

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) RODOLFO RAMOS COSTA

PASSAGEM NOROESTE NO ÁRTICO:

uma análise da controvérsia entre os Estados Unidos da América e o Canadá quanto à  
liberdade de navegação

Rio de Janeiro

2018

CC (IM) RODOLFO RAMOS COSTA

PASSAGEM NOROESTE NO ÁRTICO:

uma análise da controvérsia entre os Estados Unidos da América e o Canadá quanto à  
liberdade de navegação

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1) José Carlos Pinto

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2018

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, pelo dom da vida, por ter me dado força, saúde e inspiração para elaboração deste trabalho.

À Priscila, minha amada esposa, razão do meu viver, pelo carinho, compreensão, motivação, e incansável apoio para concretização desta dissertação.

Aos meus filhos, Giovanna e Lucas, pelos seus sorrisos de criança e amor a mim concedido, deram-me ânimo para persistir e vencer.

Ao meu orientador, CMG (RM1) José Carlos Pinto, pela disponibilidade e orientações seguras prestadas.

## RESUMO

O propósito desta pesquisa é analisar a controvérsia, iniciada em 1969, entre os Estados Unidos da América (EUA) e o Canadá referente à disputa por espaços marítimos na região do Ártico. Para tanto, é dado enfoque específico à questão da liberdade ou não de navegação na Passagem Noroeste. Destaca-se que a Passagem Noroeste é uma rota marítima que interliga o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico através do arquipélago ártico canadense e que permite um considerável encurtamento das distâncias marítimas entre os continentes europeu, asiático e americano. Assim, ao considerar a contenda existente entre os EUA e o Canadá, colocou-se a seguinte questão de pesquisa: a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá ou tratar-se-ia de um estreito internacional? Nesse sentido, de modo a empreender esta pesquisa e a buscar uma resposta para tal questionamento, a metodologia empregada é de caráter descritivo e analítico, e é fundamentada em uma pesquisa bibliográfica e documental. Além disso, ressalta-se que o presente estudo se baseia na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, uma vez que esse é o principal instrumento político e jurídico de regulamentação dos espaços marítimos. Dessa maneira, e por meio destas ferramentas, foi possível apontar, ao longo da pesquisa, que, de um lado, o Canadá defende que a Passagem Noroeste se encontra em águas interiores canadenses e, de forma diversa, os Estados Unidos da América consideram-na como um estreito internacional. Por fim, concluiu-se que a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá, não sendo, portanto, um estreito internacional.

**Palavras-chave:** Estados Unidos da América. Canadá. Controvérsia. Ártico. Passagem Noroeste. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Reservas de petróleo e gás natural no Ártico.....	51
Figura 2 – Critérios geográficos de delimitação do Ártico.....	52
Figura 3 – Degelo do Ártico entre 1970-2007 e previsões para 2030-2100.....	53
Figura 4 – Rotas marítimas no Ártico. ....	54
Figura 5 – Principais rotas na Passagem Noroeste.....	55
Figura 6 – Limites marítimos.....	56

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Tráfego Marítimo na Passagem Noroeste entre 2005 e 2010 .....	57
Tabela 2 – Distâncias entre portos (km) segundo as rotas marítimas .....	58

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AAC –	<i>Arctic Athabaskan Council</i>
AEPS –	<i>Arctic Environmental Protection Strategy</i>
AGNU –	Assembleia Geral das Nações Unidas
AIA –	<i>Aleut International Association</i>
CIJ –	Corte Internacional de Justiça
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EUA –	Estados Unidos da América
GCI –	<i>Gwich'in Council International</i>
ICC –	<i>Inuit Circumpolar Council</i>
MT –	Mar Territorial
NSAR –	<i>National Strategy for the Arctic Region</i>
NSIDC –	<i>National Snow and Ice Data Center</i>
NSPD –	<i>National Security Presidential Directive</i>
ONU –	Organização das Nações Unidas
PC –	Plataforma Continental
RAIPON –	<i>Russian Association of Indigenous Peoples of the North</i>
SC –	<i>Saami Council</i>
SS –	<i>Steamship</i>
USCGC –	<i>United States Coast Guard Cutter</i>
USGS –	<i>United States Geological Survey</i>
ZEE –	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	8
<b>2</b>	<b>O ÁRTICO</b>	10
2.1	Delimitação do Ártico	11
2.2	A Passagem Noroeste	14
<b>3</b>	<b>O DIREITO DO MAR</b>	18
3.1	A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	19
3.2	A aplicabilidade da CNUDM ao Ártico	24
3.3	O Conselho Ártico	28
<b>4</b>	<b>A CONTROVÉRSIA ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E O CANADÁ</b>	32
4.1	Viagem do SS Manhattan (1969) e do USCGC Polar Sea (1985)	32
4.2	Estreito Internacional versus Águas Interiores	34
4.3	Alegações Canadense e Estadunidense	36
4.4	Regime aplicável à Passagem Noroeste	39
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	44
	<b>REFERÊNCIAS</b>	47
	<b>ANEXOS</b>	51

## 1 INTRODUÇÃO

O Ártico é conhecido como a região do planeta em que a água do mar se encontra permanentemente congelada. Além disso, a hostilidade do clima tem impossibilitado o acesso à maior parte de seu domínio marítimo, não despertando, ao longo dos tempos, o interesse da sociedade internacional nessa região. Contudo, as drásticas mudanças climáticas ocorridas nas últimas décadas, que acarretaram no derretimento do gelo marinho e possibilitaram o acesso a regiões antes inexploradas, associadas às recentes descobertas de hidrocarbonetos na Região Ártica, vem aumentando o interesse de alguns Estados na disputa por espaços marítimos nesse território pouco explorado.

Dessa forma, as questões de soberania sobre os espaços marítimos nessa região têm assumido uma posição de destaque pela necessidade de regular o acesso aos recursos naturais e de controlar a navegação por passagens marítimas. Nesse viés, o propósito deste trabalho é analisar a controvérsia, iniciada em 1969, entre os Estados Unidos da América (EUA) e o Canadá referente à disputa por espaços marítimos na região do Ártico, especificamente, quanto à liberdade ou não de navegação na Passagem Noroeste. Assim, a seguinte questão de pesquisa se coloca: a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá ou tratar-se-ia de um estreito internacional?

Para explorar tal questionamento, a metodologia empregada nesta dissertação é descritiva e analítica, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental. Ademais, com o intuito de delimitar o objeto deste estudo, é analisado o período compreendido de 1969 até os dias atuais. Cabe ressaltar que o ano de 1969 foi selecionado por se tratar da época da viagem do navio petroleiro estadunidense SS *Manhattan* pela Passagem Noroeste, marco do início da controvérsia entre os EUA e o Canadá referente ao regime aplicável à Passagem Noroeste.

Salienta-se também que, de modo a empreender esta pesquisa, o presente estudo se encontra apresentado em cinco capítulos. O primeiro capítulo, esse em curso, é a introdução

que apresenta o tema proposto, o propósito do trabalho, o enunciado da questão de pesquisa, a metodologia utilizada e como é desenvolvida a dissertação. O segundo capítulo, por sua vez, aborda as características geográficas do Ártico; as principais modificações climáticas na Região Ártica e suas consequências; os critérios utilizados para delimitação do Ártico; e a importância econômica e estratégica da Passagem Noroeste, com a finalidade de inserir o leitor no contexto do estudo.

Já o terceiro capítulo demonstra a origem e evolução do Direito do Mar; a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) – CNUDM, principal tratado internacional de regulamentação do uso do mar; a aplicabilidade da CNUDM à Região Ártica; e o papel do Conselho Ártico como um fórum intergovernamental de cooperação no Ártico. O quarto capítulo apresenta um breve histórico sobre a origem da controvérsia entre os EUA e o Canadá em relação à Passagem Noroeste; a definição e características de um estreito internacional e de águas interiores de um Estado costeiro à luz da CNUDM; e examina as principais alegações dos EUA e do Canadá a respeito do regime aplicável à Passagem Noroeste. Ainda nesse capítulo, é realizada uma análise dos argumentos apresentados por ambos os Estados, com o objetivo de, à luz do Direito Internacional Público, concluir-se qual o regime aplicável à Passagem Noroeste. E, por fim, no quinto e último capítulo é manifestada a conclusão da pesquisa.

Assim, inicia-se, no próximo capítulo, o estudo com a apresentação do Ártico e da importância econômica e estratégica da Passagem Noroeste.

## 2 O ÁRTICO

O Ártico ou Região Ártica é uma das maiores regiões do globo, compreendendo um domínio terrestre de aproximadamente 25 milhões de Km<sup>2</sup><sup>1</sup> e um domínio marítimo, o Oceano Ártico, com pouco mais de 1,4 milhões de Km<sup>2</sup>, coberto quase que em sua plenitude por diferentes tipos de gelo<sup>2</sup> e apresentando poucas aberturas para outros oceanos e mares (NOWLAN, 2001).

Essa região localiza-se no polo setentrional do globo terrestre entre os continentes da Europa, da Ásia e da América do Norte. Já a água do mar que banha essa região está perenemente congelada. Todavia, as consideráveis modificações climáticas das últimas décadas vêm acarretando alterações substanciais nesta região, em especial sobre a calota polar ártica que vem diminuindo progressivamente nos períodos de verão no hemisfério norte e não retornando às suas dimensões iniciais nos períodos de inverno, quando as temperaturas voltam a cair de maneira acentuada na região (SILVA, A., 2016).

Esse cenário de significantes mudanças climáticas apresenta algumas importantes questões para o estudo do Direito Internacional. Dentre elas, é possível destacar questões de navegação por passagens marítimas, acerca de extensão das plataformas continentais, de disputa por soberania de espaços marítimos, de cooperação em fóruns internacionais, de exploração de recursos naturais etc. Além disso, emergem desafios geopolíticos para os Estados árticos como também para os Estados não árticos.

---

<sup>1</sup> A Rússia e o Canadá representam, em ordem decrescente, as maiores porções do domínio terrestre da região do Ártico (CALDINI; ÍSOLA, 2009).

<sup>2</sup> A parte congelada do sistema climático terrestre chama-se criosfera, que compreende 10% da superfície terrestre. Esta, por sua vez, é composta de vários subsistemas, quais sejam: (I) os glaciares ou geleiras (espessas camadas de gelo milenares); (II) mantos de gelo ou glaciares continentais (enormes massas de glaciares de proporções continentais); (III) plataformas de gelo (enormes e espessas plataformas glaciais entre o manto de gelo e a banquisa); (IV) mar glacial ou banquisa (água do mar congelada); (V) lagos glaciais; (VI) rios glaciais; (VII) *permafrost* (solo congelado formado por rochas, terra e gelo); e (VIII) a neve (GREVE; BLATTER, 2009).

Depreende-se, desse cenário, que tais mudanças climáticas têm provocado o crescimento dos interesses econômicos pela Região Ártica. Isso ocorre porque permitem o acesso aos recursos minerais existentes na região, em especial aos hidrocarbonetos, uma vez que, segundo estimativas do *United States Geological Survey*<sup>3</sup>(USGS) (2008), o montante não explorado de gás natural e de petróleo no Ártico poderia chegar a 1,7 trilhão de pés cúbicos de gás natural, 44 bilhões de barris de gás natural líquido e 90 bilhões de barris de petróleo, sendo 84% em regiões oceânicas. Isso representa algo em torno de 22% das reservas de hidrocarbonetos não descobertas no planeta que, por sua vez, correspondem a 30% das reservas mundiais de gás natural e 13% das de petróleo não descobertas, como pode ser observado na FIG. 1 (ANEXO A). Além dos hidrocarbonetos supracitados, outros metais possuem reservas na região, tais como: ouro, cobre, prata, níquel, titânio, zinco, manganês e tungstênio.

Como definido acima, o Ártico está localizado no polo norte do planeta entre os continentes da Eurásia e América do Norte, contudo, a sua delimitação não está livre de controvérsias. Por isso, existem alguns critérios utilizados para delimitá-lo, em virtude da inexistência de um marco jurídico específico para a Região Ártica (KESKITALO, 2004).

Desse modo, nas seções seguintes são abordados os critérios utilizados para delimitação do Ártico e o interesse pela Passagem Noroeste, sendo esta uma importante rota marítima comercial, haja vista sua capacidade de encurtar a distância entre o Oceano Atlântico (Estreito de Davis) e o Oceano Pacífico (Estreito de Bering).

## **2.1 Delimitação do Ártico**

Tendo em vista a inexistência de um marco jurídico próprio para a Região Ártica, é necessário destacar que os seguintes critérios são utilizados para delimitação do Ártico: o critério do Círculo Polar Ártico, o critério da Linha das Árvores, o critério da isotérmica de

---

<sup>3</sup> Centro Geológico dos Estados Unidos da América (tradução nossa).

10°C, o critério do limite marítimo, o critério do limite da *permafrost* e o critério da latitude 60°N (KESKITALO, 2004). Ressalta-se, assim, que para sua melhor compreensão, é possível observar a FIG. 2 (ANEXO B). Desse modo, cabe, a seguir, explorar cada um desses critérios com base nos estudos de Keskitalo (2004).

#### **a. Critério do Círculo Polar Ártico**

O critério do Círculo Polar Ártico, ou critério geodésico, baseia-se na identificação da linha imaginária no polo norte na qual, durante um determinado dia do ano, ocorre o fenômeno da noite absoluta (24 horas sem sol visível no horizonte) no solstício de inverno, bem como um dia do ano ocorre o fenômeno da luz absoluta (24 horas de sol) no solstício de verão. Tal delimitação recai sobre a latitude 66° 33' 39" N.

#### **b. Critério da Linha das Árvores**

A “linha das árvores” (*tree line*) é um critério que delimita o Ártico a partir da área na qual não há a possibilidade de crescimento da vegetação. Tem-se, portanto, como base meridional a latitude máxima na qual as árvores começam a crescer. É preciso ressaltar, contudo, que esse critério técnico e geográfico está sujeito a grandes variações climáticas, mostrando-se, portanto, de difícil determinação e sendo pouco utilizado.

#### **c. Critério da isotérmica de 10°C**

Outro critério técnico e climatológico é o da isotérmica de 10°C. Nele, tem-se como base a área na qual a temperatura média do mês mais quente do ano (julho) é de 10°C. Utilizando-se desse critério, exclui-se da Região Ártica áreas extensas da Sibéria e do norte da Noruega, por possuírem, em julho, a média de temperatura inferior a 10°C.

#### **d. Critério do limite marítimo**

Este é o critério de definição do Oceano Ártico. Por meio dele, delimita-se o Ártico por meio da área na qual as águas geladas do Oceano Ártico encontram-se com as águas salgadas e quentes dos oceanos Atlântico e Pacífico.

#### **e. Critério do limite da *permafrost***

O limite da *permafrost* consiste em outro critério técnico e geográfico, a partir do qual se observa que as terras permanentemente ficam congeladas ao longo do ano. Tal critério, igualmente ao critério da linha das árvores, possui uma grande dificuldade de determinação, em virtude das variações climáticas e de outros fenômenos da natureza.

#### **f. Critério da latitude 60°N**

O critério da latitude 60°N, de natureza convencional e política, delimita o Ártico como sendo a área compreendida entre o polo norte e a latitude de 60°N. Para tanto, esse critério tomou como base o critério utilizado para definição da Antártida, que usa o limite da latitude de 60°S, previsto no Tratado da Antártida (1959)<sup>4</sup>.

Segundo o documento *Arctic Region Policy*<sup>5</sup> (ESTADOS UNIDOS, 2009a) e o documento *Canada's Northern Strategy*<sup>6</sup> (CANADÁ, 2012-2016), ambos os Estados, os EUA e o Canadá, utilizam-se do critério político da latitude 60°N para delimitação do Ártico. Dessa forma, adota-se neste trabalho o critério político da latitude 60°N, uma vez que a controvérsia existente entre os EUA e o Canadá a respeito da Passagem Noroeste é objeto do presente estudo.

---

<sup>4</sup> O principal objetivo do Tratado da Antártida, assinado em Washington em 1º de dezembro de 1959, é garantir no interesse de toda a humanidade que a Antártida continue a ser usada exclusivamente para fins pacíficos e não se torne a cena ou objeto de discórdia internacional. Disponível em: <[https://www.ats.aq/index\\_e.htm](https://www.ats.aq/index_e.htm)>. Acesso em: 10 jun. 2018.

<sup>5</sup> Política da Região do Ártico (tradução nossa).

<sup>6</sup> Estratégia do Canadá para o Norte (tradução nossa).

Ressalta-se, desse modo, que, com a adoção desse critério, oito Estados, total ou parcialmente, estariam dentro dos limites do Ártico, quais sejam: Canadá, EUA (Alasca), Dinamarca (Groenlândia), Rússia, Noruega, Suécia, Finlândia e Islândia (CALDINI; ÍSOLA, 2009). Desse modo, esses Estados são aqui denominados Estados árticos.

Segundo Silva, A. (2016), esses Estados árticos, chamados de A-8, podem ser divididos em dois grupos: aqueles que são costeiros ao Oceano Ártico, os chamados A-5 (Canadá, EUA, Dinamarca, Rússia e Noruega); e os que não contam com litoral no interior do Oceano Ártico, mas possuem territórios situados ao norte da latitude 60°N (Finlândia, Suécia e Islândia). Os demais Estados que possuem interesses no Ártico, mas não se encontram na delimitação da Região Ártica, são denominados Estados não árticos.

## **2.2 A Passagem Noroeste**

De acordo com os dados coletados pelo *National Snow and Ice Data Center*<sup>7</sup> (NSIDC) (2013), do ano de 1979 até o ano 2007, a extensão da área coberta de gelo durante o verão ártico reduziu cerca de 40% e o seu volume 70%. Na FIG. 3 (ANEXO C), pode-se observar a evolução do degelo de 1979-2007, bem como são apresentadas previsões para 2030-2100.

Depreende-se, dessas informações, que a superfície gelada do Ártico está passando por uma significativa transformação. Isso porque a camada de gelo permanente que cobre grande parte da Região Ártica está cedendo lugar ao gelo sazonal. Mantendo-se essa tendência, o gelo continuará a se formar durante os meses de inverno, mas o gelo de vários anos, aquele de grande espessura e consistência, o principal obstáculo à navegação no Oceano Ártico, deixará de existir. Dessa forma, o período livre de gelo ao longo das principais rotas de navegação

---

<sup>7</sup> Centro Nacional de Dados de Neve e Gelo dos EUA (tradução nossa).

do Ártico deverá aumentar de cerca de 30 dias, em 2010, para mais de 120 dias, em meados do século XXI (HUMPERT; RASPOTNIK, 2012).

Com esse crescente derretimento da calota polar possibilita-se a abertura, e a consequente navegação, de novas rotas marítimas comerciais no Ártico. Podem, assim, ser identificadas quatro principais rotas marítimas nessa região: a Passagem Noroeste (*Northwest Passage*); a Passagem Nordeste, também denominada Rota Marítima do Norte (*Northern Sea Route*); a Rota Marítima Transpolar (*Transpolar Sea Route*); e a Ponte Ártica (*Arctic Bridge Route*), cujos traçados podem ser observados na FIG. 4 (ANEXO D) (HUMPERT; RASPOTNIK, 2012).

Em que pese o surgimento dessas novas rotas marítimas, segundo Souza Júnior (2016), as Passagens Noroeste e Nordeste são exploradas desde o início do século XVI, seja pelo encurtamento da distância entre o norte da Europa e a Ásia para o oriente, ou para buscar uma rota alternativa para não depender do monopólio português/espanhol à época das grandes navegações da civilização ocidental. Muitos navegadores pereceram, em busca de riqueza e fama, procurando a ligação entre os oceanos Pacífico e Atlântico via Ártico, através do norte da Rússia ou do norte do Canadá. Porém, séculos de tentativas de conquista de novas rotas marítimas comerciais pelo Ártico foram frustradas pelo fator característico dessa região: as grandes extensões de gelo permanente.

Cabe destacar que, apesar de reconhecer a relevância da análise de cada uma das rotas supracitadas, opta-se, no presente estudo, por abordar somente a rota marítima Passagem Noroeste. Isso porque, conforme afirmado anteriormente, o interesse nesta rota é fruto do enfoque nas contendas entre EUA e Canadá acerca de sua navegação.

É relevante, assim, apontar que a Passagem Noroeste é uma rede de várias rotas possíveis através do Alto Ártico do Canadá – um vasto arquipélago composto por cerca de dezenove mil ilhas e incontáveis rochas e recifes. Essa rede engloba um conjunto de rotas

marítimas que interligam o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico e, que se desenvolvem através de diversos estreitos do arquipélago ártico canadense. Ademais, essa rede se inicia no Oceano Atlântico pelo Estreito de Davis e pela Bacia de Baffin, atravessa o Mar de Beaufort e o Estreito de Bering e, por fim, desemboca no Oceano Pacífico, totalizando uma extensão de 2.800 milhas náuticas<sup>8</sup> (BYERS, 2010; FERRÃO, 2013).

Como pode-se observar na FIG. 5 (ANEXO E), existem sete rotas principais na Passagem Noroeste. Uma dessas rotas, sendo a rota mais larga e de maior profundidade, inicia-se no Estreito de Lancaster, passa pelo Estreito de Barrow até o Estreito de Viscount Melville e, mais adiante, continua por meio do Estreito de McClure até o Mar de Beaufort. Uma rota alternativa desvia a sudoeste do Estreito de Viscount Melville através do Estreito de Príncipe de Gales, um canal de pequena largura, mas de águas profundas.

Historicamente, condições severas de gelo no Estreito de McClure e no Estreito de Viscount Melville forçaram exploradores, aventureiros e navios quebra-gelos da Guarda Costeira Canadense a tomar uma combinação de rotas mais ao sul. Essas rotas, por sua vez, possuíam saídas para o Mar de Beaufort através dos Golfos de Coroação e Amundsen, ao sul das ilhas Victoria e Banks (BYERS, 2010).

Na TAB. 1 (ANEXO G), pode-se observar o volume do tráfego marítimo na Passagem Noroeste entre os anos de 2005 e 2010, ressaltando o crescimento do tráfego marítimo nesta região, decorrente do derretimento da calota polar em determinadas épocas do ano, que possibilitou a abertura desta rota. Nota-se a evolução gradual da quantidade total de embarcações, passando de sete navios, em 2005, para 28, em 2010.

É importante notar que a Passagem Noroeste possui limitações significativas que, por sua vez, dificultam a sua utilização para fins comerciais. Dentre as quais, destacam-se: a ausência de portos de abrigo ao longo da costa e do arquipélago canadense, um ineficiente

---

<sup>8</sup> Milhas náuticas é uma unidade de medida de distância equivalente a 1.852 metros.

sistema de comunicações e um incipiente serviço de busca e salvamento.

A possibilidade de se realizar a navegação transártica através das Passagens Noroeste e Nordeste tem merecido crescente atenção, pois estas passagens permitem encurtar consideravelmente as distâncias entre portos da Europa e da Ásia e entre a costa leste dos EUA e o Oceano Pacífico, como pode-se observar na TAB 2 (ANEXO H). Assim, por exemplo, utilizando-se a Passagem Noroeste, a distância entre Londres e Yokohama poderá representar uma redução de 32%, relativamente ao Canal do Panamá, e de 25%, relativamente ao Canal de Suez. Isso representa um encurtamento da distância em 4.000 milhas náuticas e em 2.850 milhas náuticas, respectivamente.

Assim sendo, o domínio da rota marítima Passagem Noroeste vem assumindo importância econômica e estratégica<sup>9</sup> cada vez maior ao longo dos últimos anos. Tal *status* advém da redução dos custos operacionais do tráfego marítimo de navios mercantes nesta rota, acarretada pelo significativo encurtamento das distâncias entre os continentes europeu, asiático e americano em relação às rotas usualmente utilizadas, quais sejam: Canal do Panamá, Canal de Suez e Cabo Horn. Além disso, outro importante fator é a descoberta de grandes reservas de hidrocarbonetos (petróleo e gás natural) na Região Ártica.

Nesse atual cenário de crescente importância do Ártico, faz-se mister analisar qual o regime aplicável à Passagem Noroeste. Para tal fim, inicialmente, no próximo capítulo, é apresentado o Direito do Mar, ramo do direito responsável pelo conjunto de normas jurídicas relativas aos espaços marítimos.

---

<sup>9</sup> A palavra estratégica, neste contexto, refere-se à transformação das diretrizes políticas em ações estratégicas, voltadas para os ambientes externo e interno do Estado.

### 3 O DIREITO DO MAR

O Direito do Mar confunde-se com a história da civilização, posto que o mar sempre foi um ambiente bastante usufruído por todos os povos, seja como meio de comunicação e transporte por meio da navegação, seja pela exploração de seus recursos naturais. Dessa forma, o acesso ao mar representa o ponto de partida do Direito Internacional das Comunicações, pois a livre utilização dos espaços marítimos constitui a forma mais primitiva de relações comerciais entre as civilizações. Além disso, a navegação marítima foi primordial às primeiras trocas comerciais internacionais, à atividade econômica internacional e às comunicações com Estados mais longínquos (ZANELLA, 2013).

De longa data, o mar mostra-se como um meio de grande destaque no desenvolvimento econômico mundial, representando, nos dias atuais, 95% do transporte internacional de mercadorias. Nesta acepção, pode-se ainda ressaltar que os mares e oceanos correspondem a cerca de 70% da superfície do globo terrestre e, ainda, com uma concentração surpreendente de 70% da população mundial residindo a uma distância inferior a 50 km das costas, o que constata o grande valor estratégico que esse espaço marítimo simboliza ainda hoje para todas as nações (ZANELLA, 2013).

Não obstante o espaço marítimo acompanhe há muito as relações entre as civilizações no comércio, na História, na conquista ou no convívio social e cultural, a concepção de normas que versam sobre o Direito do Mar teve regulação tardia, vista sua relevância e utilização desde os primórdios das civilizações (MENEZES, 2015). Nesse contexto, segundo Zanella (2013), os Estados têm demonstrado um interesse permanente em exercer o seu poder sobre os espaços marítimos, especialmente os adjacentes ao seu litoral.

No decorrer dos séculos XVI e XVII, em decorrência da expansão comercial e política, sucederam discordâncias entre os Estados partidários das liberdades de navegação, por

meio da tese de um *mare liberum*<sup>10</sup>, e os que eram defensores da tese de um *mare clausum*<sup>11</sup>, na qual o Estado imperava soberano sobre partes do espaço marítimo e de rotas de navegação. Com a ascendente disputa pelos espaços marítimos e a necessidade de solução das controvérsias relativas à navegação marítima, fez-se com que o direito internacional convergisse para um gradual processo de codificação e juridificação. Surgiu, então, um novo ramo do Direito que tem como objeto o conjunto de normas jurídicas afetas aos espaços marítimos: o Direito do Mar (ZANELLA, 2013).

Como afirma Menezes (2015), esse novo ramo do Direito vem se consolidando na modernidade, sendo fundamental para a defesa de interesses estratégicos dos Estados no exercício de soberania, para sua sustentação econômica, para as comunicações entre os povos e para manutenção da vida. Dessa forma, em um cenário de crescente globalização, o mar é um espaço aberto e importante canal do fluxo de inter-relações.

Portanto, nas seções seguintes são apresentados: a CNUDM (1982) – principal arcabouço político e jurídico de regulamentação dos espaços marítimos; a seguir, a aplicabilidade da CNUDM ao Ártico; e, por fim, o Conselho Ártico.

### **3.1 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**

Para Menezes (2015), a normatização do mar só foi factível por conta da influência e pertinácia da Organização das Nações Unidas (ONU) e das conferências que organizou até a CNUDM, marco jurídico complexo e próspero sobre a concepção de utilização dos espaços oceânicos como *res communis*<sup>12</sup> da sociedade internacional.

---

<sup>10</sup> Hugo Grócio (1583-1645), jurista dos Países Baixos, em sua obra *Mare Liberum* (1609) defendia a tese que o mar é coisa comum, insuscetível de apropriação, e que a sua utilização deveria ser livre, principalmente para a navegação (MENEZES, 2015, p. 24).

<sup>11</sup> John Selden (1584-1654), jurista inglês, em sua obra *Mare Clausum* (1635) defendia a tese que o mar é suscetível de apropriação e domínio sem, contudo, excluir a liberdade coletiva de navegação (MENEZES, 2015, p. 25).

<sup>12</sup> *Res communis* é a coisa comum, ou a coisa que em comum pertence a várias pessoas, indicando, assim, o condomínio (SILVA, J., 2016, p. 1221).

Com base no projeto elaborado pela Comissão de Direito Internacional da ONU, a Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) convocou, em 1958, a Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que se reuniu, em Genebra, entre os meses de fevereiro e abril daquele ano, com a participação de 86 Estados, sucedendo na celebração de quatro convenções sobre o Direito do Mar, quais sejam: a primeira, sobre mar territorial e zona contígua; a segunda, sobre plataforma continental; a terceira, sobre alto-mar; e a quarta, sobre pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar (RANGEL, 1970).

Precisamente, a dificuldade contumaz para a estipulação da extensão do mar territorial, bem como o crescimento de reivindicações exclusivistas sobre os recursos do mar, provocou a convocação da Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1960. Contudo, seus participantes não lograram êxito em uma possível celebração de acordo (restou apenas um voto para alcançar a maioria necessária) sobre a extensão do mar territorial em seis milhas náuticas (MENEZES, 2015).

Cabe mencionar que, já em 1970, a AGNU resolveu convocar a Terceira Conferência sobre o Direito do Mar, em um cenário marcado pelo aumento das pretensões unilaterais dos Estados, em especial dos menos desenvolvidos, como uma maneira de reivindicar as riquezas localizadas nas proximidades de suas costas. Concomitantemente, os interesses estratégicos das grandes potências, que se defrontavam com um significativo dique de contenção à mobilização de suas forças nos principais estreitos do planeta, criavam obstáculos a qualquer negociação (MENEZES, 2015).

Segundo Castro (1989), existiam ainda inúmeras outras questões de interesse geral, como aquelas relativas à preservação do meio ambiente marinho ou à exploração dos recursos naturais em zonas não sujeitas à soberania dos Estados. Assim, ainda que delineado de forma esquemática, esse panorama demonstrou um bom exemplo da árdua tarefa de se regulamentar o meio marítimo de uma forma global.

Por fim, o resultado da Terceira Conferência foi aprovado por meio de votação no texto da CNUDM, em 30 de abril de 1982, sendo mais tarde aberto à assinatura em 10 de dezembro do mesmo ano, em Montego Bay, na Jamaica. Contudo, em virtude do número mínimo de sessenta ratificações para que a CNUDM começasse a contar o prazo de doze meses para a sua entrada em vigor, conforme previsto no art. 308, §1º da CNUDM, o texto aguardou até o dia 16 de novembro de 1993 para atingir a sexagésima ratificação, entrando em vigor, portanto, em dia 16 de novembro de 1994, ou seja, quase doze anos após a sua assinatura (MENEZES, 2015). Atualmente, 168 Estados são signatários da CNUDM, sendo que a última adesão ocorreu em 16 de junho de 2016, pelo Azerbaijão. Contudo, importantes Estados como EUA, Turquia, Israel, Peru e Venezuela ainda não ratificaram a CNUDM.<sup>13</sup>

Cabe ressaltar que o termo “mar” é utilizado, na definição jurídica, por meio de expressões variadas, todas com o mesmo significado – como, por exemplo, espaço marítimo, oceânico ou marinho, oceanos, mares, meio marinho, entre outras. Da mesma forma, a CNUDM, também se utiliza de várias expressões para o mar, sem fazer distinção de significado entre as mesmas. Esse uso pode ser observado em seu preâmbulo, no qual as expressões “espaços oceânicos”, “mares” e “oceanos” aparecem com o mesmo sentido. Isso porque, segundo Zanella (2013), o objeto precípua da Convenção não é diferenciar mediante terminologias os mares, mas, sim, delimitar a atuação de cada sujeito em cada espaço marítimo.

Assim, os mares e oceanos foram divididos em várias zonas – águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e alto-mar, bem como os solos e subsolos marinhos, em plataforma continental e área. Para melhor compreendê-los, a seguir são apresentadas as definições desses limites marítimos e de outros importantes conceitos esculpidos na CNUDM.

---

<sup>13</sup> Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Disponível em: <<http://www.un.org/depts/los/>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

### **a. Linha de Base Normal**

De acordo com o art. 5º da CNUDM, salvo disposição em contrário daquela Convenção, “a linha de base normal para medir a largura do mar territorial é a linha de baixa-mar<sup>14</sup> ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro” (BRASIL, 1995, p. 3).

### **b. Linha de Base Reta**

Com fulcro no art. 7º, § 1º da CNUDM, nas regiões em que o litoral apresente recortes profundos e reentrâncias ou, ainda que exista ao longo da sua costa uma franja de ilhas na sua proximidade imediata, poderá ser utilizado o método das linhas de base retas por meio do qual se unem os pontos apropriados para que se possa traçar a linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial (BRASIL, 1995).

### **c. Mar Territorial (MT)**

Conforme o art. 3º da CNUDM, a largura do mar territorial de um Estado pode ser fixada por esse até um limite que não ultrapasse 12 milhas náuticas, a partir de sua linha de base (BRASIL, 1995).

### **d. Águas Interiores**

De acordo com o art. 8º da CNUDM, salvo disposição prevista para os Estados arquipélagos<sup>15</sup>, “[...] as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial fazem parte

---

<sup>14</sup> Linha de baixa-mar é a linha traçada a partir da maré mais baixa ao largo da costa (ZANELLA, 2013, p. 96).

<sup>15</sup> Com fulcro no art. 46, alíneas a e b da CNUDM, Estado arquipélago significa um Estado constituído totalmente por um ou vários arquipélagos, podendo incluir outras ilhas. Arquipélago significa um grupo de ilhas, incluindo partes de ilhas, as águas circunjacentes e outros elementos naturais, que estejam tão estreitamente relacionados entre si que essas ilhas, águas e outros elementos naturais formem intrinsecamente uma entidade geográfica, econômica e política ou que historicamente tenham sido considerados como tal (BRASIL, 1995, p. 13).

das águas interiores do Estado” (BRASIL, 1995, p. 4).

**e. Zona Contígua (ZC)**

Conforme previsto no art. 33, §§ 1º e 2º da CNUDM, a zona contígua de um Estado não pode estender-se além de 24 milhas náuticas, medidas a partir das linhas de base. Nessa zona, o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização para evitar infrações às leis e a regulamentos de natureza aduaneira, fiscal, de imigração ou sanitária, bem como reprimi-las no seu território ou mar territorial (BRASIL, 1995).

**f. Zona Econômica Exclusiva (ZEE)**

Nos arts. 55 a 57 da CNUDM, encontra-se esculpida a definição de Zona Econômica Exclusiva, a qual aduz ser uma zona situada além do mar territorial e adjacente a esse, não se estendendo além de 200 milhas náuticas, contadas a partir da linha de base. Nessa zona, o Estado costeiro tem direitos de soberania com vista à exploração e aproveitamento para fins econômicos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e de seu subsolo (BRASIL, 1995).

**g. Plataforma Continental (PC)**

De acordo com o art. 76, § 1º da CNUDM, a definição de plataforma continental de um Estado costeiro refere-se ao espaço que “[...] compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial [...] até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base [...]” (BRASIL, 1995, p. 22).

É importante salientar que o limite exterior da plataforma continental, desde que observadas certas exigências previstas na Convenção, pode ser estendido. Contudo, esse limite

não pode ser superior a 350 milhas náuticas, a contar da linha de base, ou não exceder 100 milhas náuticas da isóbata<sup>16</sup> de 2.500 metros, com fulcro no art. 76, § 5º da CNUDM (BRASIL, 1995).

#### **h. Alto-Mar**

Atualmente, o alto-mar é definido não de forma positiva, mas negativamente, por exclusão dos limites marítimos. Conforme preceitua o art. 86 da CNUDM, esse espaço é composto por “[...] todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas<sup>17</sup> de um Estado arquipélago” (BRASIL, 1995, p. 25).

O princípio da liberdade de uso dos mares, proclamado no art. 87 da CNUDM, estipula o regime jurídico originalmente revelado pelo costume internacional<sup>18</sup>. Assim, “[...] o alto-mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral” (BRASIL, 1995, p. 25). A FIG. 6 (ANEXO F) ilustra os limites marítimos de acordo com o preconizado na CNUDM.

### **3.2 A aplicabilidade da CNUDM ao Ártico**

Para melhor compreender a aplicabilidade da CNUDM à Região Ártica, faz-se necessário realizar uma breve análise do cenário político-jurídico no decorrer do século XX. Isso porque, no decurso do século XX, especialmente até meados da década de 1970, como o Oceano Ártico e seus mares adjacentes permaneciam parcialmente congelados, a perspectiva

<sup>16</sup> A isóbata é uma curva que é usada em mapas para representar o mapeamento dos pontos da mesma profundidade dos oceanos. Em outros termos, em uma carta barométrica, é a linha que une os pontos de igual profundidade do fundo dos mares e dos oceanos (ZANELLA, 2013, p. 285).

<sup>17</sup> Águas arquipelágicas são o espaço marítimo que circunda o perímetro dos territórios arquipélagos até suas linhas de base (ZANELLA, 2013, p. 171).

<sup>18</sup> Todo direito se forma da maneira que o uso corrente – não de todo apropriado – qualifica de costumeira, ou seja, é produzido primeiro pelos usos e pelas convicções do povo, depois pela jurisprudência, e o é, assim, pelas forças internas, silenciosas, não de modo arbitrário, por um legislador. Esse estado de fato somente foi estabelecido até aqui historicamente; a análise mostrará se deve ser cultivado e desejado (SAVIGNY, 1814 *apud* ACCIOLY *et al*, 2017, p. 145).

político-jurídica dominante, segundo Santos (2016), apontava pela possibilidade de apropriação de seus espaços marítimos. Nessa perspectiva, isso resultava em admiti-los como *res nullius*<sup>19</sup>, ou seja, espaços suscetíveis à apropriação, por meio de declaração de soberania, pelos Estados.

A fim de desempenhar tal soberania, no Ártico, o título que mais alcançava amparo, principalmente no âmbito acadêmico, era a intitulada teoria dos setores (ou região de atração), concebida pelo senador canadense Pascal Poirier, em 1907, e esquematizada pelo professor russo Lakhtine, em 1928 (SANTOS, 2016). Essa teoria pressupõe a extensão da soberania de um Estado sobre a região entre dois meridianos (lados), que iniciam do polo (vértice) em direção às margens leste e oeste do litoral (como base), formando, assim, um triângulo. Desse modo, cada Estado ártico poderia explorar e ocupar as ilhas e terras situadas no setor, independentemente de terem sido descobertas ou não, pois estas estariam sujeitas à soberania do Estado que o margeia. Outrossim, Lakhtine defendia que o gelo permanente do Ártico, cujo descongelamento não acontecia diante da mudança de estações, teria que receber tratamento jurídico análogo às terras e ilhas. Nesse sentido, as regiões em que o derretimento do gelo ocorria em certos períodos do ano estariam sujeitas à soberania limitada do Estado (MARQUES JÚNIOR; MARQUES, 2012; SANTOS, 2016).

Em que pese os debates acadêmicos, políticos e jurídicos a respeito da validade da teoria dos setores, nenhum Estado costeiro ártico oficialmente sequer chegou a adotar tal posicionamento. Além disso, com o advento da CNUDM, em 1982, a teoria dos setores começou a receber cada vez mais questionamentos – principalmente após a adesão da ex-União Soviética à Convenção – quanto a sua incongruência com as leis e com as normas do direito internacional público contemporâneo, em particular a CNUDM, o que acabou por suprimi-la (MARQUES JÚNIOR; MARQUES, 2012).

Cabe destacar que o Ártico é particularmente um mar congelado e, assim o sendo,

---

<sup>19</sup> *Res nullius* é aquilo que não pertence a qualquer pessoa, isto é, são as coisas que não pertencem a qualquer indivíduo (ZANELLA, 2013, p. 234).

encontra-se sob a égide da CNUDM, pois tal Convenção, de acordo com o preâmbulo, tem o papel precípua de estabelecer uma ordem jurídica para os mares e oceanos, por meio de seu uso pacífico. Além disso, como assentido pelos cinco Estados costeiros árticos (A-5) na Declaração de Ilulissat<sup>20</sup>, de 28 de maio de 2008, a CNUDM – embora não mencionada de forma explícita – aplica-se de forma sólida e compatível ao Oceano Ártico, ao assinalar que

Em virtude da sua soberania, direitos de soberania e de jurisdição em grandes áreas do Oceano Ártico, os cinco estados costeiros estão em uma posição única [...] A esse respeito, lembramos que um extenso quadro legal internacional se aplica ao Oceano Ártico [...] Notavelmente, o direito do mar prevê importantes direitos e obrigações no que diz respeito à delimitação dos limites exteriores da plataforma continental, à proteção do ambiente marinho, incluindo áreas cobertas de gelo, liberdade de navegação, investigação científica marinha, e outros usos do mar. Permanecemos comprometidos com essa estrutura legal e com a liquidação ordenada de quaisquer possíveis reivindicações sobrepostas. Essa estrutura fornece uma base sólida para a gestão responsável pelos cinco Estados costeiros e outros usuários desse Oceano por meio da implementação nacional e aplicação de disposições relevantes. Portanto, não vemos necessidade de desenvolver um novo regime jurídico internacional abrangente para governar o Oceano Ártico (DECLARAÇÃO DE ILULLISAT, 2008, p. 1-2, tradução nossa<sup>21</sup>).

Como pode-se observar, a CNUDM tem aplicação plena à Região Ártica. Não obstante, apenas o art. 234 que trata das áreas cobertas de gelo requer especial atenção.

Segundo Silva, A. (2016), durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1973-1982), as indagações a respeito do *status* do gelo somente foram debatidas em termos árticos e pelos Estados da região, uma vez que já existia um tratado sobre o continente Antártico. Contudo, cabe ressaltar a importância de que, no decorrer dos anos

<sup>20</sup> A cidade de Ilulissat, terceira maior cidade da Groelândia, foi a sede da Conferência do Oceano Ártico realizada no período de 27 a 29 de maio de 2008. A reunião conjunta entre o Canadá, a Dinamarca, a Noruega, a Rússia e os EUA foi realizada para discutir questões-chave relativas às reivindicações territoriais (em particular a Ilha de Hans e Arktika 2007) e ao encolhimento do Ártico produzido pelas mudanças climáticas. Como resultado dessa Conferência foi emitida a Declaração de Ilulissat. Disponível em: <<https://gronelandia.wordpress.com/2015/07/16/ilulissat/>>. Acesso em: 18 jul. 2018.

<sup>21</sup> No original em inglês: “By virtue of their sovereignty, sovereign rights and jurisdiction in large areas of the Arctic Ocean the five coastal states are in a unique position [...] In this regard, we recall that an extensive international legal framework applies to the Arctic Ocean [...] Notably, the law of the sea provides for important rights and obligations concerning the delineation of the outer limits of the continental shelf, the protection of the marine environment, including ice-covered areas, freedom of navigation, marine scientific research, and other uses of the sea. We remain committed to this legal framework and to the orderly settlement of any possible overlapping claims. This framework provides a solid foundation for responsible management by the five coastal States and other users of this Ocean through national implementation and application of relevant provisions. We therefore see no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean.”.

anteriores à Terceira Conferência, apenas os estadunidenses e soviéticos eram aptos a navegar com êxito debaixo da calota polar ártica empregando seus submarinos nucleares. Nesse ínterim, os canadenses estavam preocupados em reivindicar a extensão de sua soberania nos termos da teoria dos setores, embora não tenham chegado a adotá-la oficialmente. Assim, não é de se surpreender que questões a respeito do Ártico tenham despertado pouco interesse, para além desses três Estados.

O art. 234 da CNUDM é o único dispositivo que versa implicitamente sobre a Região Ártica no texto da Convenção, sendo conhecido também como o “artigo ártico”. Em razão de sua relevância vale ressaltar sua redação na íntegra

Artigo 234 (áreas cobertas de gelo) - Os Estados têm o direito de adotar e aplicar leis e regulamentos não discriminatórios para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações na áreas cobertas de gelo dentro dos limites da zona econômica exclusiva, quando condições de clima particularmente rigorosas e a presença de gelo sobre tais áreas durante a maior parte do ano criem obstruções ou perigos excepcionais para a navegação, e a poluição do meio marinho possa causar danos graves ao equilíbrio ecológico ou alterá-lo de modo irreversível. Tais leis e regulamentos devem ter em devida conta a navegação e a proteção e preservação do meio marinho com base nos melhores dados científicos de que se disponha (BRASIL, 1995, p. 66).

Para Moore (2010), os antecedentes do art. 234 da CNUDM são anteriores à Terceira Conferência, remetem-se à viagem do navio petroleiro estadunidense SS *Manhattan* pela Passagem Noroeste em 1969, que é debatida no capítulo quatro a seguir, bem como, o aludido dispositivo considerou as medidas previstas pela lei canadense *Arctic Pollution Waters Prevention Act*<sup>22</sup> (1970). Outra invocação da aplicação da CNUDM para o Ártico é o fato de que a Convenção foi ratificada por todos os Estados árticos, exceto pelos EUA, embora esse aceite, parcialmente, as disposições que estão de acordo com o direito consuetudinário, tema esse aprofundado mais adiante.

Por fim, pode-se concluir que a CNUDM consiste em uma fonte formal primária<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Lei de Prevenção da Poluição das Águas do Ártico (tradução nossa).

<sup>23</sup> As fontes do Direito Internacional Público dividem-se em fontes materiais e fontes formais. As fontes formais podem ser primárias ou secundárias. As fontes formais primárias são as convenções (art. 38, a, do Estatuto da Corte Internacional de Justiça-ECIJ), o costume internacional (art. 38, b, do ECIJ) e os princípios gerais de

do Direito Internacional Público aplicável ao Ártico, ao dizer a respeito de um tratado internacional que inspira segurança jurídica, especialmente num cenário de crescentes mudanças climáticas na Região Ártica, o que permitirá um melhor aproveitamento da exploração dos recursos naturais. Dessa forma, na próxima seção é analisado o papel do Conselho Ártico na cooperação internacional na região.

### 3.3 O Conselho Ártico

Antes de abordar a criação do Conselho Ártico, acredita-se que é importante apresentar um breve histórico da cooperação internacional no Ártico. Desse modo, destaca-se que a cooperação entre os Estados árticos teve sua origem antes do término da Guerra Fria<sup>24</sup> (1947-1991) por meio da celebração do Tratado sobre o Urso Polar (1983) – *Agreement on the Conservation of Polar Bears* – entre cinco Estados árticos – EUA, Canadá, Dinamarca, Noruega e ex-União Soviética. Todavia, em 1987, ocorreu o marco mais significativo de cooperação entre os Estados árticos: o lançamento das “Iniciativas de Murmansk” pelo então Secretário-Geral soviético Mikhail Gorbachev (1985-1991) influenciado pela política da *Glasnost*<sup>25</sup>. Essas iniciativas visavam uma ampla cooperação no Ártico entre os Estados da região em três principais dimensões: a ambiental, a científica e a militar (SILVA, A., 2016).

Na dimensão militar, Gorbachev apresentou em Murmansk<sup>26</sup> a possibilidade de criação de uma “Zona de Paz do Ártico”, que seria o estabelecimento de uma área livre de armas nucleares e provida de mecanismos próprios de resolução pacífica de controvérsias

---

direito (art. 38, c, do ECIJ). Já as secundárias são as jurisprudências e doutrinas (art. 38, d, do ECIJ) (ACCIOLY *et al.*, 2017, p. 142-143).

<sup>24</sup> Expressão lançada pelo financista estadunidense Bernard Baruch, em 1947, que representou o histórico de disputas estratégicas e conflitos indiretos entre os EUA e a ex-União Soviética, compreendendo o período entre o pós-Segunda Guerra Mundial, com a Doutrina Truman (1947), e a extinção da União Soviética (1991) (BLAINEY, 2008).

<sup>25</sup> *Glasnost* tem por significado transparência e foi utilizada para representar o processo de abertura política que pretendia o governo de Mikhail Gorbachev (1985-1991) à frente da ex-União Soviética (BLAINEY, 2008).

<sup>26</sup> Murmansk é uma cidade na Rússia, localizada 200 km a norte do Círculo Polar Ártico. Disponível em: <<https://www.britannica.com/place/Murmansk-Russia>>. Acesso em: 13 jul. 2018.

(CARDOSO, 2012). Segundo Silva, A. (2016), o embrionário plano de cooperação promovido pelas “Iniciativas de Murmansk” conduziu à formulação da Estratégia de Proteção Ambiental do Ártico (*Arctic Environmental Protection Strategy - AEPS*), assinada em 1991, em Rovaniemi, na Finlândia, pelos oito Estados árticos, abrangendo obrigações multilaterais e promovendo o aumento da cooperação entre os Estados participantes.

Essa aproximação fez com que os Estados árticos viessem a instituir o Conselho Ártico, em 19 de setembro de 1996, por meio da Declaração de Ottawa. E, embora a Declaração de Ottawa tenha expressado a sua criação, o Conselho Ártico somente entrou em funcionamento após a elaboração de seu regimento interno, que ocorreu por meio da Declaração de Iqaluit, em 18 de setembro de 1998, marcando, assim, a primeira reunião ministerial do Conselho Ártico. De acordo Cardoso (2012), esse atraso na formulação do regimento interno se deu, principalmente, pelos óbices encontrados para suplantar algumas divergências a respeito dos objetivos do Conselho Ártico e da atuação de populações indígenas.

Cabe ressaltar que o Conselho Ártico tem como um dos seus principais objetivos, de acordo com a Declaração de Ottawa<sup>27</sup> (1996), fornecer meios para promover a cooperação, a coordenação e a interação entre os Estados árticos, com o envolvimento das comunidades indígenas do Ártico e dos demais habitantes da região em questões comuns da Região Ártica, em particular questões de desenvolvimento sustentável e proteção ambiental no Ártico.

É importante salientar que o Conselho Ártico não é uma organização internacional, mas um fórum intergovernamental de alto nível, constituído pelos oito Estados árticos: EUA, Canadá, Dinamarca, Rússia, Noruega, Islândia, Finlândia e Suécia, denominados Estados-membros. Além desses, fazem parte do Conselho os participantes permanentes que possuem o direito de participação no fórum, funcionando também como órgãos de consulta. Contudo, esses

---

<sup>27</sup> Arctic Council, *Declaration on the Establishment of the Arctic Council*. 1996. Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council>>. Acesso em: 07 jun. 2018.

não têm direito de voto no processo decisório. Esta categoria está aberta às organizações dos povos indígenas<sup>28</sup> do Ártico. As seguintes organizações são participantes permanentes do Conselho Ártico: *Aleut International Association* (AIA), *Arctic Athabaskan Council* (AAC), *Gwich'in Council International* (GCI), *Inuit Circumpolar Council* (ICC), *Russian Association of Indigenous Peoples of the North* (RAIPON) e *Saami Council*<sup>29</sup> (SC) (SILVA, A., 2016).

Ainda, compõem a estrutura do Conselho Ártico, os observadores, que podem ser formados pelos Estados não árticos<sup>30</sup>, pelas organizações internacionais intergovernamentais e pelas organizações não governamentais, árticas e não árticas, que participam passivamente das conferências do Conselho Ártico. Por fim, a presidência do Conselho é rotativa entre os Estados-membros e por um período de dois anos (SANTOS, 2016).

Originalmente o Conselho Ártico não dispunha de qualquer estrutura permanente. Contudo, na conferência ministerial de Nuuk, em 2011 (Declaração de Nuuk, 2011), os Estados-membros decidiram pela criação de um secretariado permanente a ser instalado em *Tromsø*, na Noruega. Desde 2013, o Secretariado do Conselho Ártico encontra-se em funcionamento naquela cidade (CARDOSO, 2012; SANTOS, 2016).

Dessa forma, pode-se concluir que o Conselho Ártico desempenha um papel crucial em questões afetas ao desenvolvimento da Região Ártica, principalmente em áreas que promovem o desenvolvimento ambiental e sustentável. Cabe ainda ressaltar que, apesar de não possuir uma estrutura jurídica de organização internacional, o Conselho Ártico vem fortalecendo os vínculos de cooperação entre seus Estados-membros e os participantes permanentes. Além do mais, a adesão de importantes Estados não árticos e demais atores

---

<sup>28</sup> As organizações dos povos indígenas do Ártico, com a maioria do eleitorado indígena da Região Ártica, representam: um único povo indígena residente em mais de um Estado ártico; ou mais de um povo indígena do Ártico residente em um único Estado ártico. Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/permanent-participants>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

<sup>29</sup> As organizações dos povos indígenas foram citadas em inglês, considerando que assim são reconhecidas e consagradas na literatura.

<sup>30</sup> Estados não árticos que foram aprovados como observadores pelo Conselho Ártico: França, Alemanha, Itália, Japão, Holanda, China, Polônia, Índia, Coreia do Sul, Singapura, Espanha, Reino Unido e Suíça. Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

internacionais como observadores consolida o papel do Conselho Ártico como o principal fórum intergovernamental que promove a cooperação, a coordenação e a interação na Região Ártica.

Nesse sentido, no próximo capítulo são examinadas as principais alegações dos EUA e do Canadá, em relação ao regime aplicável à Passagem Noroeste e, a partir de então, será realizada uma análise jurídica dos argumentos apresentados, a fim de concluir se a Passagem Noroeste se encontra em águas interiores do Canadá ou tratar-se-ia de um estreito internacional.

## 4 A CONTROVÉRSIA ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E O CANADÁ

Uma das principais questões referente à disputa por espaços marítimos na região do Ártico é, especificamente, quanto à liberdade ou não de navegação na Passagem Noroeste. Desse modo, neste capítulo é analisada, especificamente, a controvérsia existente entre os EUA e o Canadá, em relação ao regime aplicável à Passagem Noroeste, a fim de se obter uma resposta para o questionamento da presente dissertação, qual seja, a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá ou tratar-se-ia de um estreito internacional?

Para tanto, inicialmente, são apresentados dois episódios emblemáticos envolvendo navios estadunidenses navegando pela Passagem Noroeste, com o objetivo de retratar o histórico da controvérsia, iniciada em 1969. Assim, acredita-se que se torna possível melhor se compreender as reivindicações dos EUA e do Canadá em relação ao regime aplicável à Passagem Noroeste.

### 4.1 Viagem do SS *Manhattan* (1969) e do USCGC *Polar Sea* (1985)

Em 1969, a empresa estadunidense Exxon enviou o SS <sup>31</sup> *Manhattan*, um superpetroleiro reforçado para o gelo, para testar a viabilidade da Passagem Noroeste como uma rota para o transporte de petróleo do Alasca para a costa atlântica dos EUA. A viagem contou com o apoio do governo de Richard Nixon<sup>32</sup> (1969-1974) por meio do envio de um navio quebra-gelo de sua Guarda Costeira, o USCGC<sup>33</sup> *Northwind*. Ocorre que a Exxon e o

---

<sup>31</sup> SS (*Steamship*) significa navio a vapor em inglês. A sigla é um dos chamados “prefixos navais”, que servem para indicar o tipo de propulsão da embarcação ou sua função. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/mundo-estranho/o-que-significa-o-s-s-no-nome-dos-navios/>>. Acesso em: 28 jul. 2018.

<sup>32</sup> 37º presidente dos EUA.

<sup>33</sup> USCGC (*United States Coast Guard Cutter*) é o termo usado pela Guarda Costeira dos EUA para seus navios comissionados. Disponível em: <<http://www.wordreference.com/pten/navio>>. Acesso em: 28 jul. 2018.

governo dos EUA não pediram autorização ao Canadá para a realização da viagem. Dessa forma, preocupado com a possibilidade de criação de um precedente, o governo canadense decidiu que a melhor resposta diplomática seria encenar que alguma consulta havia ocorrido e, em seguida, forneceu seu consentimento na forma de um reconhecimento aéreo da região e a assistência de um poderoso navio quebra-gelo canadense<sup>34</sup> (BYERS, 2013).

Como afirma Cardoso (2012), o Canadá reputava as águas do arquipélago ártico canadense como parte integrante de suas águas interiores. Logo, haveria a necessidade de solicitação e de autorização prévia concedida pelo governo canadense para que o SS *Manhattan* navegasse pela passagem, enquanto que para os EUA, tais procedimentos seriam dispensáveis visto que a Passagem Noroeste seria um estreito internacional.

No verão de 1985, ocorreu um novo episódio envolvendo os EUA e o Canadá. Em maio, o governo estadunidense informou ao Canadá que o navio quebra-gelo USCGC *Polar Sea* navegaria pela Passagem Noroeste de modo a exercer seu direito de liberdade de navegação, o que não se exigiria, portanto, notificação prévia. Em julho, o Canadá respondeu que, embora a Passagem constituísse águas interiores canadenses, estaria comprometido em facilitar a navegação pela hidrovia e preparado para trabalhar em direção a esse objetivo. Ainda, anunciou que a viagem não prejudicaria as posições legais dos dois Estados e, então, forneceu expressamente a permissão que os EUA se recusaram a obter. Em setembro, o então Ministro das Relações Exteriores canadense, Joe Clark, disse que a viagem não deixou nenhuma marca na soberania do Canadá no Ártico. No entanto, foi a viagem do navio *Polar Sea* que levou o Canadá a articular a sua posição de águas interiores em termos claros e a definir os limites exteriores dessas águas por meio do traçado de linhas de base retas (BYERS, 2013).

Uma avaliação preliminar revela, portanto, que não houve desafios à posição legal

---

<sup>34</sup> O governo canadense forneceu o navio quebra-gelo *John A. McDonald*. O *John A. Macdonald* libertou o SS *Manhattan* do gelo marinho em pelo menos onze outras ocasiões durante a viagem de 1969 (BYERS, 2013, p. 135).

do Canadá e, tampouco, um reconhecimento da parte dos EUA, de que a Passagem Noroeste pudesse caracterizar um estreito internacional. Assim, para uma melhor análise do regime aplicável à Passagem Noroeste, na seção a seguir é apresentada a definição de um estreito internacional, bem como, são examinadas as suas principais características à luz da CNUDM. Por fim, é demonstrado o direito reconhecido ao Estado ribeirinho em suas águas interiores.

#### **4.2 Estreito Internacional versus Águas Interiores**

Para definir um estreito internacional empregado para a navegação marítima, segundo Zanella (2013), deve-se analisar três elementos: o geográfico, o funcional e o jurídico. De acordo com o elemento geográfico, um estreito deve obedecer as seguintes características básicas: 1) ser uma passagem natural, e não, artificial<sup>35</sup>; 2) constituir um espaço marítimo, ou seja, ser uma constrição de mar; 3) separar dois espaços terrestres, sejam duas ilhas, dois continentes ou continentes e ilhas; e, por fim, 4) constituir a união entre duas zonas marítimas, quer seja entre duas zonas de alto-mar, duas ZEE, uma ZEE e o alto-mar ou o alto-mar e o MT de um Estado. Cabe ressaltar que, sob a ótica funcional, o estreito é aquele utilizado pela navegação marítima internacional. Já do ponto de vista jurídico, refere-se à sua natureza de mar territorial.

Destaca-se que o conceito de estreito internacional adotado para o presente trabalho é o esculpido no art. 37 da CNUDM que aduz “[...] aplica-se a estreitos utilizados para a navegação internacional entre uma parte do alto-mar ou uma zona econômica exclusiva e uma outra parte do alto-mar ou uma zona econômica exclusiva” (BRASIL, 1995, p. 10). Disciplina ainda a CNUDM, em seu art. 34, o regime jurídico das águas que formam os estreitos utilizados para a navegação internacional. Assim, a passagem das embarcações, pelos estreitos, não afetará o regime jurídico das águas desses, nem o exercício, pelos Estados costeiros dos estreitos,

---

<sup>35</sup> A passagem artificial construída pela engenharia humana com o intuito de ligar dois mares ou oceanos por meio de um corredor marítimo é denominada canal (ZANELLA, 2013, p. 161).

de sua soberania ou de sua jurisdição sobre essas águas, seu espaço aéreo, leito e subsolo (BEIRÃO, 2014; BRASIL, 1995).

O regime jurídico da navegação por estreitos internacionais – por se tratar de águas territoriais<sup>36</sup> – não poderá afastar igualmente o direito conferido aos Estados ribeirinhos dos estreitos de delimitar suas águas interiores, por meio do método de linhas de base retas, se sua configuração geográfica apresentar recortes profundos e reentrâncias, sobre as quais a soberania do Estado é plena (ZANELLA, 2013).

Haverá o direito de liberdade de navegação e de sobrevoo se, pelo estreito, passar uma rota de alto-mar, ou pelo estreito que atravessar uma ZEE, que seja conveniente por seus caracteres hidrográficos e de navegação, conforme previsto no art. 38, §§ 1º e 2º da CNUDM. Também haverá passagem inocente nos estreitos situados entre uma parte do alto-mar ou de uma ZEE e o MT de outro Estado (art. 45, § 1º, alínea b da CNUDM). Aos demais estreitos, aplicar-se-á a passagem de trânsito, *ex vi* arts. 38, § 1º c/c 45, § 1º, alínea a da CNUDM, situação em que a competência do Estado costeiro é maior do que no caso da passagem inocente (BEIRÃO, 2014; BRASIL, 1995).

A Convenção, em seu art. 38, § 2º, define passagem em trânsito como o exercício da liberdade de navegação e sobrevoo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto-mar ou de uma ZEE e uma outra parte do alto-mar ou ZEE. Os navios e aeronaves, durante a passagem em trânsito, respeitarão a soberania dos Estados costeiros, bem como suas leis e regulamentos. Por sua vez, o regime de passagem inocente aplicar-se-á a estreitos utilizados para navegação internacional que: sejam formados por uma ilha do Estado costeiro e seu território continental, existindo do outro lado da ilha uma rota de alto-mar ou uma rota que passe por uma ZEE; ou situados entre uma parte do alto-mar ou uma

---

<sup>36</sup> Para as demais zonas marítimas, como a ZEE e o alto-mar, não se aplicam as normas relativas aos estreitos, para esses se aplicam as liberdades de navegação e sobrevoo, conforme art. 36 da CNUDM (ZANELLA, 2013, p. 166).

ZEE e o mar territorial de um Estado estrangeiro. Outrossim, com fulcro no art. 45, § 2º da CNUDM, a passagem inocente em tais estreitos não poderá ser suspensa (BEIRÃO, 2014; BRASIL, 1995).

Em relação às águas interiores dos Estados ribeirinhos, é reconhecido um poder exclusivo pelo qual o Estado tem o poder de sobrevoo, pesca e navegação privativo, ou seja, pode destinar suas águas interiores, exclusivamente, para a navegação de navios de sua bandeira. Por conseguinte, nem o direito de passagem inocente, nem o de passagem em trânsito cabem às embarcações estrangeiras. Logo, a autorização do Estado ribeirinho para navegar neste espaço marítimo é necessária (ZANELLA, 2013).

Dessa forma, após o exame das principais características de um estreito internacional à luz da CNUDM, pode-se constatar que a Convenção estabeleceu e veio a consagrar o princípio da livre navegação através dos estreitos internacionais, regulando o direito de passagem em trânsito e inocente. Já nas águas interiores os Estados ribeirinhos são os que devem regular os direitos de navegação cabíveis aos Estados estrangeiros, não assistindo o direito de passagem em trânsito ou passagem inocente.

Dessa maneira, na próxima seção são identificadas as alegações canadense e estadunidense em relação ao regime aplicável à Passagem Noroeste. Por conseguinte, na quarta e última seção deste capítulo, são analisadas as alegações apresentadas pelos EUA e Canadá, para assim, à luz do Direito Internacional Público, concluir-se qual o regime aplicável à Passagem Noroeste.

### **4.3 Alegações Canadense e Estadunidense**

Em 1986, após os episódios em torno dos trânsitos do petroleiro *SS Manhattan* (1969) e do navio quebra-gelo *USCGC Polar Sea* (1985), o Canadá proclamou uma linha de base reta encerrando o arquipélago ártico canadense – onde localiza-se a Passagem Noroeste –

como águas interiores submetidas plenamente a sua soberania (LASSERRE, 2010). Essa decisão do governo canadense fundamentou-se no art. 7º e parágrafos da CNUDM<sup>37</sup> que expõe algumas particularidades e condições para aplicação deste método, quais sejam: a) as linhas retas podem ser utilizadas em litorais com recortes profundos e reentrâncias ou com a existência de uma franja de ilhas ao longo da costa e próximas a esta; b) o traçado das linhas retas não deve se distanciar de modo considerável da direção da costa; c) as zonas de mar localizadas entre a costa e as linhas traçadas devem estar suficientemente ligadas ao domínio terrestre para ficarem sujeitas ao regime de águas interiores; d) não podem ser traçadas em locais que só ficam a descoberto na baixa-mar, a não ser que tenham faróis ou construções similares que se achem permanentemente acima do nível do mar; e) para a decisão de fixação da linha de base reta pode-se levar em conta “[...] os interesses econômicos próprios da região [...]” (BRASIL, 1995, p. 3) e cuja importância pode ser confirmada pelo seu largo uso; e f) o método da linha de bases retas não pode ser utilizado por um Estado de maneira que venha a separar o MT de outro Estado do alto-mar ou de uma ZEE (BRASIL, 1995; ZANELLA, 2013).

Dessa maneira, as águas do MT canadense são calculadas a partir do limite exterior da linha de 1986, enquanto as águas interiores, no limite interno da linha, estão inteiramente sob a soberania do Canadá. Assim, os princípios da passagem inocente e da passagem em trânsito não se aplicam: o governo canadense pode, portanto, proibir o trânsito para navios que considere uma ameaça para a sua soberania.

Diversamente, os EUA sustentam que a Passagem Noroeste é um estreito submetido à jurisdição internacional e aberto à navegação internacional. Tal posicionamento se dá com base no princípio da liberdade de navegação, disposto nos arts. 38 (direito de passagem em trânsito) e 45 (passagem inocente) da CNUDM, assim como no entendimento da Corte

---

<sup>37</sup> O Canadá, apesar de ter assinado a CNUDM em 10 de dezembro de 1982, só veio a ratificá-la em 7 de novembro de 2003. Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Disponível em: <<http://www.un.org/depts/los/>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

Internacional de Justiça (CIJ) em seu julgado no caso “Estreito de Corfu” (CIJ, 1949)<sup>38</sup> (GRANZIERA; REI, 2015).

É importante destacar que os EUA ainda não aderiram à Convenção. Contudo, o poder executivo estadunidense ressaltou a importância em redefinir esta posição, em 2009, na *National Security Presidential Directive* (NSPD) 66<sup>39</sup>, proclamando que o caminho mais efetivo para obter o reconhecimento internacional e dispor de uma base legal que assegurasse a extensão da PC estadunidense no Ártico seria por meio dos procedimentos previstos na CNUDM. Além disso, em razão do crescente interesse na região, foi formulado, em 2013, a *National Strategy for the Arctic Region* (NSAR)<sup>40</sup>, sendo novamente demonstrada a prioridade em aderir à CNUDM (ESTADOS UNIDOS, 2009b; ESTADOS UNIDOS, 2013).

No documento NSAR, o governo estadunidense delineou uma série de metas e objetivos para a Região Ártica nos próximos anos, assinalando que a adesão à CNUDM ressaltaria os interesses do Estado em relação às Passagens Noroeste e Nordeste (Rota do Mar do Norte) e à expansão da PC na região do Mar de Beaufort, no estado do Alasca (ESTADOS UNIDOS, 2013). Assim, vale registrar o seguinte trecho

**A adesão à Convenção** protegeria os direitos dos EUA, liberdades e usos do mar e do espaço aéreo em toda a região do Ártico e **fortaleceria nossos argumentos em favor da liberdade de navegação e sobrevoo através da Passagem Noroeste** e da Rota do Mar do Norte. Os Estados Unidos são o único Estado do Ártico que não faz parte da Convenção. Somente aderindo à Convenção podemos maximizar a certeza jurídica e assegurar o melhor reconhecimento internacional de nossos direitos soberanos em relação à plataforma continental estadunidense no Ártico e em outros lugares, que podem conter vastos recursos de petróleo, gás e outros. Nossa reivindicação de plataforma continental estendida na região do Ártico poderia se estender por mais de 600 milhas náuticas a partir da costa norte do Alasca (ESTADOS UNIDOS, 2013, p. 9, tradução nossa<sup>41</sup>, grifo nosso).

<sup>38</sup> O direito de livre passagem pelos estreitos, mesmo que situados em mar territorial de determinado Estado, sempre foi a prática na navegação internacional, tendo sido reconhecido como um costume internacional consoante o entendimento expresso pela CIJ, no caso “Estreito de Corfu” (Reino Unido versus Albânia), julgado em 1949. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/14282/os-estreitos-utilizados-na-navegacao-internacional-e-o-direito-internacional-do-mar>>. Acesso em: 28 jul. 2018.

<sup>39</sup> Diretriz Presidencial de Segurança Nacional (tradução nossa).

<sup>40</sup> Estratégia Nacional para a Região do Ártico (tradução nossa).

<sup>41</sup> No original em inglês: “Accession to the Convention would protect U.S. rights, freedoms, and uses of the sea and airspace throughout the Arctic region and strengthen our arguments for freedom of navigation and overflight through the Northwest Passage and the Northern Sea Route. The United States is the only Arctic state that is not party to the Convention. Only by joining the Convention can we maximize legal certainty and

Apesar de todo esmero por parte do governo de Barack Obama<sup>42</sup> (2009-2017) em políticas públicas voltadas para a região do Ártico e nas tentativas de sensibilização do Congresso Nacional para a importância e urgência em aderir à CNUDM, não logrou êxito em tornar os EUA signatários da Convenção.

#### **4.4 Regime aplicável à Passagem Noroeste**

A proclamação das linhas de base retas, em 1986, pelo Canadá teve o efeito positivo de trazer os EUA para a mesa de negociações. Contudo, o progresso estava lento até que o presidente Ronald Reagan<sup>43</sup> (1981-1989) visitou Ottawa, em 1987. Nesta ocasião ocorreu um encontro de Reagan com o então primeiro-ministro canadense Brian Mulroney (1984-1993), no qual o Canadá reforçou a sua posição de soberania plena sobre a Passagem Noroeste o que não agradou o governo estadunidense (BYERS, 2010).

Sendo assim, com o intuito de atenuar os impasses entre os dois Estados, em 11 de janeiro de 1988, foi celebrado o Acordo de Cooperação do Ártico entre os EUA e o Canadá. Nesse acordo, os EUA comprometeram-se com a ideia de que toda a navegação dos quebra-gelos estadunidenses dentro das águas declaradas pelo Canadá como sendo interiores seria realizada com o consentimento do Canadá. Todavia, o Acordo não afetou as respectivas posições dos governos dos EUA e do Canadá sobre o direito do mar na Região Ártica ou em outras áreas marítimas (BYERS, 2010; CARDOSO, 2012).

Uma avaliação cuidadosa revela que não houve desafios inequívocos à posição legal do Canadá e, portanto, nenhuma navegação internacional que pudesse caracterizar um

---

best secure international recognition of our sovereign rights with respect to the U.S. extended continental shelf in the Arctic and elsewhere, which may hold vast oil, gas, and other resources. Our extended continental shelf claim in the Arctic region could extend more than 600 nautical miles from the north coast of Alaska.”

<sup>42</sup> 44º presidente dos EUA.

<sup>43</sup> 40º presidente dos EUA.

estreito internacional. No entanto, alguns especialistas canadenses acreditaram ser necessário argumentar que mesmo os dois trânsitos não consensuais, referentes aos episódios do SS *Manhattan* (1969) e do USCGC *Polar Sea* (1985), seriam insuficientes para preencher o critério utilizado pela navegação internacional no caso “Estreito de Corfu”, como por exemplo, defende Pharand (2007), ao argumentar que é necessário provar que um estreito tem um histórico como uma rota útil para o tráfego marítimo internacional. Ainda, a maioria da doutrina não canadense concorda que, pelo menos, uma quantidade moderada de tráfego é necessária (BYERS, 2013).

Ainda, Baxter (1964) argumenta que os rios, os canais e os estreitos devem ser considerados vias navegáveis internacionais quando esses são utilizados de forma substancial para a navegação comercial ou pelos navios de guerra pertencentes a outros Estados que não o Estado costeiro. Além disso, quanto aos critérios aplicados no caso “Estreito de Corfu”, Baxter (1964) defende que o critério aplicado pela CIJ coloca mais ênfase na realização da navegação propriamente dita do que em necessidades geográficas.

Da mesma forma, O'Connell (1982) enfatizou a importância do critério do “uso efetivo” no qual a definição legal de estreito, como uma passagem de mar territorial ligando duas áreas de alto-mar, não deve ser considerada apenas literalmente, mas interpretada como uma passagem que, usualmente, comporta uma grande parte do tráfego marítimo internacional não destinado a portos nas costas relevantes<sup>44</sup>. Nesse sentido, percebe-se que o critério do que é um estreito, diferentemente do critério do que é uma baía, não é muito geográfico, e sim, um critério funcional.

Alguns autores das Forças Armadas dos EUA consideram que o uso prospectivo é suficiente<sup>45</sup> ou mesmo que a geografia seria o único critério<sup>46</sup>. No entanto, esses pontos de

---

<sup>44</sup> Costa relevante é aquela que gera projeções que se sobrepõem às projeções da costa da outra parte. Esse conceito é utilizado para casos de delimitação de área marítima (COUTINHO; RIBEIRO, 2016).

<sup>45</sup> GRUNAWALT, Richard J. *United States Policy on International Straits*. 1987. *Ocean Development and International Law*. p. 445-456.

<sup>46</sup> KRASKA, James C. *The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage*. 2007. *International Journal of Marine and Coastal Law*. p. 257-275.

vista são visivelmente inconsistentes com a decisão da CIJ no caso “Estreito de Corfu” e com o requisito indispensável para qualificação de um estreito internacional, qual seja, a necessidade de comportar uma quantidade moderada de tráfego marítimo internacional (BYERS, 2013).

Os EUA, em particular, estão preocupados com o fato de que um possível reconhecimento da posição legal do Canadá na Passagem Noroeste possa criar um precedente desfavorável sobre pleitos em outras partes do mundo que os EUA afirmam ser estreitos internacionais. Nesse contexto, em janeiro de 2009, pouco antes de deixar o cargo, o então presidente George W. Bush<sup>47</sup> (2001-2009) assinou uma diretiva<sup>48</sup> que incluía uma reafirmação da posição de longa data dos EUA de que a Passagem Noroeste constituía um estreito internacional: "Liberdade dos mares é uma prioridade nacional [...] Preservar os direitos e deveres relativos à navegação e sobrevoo na região do Ártico sustenta nossa capacidade de exercer esses direitos em todo o mundo, inclusive pelos estreitos estratégicos" (BUSH, 2009 *apud* BYERS, 2013, p. 141, tradução nossa<sup>49</sup>).

Nesse sentido, Lalonde e Lasserre (2012) analisaram sete casos em que os EUA protestaram a respeito do que consideram ser a inclusão ilegal de um estreito internacional nas águas interiores de um Estado costeiro, defendendo, assim, o princípio da liberdade de navegação. No primeiro caso, o Japão evitou qualquer ameaça aos interesses dos EUA ao limitar a amplitude de seu MT nos Estreitos de La Pérouse, Tsugaru e Tsushima, garantindo assim, a mobilidade internacional apesar de reivindicar vários estreitos menos importantes (Estreitos de Kanmon, Hoyo e Bungo) como águas interiores. Em três outros casos – o Estreito de Palk, entre a Índia e o Sri Lanka; o Estreito de Querche, que liga o Mar Negro ao Mar de Azov; e o Estreito de Piombino, entre o continente italiano e a Ilha de Elba – esses estreitos são de pouco valor

---

<sup>47</sup> 43º presidente dos EUA.

<sup>48</sup> *National Security Presidential Directive 66 e Homeland Security Presidential Directive 25*. Disponível em: <<http://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

<sup>49</sup> No original em inglês: "Freedom of the seas is a top national priority [...] Preserving the rights and duties relating to navigation and overflight in the Arctic region supports our ability to exercise these rights throughout the world, including through strategic straits."

prático para os EUA por causa das águas rasas, da falta de acesso significativo, ou da proximidade de rotas mais vantajosas.

No entanto, Lalonde e Lasserre (2012) concluem que apenas a Rota do Mar do Norte, ao longo da costa da Rússia; o Estreito de Hainan, ao longo da costa da China; e a Passagem de Head Harbour, um pequeno estreito em águas canadenses perto do estado estadunidense de Maine, podem levantar algumas das mesmas preocupações legais como da Passagem Noroeste e apresentam um interesse estratégico inegável para os EUA. Em relação à Rota do Mar do Norte, os autores especulam que o derretimento do gelo pode realmente diminuir a sua importância e proporcionar o aumento do acesso às águas ao norte das ilhas oceânicas russas. Quanto ao Estreito de Hainan, pode haver um reconhecimento tácito de que a China exerce soberania exclusiva sobre este estreito. Quanto à Passagem de Head Harbour, sua importância possui um maior caráter local e, portanto, é improvável que apareça em qualquer avaliação estratégica global.

Por fim, pode-se observar que a maioria dos estreitos estratégicos (Gibraltar, Ormuz, Malaca, Cingapura, Torres etc.) citados na literatura acadêmica como potencialmente influenciados pelo precedente da Passagem Noroeste, simplesmente não são relevantes. Tais estreitos não se situam nas águas interiores dos Estados ribeirinhos e, portanto, não estão sujeitos a controle de soberania exclusiva. Mais importante ainda, essas grandes hidrovias marítimas são agora, inquestionavelmente, consideradas como estreitos internacionais aos quais se aplica o regime de passagem de trânsito. Sua designação como estreito internacional, e os direitos legais que fluem de tal designação, não podem mais ser razoavelmente questionados, independentemente do resultado do caso da Passagem Noroeste (LALONDE; LASSERRE, 2012).

Diante do exposto, pode-se concluir que a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá, não sendo, portanto, um estreito internacional. Isso

se deve, em síntese: à posição adotada pelo Canadá, em 1986, em proclamar linhas de base retas, com fundamento nos arts. 7º (linha de base retas) e 8º (águas interiores) da CNUDM; e ao entendimento de uma parte da doutrina que adota o critério funcional para classificação de um estreito internacional, como defendem Baxter (1964), O'Connell (1982), Pharand (2007) e Byers (2013), ou seja, uma quantidade moderada de tráfego marítimo internacional é necessária, o que não permite classificar a Passagem Noroeste como estreito internacional, em razão do baixo fluxo de navegação marítima internacional na região, como pode ser observado na TAB. 1 (ANEXO G).

Finalmente, é importante salientar que a posição dos EUA em não reconhecer o regime de águas interiores canadense à Passagem Noroeste se deve, em parte, à preocupação em não se criar um precedente desfavorável a outros pleitos pelo mundo em que os EUA afirmam ser estreitos internacionais.

## 5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa se propôs a analisar a controvérsia, iniciada em 1969, entre os EUA e o Canadá referente à disputa por espaços marítimos na região do Ártico, especificamente, quanto à liberdade ou não de navegação na Passagem Noroeste. E, por meio dessa análise, pretendeu-se chegar a uma conclusão para o questionamento: a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá ou tratar-se-ia de um estreito internacional? Assim, a seguir serão expostas as principais conclusões dos capítulos apresentados neste trabalho, para ao final, responder à questão de pesquisa proposta.

No capítulo 2 ficou demonstrado que o Ártico vem passando por expressivas mudanças climáticas nas últimas décadas, o que tem provocado uma alteração substancial na região. Assim, o derretimento da calota polar ártica vem possibilitando a abertura de novas rotas marítimas para navegação. Destaca-se, dentre essas rotas, a Passagem Noroeste, interligando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico através do arquipélago ártico canadense.

A utilização da Passagem Noroeste permite um considerável encurtamento das distâncias entre os portos da Europa e da Ásia e entre a costa leste dos EUA e o Oceano Pacífico, em relação aos Canais do Panamá e de Suez, por exemplo. Dessa forma, a Passagem Noroeste vem assumindo importância econômica e estratégica cada vez maior, em razão da redução dos custos operacionais da navegação marítima. Além disso, outro importante fator é a presença de significativas reservas de hidrocarbonetos (petróleo e gás natural) descobertas ao longo de sua rota.

No capítulo 3, verificou-se que o Direito do Mar é todo um conjunto de normas jurídicas relativas aos espaços marítimos. Nesse sentido, surge, em 1982, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). A CNUDM é o principal instrumento político e jurídico de regulamentação dos espaços marítimos, contando com 168 Estados signatários, e tem como principal objetivo delimitar a atuação de cada sujeito em cada espaço

marítimo.

Outrossim, observou-se que a CNUDM tem aplicação plena à Região Ártica, pois o Ártico é essencialmente um mar congelado e, tal Convenção, segundo seu preâmbulo, tem o papel precípua de estabelecer uma ordem jurídica para os mares e oceanos. Merece destaque, ainda, o art. 234 da CNUDM que versa sobre as áreas cobertas de gelo. Outro importante fato para alegação da aplicação da CNUDM ao Ártico foi a declaração dada pelos cinco Estados costeiros árticos na reunião conhecida como Declaração de Ilullisat (2008). Na ocasião, esses Estados assentiram que a CNUDM se aplicaria de forma sólida e compatível ao Oceano Ártico e que não existiria a necessidade de formular um regime jurídico internacional específico para o Ártico. Logo, pode-se concluir que a CNUDM consiste em uma fonte formal primária do Direito Internacional aplicável ao Ártico.

Por fim, ainda no capítulo 3, ficou demonstrada a importância do Conselho Ártico como o principal fórum intergovernamental que promove a cooperação, a coordenação e a interação na Região Ártica. Isso porque esse Conselho vem desempenhando um papel primordial em temas relacionados ao desenvolvimento do Ártico, em especial na promoção do desenvolvimento sustentável.

Por sua vez, no capítulo 4, foi analisada, especificamente, a controvérsia, iniciada em 1969, entre os EUA e o Canadá em relação ao regime aplicável à Passagem Noroeste. De um lado, o Canadá defende que a Passagem Noroeste se encontra em águas interiores, submetendo-se plenamente a sua soberania, ao adotar o critério das linhas de base retas encerrando o arquipélago ártico canadense, com fundamento nos arts. 7º e 8º da CNUDM. Diversamente, os EUA consideram a Passagem Noroeste como estreito internacional, aplicando-se, portanto, o princípio de liberdade de navegação, disposto nos arts. 38 e 45 da CNUDM. Entretanto, apesar desse posicionamento, os EUA são o único Estado ártico que não aderiu à Convenção.

Nesse sentido, foi constatado, também, que os EUA possuem, pelo menos, sete outros casos em que protestaram a respeito do que considera ser a inclusão ilegal de um estreito internacional nas águas interiores de um Estado costeiro, defendendo, assim, o princípio da liberdade de navegação.

Verificou-se ainda, que alguns doutrinadores enfatizam a importância do critério funcional para caracterizar um estreito internacional, que prescreve ser necessária uma quantidade moderada de tráfego marítimo internacional. Assim, responde-se à questão de pesquisa proposta: a Passagem Noroeste na região do Ártico encontra-se em águas interiores do Canadá, não sendo, portanto, um estreito internacional.

Os fundamentos para a resposta supracitada são: o critério de linhas de base retas adotado pelo Canadá, fundamentado nos arts. 7º (linha de base retas) e 8º (águas interiores) da CNUDM; e o entendimento de uma parte da doutrina que adota o critério funcional para classificação de um estreito internacional, como sustentam Baxter (1964), O'Connell (1982), Pharand (2007) e Byers (2013), o que não permite classificar a Passagem Noroeste como estreito internacional, em razão do baixo fluxo de navegação marítima internacional na região, como pode ser observado na TAB. 1 (ANEXO G).

Além disso, é importante salientar que a posição dos EUA em não reconhecer o regime de águas interiores canadense à Passagem Noroeste, tem fundamento na preocupação em não se criar um precedente desfavorável a outros pleitos envolvendo águas interiores de Estados costeiros em que os EUA afirmam ser estreitos internacionais.

Por fim, sugere-se, como futura linha de pesquisa, analisar a controvérsia existente entre os EUA e a Rússia em relação ao regime aplicável à Rota do Mar do Norte.

## REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E. do Nascimento e; CASELLA, Paulo Borba. *Manual de Direito Internacional Público*. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. 1000 p.

BAXTER, Richard R. *The Law of International Waterways*. Cambridge: Harvard University Press, 1964. 371 p.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Org.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014. 589 p.

BLAINEY, Geoffrey. *Uma breve história do século XX*. 2. ed. São Paulo: Editora Fundamento Educacional, 2008. 307 p.

BRASIL. *Decreto Legislativo n. 1.530, de 22 de junho de 1995*. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 23 jun. 1995. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 22 mai. 2018.

BYERS, Michael. *Who Owns the Arctic? understanding sovereignty disputes in the north*. Vancouver: Douglas & McIntyre, 2010. 179 p.

\_\_\_\_\_, Michael. *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. 314 p.

CALDINI, Vera; ÍSOLA, Leda. *Atlas Geográfico Saraiva*. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2009. 224 p.

CANADÁ. *Canada's Northern Strategy*. 2012-2016. Disponível em: <<http://www.northernstrategy.gc.ca/index-eng.asp>>. Acesso em: 19 jun. 2018.

CARDOSO, Luis Fernando de Paiva Baracho. *O Domínio Polar Ártico perante o Direito Internacional Público*. 2012. 179 f. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2135/tde-27082013-155920/pt-br.php>>. Acesso em: 22 maio 2018.

CASTRO, L. A. A. *O Brasil e o novo direito do mar: mar territorial e zona econômica exclusiva*. Brasília: FUNAG, 1989. 84 p.

COUTINHO, Francisco Pereira; RIBEIRO, Manuel de Almeida. *Jurisprudência Resumida do Tribunal Internacional de Justiça (1947-2015)*. Lisboa: D. Quixote, 2016. 407 p.

ESTADOS UNIDOS. *Arctic Region Policy*. 2009a. Disponível em: <<https://www.hsdl.org/?abstract&did=232474>>. Acesso em: 19 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. *National Security Presidential Directive - NSPD 66*. Washington: The White House, 2009b. 14 p. Disponível em: <<http://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. *National Strategy for the Arctic Region*. Washington: The White House, 2013. 11 p. Disponível em: <[https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat\\_arctic\\_strategy.pdf](https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf)>. Acesso em: 23 maio 2018.

FERRÃO, Eduardo Manuel Braga da Cruz Mendes. *A Abertura da Rota do Ártico (Northern Passage): Implicações políticas, diplomáticas e comerciais*. In: Caderno do Instituto de Ensinos Superiores Militares. Lisboa, Portugal. 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10400.26/9950>> Acesso em: 23 jun. 2018.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernand (Org.). *Energia e meio ambiente: contribuições para o necessário diálogo*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2015. 240 p. Disponível em: <<http://www.unisantos.br/wp-content/uploads/2016/03/ENERGIA-E-MEIO-AMBIENTE.pdf#page=107>>. Acesso em: 22 maio 2018.

GREVE, Ralf; BLATTER, Heinz. *Dynamics of the Ice Sheets and Glaciers*. Londres: Springer, 2009. 308 p.

HUMPERT, Malte; RASPOTNIK, Andreas. *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route*. 2012. p. 281-207. Disponível em: <[http://arcticyearbook.com/images/Articles\\_2012/Humpert\\_and\\_Raspotnik.pdf](http://arcticyearbook.com/images/Articles_2012/Humpert_and_Raspotnik.pdf)>. Acesso em: 10 jun. 2018.

ILULLISAT DECLARATION. 28 maio 2008. Disponível em: <<http://www.arcticgovernance.org/the-ilulissat-declaration.4872424.html>>. Acesso em: 18 jul. 2018.

KESKITALO, E. C. H. *Negotiating the Arctic: the construction of an international region*. Nova Iorque: Routledge, 2004. 299 p.

LALONDE, Suzanne; LASSERRE, Frédéric. *The Position of the United States on the Northwest Passage: Is the Fear of Creating a Precedent Warranted?* [online]. Journal Ocean Development & International Law. v. 44., 2013. p. 28-72. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/00908320.2012.726832>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

LASSERRE, Frédéric. *Les détroits arctiques canadiens et russes: souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes*. [online] Cahiers de géographie du Québec. v. 48, n. 135. dez. 2004. p. 397-425. Disponível em: <<https://www.erudit.org/revue/cgq/2004/v48/n135/011799ar.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2018.

\_\_\_\_\_, Frédéric. *Géopolitiques arctiques: pétrole et routes maritimes au coeur des rivalités régionales?* In: Critique Internationale, n. 49, 2010. p. 131-156. Disponível em: <<https://www.cairn.info/revue-critique-internationale-2010-4-page-131.htm>>. Acesso em: 28 jul. 2018.

MARQUES JÚNIOR, José Carlos; MARQUES, Rafael Diógenes. *Disputas territoriais no Ártico à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982*. In: Revista de Geopolítica. v. 3, n. 2. Natal: [s.n.]. 2012. p. 139-152. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/view/60/54>>. Acesso em: 07 jun. 2018.

MENEZES, Wagner. *O Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2015. 238 p.

MOORE, John Morton. *The UNCLOS negotiations on ice-covered areas*. In: Nordquist, Heidar and Moore (eds.). *Changes in the Arctic Environment and the Law of the Sea*. Leiden, Martinus Nijhoff, 2010. p. 19-23.

NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER. 2013. Disponível em: <[http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea\\_ice.html](http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_ice.html)>. Acesso em: 03 jul. 2018.

NOWLAN, Linda. *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*. IUCN Environmental Policy and Law Paper n° 44. Bonn, Alemanha. 2001. Disponível em: <<https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/EPLP-044.pdf>>. Acesso em 23 jun. 2018.

O'CONNELL, Daniel P. *The International Law of the Sea*. Oxford: Clarendon Press, 1982. 1201 p.

OSTRENG, W. *Shipping and resources in the Arctic ocean. A Hemispheric Perspective*. In: L. Heininen: ed. *Arctic yearbook*. Canada: University of the Arctic. 2012 p. 247-280. Disponível em: <[http://arcticyearbook.com/images/Articles\\_2012/Oestering.pdf](http://arcticyearbook.com/images/Articles_2012/Oestering.pdf)>. Acesso em: 23 maio 2018.

PHARAND, Donat. *The Arctic Waters and the Northwest Passage: a final revisit*. Oxfordshire: Taylor & Frances, 2007. 67 p.

RANGEL, V. M. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970. 284 p.

SANTOS, Leo Evandro Figueiredo dos. *Cooperação e conflitos nas regiões polares: um cenário para o século XXI*. 2016. 409 f. Tese (Doutorado em Estudos Estratégicos Internacionais) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/147437>> Acesso em: 21 jun. 2018.

SAVIGNY, Friedrich Carl Von. *Vom Beruf unsrer Zeit fur Gesetzgebung und Rechtswissenschaft*. Heidelberg: Mohr und Zimmer, 1814.

SILVA, Alexandre Pereira da. *O Direito Internacional e o Renovado Interesse pelo Ártico*. Anuário Mexicano de Derecho Internacional. v. XVI. México: [s.n.]. 2016. p. 1-35. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/pdf/4027/402744477007.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

SILVA, Joseph de Plácido e. *Vocabulário Jurídico*. 32. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016. 1536 p.

SOUZA JÚNIOR, Enoil de. *O novo Ártico: mudanças ambientais e geopolítica*. 2016. 96 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/134671>> Acesso em: 21 jun. 2018.

UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY - USGS. *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*. Menlo Park, 2008. 4 p. Disponível em: <<http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>>. Acesso em: 23 maio 2018.

ZANELLA, Tiago Vinicius. *Curso de Direito do Mar*. Curitiba: Juruá, 2013. 378 p.

## ANEXO A

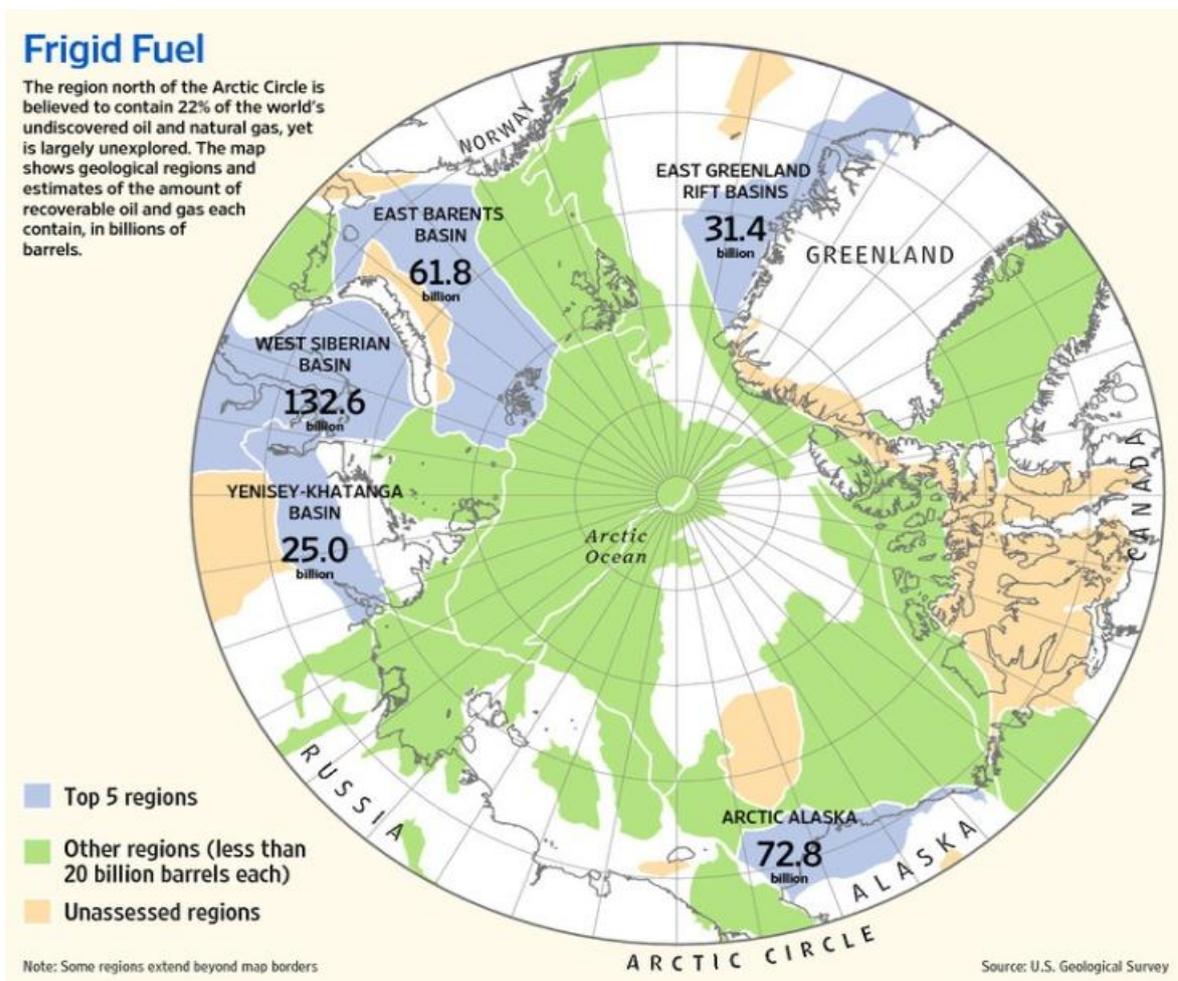


FIGURA 1 – Reservas de petróleo e gás natural no Ártico

Fonte: USGS, 2008.

Disponível em:

<<https://energy.usgs.gov/GeneralInfo/EnergyNewsroomAll/TabId/770/PID/3941/mcat/3943/TagID/234/TagName/Oil-and-Gas-Maps/Default.aspx>>. Acesso em: 22 mai. 2018.

## ANEXO B

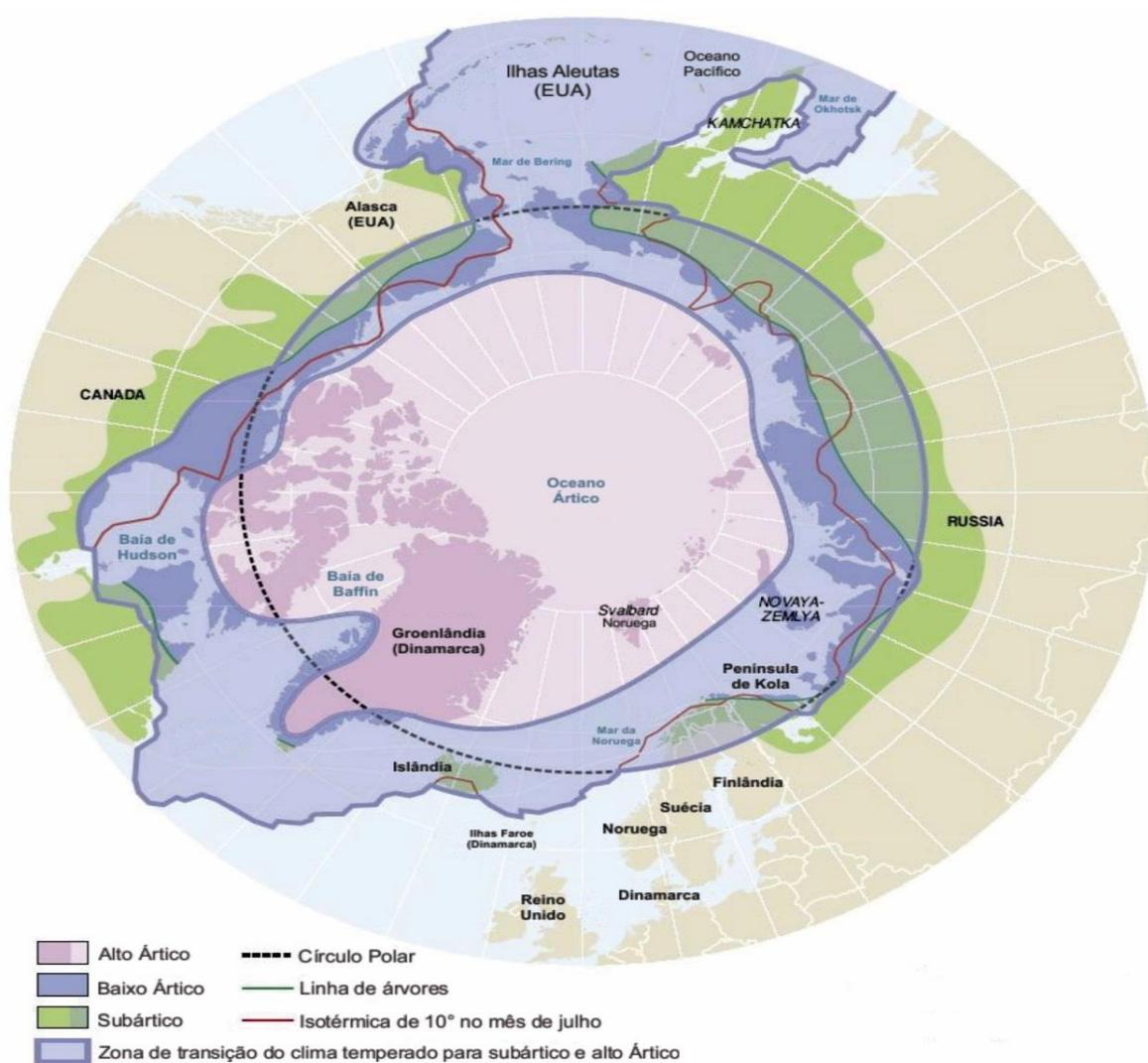


FIGURA 2 – Critérios geográficos de delimitação do Ártico

Fonte: Traduzido de AMAP, 1998.

Disponível em: <<http://www.amap.no/>>. Acesso em: 02 jul. 2018.

## ANEXO C

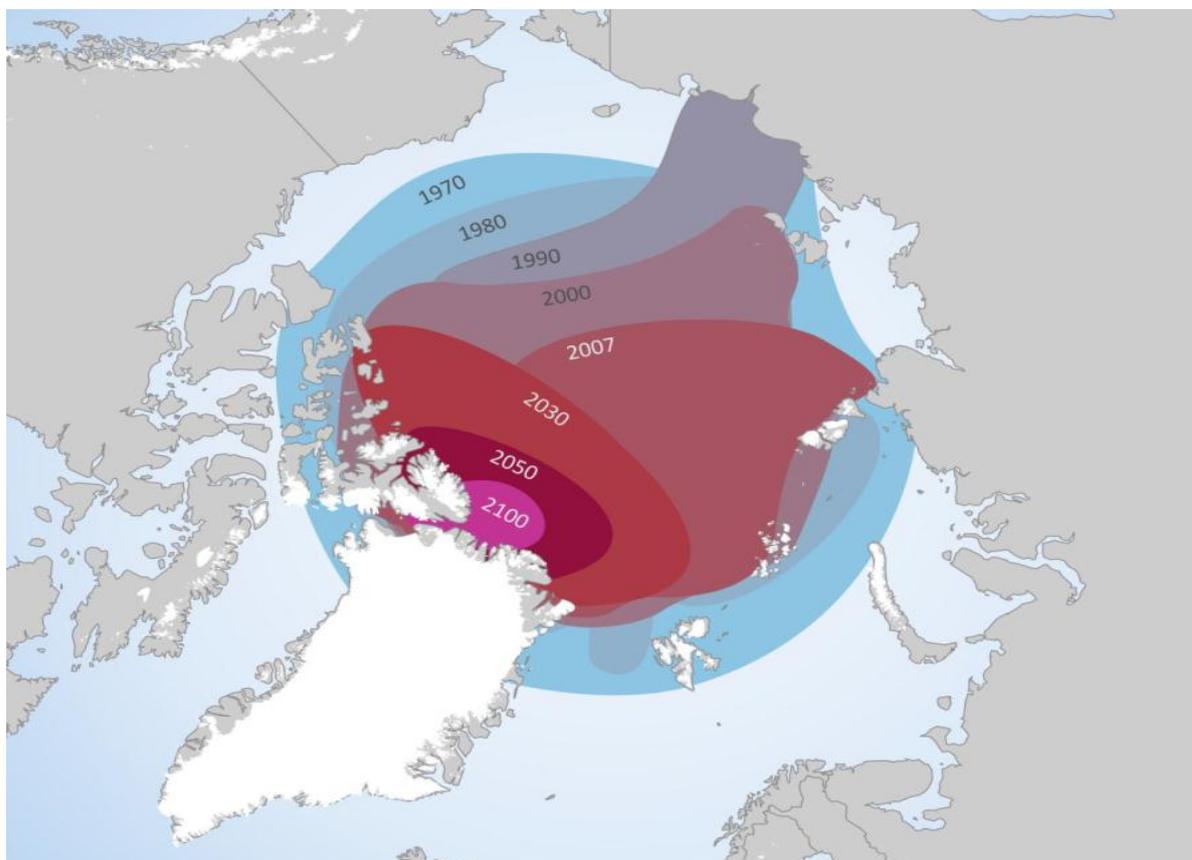


FIGURA 3 – Degelo do Ártico entre 1970-2007 e previsões para 2030-2100

Fonte: FERRÃO, 2013, p. 12.

## ANEXO D

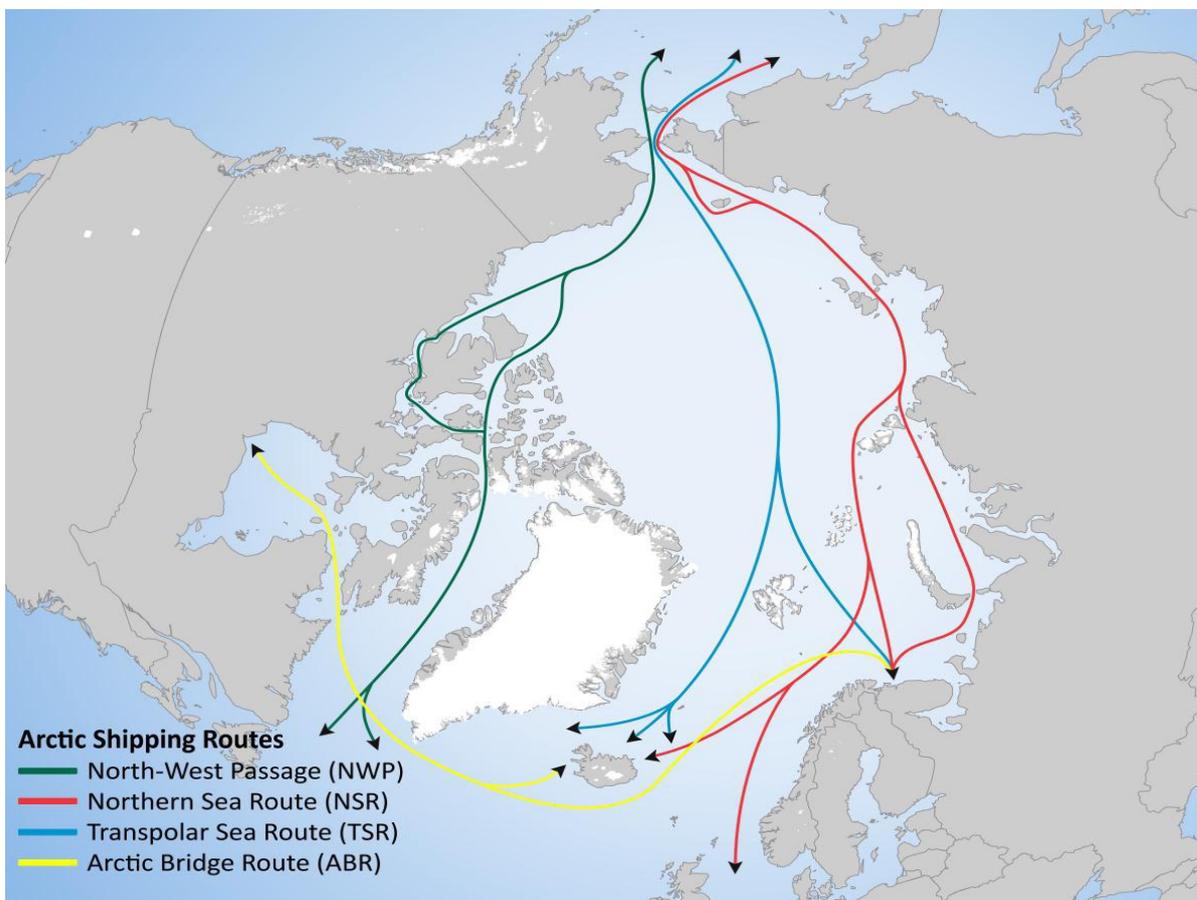


FIGURA 4 – Rotas marítimas no Ártico

Fonte: FERRÃO, 2013, p. 15.

## ANEXO E

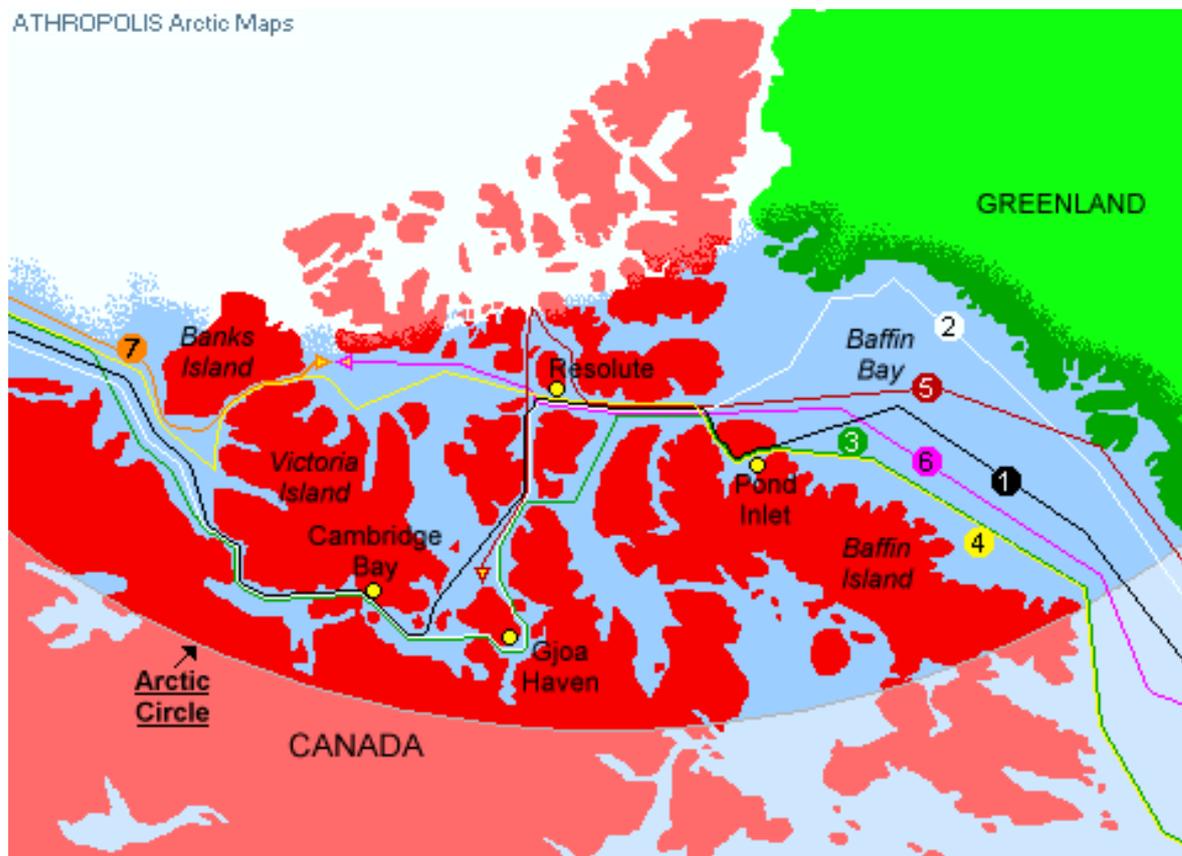


FIGURA 5 – Principais rotas na Passagem Noroeste

Fonte: OSTRENG, 2012, p. 258.

## ANEXO F

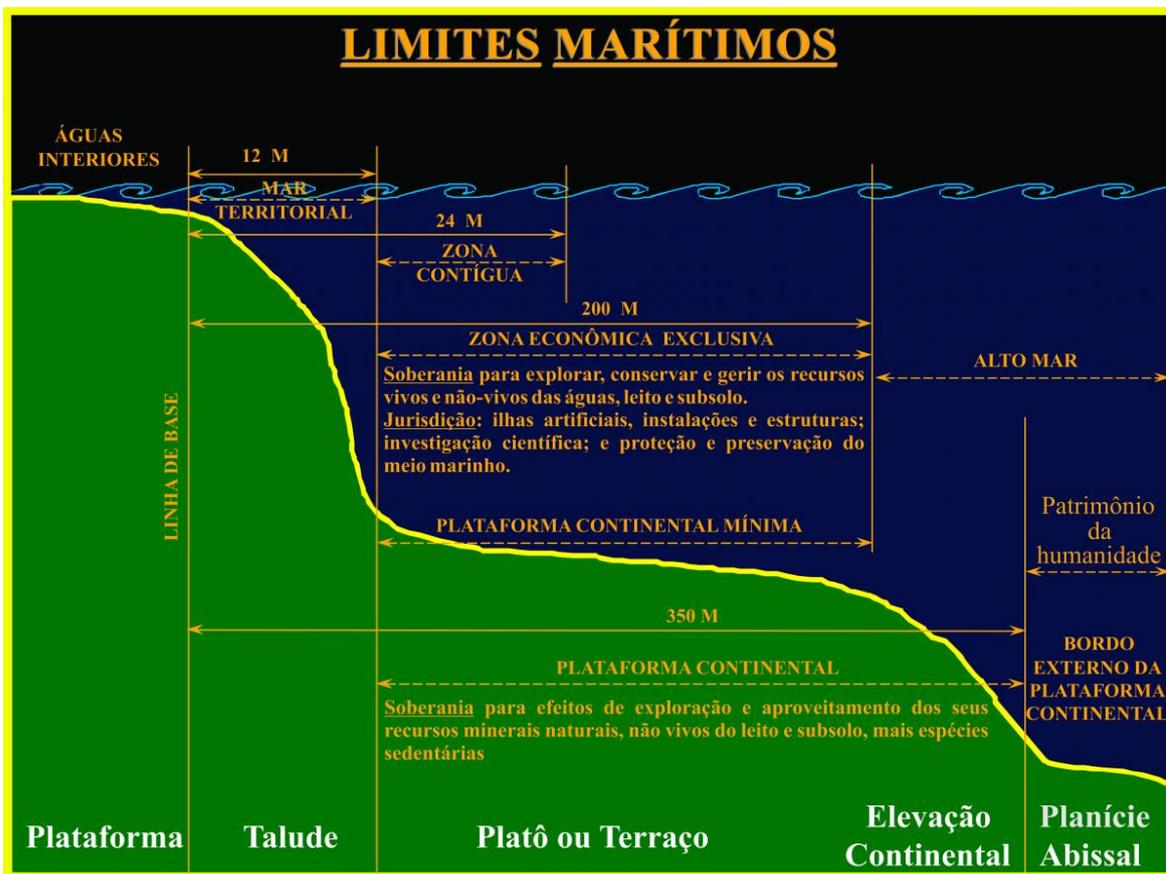


FIGURA 6 – Limites marítimos

Fonte: Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 18 jul. 2018.

## ANEXO G

TABELA 1

Tráfego marítimo na Passagem Noroeste entre 2005 e 2010

Tipo de Navio	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Navio Quebra-gelo	2	2	2	1	2	2
Navio de Cruzeiro	2	2	3	2	3	8
Navio de Recreio	-	-	2	7	10	13
Rebocadores	-	1	-	-	2	1
Navio Mercante	-	-	-	2	1	2
Navio de Serviço Local	-	-	-	2	1	2
Navio de Pesquisa	3	1	-	1	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>28</b>

Fonte: FERRÃO, 2013, p. 24.

## ANEXO H

TABELA 2

Distâncias entre portos (km) segundo as rotas marítimas

Rota marítima	Londres - Yokohama	Nova Iorque - Yokohama	Hamburgo - Vancouver
Panamá	23.300	18.560	17.310
Suez e Málaca	21.200	25.120	29.880
Cabo Horn	32.289	31.639	27.200
Passagem Noroeste	15.930	15.220	14.970
Passagem Nordeste	14.062	18.190	13.770

Fonte: LASSERE, 2004, p. 398.