



海洋法政文库

傅岷成 主编

北极航道加拿大法规汇编

Compilation of Canadian Laws and
Regulations Concerning Arctic Passage

王泽林 编译



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

海洋法政文库

傅崐成 主编

北极航道加拿大法规汇编

Compilation of Canadian Laws and
Regulations Concerning Arctic Passage

王泽林 编译



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

本书收集和翻译了加拿大九部与北极航道联系最为密切相关的法规,以及一部法规的部分条款,还有两部指南(说明书),重点研究北极航道法律地位的基本法理问题,以便我国相关研究人员更好地理解加拿大管理西北航道航行的法规与制度。

图书在版编目(CIP)数据

北极航道加拿大法规汇编/王泽林编译. —上海:上海交通大学出版社,2015

ISBN 978-7-313-13352-6

I. ①北… II. ①王… III. ①北极—航道—海洋法—汇编—加拿大

IV. ①D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 150689 号

北极航道加拿大法规汇编

编 译:王泽林

出版发行:上海交通大学出版社

邮政编码:200030

出 版 人:韩建民

印 制:苏州市越洋印刷有限公司

开 本:787mm×1092mm 1/16

字 数:483 千字

版 次:2015 年 8 月第 1 版

书 号:ISBN 978-7-313-13352-6/D

定 价:78.00 元

地 址:上海市番禺路 951 号

电 话:021-64071208

经 销:全国新华书店

印 张:27

印 次:2015 年 8 月第 1 次印刷

版权所有 侵权必究

告读者:如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话:0512-68180638

南北极环境综合考察与评估专项

国家社会科学基金项目“中国北极权益的国际法问题研究”（项目编号：14BFX126）

中国博士后科学基金资助项目（资助编号：2012M520877）

西北政法大学“国际法前沿问题研究”青年学术创新团队项目

总 序

海洋是人类的未来。它不仅与全球的资源枯竭、军事安全、绿色能源、环境生态等问题密不可分,还关乎人类活动的基本空间问题。

中国作为一个海洋大国,有着大约 18 000 千米的海岸线与 14 000 千米的岛屿线;但是,我们的海洋领域处处受到邻国主张海域的重叠和封闭,没有一处能够自然延伸到 200 海里的专属经济区外部界限和更远的延伸大陆架的外部界限。从这个角度来看,我们其实是一个海洋地理“相对”不利的国家,需要更积极地争取国际海洋法上的若干基本权益,以及更多地关注世界海洋发展与中华民族的海洋文明前途。

上海交通大学自 2009 年创立海洋法律与政策研究中心以来,陆续在国际航运与海事问题、东亚边缘海问题,以及北冰洋航线、南极海洋环境、深海战略资源等问题上,承担了国家级的重大课题,进行了大量的研究考察,举办了一系列的学术研讨活动,提供了不少高水平的政策研究报告给各相关部门参考。中心除了出版两岸四地五校合作的《中国海洋法学评论》之外,还在上海交通大学出版社的支持之下,陆续将相关的研究资料出版成专书,编成“海洋法政文库”广泛发行,以供国内更多的学术研究者参考、研究,协同力量,创发新机,为完成我们民族的海洋强国梦想而共同努力。

傅崐城

2013 年 11 月

译者序

梳理和翻译加拿大有关北极航道的法律规范,是我在上海交通大学凯原法学院从事博士后研究工作的内容之一,因前期一直忙于修改《北极航道法律地位研究》书稿,梳理翻译这项工作一直拖延到2013年春季才开始,持续到今年夏季才得以完成。

笔者已经出版的《北极航道法律地位研究》一书虽然重点研究北极航道法律地位的基本法理问题,但也未忽视北极航道主要沿岸国俄罗斯对北极航道的具体管控制度,故该书翻译并附录了俄罗斯规范“北方海航线”的三部法规。加拿大规范西北航道的立法方式与俄罗斯不同,并没有像俄罗斯制定《北方海航线水域航行规则》一部系统性的法规一样来统一规范船舶航行,其规范西北航道航行的规则分别散落于不同的法规之中,相对而言,这就为梳理工作增加了难度。

本书收集和翻译了加拿大九部与西北航道最为密切相关的法规,以及一部法规的部分条款,还有两部指南(说明书),因后者并不是法律文件,但与西北航道航行管理密切相关,所以没有翻译而直接附录原文,其对航行注意事项与规则总结得更为详细,供有兴趣的读者参考。

上述这些法规指南均从加拿大相关的官方网站下载,翻译并出版这些法规仅以学术研究为目的,以使我国相关研究人员更好地理解加拿大管理西北航道航行的法规与制度,因考虑到法规可能存在修订的情况,建议读者在阅读之前可在加拿大相关网站查询是否有最新修订版。

船舶在加拿大“北极水域”的航行制度并非仅涉本书所译法规,实践中,船舶通过一个国家的管辖水域会涉及该国方方面面的法规,因为本书仅旨在翻译与加拿大“北极水域”基本航行制度密切相关的法规,所以其他一些更为详细的相关航行规则(如港口清关、搜救、游览、民刑事管辖等事项)均未翻译,读

者可按所需自行查询。

为使读者快速了解加拿大“北极水域”的航行管理制度,笔者撰写了《加拿大“北极水域”航行制度导读》一文,但需注意的是,这些法规中的详尽规定无法全部体现在该文中,详细内容可查阅相关法规的具体条款。

上海交通大学凯原法学院硕士研究生高蒙、苏子鸣、苏廉博、王平平 and 宋林江等参与了本书的校对工作。另需特别说明的是,《通航水域保护法》由上海交通大学凯原法学院 2012 级法学博士研究生郑凡翻译,笔者在此一并对他们表示感谢。

另外,特别感谢本书的责任编辑金迪,以及姜津津编辑,熊小明编辑等,他们认真严谨的编辑工作让本书增色良多。

因为笔者水平所限以及其中部分法规内容涉及一些专业术语,故译文中存在的错误之处,还望读者批评指正。本书采用中英文对照方式排版,以便读者直接查看原文。

王泽林

2014 年 6 月于西安

加拿大法规(指南)中英文对照表

书中所附法规(指南)		
AWPPA	Arctic Waters Pollution Prevention Act	《北极水域污染防治法》
AWPPR	Arctic Waters Pollution Prevention Regulations	《北极水域污染防治规章》
ASPPR	Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations	《北极航运污染防治规章》
SSCZO	Shipping Safety Control Zones Order	《航行安全控制区法令》
NORDREG	Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations	《加拿大北方船舶交通服务区规章》
AIRSS	Arctic Ice Regime Shipping System Standards	《北极冰情航运制度标准》
CNPR 1995	Charts and Nautical Publications Regulations, 1995	《海图和航海出版物规章(1995)》
MTSA	Marine Transportation Security Act	《海上运输安全法》
MTSR	Marine Transportation Security Regulations	《海上运输安全规章》
NWPA	Navigable Waters Protection Act	《通航水域保护法》
	Guidelines for the Operation of Passenger Vessels in Canadian Arctic Waters	《加拿大北极水域客船操作指南》
	User Assistance Package for the Implementation of Canada' Arctic Ice Regime Shipping System	《加拿大北极冰情航运制度实施之用户辅助说明书》
书中未附之相关法规(指南)		
Oceans Act		《加拿大海洋法》
Canada Shipping Act		《加拿大航运法》
Marine Liability Act		《海事责任法》
Coasting Trade Act		《沿海贸易法》
Canada Labour Code		《加拿大劳工法》

(续表)

Navigation Safety Regulations	《航行安全规章》
Sailing Directions	《航行指南》
Ice Seamanship	《冰区船艺手册》
Mariner's Handbook	《海员手册》
Ship Station (Radio) Regulations	《船舶无线电台规章》
Ice Navigation in Canadian Waters	《加拿大水域冰区航行》
Equivalent Standards For The Construction of Arctic Class Ships	《北极等级船舶建造的等效标准》

加拿大“北极水域”航行制度导读

王泽林

西北航道的航行问题,主要涉及加拿大的管控,加拿大通过立法为其管辖范围内的水域制定了一系列的航行规则,从水域范围而言,主要是针对其“北极水域”。因而研究西北航道的加拿大航行管理制度,主要是研究其“北极水域”的航行管理制度。

一、加拿大内水、领海、专属经济区的航行原则

加拿大的水域可以划分为以下水域,分别适用不同的航行原则:

(一) 内水^①:

加拿大内水是指领海基线向陆地一侧的水域^②。

(二) 领海^③:

加拿大领海是指一个海域带,其内部界线是第5条所规定的基线,外部界线是:

(a) 在不违反(b)款的情况下,(外部界线)每一点与基线最近点之间的距离是12海里;或

① 加拿大的内海水面积大约有250万平方公里。参见:<http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/canadasoceans-oceansducanada/marinezones-zonesmarines-eng.htm>。

② Canada Ocean Act, Article 6.

③ 加拿大的领海面积大约有20万平方公里。参见:<http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/canadasoceans-oceansducanada/marinezones-zonesmarines-eng.htm>。

(b) 涉及加拿大领海地理坐标依据第 25(a)(ii)条所规定的部分,(外部界线)由所规定的地理坐标点所确定^①。

适用航行原则:加拿大的内水和领海构成加拿大(领土)的一部分^②。对于内水而言,外国船舶的航行需取得加拿大的事先许可。对于领海而言,外国船舶享有无害通过权。

(三) 专属经济区:

加拿大的专属经济区是指毗连加拿大领海向海方向的海域,其内部界线是加拿大领海的外部界线,其外部界线是

(a) 在不违反(b)款的情况下,(外部界线)每一点与加拿大领海基线最近点之间的距离是 200 海里;或

(b) 涉及加拿大专属经济区地理坐标依据第 25(a)(iii)条所规定的部分,(外部界线)由所规定的地理坐标点所确定^③。

适用航行原则:对于专属经济区而言,外国享有一定的自由,特别是航行自由和飞越自由。加拿大《海洋法》也明确规定,加拿大在制定联邦法律和加拿大各省制定法规时,若涉及专属经济区和大陆架,“需符合其他国家依据国际法所享有的权利和自由,特别是其他国家所享的航行和飞越相关的权利和自由”^④。

因为航行问题与加拿大的毗连区和大陆架制度联系不是很密切,所以此处不再介绍加拿大有关毗连区和大陆架的制度。

二、加拿大航行管理涉及西北航道的相关水域

(一) “北极水域”:

由《北极水域污染防治法》第 2 条所规定,

① Canada Ocean Act, Article 4.

② Canada Ocean Act, Article 7.

③ Canada Ocean Act, Article 13.

④ Canada Ocean Act, Article 26(3)(c).

是指加拿大的内水、领海和专属经济区,其被北纬 60°线、西经 141°线和专属经济区的外部界限所包围;但在加拿大和格陵兰之间的国际边界自加拿大的领海基线起算不足 200 海里的地方,该国际边界取代专属经济区的外部界限^①。

(二)“航行安全控制区”

依据《北极水域污染防治法》第 11 条,加拿大总督可在“北极水域”的任何区域设立“航行安全控制区”,据此加拿大总督在 2006 年制定《航行安全控制区法令》,该法令第 3 条(2010 年 6 月 10 日修订版生效)规定,

……北极水域之区域,除任何河流、湖泊和其他淡水之外,现被指定为航行安全控制区^②。

“北极水域”和“航行安全控制区”的联系与区别:

从上述条款可知,“航行安全控制区”是指除了河流、湖泊和其他淡水之外的“北极水域”,这是 2010 年修订的《航行安全控制区法令》所规定的(修订前的版本第 3 条规定“北极水域”就是“航行安全控制区”)。

“北极水域”和“航行安全控制区”的范围如图 1 所示。

(三)“加拿大北方船舶交通服务区”

2010 年 6 月 10 日通过,同年 7 月 1 日生效的《加拿大北方船舶交通服务区规章》第 2 条设立了“加拿大北方船舶交通服务区”,其包括^③:

- (a) 《航行安全控制区法令》所指定的航行安全控制区;
- (b) 不在航行安全控制区之内的昂加瓦海湾、哈得孙海湾和克格马里特海湾等水域;
- (c) 詹姆斯海湾的水域;
- (d) 从昂加瓦海湾到古朱华克的科克索克河的水域;

① Arctic Waters Pollution Prevention Act, Article 2.

② Shipping Safety Control Zones Order, Article 3.

③ Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations, Article 2.

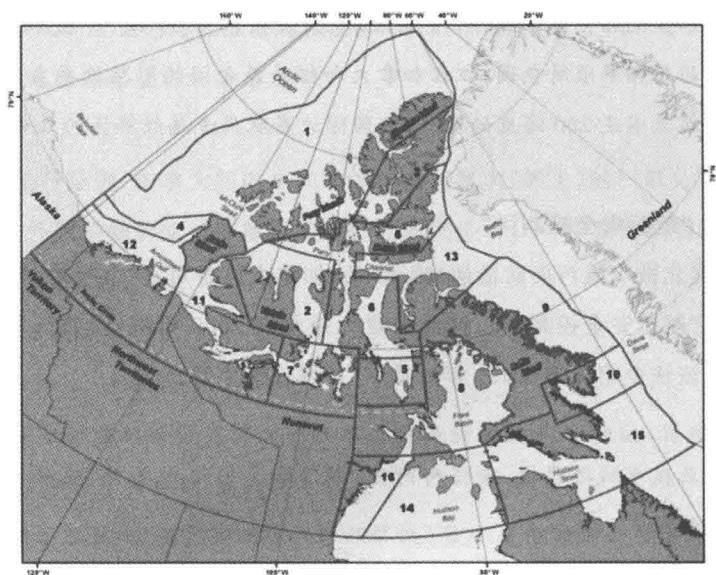


图1 “航行安全控制区”示意图

(e) 从昂加瓦海湾到塔斯加克的菲欧乐斯海湾的水域；

(f) 不在航行安全控制区内的切斯特菲尔德水湾的水域和贝克湖的水域；和

(g) 从詹姆斯海湾到穆索尼的穆斯河的水域。

由此可知，“加拿大北方船舶交通服务区”除包括“航行安全控制区”之外，还包括不在“航行安全控制区”之内的其他部分水域，其范围如图2中的阴影部分所示。

(四) “加拿大管辖之下的水域”和“加拿大水域”

依据加拿大《海图和航海出版物规章，1995》第2条第1款的规定，

“加拿大管辖之下的水域”是指

(a) 加拿大水域；

(b) 加拿大的专属经济区。

依据加拿大《沿海贸易法》第2条第1款的规定^①，

^① Canada Coasting Trade Act, Article 2.



图2 “加拿大北方船舶交通服务区”示意图^①

“加拿大水域”是指《海关法》第2条规定的内陆水,加拿大的内水和加拿大的领海。

(五) 加拿大的“冰封区域”

早在《联合国海洋法公约》第234条规定“冰封区域”制度之前,加拿大1970年制定的《北极水域污染防治法》就已经对“北极水域”实行污染防治管理,目前加拿大实际上将“北方船舶交通服务区”的相关水域视为“冰封区域”,从法理上讲,特别是针对“北极水域”中的专属经济区^②。

(六) 加拿大北极群岛内的“历史性内水”

加拿大对北极群岛内的水域主张“历史性内水”源于1953年^③,但直到

① <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Icebreaking/Ice-Navigation-Canadian-Waters/Chapter1>.

② “冰封区域”是否包括沿海国的领海还存在争议,可参看笔者《北极航道法律地位研究》(上海交通大学出版社2014年版,下同)一书第258页至260页的内容。

③ HEAD, Canadian Claims to Territorial sovereignty in the Arctic Regions [J]. McGill Law Journal, 1963. 9(3):209.

1973 年才正式表态“尽管加拿大并没有在任何条约或立法中宣告,但是基于历史,加拿大主张加拿大北极群岛内的水域是加拿大的内水。”^①

1985 年加拿大主张北极群岛的直线基线并通过相应法令(1986 年 1 月 1 日生效),1985 年 9 月 10 日加拿大外长克拉克在国会发表关于北极主权的声明,特别强调“这些基线确定了加拿大历史性内水的外部界限……”^②。

因此可知,加拿大北极群岛内的“历史性内水”仅局限于该群岛之中,其外部界限是北极群岛的直线基线(见图 3,其中虚线部分是美国提出的抗议部分,认为该处不符合划定直线基线的条件)。

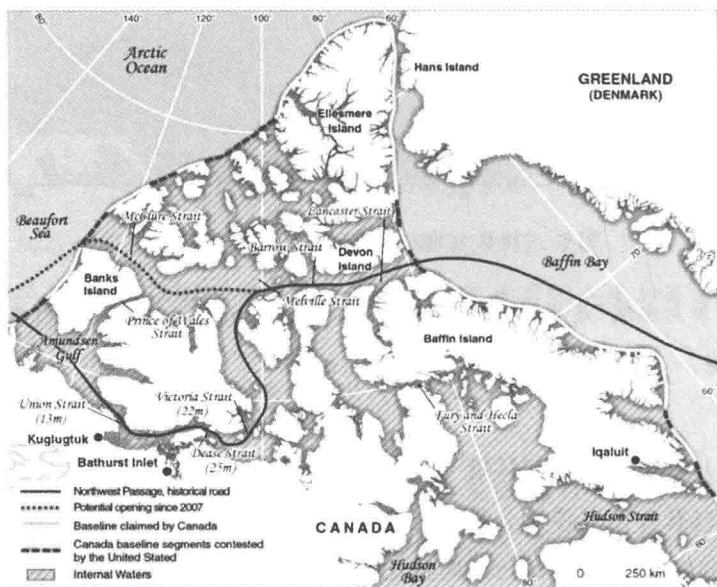


图 3 加拿大北极群岛直线基线图^③

- ① PHARAND, DONAT. The Arctic Waters and the Northwest Passage; A Final Revisit [J]. Ocean Development & International Law, 2007, 38(3):11.
- ② Statement in the House of Commons by Secretary of State for External Affairs, Joe Clark, Canada, House of Commons, Debates, 6462-6464, 10 Sept. 1985, reproduced in Dep't of External Affairs, Statement Series 85/49 and in 24 Canadian Yearbook of International Law 416-420(1986).
- ③ LALONDE, SUZANNE. LASSERRE, FRÉDÉRIC. The Position of the United States on the Northwest Passage; Is the Fear of Creating a Precedent Warranted? [J]. Ocean Development & International Law, 2013, 44:29.

三、加拿大“北极水域”的航行制度分析

通过上文可知,涉及西北航道的“北极水域”主要分为3种类型的水域,分别是内水、领海和专属经济区。

(一)“北极水域”中“历史性内水”的航行制度

对于北极群岛直线基线之内加拿大所主张的“历史性内水”,外国船舶在进入前需经加拿大的批准。

这一制度受到美国、欧盟等的质疑,主要争论焦点:一是该水域不构成历史性内水,因而不能适用内水的法律制度;二是北极群岛的水域实际构成国际海峡,即用于国际航行的海峡,因而应该适用过境通行制度。

实践中,加拿大通过立法,对其实施内水管理制度,美国虽然不同意加拿大的立场,但还是与加拿大于1988年1月11日签订《加拿大—美国北极合作协定》,约定美国破冰船在进入该水域前需获得加拿大的许可,但不影响美国原先的法律立场,但这一协定也存在模糊的地方^①。

(二)“北极水域”中领海与专属经济区的航行制度

对于北极群岛直线基线之外的加拿大领海和专属经济区,外国船舶在领海享有无害通过权,在专属经济区享有国际法规定的航行和飞越自由。

但这只是一个基本原则,加拿大在立法和管理实践中以保护北极的脆弱环境为由,制定严格的航行管理制度,这种管理制度是否与国际法冲突已经引起了国际社会的关注,争论已有很长时间并还在持续,美国等认为目前加拿大的通行管理制度某些内容与国际法相冲突^②。

外国船舶驶入无需加拿大的批准。

从上述的航行原则来讲,外国船舶在加拿大的领海享有无害通过权,在专属经济区享有国际法规定的航行自由,因此,外国船舶在驶入加拿大“北极水域”中的领海或专属经济区时无需获得加拿大的事先批准。

加拿大目前的法律法规亦并无要求外国船舶向加拿大提出航行的申请与

① 相关内容可参看笔者《北极航道法律地位研究》一书第37页至39页。

② 相关内容可参看笔者《北极航道法律地位研究》一书第24页至33页。

批准之规定。这一点与俄罗斯 2013 年 4 月 12 日的《北方海航线水域航行规则》不同,俄罗斯的这个新规则明确要求外国船舶在进入俄罗斯“北方海航线水域”之前需取得俄罗斯所颁发的通行许可证,“北方海航线水域”包括毗连俄罗斯北方海岸的内海水、领海、毗连区和专属经济区^①。

(三)“北极水域”适用的一些具体航行要求

虽然外国船舶无需事先批准,但是外国船舶并非可依正常之无害通过或自由航行制度在加拿大“北极水域”中的领海和专属经济区内航行。

加拿大基于北极水域的环境保护目的,设定了一系列的航行必备条件,外国船舶必须符合这些条件才能进入上述水域航行,否则亦不允许航行。同样,这些条件也适用于“北极水域”中的“历史性内水”部分。任何船舶不符合《北极航运污染防治规章》所规定的条件,不得进入“航行安全控制区”。

1. 船舶的构造要求

任何不符合加拿大总督所制规章规定的船舶不得在任何“航行安全控制区内”航行^②,即涉及船舶的构造要求,其中包括船舶的船体和油箱的结构,推进功率以及操舵和减摇设备和装置的特性与结构,以及许可的干舷要求和载重线标志等,这些基本要求规定在《北极水域污染防治法》第 12(1)条中。

《北极航运污染防治规章》更加详细地规定了船舶的构造标准。不属于加拿大的非《国际海上人命安全公约》的船舶必须遵守《船壳建造规章》、《船壳检查规章》和《船舶机械规章》,否则不能在“航行安全控制区”内航行^③;不属于加拿大的《国际海上人命安全公约》的船舶必须遵守其最新注册国家作为一方参加的《国际海上人命安全公约》的标准,否则不得在“航行安全控制区”内航行^④,而且还需随船携带适用于该船舶的根据《国际海上人命安全公约》所发放的有效证书,分别是客船安全证书,或货船构造安全证书和货船设备安全证书^⑤。

① 具体内容与规定可参看笔者《北极航道法律地位研究》一书第 46 页至 57 页,以及该书所附俄罗斯《北方海航线水域航行规则》的译文。

② Arctic Waters Pollution Prevention Act, Article 12(1).

③ Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations, Article 4(1).

④ Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations, Article 4(2).

⑤ Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations, Article 4(3).