



加拿大北极争端的历史、现状与前景

叶 静

摘 要: 冷战结束之后,北极不再是美俄对峙的前沿。而随着全球气候变暖,北极地区的冰盖加速融化,北极军事、航运、资源潜力得以凸现,目前的北极又再次成为各国的利益争夺点。加拿大是北极地区最重要的国家之一,它拥有世界上最长的海岸线,且大部分位于北极地区。一个边界明确、稳定、有序的北极地区,才符合加拿大的国家利益。而通过协商的方式和平解决北极争端,为加拿大的发展营造了有利的周边国际环境,从而也为其他国家解决极地争端提供了经验教训。

关键词: 加拿大; 北极; 主权争端

北极,通常指北极地区。根据地理学划分方法,北极地区是指北极点和北极圈(北纬 $66^{\circ}34'$)以北的广大区域,面积约为 2 100 万平方公里。在 19 世纪以前,除了少数的探险活动以外,北极一直是一个冰雪覆盖、气候恶劣、人迹罕至的大地。但是,随着全球气候变暖,北极地区的冰雪快速融化。观察记录表明,在过去的 50 年中,因为很少有冰层能经受住北极气候变暖的侵蚀,北极冰层的厚度、覆盖面都急剧减少,冰盖冰层也变得越来越年轻。一些科学家预言,在未来 30 年内北冰洋将出现夏季无冰的现象,这就意味着北极航道从遥不可及到有可能成为现实。通过北极航道,打通欧美之间的联系纽带,首先将全世界的目光吸引到北冰洋地区蕴藏的丰富矿产资源上;其次,北极航道的开通势必将影响世界的海运格局、军事格局乃至政治格局。为此,相关国家围绕北极地区的争端便频繁发生。

加拿大是北极地区最重要的国家之一,它拥有世界上最长的海岸线,且大部分位于北极地区。因此,在北极国家关于陆地和海洋的争端中,加拿大扮演了重要角色。

一、加拿大北极争端的历史及现状

自从人类走上北极(北极点)的那一刻,随着北极资源的不断被开发,关于北极地区主权的争端就从未停止过。1907 年加拿大首先对北极及周边海域提出主权要求。加拿大参议员帕斯尤可·普瓦里耶提出著名的“扇形理论”,声称“位于两条国界线之间直至北极点的一切土地应当属于邻接这些土地的国家”^①。这一理论的提出正式揭开了北极主权争端的帷幕。

(一) 加拿大与美国之间的波弗特海之争

波弗特海是北冰洋的一个边缘海,位于美国阿拉斯加州以北和加拿大西北部沿岸以北至班克斯岛之间。因 1806 年英国海军水文地理学家弗朗西斯·波弗特到此考察而得名。海域面积约为 47.6 万平方公里。

^① 邹克渊:《两极地区的法律地位》,载《海洋开发与管理》1996 年第 2 期,第 36 页。

波弗特海是加拿大与美国之间有争议的海域。加拿大主张根据 1825 年英俄《圣彼得堡条约》规定的 141°W 子午线延伸至北极点作为波弗特海地区加拿大和美国的海域分界线;美国则主张从两国陆地边界点出发,在两国海域之间划中间线作为分界线。这样就形成了一个楔形的位于加拿大育空地区和美国阿拉斯加之间的争议区域,面积约 2.1 万平方公里,两国都声称对此处拥有主权。

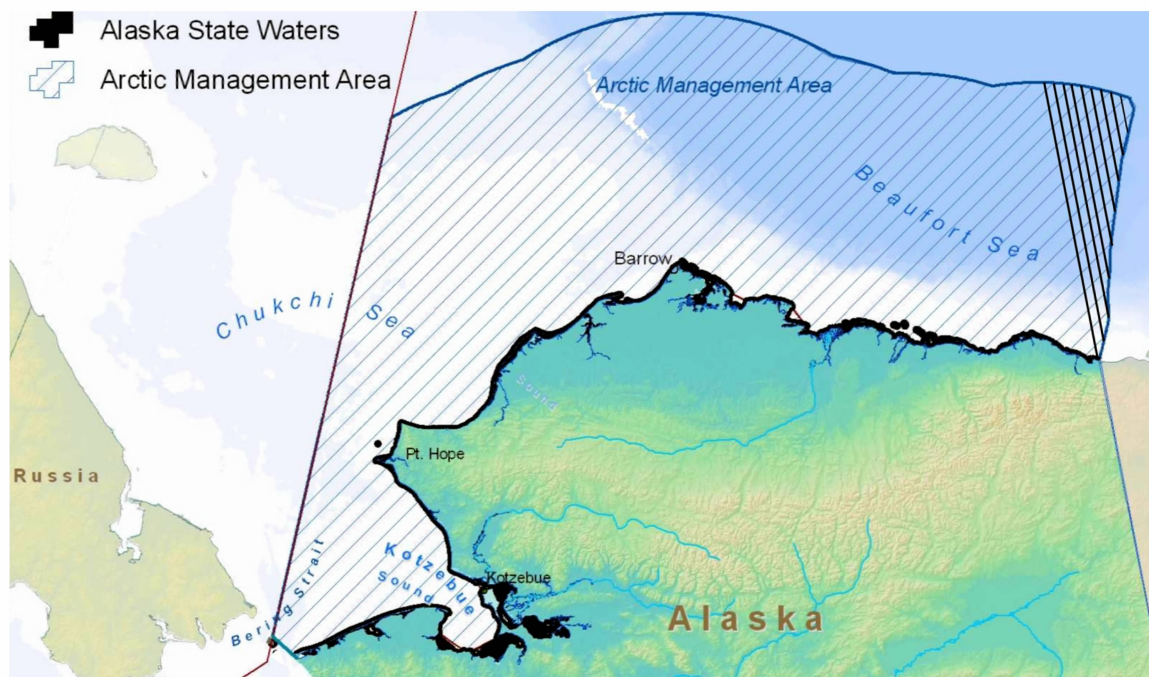


图 1 波弗特海地图

(交叉线区域为楔形争端区域)

由于在这个楔形区域里可能存在丰富的自然资源,这一争端具有非凡的意义。根据加拿大国家能源局预测,此区域可能蕴藏能够提供全国消费 20 年的 17 亿立方米的天然气和超过 10 亿立方米的石油。正因为如此,当加拿大认为“特殊情况”原则适用于这个边界时,美国却应用了“等距离”原则。这一划界争端与加美之间关于缅因湾的争端正好相反。在缅因湾争端中,美国认为应该使用“特殊情况”原则,而加拿大认同“等距离”原则。然而,无论是美国还是加拿大都没有要求迅速解决此事,或提交国际法庭仲裁。两国都致力于搁置争议,维持现状,采取合作方式保护海洋环境^①。虽然加美在合作中争端仍然存在,但却不影响两国的友好关系。

(二)加拿大与俄罗斯、丹麦之间的罗蒙诺索夫海岭之争

罗蒙诺索夫海岭是一条位于北冰洋洋底的海底山脉。始于新西伯利亚群岛,沿东经 150° 至北极点附近转向,沿西经 120° 至埃尔斯米尔岛,绵延 1 800 公里。针对罗蒙诺索夫海岭的争端牵涉到加拿大、俄罗斯和丹麦三个国家。

丹麦曾经声称格陵兰岛大陆架一直延伸到北极点,这种观点意味着罗蒙诺索夫海岭是格陵兰北部的自然延伸^②。而早在 2004 年,俄罗斯就率先完成了北极海域海图的绘制工作,随后就开始千方百计搜集地理数据,希望找到有利于本国的北极主权要求的证据,其选择的突破口就是罗蒙诺索夫海岭。俄罗斯世界海洋地质和矿产资源研究所副所长维克多·波谢洛夫曾宣布,俄科学家从北冰洋洋底提取的土

①Rear-admiral Fred W. Crickard, “Maritime Issues in Canadian Security Policy”, *Canadian Defence Quarterly* 1993, December.

②C. Marcussen, F. G. Christiansen, T. Dahl-Jensen, et al. “Exploring for Extended Continental Shelf Claims off Greenland and the Faeroe Islands: Geological Perspectives”, *GEUS Bull, Review of Survey Activities* 2003, (4), pp. 61~64.

壤标本进行的初步研究表明,罗蒙诺索夫海岭是西伯利亚大陆的自然结构延伸,从未和俄罗斯内陆隔绝^①。2007年8月2日,搭乘俄罗斯深海潜水器的俄罗斯北极科考队员从北极点潜至约4300米深的北冰洋海底,并将一面金属国旗插在上面。同时俄罗斯宣布深入北极的罗蒙诺索夫海岭是俄罗斯大陆的自然延伸,北极地区的120万平方公里的海底面积应该归俄罗斯所有。实际上,早在俄罗斯插旗之前,加拿大就显示了同样的北极主权要求——力图证明罗蒙诺索夫海岭是本国大陆架的自然延伸。俄罗斯在北极海底的插旗事件让加拿大政府十分恼火。对此,加拿大外长麦凯表示:“如今可不是15世纪。不能到世界各地去插面旗子就说拥有这地方的主权。”^②作为对俄罗斯插旗事件的回应,加拿大于8月在北极地区开展军事演习,加拿大总理哈珀甚至亲临演习现场。2009年7月,加拿大联邦政府发布最新的北极政策报告《加拿大北方战略:我们的北方、我们的遗产、我们的未来》,宣称加拿大对北极拥有主权。报告明确指出加拿大是一个北极国家,北极是其历史遗产与国家身份的重要组成部分,对其未来至关重要。加拿大北方战略集中于四个优先领域:行使加拿大对北极的主权,促进社会 and 经济发展,保护北极的环境遗产和提高北极治理。行使北极主权要求,维持加拿大在北极的强势存在,加强在该地区的责任,界定控制范围,提高对该地区的认识^③。这一系列举动充分表明加拿大在北极主权要求上的强硬态度——试图将加拿大塑造成北极未来的领袖。

(三) 加拿大与丹麦之间的汉斯岛之争

汉斯岛位于丹麦格陵兰岛与加拿大艾尔斯米尔岛之间的内尔斯海峡,面积仅1.3平方公里,荒无人烟,常年被冰雪所覆盖。但是,由于该岛屿涉及到北冰洋地区的航线及资源开采问题,所以两国一直都声称对该岛拥有主权,关于汉斯岛的争执也就接连不断。

1973年,加拿大和丹麦按照中间线原则在内尔斯海峡划定界线,但两国未就汉斯岛达成协议。两国同意将这一问题延后解决。2002年和2003年,丹麦先后两次派遣军舰进入岛内,并在岛上升起丹麦国旗^④,以宣称自己对该岛的所有权。加拿大则针锋相对地于2004年在北极圈内展开代号为“独角鲸”的军事演习。2005年7月,加拿大国防部长比尔·格雷厄姆对汉斯岛展开旋风式访问,亲自登上该岛,宣布加拿大对该岛拥有主权。加拿大政府发言人声称,加拿大一贯认为汉斯岛是加拿大领土的一部分^⑤。对于这样的言行,丹麦政府立即做出了强烈的回应。丹麦政府首先致函加拿大,抗议加国防部的登岛行为^⑥,同时,丹麦海军“瓦迪伦”号护卫舰驶进加拿大和格陵兰岛海上边界有争议的海峡。两国对汉斯岛的争夺,不仅有军事行动,还有民间活动。如网络战,“酒瓶战争”(两国人员各自登岛,并埋下一瓶本国产烈酒作为给对方的“礼物”以声明本国主权)等。

汉斯岛问题还延伸出许多主权争端事件,由于存在外部势力侵入的可能,加拿大完全有必要在该地区采取一定的安全防卫措施。例如,来自格陵兰岛的因纽特人就被发现曾登上艾尔斯米尔岛猎捕北极熊。参加过2007年3月举行的“努勒维特行动”演习的加拿大士兵报告说,在此前几年的演习中他们就发现了来自于东方的雪地摩托车车痕,暗示格陵兰岛因纽特人曾侵入该地区。对于侵入加拿大领土的事件,格陵兰因纽特人声称艾尔斯米尔岛的部分地区是他们的传统捕猎领地^⑦,这正支持了丹麦对汉斯岛的主权要求。他们的侵入活动威胁到了加拿大野生动物的生存环境,尤其是北极熊种群以及该地区整体生态平衡。

(四) 西北航道之争

所谓西北航道是指由格陵兰岛经加拿大北部北极群岛到阿拉斯加北岸的航道,全长约1450公里,

①《俄罗斯科学家宣称北冰洋罗蒙诺索夫海岭为俄领土》,载 <http://www.chinanews.com/gj/gjzj/news/2007/08-24/1009953.shtml>, 2007-08-24。

②《美国加拿大:在北极“插旗”无任何意义》,载 <http://gb.cri.cn/14558/2007/08/03/2685@1703204.htm>, 2007-08-03。

③ *Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future*. Ottawa: Minister of Public Works and government Services Canada 2009, p. 1.

④《北极上演“圈地运动”“圈外”中国竟成众矢之的》,载 http://www.china.com.cn/international/txt/2012-08/30/content_26376434.htm, 2012-08-30。

⑤“Ottawa Strengthens Claim Over Arctic Island”, *The Globe and Mail*, 2005-07-23。

⑥Jon D. Carlson, “The Scramble for the Arctic: The United Nations Convention on the Law of the Sea and Extending National Seabed Claims”, *Annual Meeting of the Midwest Political Science Association*, Chicago 2009, p. 43。

⑦《加拿大力量不足保障加属北极地区已遭多次入侵》,载 <http://mil.sohu.com/20110106/n278714791.shtml>, 2011-01-06。

这是大西洋和太平洋之间最短的航道,战略位置十分重要。随着北极气候的变暖,西北航道的商业性通航,将对全球的自然资源开发、交通运输、国际贸易等诸多方面产生显著的影响。

早在1969年,“曼哈顿”号事件就点燃了加拿大与美国之间关于西北航道的主权冲突。1970年加拿大政府出台《北极水域污染防治法》并于1972年生效。《防治法》宣布,北纬60度以北的加拿大水域属加拿大保护范围,200海里划为专属经济区,沿海100英里范围内禁止船舶污染,这些水域虽然可以通行,但如果加拿大政府认为通行船只不符合《防治法》中的法律规范,可以禁止其通行^①。1973年,加拿大官方宣布对西北航道拥有主权,称之为其传统内水水域的一部分。但是,美国和欧盟反对加拿大将“西北航道”据为己有,认为“西北航道”本是一条国际海路,应该向任何国家开放^②。



图2 西北航道周边地形图

(图中红色线为西北航道)

1985年,美国“极地号”破冰船再次在没有事先通知加拿大政府的情况下通过格陵兰到达阿拉斯加,此举让加拿大民众异常愤怒。美国政府甚至在接受加拿大媒体采访时声称,他们没有必要得到加拿大政府的允许,因为没有法律规定他们如此,此言论再次激怒了加拿大民众并导致严重的外交事件。加拿大政府在1986年再次发表声明,宣布其对西北航道的主权,声称西北航道为其内水。

加拿大政府坚持认为西北航道为其内水的依据来自历史性水域法则。这种法则能够使主张国家可以使用一般的海洋法划界规则以外的规则,来完成本国的划界工作。所谓的历史性水域,一般指历史性海湾,基于海岸地理特殊条件的历史性水域和基于历史利益而将公海私有化的历史性水域^③。加拿大属于第二种情况,即在划定海岸基线时将群岛之间的水域划为内水,因此加拿大对此水域拥有完全主权及管理和控制外国船只通航的权力。而美国政府却坚持认为有一条国际海峡经过这片水域,因此,国际商船和军舰有权过境通行。同时,美国政府认为加拿大政府没有权力单方面颁布和强制实施其北极法律法规,这对国际安全和海洋政策是极大的限制。《联合国海洋法公约》第37条规定:“在公海或者专属经济区的一个部分和公海或者专属经济区的另一部分之间的用于国际航行的海峡……所有船舶和飞机均享有过境通行的权利,过境通行不应受到阻碍……”^④。美国据此认为,西北航道是历史形成的国际水道,不能因为加拿大声称对其拥有主权而改变它的国际地位。如果加拿大将西北航道纳为其内水的申明得到认可的话,那么其他列岛诸国也会以此为先例来限制美国在国际其他地区的通行。

1988年,加拿大政府和美国政府共同签署了《加美北极合作协议》,这一协议可以解决西北航道通行的问题而不涉及西北航道主权之争。根据《加美北极合作协议》美国答应在美国破冰船通过所谓的加

① Arctic Waters Pollution Prevention Act (1970, R. S. C. 1985), Canadian Department of Justice, 1985.

② Rob Huebert. “Polar Vision or Tunnel Vision: The Making of Canadian Arctic Waters Policy”, *Marine Policy* 1995, July, pp. 343 ~ 363.

③ 陶平国:《北极主权利争争端研究》,复旦大学2009年硕士学位论文。

④ 傅崑成:《海洋法相关公约及中英文索引》,厦门大学出版社2005年。

拿大内水时,必须事先得到加拿大政府的同意。然而,此协议只涉及美国的破冰船,并没有提及商船和军舰。因此,当2005年美国核潜艇在没有通知加拿大政府的情况下通过西北航道时,加拿大民众反应更加强烈。加拿大认为美国军舰和潜艇肆意通过加拿大内水,到达波弗特海,再驶向白令海峡是对加拿大主权的漠视和践踏。在美国大使大卫·威尔金斯再次对加拿大宣称西北航道为其内水表示异议之后,哈珀提出了这样的挑战言论:“美国要捍卫它的主权,加拿大政府也要捍卫加拿大的主权。我们的执政权力是加拿大人民赋予的,而不是美国大使赋予的。”^①这种言论一下子将自己的国家立场表达得异常清晰,同时也拉开了加拿大国民与美国政府的距离。2007年,哈珀在北美首脑峰会上向布什提出北极的主权问题,布什则再次重申,美国的立场是“西北航道”属于国际航道,这点是毋庸置疑的,但同时,他又表示,美国并不否认加拿大政府对北极群岛拥有主权。虽然加拿大政府对此言论强烈抗议,但又考虑到加美之间的“特殊关系”势必会对加拿大西北航道主权要求有着深远的影响,因此,在不接受美国政府观点的同时,加拿大也不得不保证西北航道向所有国家的船只开放,但必须遵守加拿大政府的规定。

尽管加拿大和美国在西北航道归属问题上存在明显的分歧,两国对于特定的边界和航道有着不同的观点,但在北极战略目标上也有许多一致的地方,具有很大的合作潜力。

二、加拿大北极争端的前景

随着北极军事战略地位的日益提高,加上北极地区蕴藏着大量的能源与矿产,各国对北极的主权和主权利的要求日益升温。各国都从有利于自身的角度出发,寻找对自身北极主权要求有利的证据,并提出对自身有利的解决争端的方式,从而导致北极争端朝着不同的方向发展,加拿大北极争端的未来走向也出现了错综复杂的局面。争端解决方式主要可以分为合作开发、诉诸法律、维持现状和共同利用等四种趋势。

(一)合作开发

合作开发是加美之间波弗特海争端的一种可能发展趋势。尤其是在《北美自由贸易协定》签署以后,波弗特海争端更多地向着合作的方向迈进。

关于波弗特海争端的焦点实际上是该地区的石油与天然气资源。在20世纪70年代,人们一直认为波弗特海地区蕴藏着无限丰富的石油。然而,无论该地区的石油与天然气储备是否巨大,北极恶劣的气候使得这些资源的开采从经济上获利是不可能的。因此,当20世纪80年代石油价格急剧下滑的时候,关于波弗特海地区的争端似乎已经不存在了,无论是加拿大还是美国,都放弃了对该海域的商业性的开发^②。

然而,进入到21世纪以来,关于波弗特海的争端又再次浮上水面。美国政府再次重申其开发北部石油和天然气资源的意图。尽管此议案遭到国会的反对,但从政府强调其资源安全的决心来看,美国进入更北部有争议地区的可能性不能排除,但随着国际形势的变化,波弗特海争端升级的可能性极小,取而代之的是更多的合作开发。

合作开发方式并非是不可行的,毕竟《北美自由贸易协定》开创了一个共同分享的能源市场^③。加上两国之间传统的友好合作关系,合作开发波弗特海对于加美两国来说无疑是一种互利双赢的局面。

(二)诉诸法律

罗蒙诺索夫海岭争端解决的焦点就集中在相关国家不断发掘有利于本国利益的证据的过程中。一旦证据充足,将有可能依据《联合国海洋法公约》的相关条款提交国际法庭审理。

早在2001年12月,俄罗斯就向联合国大陆架界限委员会递交200海里以外大陆架划界案,俄罗斯

①《加总理初露锋芒 驳斥美对加军事存在指责》,载 <http://world.people.com.cn/GB/14549/4071363.html>, 2006-01-31。

②Rob Huebert, *Canada and the Changing International Arctic: At the Crossroads of Cooperation and Conflict*, Montreal: Institute for Research on Public Policy 2009.

③Rob Huebert, *Canada and the Changing International Arctic: At the Crossroads of Cooperation and Conflict*, Montreal: Institute for Research on Public Policy 2009.

认为,罗蒙诺索夫海岭为欧亚大陆的延伸,并据此声称拥有包括北极点在内的120万平方公里的海底面积。委员会对该案审议后,认为证据不充分,未予以通过。但是,俄罗斯并未放弃诉诸法律。

加拿大政府一直致力于寻找更多的证据,希望在国际法庭得到支持并试图说服联合国以及其他国际机构承认其罗蒙诺索夫海岭的主权要求。2008年,在第33届国际地质学大会上,加拿大、丹麦学者共同提出罗蒙诺索夫海岭是加拿大和格陵兰岛大陆架自然延伸的“新地质证据”。如果这些证据是正确的话,那么这对于加拿大北极主权要求将无疑是个巨大的胜利,因为此海岭可以将加拿大的边界延伸到北极点的边缘。丹麦也打算向联合国大陆架界限委员会提出自己的海岭主权诉求,一旦委员会接受其诉求,丹麦政府将会按照委员会的建议继续展开与其他国家的谈判^①。2010年9月16日,当俄罗斯外长与加拿大外长会晤时,双方均表示愿意寻求联合国解决罗蒙诺索夫海岭争端,并表示该问题在此框架下完全可以得到解决^②。

(三)维持现状

汉斯岛争端源自该岛的战略位置和周边地区蕴藏的资源潜力。虽然目前两国在达成协议上仍然有分歧,但维持现状的外交状态对两国都是有利的,而其最终的主权归属将有可能改变加拿大在北极争端问题上的总体态势。

如果该岛主权问题的解决有利于丹麦,那将会对加拿大、美国之间的波弗特海争端,甚至西北航道争端制造一个先例,这样势必会刺激其它国家挑战其在北极地区的主权与安全,直接影响加拿大对其北极主权的要求。北极防务专家凯尔·克里斯滕森强调汉斯岛的最佳可能结果就是维持现状并且进行一系列外交谈判,这样两国都可以在不改变现状的前提下宣布本国的胜利^③。而另外一些北极问题专家则并不重视汉斯岛问题,认为该岛屿只是政客们为了选举目的在主权问题上“拍胸脯,捞选票”的工具,只会使加拿大在一些重要的北极问题上分散精力^④。

加拿大和丹麦在汉斯岛上的一连串要求主权的行动也促使联合国开展大量协商行动,试图化解两国的争端,虽然两国也积极寻求汉斯岛问题的和解,但至今没有找到任何合适的手段来解决此争端。

(四)共同利用

加拿大国内学者对于西北航道问题一直存在着两种主要观点:一种是主权至上论,其代表人物是休伯特,他坚持认为西北航道的任何解决方式都必须将加拿大北极水域的主权放在第一位^⑤。另一种是务实论,其代表人物是安德雷·沙龙。他认为,强调“主权第一”的思想,将会有损与美国的北极合作,最终影响到加拿大的北极主权要求^⑥。务实派还认为,强调主权固然重要,但不能纠缠于繁琐的法律问题,应该着眼于与航行有关的实际问题,如环保、安全、破冰服务,监督加拿大法律和国际法的贯彻执行等^⑦。其实,由于担心将西北航道国际化后,俄罗斯船舶和军舰也享有过境通行的权利,美国迟迟不愿意从国际法上确认其国际航道的法律地位。

无论从哪方面来看,如果单纯撇开西北航道的主权争议不说,加美两国都从“曼哈顿”号和“极地海”号的航行中看到了更多的合作优势,尽管加拿大民众和政府遭受侵入时做出的反应充分表明其仍旧将领土主权问题作为关注的焦点。2008年,哈珀总理将原本只是一个追踪北纬60度以北,昂加瓦湾与哈得逊湾南部海上交通自主报告系统——加拿大北极交通系统——进行了改造,从鼓励报告的工作模式升级为强迫所有过往船只必须向加拿大报告的强制模式。然而这种模式首先需要国际社会认同西北

① Jon D. Carlson, “The Scramble for the Arctic: The United Nations Convention on the Law of the Sea and Extending National Seabed Claims”, *Annual Meeting of the Midwest Political Science Association*, Chicago, 2009.

② “Russia and Canada Seek UN Ruling on Lomonosov Ridge”, <http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-11331904>, 2010-09-16.

③ “1984年:丹麦在汉斯岛升起国旗”, 载 <http://mil.sohu.com/20110119/n278968062.shtml>, 2011-01-19.

④ Michael Byers, “Russia Pulling Ahead in the Arctic”, *Toronto Star*, 2011-12-28.

⑤ Rob Huebert, “Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage”, *Isuma* 2001(4), p. 86.

⑥ Andrea Charron, “The Rule North: Stronger and Freer with Help”, *Defence Requirements for Canada's Arctic*, *Vim Paper* 2007, p. 34~35.

⑦ Andrea Charron, “The Northwest Passage Shipping Channel: Is Canada's Sovereignty Really Floating Away?”, *CDAI-CDFAI 7th Annual Graduate Student Symposium* 2004, p. 2.

航道属其内水——这是在北极地区拥有航运利益的国家根本不可能接受的条件。甚至连欧盟、日本等国家也支持美国的意见,这将使得加拿大维护主权的难度愈发加大。因此,在当前无法立即解决西北航道主权地位争端的前提下,共同利用此航道是最符合加拿大利益的有效措施,当然,与此同时,加拿大还必须提升其海上军事力量与迅速反应能力,以确保其北极利益不会受到更大的威胁。只有在开发利用北极资源的同时,发展安全和防务能力,才能为强化加拿大北极主权诉求提供有力的支撑。

北极国家对北极主权和权利的要求势必会导致北极争端的加剧,加上与北极相关的国际法制度的缺失和不健全造成了今天北极争端的混乱局面,因此建构一个完善的针对北极特殊地理位置的法律法规是解决北极争端的必由之路,以和平的方式解决北极争端是北极未来的发展趋势。但是,由于涉及到相邻各国领土主权和国家利益的矛盾,加拿大很难在短时间内解决与邻国的争端,只能根据具体情况,有可能采用合作开发、诉诸法律、维持现状和共同利用等四种和平形式来解决与邻国的北极争端。

三、结 语

加拿大一直致力于维护和捍卫其在国际关系中的重要北极国家地位。气候的变暖和资源的开发将北极从一个冰冷的不毛之地变成各国竞相争夺的军事政治要塞。美国、俄罗斯、丹麦等其他北极国家都日益重视其在北极的主权,这些国家的北极政策无疑对加拿大的北极政策带来巨大的影响,采取怎样的北极政策来应对各国的挑战是加拿大政府日益重视的重要国家政策之一。

很显然,北极国家之间主权争端不是短时期内能解决的,需要靠各国共同努力,协商解决。北极环境问题也不是一个国家或者几个国家就可以解决得了的问题,它更需要全世界的协调合作。而构建一个边界明确、稳定、有序的北极地区,通过协商的方式和平解决北极争端,借助北极环境问题来避免与其它北极国家正面的主权冲突,避免把北极问题全面国际化,正是与加拿大的国家利益一致的。同时,与其他具有共同利益的国家进行合作,通过协商和调解,达成共同的、区域性的北极政策,能为加拿大的发展营造有利的周边国际环境,从而也为其他国家解决极地争端提供经验教训。

-
- 作者简介:叶 静,武汉大学历史学院博士生,武汉理工大学外国语学院副教授;湖北 武汉 430072。
 - 基金项目:国家海洋局国际合作司(港澳台办公室)和中国极地研究中心联合项目(QY201201-07)
 - 责任编辑:桂 莉

