aplinkos apsauga, taigi Arkties Taryba taip pat aktyviai veikia reguliuodama navigaciją. Svarbiausias dokumentas šioje srityje yra Arkties jūrų laivybos vertinimas (ang. *Arctic Marine Shipping Assessment*, AMSA), paskelbtas 2009 metais per ministerinį Tarybos susitikimą. Viena esminių Tarybos darbo grupių - Arkties jūrinės aplinkos apsaugos (PAME) - paruošė šį dokumentą, įtraukdama daugybę ekspertų ir su laivyba susijusių asmenų bei organizacijų, taip pat kitos darbo grupės ir nuolatiniai dalyviai (čiabuviai) suteikė savo pagalbą.

¹⁵⁶ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs).

[interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.] Prieiga per internetą:

<<http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/colreg.aspx>>.

¹⁵⁷ Adoption of an international code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code).

[interaktyvu, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.] Prieiga per internetą:

<<http://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/polar/pages/default.aspx>>.

Tikslas buvo sužymėti dabartinius ir ateityje aktualius laivybos kelius.¹⁵⁸ Nemažai dėmesio buvo skiriama Beringo sąsiaurio naudojimui, teigiant, kad ateityje jis bus itin naudojamas. Dabartiniai trūkumai - nėra sistemos, kaip nukreipti laivus, mažai pagalbos navigacijoje.¹⁵⁹

Šiame dokumente pateikiamos rekomendacijos laivybos srityje, suskirstytos į tris grupes - Arkties jūrinės aplinkos saugumo gerinimas (1), Arkties gyventojų ir aplinkos apsauga (2), Arkties jūrinės infrastruktūros kūrimas (3).

Jūros aplinkos saugumą siekiama pagerinti darant įtaką kitoms tarptautinėms organizacijoms, pagrinde Tarptautinei jūrų organizacijai, pavyzdžiui, tobulinant Poliarinį kodeksą, kitas konvencijas dėl laivų saugumo ir taršos prevencijos. Taip saugumo standartai galėtų įgauti tarptautinį privalomą statusą, kas sunkiai pasiekama per Arkties Tarybą. Kitas būdas siekiant pagerinti saugumą - suvienodinti Arkties valstybių kuriamus režimus pagal Jūrų teisės konvencijos 234 str. Įgyvendinant antrąjį tikslą Arkties valstybės skatinamos atlikti čiabuvių apklausas, siekiant išsiaiškinti, kaip jie naudoja jūrą, kaip laivyba paveiktų vietinius gyventojus. Taip pat skatinama sukurti efektyvų ryšį tarp laivybą užsiimančių subjektų ir čiabuvių, ypač tais atvejais, kai yra planuojamos naujos veiklos. Trečiasis tikslas siekiamas per rekomendacijas valstybėms, kurios dabar kuria tokius kelius, skatinama rinkti informaciją, svarbią navigacijos saugumui ir ją tirti, sudaryti tarptautinę sutartį ar susitarimus tarpusavyje dėl aplinkos apsaugos.¹⁶⁰

Didelė svarba rekomendacijos skiriama ypatingai apsaugoti stipriai paveikiamas ir jautrias ekologiškai ar kultūriškai svarbias jūros vietas, įkurti specialias apsaugines zonas, kurios būtų reguliuojamos pagal Tarptautinės jūrų organizacijos procedūras (kaip jautrios jūros zonos). Laikoma, kad tokių zonų nebuvimas - didelis trūkumas Arkties jūrinės aplinkos apsaugos sistemoje. Kita svarbi sritis - invazinių rūšių išvengimas, kuri galima reguliuoti geriau prižiūrint laivų balastinius vandenius. Didžiausias prioritetas skiriamas siekiant išvengti naftos išsiliejimo.¹⁶¹

Teigiama, kad šios rekomendacijos yra itin ambicingos ir pagrindinė darbo grupė, prisidėjusi prie AMSA, nesukūrė tolesnio mechanizmo, kaip užtikrinti rekomendacijų vykdymą ir jų tobulinimą. Bet vienaip ar kitaip, šis dokumentas laikomas vienas iš

¹⁵⁸ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polaw Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

¹⁵⁹ ROTHWELL, D. R. International Law and Arctic Shipping. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.

¹⁶⁰ KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polaw Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.

¹⁶¹ *Ibid.*

svarbesnių Arkties Tarybos darbų, padariusių įtakos, kaip ateityje plėtosis laivyba Arkties vandenyne.

Išvados ir pasiūlymai

1. Arkties regionas yra Žemės dalis už šiaurės poliaračio ir jo centrą sudaro Arkties vandenynas, taigi šio regiono režimo pagrindas yra jūrų teisė. Tuo šis regionas yra nepanašus į pietinio poliaračio (Antarktidos, kuri yra žemynas) režimą. Arkties regiono režimui taikytini suvereniteto principai ir teritorinis jūros erdvių pasiskirstymas. Tai suformuoja esminę Arkties teisinio režimo dalį, nurodo nacionalinės ir tarptautinės teisės tarpusavio santykį. Taigi Antarktidos režimo modelis Arkties regionui netinka - tai iš esmės skirtingų sąlygų pasaulio dalys. Norint kurti bendrą Arkties regionui sutartį reiktų ieškoti visiškai originalaus modelio, bet abejotina, ar valstybės bus suinteresuotos viena sutartimi. Ypatingai bet kokioms didesnėms įpareigojančioms sutartims priešinasi Jungtinės Amerikos Valstijos, nesančios ir „Vandenynų konstitucija“ laikomos 1982 m. Jūrų teisės konvencijos šalimi. Arkties teisinį režimą sudaro daugybė atskirų sutarčių, kurios kartais tiesiogiai tekste net neužsimena apie šį regioną, bet taikoma jam kaip pasaulio vandenynų ir jūrų daliai.

2. Jūros erdvių delimitacija yra procesas, kuris Arkties vandenyne vis dar neturi pabaigos. Viena iš priežasčių - lėtai dirbanti Kontinentinio šelfo ribų komisija, į kurią būtina kreiptis nustatant ištęstinio kontinentinio šelfo, besitęsiančio toliau už 200 jūrmylių ribą. Komisija yra ekspertinė institucija, kuri teikia rekomendacijas, neturinčias teisinės galios, bet suteikiančios valstybėms teisę legitimizuoti savo pretenziją iš geomokslų perspektyvos. Kitaip apibūdinant, Komisija patvirtina, ar valstybė turi pagrindo savo pretenzijai. Šis procesas yra sudėtingas ir ilgai užtrunkantis, dažnai neaišku, kaip reikia rašyti paraišką Komisijai, kokius argumentus naudoti. To problema - Komisija neatskleidžia savo motyvacijos dėl vienokio ar kitokio sprendimo. Kiekviena iš 1982 m. Jūrų teisės konvenciją ratifikavusių Arkties valstybių siekia turėti ilgesnį šelfą, taigi šis procesas dar nesibaigs kurį laiką. Jungtinės Amerikos Valstijos nedalyvaudamos Konvencijoje negali pasinaudoti savo teisėmis į ištęstinį kontinentinį šelfą, taip dar apsunkindamos visą delimitacijos procesą. Galimas konfliktas - dėl to, kuri valstybė turės Šiaurės ašigalį savo kontinentiniame šelfe - beveik visos Arkties valstybės siekia to.

3. Įprastai jūros erdvių delimitacija Arkties vandenyne vyksta tarptautinių sutarčių pagrindu, bet esant konfliktui, ginčą galima spręsti per ginčų sprendimo institucijas - arbitražą, tribunolą ar teismą. Arkties valstybės įprastai renkasi sutarčių metodą, kartais derybos ypatinai užtrunka (kartais daugiau nei 40 metų). Bet šis metodas suteikia valstybėms teisinio tikrumo, taip jos išsaugo tarptautinį prestižą ir draugiškus santykius, o taip pat nepraranda teritorijų, kurių nenori prarasti - valstybės susitaria pačios. Arkties

vandenynė valstybės įprastai susitaria dėl jūros erdvių ribų - yra tik kelios ginčytinos žemės (salų) teritorijos, kurios nekelia rimtų konfliktų, bet dėl jų kol kas tam tikrose vandenyno teritorijose neįmanoma nubrėžti galutinių ribų. Kartais tokios teritorijos yra ignoruojamos, ir delimitacijos ribos nubrėžiamos paliekant galimybę išspręsti ginčą vėliau. Galutinių ribų neturėjimas įneša teisinio netikrumo, trukdo užsiimti išteklių eksploatacija, gali riboti laivybą. Bet tikėtina, kad šie procesai baigsis taikiai, ypač, jeigu ledo sąlygos leis naudoti vandenyną ir jo kelius. Pagal dabartinę praktiką matoma, kad valstybės yra suinteresuotos bendradarbiavimu.

4. Aplinkosauga Arkties regione yra viena svarbiausių sričių. Taip yra todėl, kad ši vietovė yra itin jautri bet kokiai taršai ir dėl gamtinių sąlygų čia natūralus gamtos valymasis užtrunka ilgiau, taigi tarša užsilieka ir turi ilgalaikį poveikį. Didesnis neigiamas poveikis šiame regione jaučiasi anksčiau nei bet kurioje kitoje pasaulio vietoje, taigi Arktis - puikus pavyzdys argumentuojant dėl klimato kaitos poveikio, priimant svarbius universalius tarptautinius teisinius dokumentus aplinkosaugos srityje. Taigi ypatingas dėmesys turi būti skirtas šio regiono aplinkosaugos teisiniam režimui.

5. Kadangi Arktis yra vandenynas, jam galioja jūrų teisės aplinkosaugos režimas, draudžiantis taršą iš laivų, laidojimą, etc. Bet 1982 m. Jūrų teisės konvencija palieka galimybę plėsti aplinkosaugos režimą kitais susitarimais, kas yra būtina norint apsaugoti aplinką iš visų perspektyvų. Taip buvo priimtos sutartys tiek jūros aplinkos apsaugai, tiek susitarimai dėl taršos ore ar biologinės įvairovės apsaugos. Nors didžioji dalis šių konvencijų nereguliuoja ledynais padengtų teritorijų tiesiogiai, dažnai derybų ir priėmimo stadijoje vieni iš pavyzdžių, kodėl tokie susitarimai būtini, būna susiję su Arkties regionu. Taigi galima manyti, kad dauguma sutarčių priimama siekiant apsaugoti šios vietos aplinką. Nagrinėjant biologinę įvairovę saugančius aktus, galima rasti ir tiesiogiai Arkties gyvūnams skirtų susitarimų. Apibendrinant, Arkties aplinkos apsaugai teisine prasme skiriamas didelis dėmesys ir egzistuojantis režimas apima įvairias sritis, sukuria apsaugos standartus. Arkties valstybės įprastai yra visų aktualių sutarčių narės.

6. Labai svarbų vaidmenį aplinkosaugos srityje turi Arkties Taryba - unikalus tarptautinis subjektas, jungiantis Arkties valstybes. Tai didelė bendradarbiavimo organizacija, kurios tikslas nustatyti problemas ir ieškoti jų sprendimų. Viena svarbiausių šio subjekto naujovių - Arkties čiabuvių įtraukimas į procesą. Teigiama, kad tai ypatingai teigiamai paveikia Tarybos procesą, suteikia naujų žinių. Bet Arkties Taryba nėra tarptautinė organizacija, ji įkurta deklaracijos pagrindu. Valstybės nenorėjo kurti atskiro savarankiško subjekto, nenorėjo savęs įpareigoti. Čia slypi didžiausia Arkties Tarybos problema. Priimami aktai yra tik *soft law* lygmens, įprastai gairės ir rekomendacijos, jų

įgyvendinimas - valstybių-narių geranoriškumo klausimas. Yra tik pora išimčių, teisinį privalomumą turinčios tarptautinės sutartys, sudarytos Arkties Tarybos iniciatyva. Toliau - Taryba neturi savo biudžeto, pinigai skiriami savanoriškai, o tai riboja galimus nuveikti darbus. Arkties Taryba - svarbi bendradarbiavimo institucija, prisidedanti prie Arkties regiono apsaugos, problemų identifikavimo ir pirmų žingsnių siekiant spręsti juos, bet dėl savo struktūros ir silpno tarptautinio statuso, pasiekama tik dalis galimų tikslų. Norint turėti daugiau įtakos, reiktų institucijos reformos, artėti prie tarptautinės organizacijos statuso.

7. Keičiantis klimato sąlygoms ir mažėjant ledo teritorijoms Arkties vandenyne, o taip pat tobulėjant technologijoms, daugėja galimybių naudoti šiaurinius jūrų kelius - tiek palei Kanados krantus, tiek palei Rusijos krantus. Nagrinėjant laivybą Arkties vandenyne iš teisinės perspektyvos susiduriama su tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių režimu. Dėl mažo intensyvumo praeityje, Arkties jūrų keliai negali būti traktuojami kaip tarptautiniai sąsiauriai, taigi čia galioja valstybių suverenitetas ir jurisdikcija. Tiek Kanada, tiek Rusija esminius sąsiaurius laiko vidaus vandenimis ir suteikia teisę plaukti laivams tik su savo leidimu. Tokį režimą sustiprina ir galimybė ledu padengtose teritorijose pakrantės valstybėms reguliuoti laivybą išskirtinėje ekonominėje zonoje. Tik Jungtinės Amerikos Valstijos prieštarauja tokiems navigacijos ribojimams, bet abejotina, kad režimas kažkuo keisis - valstybės nelinkusios tokių konfliktų spręsti tarptautinių ginčų sprendimo būdais. Galima tikėtis tokį tarptautinį režimą įtvirtinančių bendrų sutarčių, bet tai tikriausiai įvyks tik dar labiau pasikeitus navigacinėms sąlygoms Arkties vandenyne.

8. Nagrinėjant kitus teisės aktus, sudarančius bendrąjį laivybos režimą, matoma, kad ši sritis yra išsamiai reglamentuota - nustatyti standartai tiek laivams, tiek įgulai. Ilgą laiką esminė problema buvo specifinių reikalavimų Arkties vandenynui trūkumas, bet tai ištaisė naujasis Poliarinis kodeksas, kuris tapo ir privaloma dalimi prie kitų svarbių tiek jūros taršą draudžiančių, tiek standartus laivams formuojančių konvencijų. Čia nustatyti nauji standartai laivams ir įgulai, taip pat privalomų paslaugų teikimas laivams, plaukiantiems poliariniuose vandenyse. Šis teisės aktas užpildė prieš tai buvusią tuštumą, atkreipė dėmesį į Arkties regiono specialius poreikius ir laivybos sąlygas, taip suteikiant teisinio aiškumo, o taip pat ir sudarant sąlygas apsaugoti Arkties gamtinę aplinką.

Arkties teisinis režimas (santrauka)

Arkties regionas yra besikeičianti pasaulio dalis. Keičiantis klimato sąlygoms, o dėl to - ledynų plotui Arkties vandenyne, keičiasi ir valstybių požiūris. Anksčiau matyta kaip užšalusi dykuma, Arktis dabar matoma kaip naujų galimybių erdvė. Čia galima vykdyti gyvųjų ir negyvų išteklių eksploataciją, naudotis naujai atsiveriančiais jūrų keliais, taip sutaupant laiko ir pinigų, kai transportuojamos prekės. Šios besikeičiančios aplinkybės taip pat reikalauja naujai pažvelgti į Arkties teisinį režimą ir tobulinti jį, siekiant išvengti ekologinės katastrofos ar didelių geopolitinių konfliktų.

Šiuo darbu siekiama išanalizuoti dabartinį Arkties teisinį režimą ir nustatyti, kuria linkme juda teisinis reglamentavimas. Siekiama atsakyti į klausimą, kuriose srityse kyla daugiausiai problemų ir kur būtina sukurti naujus standartus. Nagrinėjama yra per tris pagrindines, labiausiai besikeičiančių sąlygų paveiktas sritis. Pirmoji jų yra teritorinė jūros erdvių delimitacija - nagrinėjama kokie metodai taikomi šiam procesui, kur kyla ar gali kilti konfliktų. Antroji yra aplinkosauga - analizuojami teisės aktai ir regione veikiančios bendradarbiavimo organizacijos (pagrindė Arkties Taryba), čiabuvių indėlis formuojant režimą, būtiną jautriam regionui. Trečioji yra navigacijos problematika, atsakoma į klausimą, kaip tarptautinė teisė reglamentuoja laivybą, su kokiais iššūkiais yra susiduriama ypatingame Arkties regione.

Be kitų tyrimo išvadų darbe nustatyta, kad Arkties regionui netiktų Antarktidos sutarčių sistemos modelis. Tai tiek geografiškai, tiek teisiškai skirtingi regionai. Arktuje galioja valstybių suverenitetas, taigi siekis regioną paversti bendru žmonijos paveldu yra neįmanomas. Arkties teisinio režimo pagrindą sudaro daugybė universalių susitarimų ir konvencijų, reguliuojančių tiek jūrų teisę, tiek aplinkos apsaugos teisę.

Arctic legal regime (summary)

The Arctic region is a changing part of the world. Due to changing climate and shrinking area of ice, the opinions of Arctic countries are also changing. Previously the Arctic was seen as a frozen desert, but now it is seen as area of new opportunities. It is now possible to use the ocean for digging resources and utilising living resources, navigating through newly found maritime passages, therefore saving time and money when transporting products overseas. These changing conditions are also an important push to view Arctic legal regime in a new way and to improve it in order to avoid environmental catastrophes or geopolitical conflicts.

The main goal of this research is to analyze the existing Arctic legal regime and to ascertain in what direction are the regulations going. This research also aims to answer which fields of regime raise the most problems and where it is mandatory to create new standards. The analysis is divided into three main fields of regime, that are most affected by the changing conditions. The first is maritime delimitation - examination of methods used for this process and the main points of existing or future conflicts. The second is environmental protection - different acts of law are analysed, much attention is provided for regional cooperation organisation The Arctic Council and native people contribution to the much needed legal regime. The third part is analysing the navigation problems, aiming to answer how the international law is regulating shipping and what specific challenges are faced in the Arctic region.

Not to mention all the findings of the research, it is seen that the Antarctic Treaty System would not fit the Arctic region. They are both geographically and legally different regions. Sovereignty of coastal states play a key role in the Arctic, therefore the goal to transform the Arctic region to some sort of common heritage of mankind is impossible. As a result, the basis for the Arctic region are many universal international agreements and conventions, that regulate both maritime and environmental law.

Literatūros sąrašas

1. Teisės norminiai aktai

1.1. Tarptautinės sutartys

1. 1911 m. Konvencija tarp Jungtinių Amerikos Valstijų, Didžiosios Britanijos, Rusijos ir Japonijos dėl Šiaurės Ramiojo vandenyno ruonių išsaugojimo ir saugojimo. (Convention Between The United States, Great Britain, Russia and Japan for the Preservation and Protection of Fur Seals or The Fur Seal Treaty of 2011). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą:
<http://pribilof.noaa.gov/documents/THE_FUR_SEAL_TREATY_OF_1911.pdf>.
2. 1973 m. tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos. *Valstybės žinios*, 2004-09-14, Nr. 138-5030.
3. 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (dėl Specialiosios zonos statuso suteikimo Pietų Afrikos pietinės dalies vandenims). *TAR*, 2015-05-29, Nr. 8295.
4. 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74), *Valstybės žinios*, 2006-11-28, Nr. 128-4887, *Valstybės žinios*, 2006-11-30, Nr. 130-0.
5. 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003-11-13, Nr. 107-4786.
6. 1993 m. Biologinės įvairovės konvencija, *Valstybės žinios*, 1995-08-23, Nr. 69-1662.
7. 2001 m. Stokholmo konvencija dėl patvariųjų organinių teršalų (POT). *Valstybės žinios*, 2006-11-09, Nr. 120-4565.
8. 2013 m. Susitarimas dėl bendradarbiavimo jūrų teršimo Arktyje nafta pasiruošimo ir reagavimo srityje (Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic, adopten in 2013). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą:
<https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/529/EDOCS-2067-v1-ACMMSE08_KIRUNA_2013_agreement_on_oil_pollution_preparedness_and_response__in_the_arctic_formatted.PDF?sequence=5&isAllowed=y>.

1.2. Užsienio valstybių teisės aktai:

9. 1985 m. Kanados Arkties vandenų taršos prevencijos įstatymas (su pakeitimais iki 2014 Balandžio 1 d. / Arctic Waters Pollution Prevention Act (last amended on 2014-04-01). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html>>.

2. Specialioji literatūra

2.1. Spausdintos monografijos, vadovėliai

10. FRANCKX, E. *Maritime Claims in the Arctic - Canadian and Russian Perspectives. Sine loco*, Springer, 1993.

11. HARRIS, D. J. *Cases and Materials on International Law. Sixth Edition*. United Kingdom, London: Sweet & Maxwell, 2004.

12. KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

13. NOWLAN, L. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, *sine loco*, 2001.

14. PHARAND, D. *Canada's Arctic Waters in International Law*. United Kingdom, Cambridge University Press, 1988.

15. SHAW, M. N. *International Law*. Cambridge, United Kingdom, Cambridge University Press, 1997.

2.2. Moksliniai straipsniai

16. BOCZEK, B. A. The Arctic Ocean and the New Law of the Sea. *German Yearbook of International Law*, 1986, Vol. 29, 154-189.

17. BRUBAKER, R. D. The Arctic - Navigational Issues under International Law of the Sea. *Yearbook of Polar Law*, 2010, Vol. 2, 7-114.

18. DODDS, K. Environment, Resources, and Sovereignty in the Arctic Region: Arctic Council as Regional Body. *Georgetown Journal of International Affairs*, 2013, Vol. 14. No. 2, 29-38.

19. DODDS, K. Flag planting and finger pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the political geographies of the outer continental shelf. *Political Geography*, 2010, Vol 29, Issue 2, 63-74.

20. FRANCKX, E. New Development in the North-east Passage. *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, 1991, Vol. 6, Issue 1, 33-40.
21. FRANCKX, E. The Shape of Things to Come: The Russian Federation and the Northern Sea Route in 2011. *Yearbook of Polar Law (Brill)*, 2013, Vol. 5, 255-270.
22. HENRIKSEN, T., ULFSTEIN, G. Maritime Delimitation in the Arctic: The Barents Sea Treaty. *Ocean Development and International Law*, 2011 Vol. 42, Issue 1-2, 1-21.
23. HENRIKSEN, T. The Arctic Ocean, Environmental Stewardship, and the Law of the Sea. *UC Irvine Law Review*, 2016, Vol. 6, Issue 1, 61-82.
24. HERTELL, H. H. Arctic Melt: The Tipping Point for an Arctic Treaty. *Georgetown International Environmental Law Review*, 2009, Vol. 21, Issue 3, 565-590.
25. HIGDON, A. The Canadian Submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. *McGill Journal of Sustainable Development Law (MJSDL)*, 2014, Vol. 9, Issue 2, 43-68.
26. HOWSON, N. C. Howson Breaking the Ice: The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage. *Columbia Journal of Transnational Law*, 1988, Vol. 26, Issue 2, 337-376.
27. HUBERT, R. The Law of the Sea and the Arctic: An Unfulfilled Legacy. *Ocean Yearbook*, 2004, Vol. 18, 193-219.
28. KANKAANPAA, P. The Arctic Council - from Knowledge Production to Influencing Arctic Policy Making. *Yearbook of Polar Law*, 2012, Vol. 4., 59-76.
29. KAYE, L. W. Innocent Passage of Warships in Foreign Territorial Seas: A Threatened Freedom. *San Diego Law Review*, 1978, Vol. 15, Issue 3, 573-602.
30. KAYE, S. B. Territorial Sea Baselines along Ice-Covered Coasts: International Practice and Limits of the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law*, 2004, Vol. 35, Issue 1, 75-102.
31. KOIVUROVA, T. Governing Arctic Shipping: Finding a Role for the Arctic Council. *The Yearbook of Polar Law Online*, 2010, Vol. 2, Issue 1, 115-138.
32. KOLCZ-RYAN, M. An Arctic Race: How the United States' Failure to Ratify the Law of the Sea Convention Could Adversely Affect Its Interests in the Arctic. *University of Dayton Law Review*, 2009, Vol. 35, Issue 1, 149-174.
33. OSOFSKY, H. M., SHADIAN, J., FECHTELKOTTER, S. L. Arctic Energy Cooperation. *U.C. Davis Law Review*, 2016, Vol. 49, Issue 5, 1891-1970.
34. PHARAND, D. Innocent Passage in the Arctic. *Canadian Yearbook of International Law*, 1968, Vol. 6, 3-60.

35. POTTS, T., SCHOFIELD, C. An Arctic Scramble? Opportunities and Threats in the (Formerly) Frozen North. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2008, 23 (1), 151-176.
36. RAJABOV, M. Melting Ice and Heated Conflicts: A Multilateral Treaty as a Preferable Settlement for the Arctic Territorial Dispute. *Southwestern Journal of International Law*, 2009, Vol. 15, Issue 2, 419-448.
37. RAYFUSE, R. Melting moments: The future polar oceans governance in a warming world. *Review of European Community and International Environmental Law (RECIEL)*, 2007, Vol. 16(2), 196 - 216.
38. REID, R. S. The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic. *Canadian Yearbook of International Law*, 1974, Vol. 12, 111-136.
39. ROMAN, D. Legal Regulation of Navigation through the Northern Sea Route. *China Oceans Law Review*, 2013, Vol. 2013, Issue 18, 139-152.
40. ROSI, C. R. The Northern Sea Route and the Seaward Extension of *Uti Possidentis (Juris)*. *Nordic Journal of International Law*, 2014, Vol. 83, Issue 4, 476-508.
41. ROTHWELL, D. R. International Law and Arctic Shipping. *Michigan State International Law Review*, 2013, Vol. 22, Issue 1, 67-100.
42. STERNHEIM, M. Regulating the Northwest Passage. *Loyola Maritime Law Journal*, 2011, Vol. 10, Issue 1, 173-212.
43. TIMCHENKO, L. The Russian Arctic Sectorial Concept: Past and present. *The Arctic Institute of North America*. 1997, 50(1), 29-35.

2.3. Straipsniai, paskelbti internete

44. SEVUNTS, L. Canada to submit its Arctic continental shelf claim in 2018. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.rcinet.ca/en/2016/05/03/canada-to-submit-its-arctic-continental-shelf-claim-in-2018/>>.

3. Teismų praktika

45. Tarptautinis Teisingumo Teismas. 1949 m. balandžio 9 sprendimas *Korfu sąsiaurio byloje (Jungtinė Karalystė prieš Albaniją)* / International Court of Justice, *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v.*

Albania). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf>>.

4. Kita praktinė medžiaga

46. 1991 m. deklaracija dėl Arkties aplinkos apsaugos. Arkties aplinkos apsaugos strategija (Declaration on the Protection of Arctic Environment. Arctic Environmental Protection Strategy, adapted on 1991). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://library.arcticportal.org/1542/1/artic_environment.pdf>.

47. 2002 m. Kovo 7 d. Generalinio sekretoriaus pareiškimas Generalinėje Asamblėjoje dėl Vandenynų ir jūrų teisės (Report of the Secretary-General on Oceans and the law of the sea, A/57/57, adopted on 7 March 2002.). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/276/17/PDF/N0227617.pdf?OpenElement>>.

48. 2002 m. Balandžio 12 d. Kontinentinio šelfo ribų komisijos pirmininko pareiškimas CLCS/32 dėl komisijos darbo progreso. (Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission, CLCS/32, adopted on 12 April 2002 by Commission on the Limits of the Continental Shelf). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.].

Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/327/68/PDF/N0232768.pdf?OpenElement>>.

49. 2007 m. Balandžio 27 d. Kontinentinio šelfo ribų komisijos pirmininko pareiškimas CLCS/54 dėl komisijos darbo progreso. (Statement by the Chairman of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the progress of work in the Commission, CLCS/54, adopted on 27 April 2007 by Commission on the Limits of the Continental Shelf). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N07/322/77/PDF/N0732277.pdf?OpenElement>>.

50. 2013 m. Gruodžio 6 d. dalinės Kanados paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl Kanados kontinentinio šelfo Atlanto vandenyne santrauka (Partial Submission of Canada to the Commission on the Limits of the Continental Shelf regarding its continental shelf in the Atlantic ocean, Executive Summary. Adopted on 6 December 2013). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm>.

51. Kontinentinio šelfo ribų komisijos rekomendacijų dėl dalinės atnaujintos Rusijos Federacijos 2013 m. Vasario 28 d. paraiškos dėl Ochotsko jūros santrauka, priimta 2014 m. Kovo 11 d. (Summary of recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf in regard to the partial revised submission made by the Russian Federation in respect of the of Okhotsk on 28 February 2013, adopted by the Commission on 11 March 2014). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev13/2014_03_13_COM_REC_RUS_Summary.pdf>.
52. Pagrindinių Antarktidos sutarčių sistemos dokumentų kompiliacija, priimta 2014 m. Antarktidos sutarties sekretoriato (Compilation of Key Documents of the Antarctic Treaty System, adapted by The Secretariat of the Antarctic Treaty in Buenos Aires, 2014.) [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.ats.aq/documents/keydocs/vol_1/vol1_Volume_1_Complete_Document_old_e.pdf>.
53. Dalinės Danijos Karalystės kartu su Grenlandijos vyriausybe paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl šiaurinio Grenlandijos kontinentinio šelfo santrauka, 2014 m. (Partial Submission of the Government of the Kingdom of Denmark together with the Government of Greenland to the Commission on the Limits of the Continental Shelf The Northern Continental Shelf of Greenland. Executive Summary. Adopted in 2014). [interaktyvus, žiūrėta 2017 Balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <http://a76.dk/xpdf/DNK2014_ES_N-GREENLAND.pdf>.
54. Dalinės atnaujintos Rusijos Federacijos paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl Rusijos Federacijos kontinentinio šelfo Arkties vandenyne santrauka, priimta 2015 m. Rugpjūčio 3 d. (Executive summary of Partial revised submission of the Russian Federation to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in respect of the Continental Shel of the Russian Federation in the Arctic Ocean, adopted on 3 August 2015). [interaktyvus, žiūrėta 2017 Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2015_08_03_Exec_Summary_English.pdf>.
55. Norvegijos paraiškos Kontinentinio šelfo ribų komisijai dėl teritorijų Arkties vandenyno, Barenco jūros ir Norvegų jūros santrauka, 2015 m. (Continental Shelf Submission of Norway in respect of areas in the Arctic Ocean, the Barents Sea and the Norwegian Sea, Executive Summary, adopted in 2015). [interaktyvus, žiūrėta 2017 Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/nor06/nor_exec_sum.pdf>.

5. Kiti interaktyvūs šaltiniai

56. Adoption of an international code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code). [interaktyvu, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/polar/pages/default.aspx>>.
57. Agreement on the Conservation of Polar Bears. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://pbsg.npolar.no/en/agreements/agreement1973.html>>.
58. Arctic Marine Strategic Plan 2015-2025. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.pame.is/index.php/projects/arctic-marine-strategic-plan-2015-2025>>.
59. Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 03 February 2017. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>.
60. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/colreg.aspx>>.
61. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter. [interaktyvus, žiūrėta 2017 balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-prevention-of-marine-pollution-by-dumping-of-wastes-and-other-matter.aspx>>.
62. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training%2c-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>>.
63. Observer status in the Arctic Council. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers>>.
64. Permanent Participants in the Arctic Council. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants>>.

65. Status of Ratification of Stockholm Convention. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://chm.pops.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesandSignatoires/tabid/4500/Default.aspx>>.
66. Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, adopted on 14 March 2017. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>>.
67. Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm>.
68. The Arctic Council: A backgrounder. [interaktyvu, žiūrėta 2017 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us>>.
69. The Antarctic Treaty [interaktyvus, žiūrėta 2017 m. Balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.ats.aq/e/ats.htm>>.