

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC ANDRÉ TEIXEIRA PATROCÍNIO

O DIREITO DO MAR E OS INTERESSES DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E  
DA FEDERAÇÃO RUSSA SOBRE A REGIÃO DO ÁRTICO

Rio de Janeiro

2019

CC ANDRÉ TEIXEIRA PATROCÍNIO

O DIREITO DO MAR E OS INTERESSES DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E  
DA FEDERAÇÃO RUSSA SOBRE A REGIÃO DO ÁRTICO

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  
2019

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus por permitir que eu tenha saúde para realizar as minhas atividades diárias e por conceder bênçãos a minha família.

A minha amada esposa Aline e aos meus filhos Alexandre e Arthur, pelo apoio e compreensão durante os períodos de meus estudos.

Aos meus queridos pais, Elias e Maria, por todo amor e empenho dedicados a mim.

A minha irmã, Ludimila, pelo meu afastamento e poucos momentos de lazer.

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) José Carlos Pinto, meu orientador, pelos ensinamentos e atenção dedicada durante a preparação deste trabalho.

Ao Capitão de Corveta (IM) Thiago Martins Amorim, meu grande amigo, pela disponibilidade e ajuda durante o Curso.

Aos meus colegas da turma “Almirante Soares Dutra”, pelo convívio cordial e prestimoso.

## RESUMO

O propósito desta pesquisa é analisar as disputas por espaços marítimos no Ártico, especificamente pelas mudanças de interesses por parte dos Estados Unidos da América e da Federação Russa no século atual. Utilizando como base para a sustentação do estudo, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, assinada em Montego Bay, e as deliberações da Organização das Nações Unidas para nortear a solução das controvérsias. O aquecimento global, vem alterando as características do Ártico, surgindo novas rotas de navegação e aumentando o acesso aos recursos naturais na região, o que demonstra uma grande relevância deste tema atualmente. Os interesses norte-americanos e russos pela Ártico alteram as suas posturas, eles passam a agir mais ativamente com a realização de exercícios militares na área e buscam realizar acordos ou obter soluções dos órgãos competentes. A Federação Russa submeteu à Comissão de Limites da Plataforma Continental uma solicitação para a extensão do seu limite externo da Plataforma Continental, este pedido ainda está sendo analisado. Os Estados Unidos da América não sendo signatários da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, não possuem força nas suas argumentações sobre a alteração de limites marítimos. Conclui-se que os interesses estadunidense e russo estão diretamente ligados ao potencial econômico dos recursos naturais recentemente descobertos, e as novas Linhas de Comunicação Marítimas no Ártico. As normas jurídicas precisam acompanhar a mudanças, sendo necessária uma avaliação criteriosa para se estabelecer o Direito do Mar, devido à complexidade de um mundo volátil e incerto.

Palavras-chave: Ártico. Estados Unidos da América. Federação Russa. Interesses. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Plataforma Continental.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>O DIREITO DO MAR</b> .....	<b>8</b>
2.1	EVOLUÇÃO HISTÓRICA .....	8
2.2	I CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR .....	11
2.3	II CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR .....	12
2.4	III CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR .....	12
<b>3</b>	<b>MOTIVAÇÃO PELA REGIÃO DO ÁRTICO</b> .....	<b>15</b>
3.1	A REGIÃO E SUAS CARACTERÍSTICAS .....	15
3.2	INTERESSES DOS EUA .....	17
3.2.1	Rotas marítimas .....	18
3.2.2	Recursos naturais .....	19
3.2.3	Aspecto militar .....	20
3.3	INTERESSES DA FEDERAÇÃO RUSSA .....	22
3.3.1	Rotas marítimas .....	23
3.3.2	Recursos naturais .....	24
3.3.3	Aspecto militar .....	25
<b>4</b>	<b>ANÁLISE DOS INTERESSES</b> .....	<b>28</b>
4.1	DIVERGÊNCIAS EM RELAÇÃO AOS EUA .....	28
4.2	DIVERGÊNCIAS EM RELAÇÃO A FEDERAÇÃO RUSSA .....	30
4.3	COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL .....	32
4.3.1	Submissões realizadas pela Federação Russa .....	33
4.3.2	Recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental .....	33
4.3.3	Litígios não resolvidos .....	34
4.3.4	Acordos entre os Estados .....	34
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>38</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>41</b>

# 1 INTRODUÇÃO

A necessidade da utilização do mar sempre esteve presente na história, em que o mar foi usufruído desde os primórdios para a navegação e pesca, mesmo que de forma arcaica, tendo ocorrido uma evolução significativa na maneira da exploração de seus recursos, representados atualmente pelo uso de equipamentos, técnicas e meios sofisticados. O acesso ao mar foi importante para a realização das comunicações entre locais muito afastados como nas grandes navegações<sup>1</sup>. A maior parte da população mundial vive próxima ao litoral, o que demonstra a importância estratégica que possuem essas faixas de terra junto à costa marítima.

As disputas e as controvérsias entre os Estados sobre questões do mar eram resolvidas através dos costumes aplicados nas soluções das divergências, os quais foram direcionados espontaneamente e aplicados nos espaços marítimos, surgindo assim, Direito do Mar<sup>2</sup>. Inicialmente este ramo do direito era expresso por tradições e costumes, que gradativamente foram se solidificando, passando as controvérsias a serem regidas por tratados e convenções.

Após a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) em 1982 pela maioria dos países signatários da Organização das Nações Unidas (ONU), cria-se um instrumento jurídico atualizado para a época a fim de encontrar a solução dos problemas relativos ao Direito do Mar. Apesar da assinatura da CNUDM ter sido uma evolução do Direito do Mar, cabe realizar duas considerações, a primeira para afirmar que somente com a ratificação e a adesão do Estado é que passa a ser obrigatório cumprimento do estabelecido na convenção, e a segunda, que a Corte Internacional de Justiça já existia antes da convenção, com a função de analisar e decidir sobre as controvérsias.

O aquecimento global recebe cada vez mais importância nos debates

---

1 Grandes navegações portuguesas e espanholas nos séculos XV e XVI, com as descobertas de novas rotas e do “novo mundo” (Zanella, 2013).

2 O conjunto de regras celebradas no plano internacional, em foros internacionais, entre Estados ou organizações internacionais, cujo objetivo é disciplinar as relações globais para uso e utilização dos mares e Oceanos, sua preservação e exploração voltada para toda a humanidade (MENEZES, 2015).

internacionais, e o Ártico é uma região, em especial, que vem se modificando rapidamente por causa das temperaturas que se elevam cada vez mais com o passar do tempo. A alteração do clima e o conseqüente aumento do degelo proporciona um maior acesso ao Ártico, o que possibilita o surgimento de novas rotas marítimas ligando a Ásia à América do Norte e à Europa, bem como uma maior exploração dos recursos naturais. Abaixo do gelo do Ártico existe uma significativa reserva natural que foi pouco explorada até hoje por ser de difícil acesso.

Devido às mudanças climáticas do Ártico as disputas ficaram maiores e os interesses aumentaram, sendo formado em 1996 pelos Estados que possuem território na região o Conselho do Ártico<sup>3</sup>, onde são realizadas reuniões semestrais visando uma coordenação para que as negociações ocorram de forma pacífica, sendo o compromisso de todos os integrantes a resolução de todas as disputas através de acordos.

O estudo apresentado terá o propósito de analisar as disputas por espaços marítimos no Ártico, especificamente pelas mudanças de interesses por parte dos Estados Unidos da América (EUA) e da Federação Russa no século atual. A região do Ártico vem em uma crescente importância no cenário mundial, sendo este assunto de grande relevância em relação ao Direito do Mar e a oceanopolítica.

Refletindo sobre o exposto, chegamos ao seguinte questionamento: Os interesses dos EUA e da Federação Russa no Ártico são direcionados e intensificados pelo acesso aos recursos naturais e pelas rotas de navegação na região? Para responder à questão, assumiremos a hipótese de que os recursos naturais e as novas rotas, por possuírem um grande potencial econômico, são fatores que motivam os interesses dos EUA e da Federação Russa na região do Ártico.

---

3 O Conselho do Ártico é o principal fórum intergovernamental que promove a cooperação, coordenação e interação entre os Estados do Ártico, as comunidades indígenas do Ártico e outros habitantes do Ártico em questões comuns do Ártico, em particular sobre questões de desenvolvimento sustentável e proteção ambiental no Ártico. São membros do Conselho do Ártico: Canadá, Reino da Dinamarca, Finlândia, Islândia, Noruega, Federação Russa, Suécia e EUA.

Assim, para se alcançar este propósito foi realizado para esta dissertação, uma pesquisa bibliográfica e documental, estruturada em uma metodologia científica, dividido em cinco capítulos, conforme relacionado a seguir:

Após esta introdução, será apresentada, uma descrição da evolução histórica do Direito do Mar até os dias atuais. Serão abordadas as três conferências que deram origem à CNUDM de 1982, sendo esta Convenção a principal fonte internacional de Direito do Mar, expressas pela codificação das normas jurídicas.

O terceiro capítulo apresentará um detalhamento para que seja entendido as especificidades do Ártico e os interesses dos EUA e Federação Russa naquela região, com ênfase nos recursos naturais e nas rotas marítimas, detalhando também a evolução militar.

No quarto capítulo serão analisadas as controvérsias dos dois Estados e as submissões encaminhadas à Comissão de Limites da Plataforma Continental. A disputa por espaços marítimos no Ártico será observada não somente pelos interesses, mas à luz do que está previsto na CNUDM.

O último capítulo traz a conclusão da pesquisa com base nas análises efetuadas, considerando o objeto deste estudo, e por fim, responde à questão enunciada anteriormente.

Será abordada agora a história do Direito do Mar, explicando através dos tempos, como este foi influenciado pelo costume internacional até a normatização pela CNUDM.



## 2 O DIREITO DO MAR

Para um entendimento básico da Convenção que regulamenta o Direito do Mar, é importante estudar um pouco sobre como a humanidade vivia no passado, como era a forma de vida e seus hábitos mais comuns. Visando buscar essa compreensão serão comentados os costumes das sociedades que faziam uso dos rios e mares.

A busca por uma normatização com direitos e deveres foi realizada de maneira contínua, tendo ocorrido o primeiro passo para o Direito do Mar no Congresso de Paris no ano de 1856, com o estabelecimento de um acordo de paz após a Guerra da Criméia (1853-1856). Em 1919 com a criação da Sociedade das Nações e a assinatura do Tratado de Versalhes, passou a existir uma maior conscientização sobre a necessidade do uso comum do mar de forma pacífica (MENEZES, 2015).

### 2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Segundo Zanella (2013) No início da Antiguidade, o homem procurou viver perto de cursos d'água, onde estas áreas eram escolhidas por causa da facilidade de acesso à água e conseqüentemente para a produção agrícola. Com o aumento da produção houve a necessidade de distribuir o que não seria consumido, surgiu então o comércio realizado através dos rios, mais adiante o mar começa a ser utilizado como via de transporte de mercadorias. Na Antiguidade o principal mar utilizado para o comércio era o mar mediterrâneo.

A utilização frequente do mar faz com que aconteça o estabelecimento de regras mesmo que de maneira precária, pois passa a ser fundamental uma organização e proteção, que possibilitasse realizar um comércio exterior, construção naval e a cobrança de indenizações. Surge a necessidade de existir um regime jurídico para o mar, que passa a ser navegado não somente em águas próximas à costa (ZANELLA, 2013).

O Império Romano dominava a navegação e o comércio que passava pelo mar mediterrâneo, realizavam a proteção da navegação e o policiamento de portos e costas, mas consideravam que o mar não era passível de apropriação, permitindo a liberdade de navegação e pesca. Os romanos não exigiam o pagamento de taxas dos navios que navegavam no mediterrâneo. Era declarado pelo Império Romano o poder exclusivo de regular e fiscalizar a navegação marítima, com intuito de assegurar a liberdade de navegação a todos os indivíduos, conforme exposto por Zanella (2013), não existia a divisão de águas como litorâneas, costeiras ou mais afastadas, sendo o mar um espaço único. As mudanças passaram a ocorrer com a queda do Império:

Após a queda do império (em 476 d. C.), as diversas unidades políticas que surgiram em seu lugar rapidamente imputaram-se direitos próprios relativos às águas mediterrânicas. Isto fica evidenciado posteriormente quando, no século XIII, Veneza passa a denominar como mar fechado - sob seu exclusivo poder - o mar Adriático, bem como Gênova, que arrogou sua hegemonia sobre o mar da Ligúria (ZANELLA, 2013, p.63).

É na Idade Média que surge o conceito de mar territorial, onde os Estados buscavam além da proteção contra piratas e Estados rivais, a possibilidade de cobrança de impostos sobre a navegação e a pesca. Os Estados costeiros começam a utilizar medidas sanitárias para se proteger contra as possíveis doenças das embarcações provenientes do oriente (ZANELLA, 2013).

Na Idade Moderna que ocorre uma transformação na navegação marítima mundial. Cidades como Veneza, entram em decadência, ocasião em que outros países europeus como Portugal se tornam potências marítimas, dando início à Era de Descobrimientos. Nos séculos XV e XVI, os portugueses e espanhóis desbravam o desconhecido Atlântico com a intenção de descobrir o caminho para as Índias (ZANELLA, 2013).

No final do século XVIII, alguns Estados passam a querer soberania sobre uma extensão de cerca de 3 milhas náuticas, que era frequentemente estabelecida pelo alcance do canhão, permitindo garantir um certo controle a essa distância na superfície do mar. Com o aperfeiçoamento e conseqüente evolução das armas, esta distância carecia de uma atualização, não sendo mais um bom parâmetro para regular a extensão do mar territorial (ZANELLA, 2013).

No início do século XIX, a única forma de se fixar distância seria mediante a existência de reciprocidade, estabelecidas por meio de acordos bilaterais. Em 1882 foi celebrado um tratado, em Haia, que objetivava normatizar a atividade pesqueira no Mar do Norte e solucionar os problemas entre franceses, ingleses, belgas e holandeses. Até o século XX não haviam tratados que versassem sobre o mar territorial, mais predominava o costume acerca do mar territorial de 3 milhas, porém alguns Estados começam a questionar e defender o aumento para 6 e até mesmo 12 milhas (ZANELLA, 2013).

Em 1930, em Haia, ocorre uma Conferência de Codificação do Direito Internacional, que tinha dentre outras questões, o objetivo de padronizar a largura do mar territorial e o direito de pesca além deste espaço. A conferência não foi satisfatória pois muitos Estados mantiveram suas posições em utilizar larguras maiores para delimitar o mar territorial, o que não permitiu uma unanimidade. Não foi possível determinar os poderes dos estados para além do mar territorial, mais fica claro que era necessário estabelecimento de uma zona contígua. Apesar de não se obter grandes resultados, a conferência representou o primeiro grande esforço para se formar normas consuetudinárias internacionais, sendo um grande passo para o desenvolvimento do direito (ZANELLA, 2013).

De acordo com Zanella (2013), em 1945 o presidente norte-americano Harry Truman argumentou que era necessário estabelecer duas áreas até então inexistentes, a plataforma continental e uma zona de pesca. O território norte-americano não termina na

fronteira marítima, pois ele se estende mar adentro no prolongamento natural da costa, assim, o solo e subsolo da costa faziam parte do prolongamento terrestre dos EUA.

Devido à falta de um consenso e à busca por normas, foram realizadas três conferências que contribuíram de maneira significativa para o atingimento de uma regulamentação sobre os espaços marítimos, conforme apresentadas a seguir.

## 2.2 I CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

A Assembleia Geral das Nações Unidas convocou, em 1958, em Genebra, a Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, que se reuniu entre os meses de fevereiro e abril. Foram estabelecidas quatro comissões que buscavam discutir além dos aspectos jurídicos, analisar também os políticos, econômicos, biológicos e técnicos referentes ao direito do mar. As comissões chegaram à assinatura de quatro convenções que discorriam sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, o Alto Mar, a Pesca e conservação de recursos vivos no Alto Mar e a Plataforma Continental (MENEZES, 2015).

Os Estados passam a ter soberania sob o Mar Territorial, ainda sem a normatização do limite externo, mas com algumas condições, cabendo destacar o direito à passagem inocente. O Estado Ribeirinho passa a ter o direito de adotar medidas para a conservação dos recursos naturais no Alto Mar e adjacente ao seu Mar Territorial. No Alto Mar fica estabelecido a liberdade de navegação, pesca, instalação de cabos e oleodutos submarinos e sobrevoo (ZANELLA, 2013).

A Conferência de Genebra de 1958 obteve êxito, por conseguir resolver alguns problemas históricos, porém a dificuldade em se delimitar a extensão do mar territorial e a imprecisão na delimitação da plataforma continental permaneceram (ZANELLA, 2013).

### 2.3 II CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

As deficiências observadas nos resultados da I conferência, fizeram com que logo ocorresse um novo encontro no ano de 1960, mas o curto espaço de tempo entre as duas conferências não foi suficiente para que se encontrasse um acordo sobre as pendências. Segundo Zanella (2013), surgiu o conceito denominado 6 + 6, onde foram propostas 6 milhas para o mar territorial e 6 milhas como zonas de pesca, mas não foi obtida a aprovação do plenário. Não se conseguiu atingir a finalidade proposta, mas representou um progresso para o Direito do Mar, sendo uma precursora no pensamento das 12 milhas que delimitam o Mar Territorial contemporâneo (ZANELLA, 2013).

### 2.4 III CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

O embaixador Arvid Pardo, de Malta, em 1º de novembro de 1967, intercedeu às Nações Unidas, para que fosse apresentado um regulamento eficaz sobre o Oceano, que tivesse uma definição exata quanto às jurisdições nacionais, contribuindo para a realização da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (MENEZES, 2015).

As conferências de 1958 e 1960 foram fundamentais para o avanço do Direito do Mar, em 1967, por ocasião da XXII sessão da Assembleia Geral na ONU, é criada a Comissão dos fundos Marinhos, com a finalidade de se apresentar um projeto de tratado. No dia 3 de dezembro de 1973, na sede da ONU em Nova York, é realizada a primeira sessão de trabalho da III Conferência (ZANELLA, 2013).

De início ficou estabelecido que as questões seriam debatidas e resolvidas pelo consenso e que as matérias seriam aprovadas por partes, isto fez com que o processo fosse muito lento. As exigências das grandes potências que já possuíam uma tecnologia avançada e não queriam perder o acesso aos recursos marinhos, e os Estados que desejavam ter acesso à igualdade na utilização dos Oceanos e seus recursos naturais, geraram muitas discordâncias

nas sessões. A Conferência se desenvolveu em 9 anos, onde foram realizadas 11 sessões (ZANELLA, 2013).

De acordo com a Ata Final da CNUDM, a Convenção junto com a Resolução I<sup>4</sup>, foram adotadas em 30 de abril de 1982, sem qualquer prejuízo de alterações de redação deferidas posteriormente pela Conferência e que deveriam ser incorporadas a Convenção. Em dezembro, ocorre a assinatura da convenção de Montego Bay:

Após diversas sessões, debates e emendas, em 10 de dezembro de 1982 na cidade de Montego Bay, na Jamaica, foi assinada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, com 130 votos a favor, 4 votos contrários e 17 abstenções (ZANELLA, 2013, p.89 e 90).

Apesar da assinatura ainda havia algumas discordâncias entre os Estados, isto fez que levasse um certo tempo para ratificá-la. A Convenção somente entraria em vigor após um ano da 60<sup>a</sup> ratificação, o que aconteceu com a Guiana em novembro de 1994, quase 12 anos após a assinatura. Composta por 320 artigos compreende um Preâmbulo, 17 Partes e nove Anexos, além da Ata Final da III Conferência. Feita em exemplar único nas línguas Árabe, Chinesa, Espanhola, Francesa, Inglesa e Russa, definindo os direitos e deveres dos Estados. O longo período de elaboração, proporcionou um maior alicerce e detalhamento, gerando uma segurança jurídica internacional para a aplicação do direito. Em 1994 foi adicionado à convenção o Acordo sobre a Implementação de sua Parte XI, referente a Área (ZANELLA, 2013).

De acordo com Menezes (2015), a CNUDM possibilita quatro opções para a solução de conflitos: O Tribunal Internacional do direito no Mar, a Corte Internacional de Justiça, o Tribunal Arbitral<sup>5</sup> ou o Tribunal Arbitral Especial<sup>6</sup>.

A convenção consagra a Área como um patrimônio comum da humanidade e promove a distribuição dos recursos marítimos de maneira equilibrada. Os Estados sem litoral

---

4 Resolução sobre a criação da Comissão Preparatória da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e do Tribunal Internacional do Direito do Mar (CNUDM, 1982, p.288).

5 Anexo VII Arbitragem (CNUDM, 1982).

6 Anexo VIII Arbitragem Especial (CNUDM, 1982).

ou dependentes de recursos do mar, passam a ter um apoio para a exploração e uso do mar. A existência deste documento possui um caráter preventivo, visto que grande parte de seus dispositivos fornecem orientações para as relações entre os Estados (MENEZES, 2015).

Finalmente, é obtido uma evolução no Direito do Mar, que outrora era regido pelos costumes, agora se torna baseado em princípios legais, os direitos e deveres dos Estados são expressados por normas e as interpretações deixam de ter o valor que possuíam.

Serão estudadas no capítulo seguinte as características do Ártico, os principais motivos que determinam os interesses dos EUA e da Federação Russa na região, e a ampliação do nível de adestramento pelas Forças Armadas.

### 3 MOTIVAÇÃO PELA REGIÃO DO ÁRTICO

O interesse pela delimitação dos espaços fronteiriços no Ártico não tinha destaque nas políticas dos Estados em virtude da dificuldade de acesso à região, mas devido principalmente ao aquecimento global essa postura foi alterada. É de fácil percepção o incremento da importância e por conseguinte o valor internacional do Ártico, em razão de seu potencial econômico e da utilização de novas rotas para navegação. A seguir serão expostas algumas peculiaridades da região do Ártico e os motivos preponderantes que levam os EUA e a Federação Russa a pleitear os seus interesses perante a outros Estados.

#### 3.1 A REGIÃO E SUAS CARACTERÍSTICAS

O Polo Norte é constituído pelo Oceano Ártico, sendo diferente dos demais Oceanos por causa da sua localização, climas especiais e por ser possuidor de arquipélagos. O Ártico é conhecido como a região acima do Círculo Ártico, definido por uma linha imaginária que circunda o globo a aproximadamente 66° 34'N. Nessa região o sol nasce uma vez por ano, existindo um período de 6 meses de luz contínua e 6 meses de noite contínua. Existe uma outra definição do Ártico com base na temperatura, incluindo quaisquer locais em altas latitudes onde a temperatura média diária do verão não ultrapasse 10° Celsius (NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER, 2000).

Os Estados do Canadá, Reino da Dinamarca, Finlândia, Islândia, Noruega, Federação Russa, Suécia e EUA, formam o Fórum Intergovernamental, sendo eles os membros do Conselho do Ártico. Existem 6 organizações<sup>7</sup> que representam povos indígenas do Ártico têm status de Participantes Permanentes, onde esta categoria foi criada para proporcionar participação dos povos indígenas do Ártico dentro do Conselho. Há ainda a

---

<sup>7</sup> Associação Internacional Aleut, o Conselho Ártico de Athabaskan, o Conselho Internacional de Gwich'in, o Conselho Circumpolar Inuit, a Associação Russa de Povos Indígenas do Norte e o Conselho de Saami. Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us>>. Acesso em: 29 jul. 2019.



possibilidade de participar como observador<sup>8</sup> no Conselho do Ártico, atualmente estão aprovados como observadores: 13 Estados não Árticos, 14 Organizações Intergovernamentais e Interparlamentares e 12 Organizações Não Governamentais<sup>9</sup>.

A presidência do Conselho normalmente é desempenhada pelo Ministro das Relações Exteriores do Estado que está exercendo a presidência, que tem o seu trabalho focado em assuntos relacionados ao desenvolvimento sustentável e a proteção ambiental, a sua incumbência exclui explicitamente a segurança militar (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, [2017]).

O Conselho do Ártico realizou a negociação de três importantes acordos juridicamente vinculativos entre os seus membros, segundo Estados Unidos da América ([2017]). O primeiro foi o Acordo de Cooperação sobre Busca e Resgate Aeronáutico e Marítimo no Ártico, assinado em Nuuk, na Groenlândia, na Reunião Ministerial de 2011, o segundo, o Acordo sobre a Cooperação na Prontidão e Resposta da Poluição Marinha por Hidrocarbonetos no Ártico, assinado em Kiruna, Suécia, na reunião ministerial de 2013 e o terceiro, o Acordo sobre o Aprimoramento da Cooperação Científica Internacional do Ártico, foi assinado em Fairbanks, Alasca, na reunião ministerial de 2017.

Cabe destacar na assinatura dos acordos citados acima, a participação norte-americana, pelo fato de terem concordado com o texto que detalha que as Partes<sup>10</sup> considerem plenamente as disposições pertinentes da CNUDM de 1982. Os EUA não sendo signatário da Convenção de Montego Bay, passam a aceitar acordos que corroboram com a *National Strategy for the Arctic Region*, conforme será apresentado a seguir.

---

8 Estados não pertencente ao Ártico, organizações intergovernamentais, interparlamentares, globais, regionais e não governamentais que o Conselho considere capazes de contribuir para o seu trabalho. Observadores do Conselho Ártico que contribuem principalmente por meio do seu envolvimento no Conselho ao nível dos Grupos de Trabalho. Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

9 Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers>>. Acesso em: 29 jul 2019.

10 O Governo do Canadá, o Governo do Reino da Dinamarca, o Governo da República da Finlândia, o Governo da Islândia, o Governo do Reino da Noruega, o Governo da Federação Russa, o Governo do Reino da Suécia e o Governo dos Estados Unidos da América. Disponível em: <<https://www.state.gov/key-topics-office-of-ocean-and-polar-affairs/arctic/>>. Acesso em: 30 jul 2019.

### 3.2 INTERESSES DOS EUA

O Escritório de Assuntos Oceânicos e Polares (OPA) é o responsável pelo desenvolvimento e implementação da política externa estadunidense no que se refere à região do Ártico. Inclui a participação dos EUA em acordos e convenções através de negociações bilaterais ou multilaterais, se concentrando em objetivos políticos<sup>11</sup>: O presidente Barack Obama (2013) assinou a *National Strategy for the Arctic Region*<sup>12</sup>, onde por ocasião do segundo mandato dos EUA como presidente do Conselho do Ártico (2015-2017), foi possível uma maior argumentação dos seus interesses na região (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, [2017]).

A *National Strategy for the Arctic Region* estabelece três linhas prioritárias de esforço, sendo a primeira prioridade promover os interesses de segurança dos EUA, mantendo e exercitando as capacidades de executar as responsabilidades federais, utilizando os recursos energéticos e preservando a liberdade de uso do mar. A segunda é prosseguir com uma gestão responsável do Ártico, realizando a proteção do meio ambiente e a conservação dos recursos naturais, e atualizando o conhecimento sobre a região através do mapeamento do Oceano e vias navegáveis. Como terceira prioridade está o fortalecimento da cooperação internacional por meio da adesão à CNUDM, a qual fortalecerá os argumentos para a liberdade de navegação e sobrevoo pela Passagem Noroeste e Rota do Mar do Norte, além de realizar investimentos em pesquisa científica e infraestrutura, e uma política compartilhada enfatizando a confiança e respeito com nativos do Alasca (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2013).

---

11 1) atender às necessidades de segurança nacional; 2) proteger o meio ambiente do Ártico e conservar seus recursos biológicos; 3) promover a gestão ambientalmente sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento econômico; 4) fortalecimento das instituições de cooperação entre as oito nações do Ártico; 5) envolvendo povos indígenas do Ártico nas decisões que os afetam; e 6) melhorar o monitoramento científico e a pesquisa sobre questões ambientais locais, regionais e globais. Disponível em: <<https://www.state.gov/key-topics-office-of-ocean-and-polar-affairs/#arctic>>. Acesso em: 29 jul 2019.

12 Disponível em: <<https://www.state.gov/key-topics-office-of-ocean-and-polar-affairs/arctic/>>. Acesso em: 29 jul 2019.

Serão abordadas nas subseções a seguir as rotas marítimas, os recursos naturais e os aspectos militares que despertam os interesses dos EUA na região do Ártico.

### 3.2.1 Rotas marítimas

A Passagem Noroeste é delimitada pelas rotas marítimas definidas por ilhas localizadas ao norte do Canadá que ligam por novas rotas a Ásia à Europa e à América do Norte, sendo este arquipélago passado pelo Reino Unido ao Canadá em 1880. Após o aquecimento do Ártico e a construção de potentes navios quebra-gelo, a região se torna acessível permitindo com que a empresa norte-americana Exxon realize um estudo para uso comercial da Passagem, utilizando o Petroleiro SS *Manhattam*, os EUA enviaram o quebra-gelo USCGC *Northwind* da Guarda Costeira para apoiar o petroleiro (BYERS, 2013).

Segundo os EUA a passagem Noroeste seria mais um caminho para a entrada de grupos terroristas, a Diretriz Presidencial de Segurança Nacional norte-americana mostra a preocupação contra o terrorismo na região do Ártico:

Os Estados Unidos da América também têm interesses fundamentais de segurança interna na prevenção de ataques terroristas e na mitigação de atos criminosos ou hostis que possam aumentar a vulnerabilidade dos Estados Unidos da América ao terrorismo na região do Ártico (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2009a, p.3. Tradução nossa)<sup>13</sup>.

Em face do interesse estadunidense em ter o controle da Passagem Noroeste como acima apresentado, os EUA reconhecem que esse controle seria mais eficiente se exercido sob a jurisdição canadense, devido às leis serem mais rígidas nas águas interiores do que as que regem os estreitos internacionais. O não reconhecimento dessas águas como internacionais e sim do Canadá, traria um lado negativo, pois poderia criar um precedente para a Rota Marítima do Norte pleiteada pela Federação Russa. Os EUA consideram a Passagem como um estreito internacional, onde o trânsito nessa área deve ser realizado como em outros locais

<sup>13</sup> “The United States also has fundamental homeland security interests in preventing terrorist attacks and mitigating those criminal or hostile acts that could increase the United States vulnerability to terrorism in the Arctic region”( ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, National Security Presidential Directive - NSPD 66).

que tenham a situação semelhante a esta (BYERS, 2013; ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2009a).

### 3.2.2 Recursos naturais

A divulgação da United States Geological Survey (USGS) sobre a existência de reservas de petróleo e gás, fez com que houvesse uma pressão interna para diminuir a dependência de importação de petróleo, incentivando grupos nativos de trabalhadores a apoiarem a exploração de recursos naturais e o crescimento das indústrias na região (KLARE, 2012).

A *National Security Presidential Directive (NSPD) - 66* formaliza o interesse dos EUA nos recursos naturais do Ártico, definindo de maneira clara a importância dos interesses nacionais sobre petróleo, gás natural, hidrato de metano, minerais e espécies marinhas, recursos fundamentais para a segurança energética. A *National Strategy for the Arctic Region* destaca a segurança energética e a nacional como críticas (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2009a).

A USGC publicou em 2008 um estudo do programa *Circum Arctic Resource Appraisal (CARA)*, divulgando o potencial de recursos hidrocarbonetos no Ártico<sup>14</sup>. Informando que na área em questão há cerca de um quinto das reservas de petróleo e gás não explorados no mundo. Os estudos foram feitos com base na capacidade tecnológica da época, podendo serem realizados novos estudos, de acordo com a evolução da tecnologia a ser empregada, abrindo caminho para novas descobertas. (KLARE, 2013; USGS, 2008).

Os EUA por não terem assinado a CNUDM, não possuem um reconhecimento internacional no apoio em relação a extensão da Plataforma Continental estadunidense no Ártico, há a carência do respaldo em normas e tratados. A *National Strategy for the Arctic Re-*

---

<sup>14</sup> A pesquisa dividiu o Ártico em 33 províncias, representando o seu potencial de reservas de hidrocarboneto, das quais metade estão na Federação Russa e nas suas águas adjacentes e a outra metade dividida entre Alasca, Canadá, Groenlândia e Noruega.

gion surge como um documento para apontar o aumento dos interesses na região e enfatizar a importância da ratificação da Convenção (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2013).

### 3.2.3 Aspecto militar

De acordo com Conley e Kraut (2010), na preparação militar no período da Guerra Fria (1947-1991), o Ártico foi utilizado como uma posição estratégica, onde foram instaladas no Alasca, norte da Groenlândia e Islândia bases militares que tinham capacidade de lançar de mísseis de longo alcance, além de posicionarem submarinos nucleares abaixo da calota polar. Com a extinção da URSS e término da Guerra Fria, em 1991, a importância geoestratégica do Ártico diminuiu para os norte-americanos, o interesse passa a ser somente em relação a poluição da região com material nuclear da Federação Russa, havendo redução das atividades militares (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 1998).

A mudança climática, as novas rotas e a divulgação dos dados do USGS sobre reservas de hidrocarbonetos contribuíram para a alteração de postura dos EUA, obrigando a tomada de atitudes que direcionassem os interesses para o Ártico (KAPYLA; MIKOLA, 2013).

De acordo com o estabelecido na NSPD – 66, existem interesses nacionais na região, e o Estado deve estar preparado para operar a fim de preservar os seus interesses. Decorrente da Diretriz foi criada a *Task Force Climate Change*<sup>15</sup> (TFCC), com o intuito de atualizar a Marinha norte-americana e atender as demandas advindas das mudanças climáticas que estão ocorrendo no Ártico. O *U.S Navy Arctic Roadmap*, desenvolvido pela TFCC, apresenta as atribuições da Força Naval estadunidense no Ártico, prevendo a partir de então a realização de estudos e investimentos para se obter uma infraestrutura em vista da necessidade de atuar na região, além da realização de operações e adestramentos militares com a utilização de sensores e equipamentos (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2009a; ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2009b).

---

15 Disponível em: <<https://navysustainability.dodlive.mil/climate-change/>>. Acesso em 03 ago. 2019.

Levando em consideração a *National Security Strategy* (2010), o Congresso veio a requerer ao Departamento de Defesa, informações sobre as condições das Forças Armadas norte-americana. O Departamento de Defesa respondeu estavam sendo realizadas operações com o Canadá e a Noruega, onde foram verificadas algumas deficiências, como a falta de cartas náuticas detalhadas com a profundidade e espessura do gelo, e a dificuldade de se operar os equipamentos de comunicações e o *Global Position System* (GPS). Para se aumentar a presença no Ártico, seria preciso investir altos valores para a construção de bases militares e navios quebra-gelo, visto que o número desses navios pertencentes a *U.S Coast Guard* não era satisfatório. No Alasca, o Exército deveria ampliar as aviações de combate e de evacuação aeromédica, e a Força Aérea a capacidade de defesa antimíssil (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2010; ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2011).

O Novo pensamento dos EUA sobre o interesse pelo Ártico retornou em 2013, com a divulgação da *National Strategy for the Arctic*, afirmando que seus navios e aeronaves seriam capacitados para operar, garantindo uma segurança ao comércio, o apoio as operações científicas e a garantia da Defesa dos interesses Nacionais (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2013).

A atualização do *U.S Navy Arctic Roadmap* em fevereiro de 2014, apresenta as ações que serão realizadas no período de 2014 a 2030, sendo essas ações internamente realizadas, sendo o seu acompanhamento feito através de relatórios semestrais. Embora o aquecimento global permita uma maior facilidade no acesso à região, ainda há uma escassez de infraestrutura aliada a extensa distância<sup>16</sup> (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2014).

Em 2017 o presidente Donald Trump destacou na *National Security Strategy* as preocupações dos EUA, enfatizando a intenção russa em enfraquecer a influência norte-americana com seus aliados na Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e União Europeia (UE), pois os consideram como uma ameaça. A combinação da ambição russa e os in-

---

<sup>16</sup> O Alasca encontra-se a 1.120 milhas náuticas do Polo Norte (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2014).

vestimentos de caráter militar, principalmente em sistemas nucleares, fazem crescer a possibilidade de um conflito. Os EUA afirmam que vão trabalhar juntos com seus aliados e parceiros para combater a quem prejudicar os interesses e princípios compartilhados em fóruns internacionais, e que envidarão esforços para reduzir a possibilidade de (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2017).

O comportamento dos EUA quanto a sua preparação militar no Ártico vem sendo ostensivamente modificado, as novas rotas, os recursos naturais disponíveis e as ações russas na região Ártico, foram os motivadores para esta alteração. O *Exercise Trident Juncture 2018*<sup>17</sup> da OTAN, foi realizado na Noruega nos meses de outubro e novembro de 2018, é um exemplo de intensificação de treinamentos e capacitação militar estadunidense.

### 3.3 INTERESSES DA FEDERAÇÃO RUSSA

O Primeiro-Ministro russo, Vladimir Putin (2008-2012), participou em setembro de 2011, do segundo Fórum Internacional “O Ártico - Território do Diálogo”, em *Arkhangelsk*, mencionando em seu discurso a importância de se atentar para as condições ambientais:

Todos os nossos planos serão executados em conformidade com os mais rigorosos padrões ambientais. Uma atitude cuidadosa e civilizada em relação à natureza é uma exigência de todos os programas de desenvolvimento. O desenvolvimento econômico ativo do Ártico só será benéfico se mantivermos um equilíbrio racional entre interesses econômicos e proteção ambiental a longo prazo, não apenas por 10, 15 ou 20 anos (Tradução nossa<sup>18</sup>).

Serão abordadas nas subseções a seguir as rotas marítimas, os recursos naturais e os aspectos militares que despertam os interesses da Federação Russa na região do Ártico.

<sup>17</sup> Disponível em: <<https://www.nato.int/cps/en/natohq/157833.htm>>. Acesso em 03 ago. 2019.

<sup>18</sup> “All our plans will be carried out in compliance with the toughest environmental standards. A careful, civilised attitude to nature is a requirement of all development programmes. Active economic development of the Arctic will be beneficial only if we maintain a rational balance between economic interests and environmental protection for the long term, not just for 10, 15 or 20 years”. Disponível em: <<http://archive.premier.gov.ru/eng/events/news/16536/>>. Acesso em 03 ago. 2019.

### 3.3.1 Rotas marítimas

A *Northern Sea Route* (NSR), como definida pela Federação Russa, já foi chamada de Rota Marítima Nordeste, ela conecta a Europa à Ásia e a América do Norte, sendo uma alternativa para a utilização do Canal de Suez ou o Canal do Panamá. Essa rota foi utilizada pela Ex-URSS durante a Guerra Fria. O navio francês *Astrolabe*, foi o primeiro navio não soviético a atravessar a NSR (BYERS, 2013).

Informações levantadas<sup>19</sup> pela *Northern sea route administration*, que é um órgão federal subordinado ao Ministério dos Transportes, criado em 2013 para administrar a NSR, mostram que, em 2017, apesar de ter ocorrido o aumento do fluxo de navios na rota, das 1.908 viagens, apenas 27 tinham a Ásia, Europa ou outros portos russos fora da NSR previstos como chegada ou destino em seus planejamentos. A grande maioria das viagens ocorreram dentro da NSR, realizando basicamente uma navegação doméstica no Ártico russo.

Segundo Sakhuja (2010) uso comercial da rota é exequível, mas necessita de investimento em tecnologia, infraestrutura e regulação para se tornar competitiva, ademais, o transporte de petróleo e gás na NSR é tecnicamente possível e viável do ponto de vista econômico.

A NSR possui um papel econômico significativo para a Federação Russa, uma vez que, por ela ocorrerá a condução dos recursos naturais para o mercado internacional, além de permitir a cobrança de tarifas para navios de outras bandeiras. Na área militar, as bases dotadas de infraestrutura de apoio como portos, procedimentos para a proteção ambiental e navios quebra-gelo, facilitam a logística nos deslocamentos entre as extremidades do Estado (KAPYLA; MIKKOLA, 2013; SAKHUJA, 2010).

---

<sup>19</sup> Disponível em: <<https://worldview.stratfor.com/article/what-russia-stands-gain-and-lose-thawing-arctic-china-us-great-power>>. Acesso em 03 ago. 2019.



### 3.3.2 Recursos naturais

De acordo com a divulgação da U.S. Energy Information Administration (EIA)<sup>20</sup> de 31 de outubro de 2017, a economia russa é muito dependente de seus hidrocarbonetos, e as receitas de petróleo e gás natural representam mais de um terço do orçamento federal. A Europa carece dos russos como fonte de petróleo e gás natural. Destacam-se também algumas posições consideráveis da Federação Russa, conquistadas por meio da disponibilidade de seus recursos naturais, sendo o terceiro maior produtor de petróleo e outros líquidos, o segundo maior produtor de gás natural seco, o quarto maior gerador de energia nuclear do mundo em 2016 e teve a quinta maior capacidade nuclear instalada. A maioria da produção de petróleo da Federação Russa é proveniente do oeste da Sibéria, em que pese, essa reserva venha atualmente diminuindo, fazendo com que seja necessário a exploração mais ao norte.

Certas ações da Federação Russa deixam claro os interesses na região do Ártico e demonstram a importância dos recursos naturais para o Estado. Um exemplo muito divulgado, foi a expedição científica russos em 2007, onde os russos colocaram uma bandeira no leito marinho do Polo Norte, sendo esta área pleiteada como extensão da sua Plataforma Continental. Em 2013, é divulgada a Estratégia da Federação Russa para o Desenvolvimento da Zona do Ártico e de Segurança Nacional até 2020, que prevê que seja mantida a segurança dos interesses russos no Ártico, especialmente no Mar de Kara e Barents, e na Península de Yamal, por serem áreas vitais na exploração de hidrocarbonetos. São estabelecidos quatro objetivos: a utilização dos recursos do Ártico; a preservação da região como zona de paz e cooperação; a proteção dos ecossistemas únicos da região e o uso da Rota do Mar do Norte como linha de transportes (DODDS; NUTTAL, 2016).

Em 2001 os russos vieram a solicitar a ONU por meio da Comissão de Limites da Plataforma Continental, a inclusão de 102.000 km<sup>2</sup> do leito marinho do Oceano Ártico à sua

---

20 Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/country.php?iso=RUS>>. Acesso em 03 ago. 2019.

Plataforma continental. A Comissão de Limites da Plataforma Continental já requisitou por duas vezes maiores detalhes sobre a área de interesse russo, ambas foram respondidas, a mais recente foi apresentada em 03 de agosto de 2015<sup>21</sup> (BYERS, 2013).

### 3.3.3 Aspecto militar

A posição geográfica privilegiada em relação ao Ártico, proporcionou a Federação Russa uma vantagem em relação ao controle da NSR. Com o término da Guerra Fria, a parte militar na região foi deixada de ser uma das prioridades, os russos passam a atentar para a necessidade de um crescimento da sua economia, o qual foi feito através de uma política de cooperação com o Ocidente. Essa política externa não perdurou por muito tempo, ficando desgastada por problemas como o aumento da corrupção, o Primeiro-Ministro Yevgeny Primakov (1998-1999), argumenta que os russos deveriam deixar a cooperação, e passar a usar ideias nacionalistas para o desenvolvimento (PECEQUILO, 2012).

O Conceito de Segurança Nacional da Federação Russa, documento de 1997, mostra apreensão com a preservação territorial russa e com a OTAN. O foco volta para o lado militar, devendo as Forças Armadas se manterem em um alto nível, para que sejam capazes de proteger os interesses da Federação Russa. Caso haja algum ataque de outro Estado com armamento, estará prevista a resposta com o uso de arma nuclear se houver a necessidade (Federação Russa, 1997).

A Doutrina Naval da Federação Russa até o ano de 2020, apresentou em 2001, como era importante possuir um elevado quantitativo de meios navais qualificados, devendo estes meios serem capazes de defender os interesses no Ártico, sendo imprescindíveis os navios quebra-gelo com propulsão nuclear (Federação Russa, 2001).

---

21 Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_rus\\_rev1.htm](https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_rus_rev1.htm)>. Acesso em 03 ago. 2019.

A Estratégia de Segurança Nacional da Federação Russa até 2020, apresenta em 2009, uma situação de desconforto que deve ser dada atenção. As regiões do Ártico, Mar Cáspio e Ásia Central foram listadas como passíveis de ocorrência de conflitos, influenciados pela possibilidade de exploração das grandes quantidades de recursos naturais (Federação Russa, 2009).

Os bombardeiros russos e as patrulhas aéreas voltam as suas atividades e as bases aéreas são reativadas. Os exercícios navais passam a ser mais frequentes, e a Esquadra inicia um ciclo de modernização dos seus meios, até com a instalação do sistema de mísseis balísticos capazes de serem lançados com o submarino imergido. Também houve um destaque para o crescimento do apoio logístico no Ártico nas áreas do material e de pessoal. Em 2013, a governo russo divulgou a Estratégia da Federação Russa para o Desenvolvimento da Zona do Ártico e de Segurança Nacional até 2020, ratificando as ações que vinha realizando, como adestramentos e determinando o desenvolvimento de tecnologias para os meios civil e militar (KONYSHEV; SERGUNIN, 2014; Federação Russa 2013).

Em 2014, por ocasião de uma reunião com o Conselho de Segurança da Federação russa, o Presidente Putin enfatizou a importância militar para a região do Ártico. Ainda no mesmo ano, foi realizada a Operação *Vostok*, um dos maiores exercícios já realizado pelo Distrito Militar do Leste, com a presença de 155.000 militares, 632 aeronaves, 84 meios navais, 8.000 unidades de armas e equipamentos militares, incluindo mais de 4.000 veículos blindados<sup>22</sup>.

Em 2018, Operação *Vostok-2018* realizada próxima da fronteira com a China, incluiu nos exercícios o Exército de Libertação do Povo Chinês e as Forças Armadas da Mongólia, participando aproximadamente 300.000 militares russos, 1.000 aeronaves de asa fixa, helicópteros e drones, 36.000 tanques e 80 navios<sup>23</sup>.

---

22 Disponível em:<<http://en.kremlin.ru/events/president/news/46663>>. Acesso em: 04 ago 2019.

23 Disponível em:<<http://en.kremlin.ru/events/president/news/58548>>. Acesso em: 04 ago 2019.

A presença militar no Ártico tem aumentado nos últimos anos, sendo perceptível pela ativação do Comando Conjunto Estratégico do Ártico, a abertura e reativação de bases militares, o comissionamento de navios quebra-gelo e sistemas de radar para monitoramento e alarme antecipado na região, além desses fatos, cabe ressaltar a presença da Esquadra do Norte.

No próximo capítulo serão analisadas as divergências dos EUA e da Federação Russa, e os pleitos encaminhados através das submissões à Comissão de Limites da Plataforma Continental e suas contestações.

## 4 ANÁLISE DOS INTERESSES

No capítulo anterior foram citadas as peculiaridades do Ártico e os interesses dos EUA e Federação Russa na região, que ficaram mais evidentes com a descoberta de combustíveis fósseis e com o aquecimento global, sendo demonstradas pelo aumento da magnitude dos exercícios militares.

Os Estados usam argumentos e agem de maneira a obter o que melhor convém para conquistar os seus interesses, mas mesmo com esses objetivos, ficam limitados pelas leis internacionais no tocante as suas intenções. Uma interferência na soberania alheia para o atingimento de um interesse ou o descumprimento de alguma norma, não é bem-vista pela sociedade internacional, que adota acordos e tratados ou faz o uso de boas práticas habituais na resolução pacífica das controvérsias.

### 4.1 DIVERGÊNCIAS EM RELAÇÃO AOS EUA

O posicionamento dos EUA pela não ratificação da CNUDM, não permite uma argumentação efetiva por ocasião das suas controvérsias sobre o Direito do Mar com outros Estados. A confirmação pela USGS em 2008 sobre a existência de grandes reservas de hidrocarbonetos no Ártico despertou a atenção dos EUA sobre a necessidade de ratificação da Convenção.

A disputa pelo Mar de Bering foi um motivo de controvérsia entre os norte-americanos e russos resultante da compra em 1867 do Alasca pelos EUA anteriormente pertencente a Federação Russa. A delimitação da fronteira marítima não ficou nítida nos documentos gerando discordâncias. A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) estadunidense no Alasca, zona na qual os EUA possuem o direito a exploração e aproveitamento dos recursos vivos ou não vivos na região<sup>24</sup>, esteve entre os principais motivos de divergência pela

---

<sup>24</sup> Estima-se que o Mar de Bering e o Mar de Chukchi possuam cerca de 24 bilhões de barris de petróleo e 126 trilhões de pés cúbicos de gás natural (KACZYNSKI, 2007).

Federação Russa. Com o acordo bilateral realizado em 1990 ficaram estabelecidos os limites que são utilizados atualmente. A tensão na região cresce pelo fato de muitos pescadores russos adentrarem na ZEE dos EUA, provocando a Guarda Costeira norte-americana (BYERS, 2013).

Os EUA questionam o Canadá sobre fronteira marítima no Mar de Beaufort, área essa com grande quantidade de hidrocarbonetos, desde 1967 já existiam contestações sobre a exploração de petróleo e gás na região. Segundo Byers (2013) os EUA dizem que a fronteira é estabelecida por uma distância equivalente entre a costa dos dois Estados também descrita na NSPD – 66: “[...] Os Estados Unidos reconhecem que a fronteira nesta área é baseada na equidistância. Os Estados Unidos reconhecem que a área de fronteira pode conter petróleo, gás e outros recursos” (ESTADOS UNIDOS, 2009a, p. 6, tradução nossa<sup>25</sup>).

As reservas naturais cada vez ficam mais disponíveis em virtude do aquecimento global, e conseqüentemente as disputas também se amplificam, desde 2010 a exploração de petróleo e gás vem se tornando mais competitiva. O Canadá fazendo uso do seu lado realizou consórcio com empresas a fim de explorar petróleo e gás no Mar de Beaufort, no lado norte-americano a Shell intensificou a exploração offshore. A disputa pode ir além das 200 milhas náuticas caso os Estados consigam a ampliação da Plataforma Continental (BYERS, 2013).

Nessa busca por mais reservas de petróleo e gás os EUA adotam posições contraditórias sobre as definições para estabelecer fronteiras marítimas. Na controvérsia com o Canadá utilizam o critério de uma linha equidistante, enquanto com a Federação Russa aplicam a linha geodésica (BYERS, 2013).

A navegação realizada pelos navios norte-americanos SS *Manhattam* e USCGC *Northwind* no Ártico, fez com que surgisse um questionamento do Canadá referente a necessidade de se solicitar autorização formal para o trânsito. O governo canadense divulgou

---

25 “The United States recognizes a boundary in this area based on equidistance. The United States recognizes that the boundary area may contain oil, natural gas, and other resources.”

as linhas de base ao redor das suas ilhas ao norte, demarcando as águas consideradas como interiores. Os EUA alegaram que os navios não entraram nas Águas Jurisdicionais do Canadá discordando das linhas de base adotadas por estarem em desacordo com o Direito do Mar. Em 1988, foi assinado pelos dois Estados o Acordo de cooperação do Ártico permitindo o trânsito de navios quebra-gelo dos EUA, que estariam autorizados pelo governo canadense a navegar pela região, porém as posições oficiais de ambos sobre o controle daquelas águas estariam mantidas (BYERS, 2013).

Os EUA não aceitam a afirmação sobre a Passagem Noroeste fazer parte das águas interiores canadenses, porém, o reconhecimento permitiria ao Canadá exercer um maior controle da navegação nessa rota. O Canadá como membro da OTAN e aliado militar norte-americano facilitaria a realização do trânsito comercial e militar na região, entretanto, o reconhecimento abriria um precedente para outro Estado que possua um estreito e tenha um posicionamento divergente dos EUA como a NSR. A NSPD – 66 e a *National Strategy for the Arctic Region*, não deixam dúvidas sobre o entendimento estadunidense de que a Passagem Noroeste é um estreito internacional.

#### 4.2 DIVERGÊNCIAS EM RELAÇÃO A FEDERAÇÃO RUSSA

Fazendo uma conexão com o parágrafo anterior e uma breve análise do argumento canadense sobre a Passagem Noroeste, é possível, raciocinar a respeito do interesse da Federação Russa em defender a posição do Canadá, haja vista a semelhança de suas reclamações atinentes à NSR e à Passagem Noroeste. Na época da Guerra Fria, já existia o pensamento comum da Ex-URSS e Canadá no tocante aos estreitos no Ártico, mas por pertencerem a lados diferentes nessa guerra, pouco foi comentado sobre o assunto. Com o término do conflito houve uma mudança de atitude pela Federação Russa que passou a ser mais ativa na tentativa de se aproximar do Canadá, observada pela entrada dos russos no

Conselho do Ártico.

Em 2009, os Conselheiros Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores do Canadá e da Federação Russa se encontraram em Moscou, onde declararam oficialmente que possuíam semelhanças nas suas opiniões quanto aos estreitos questionados pelos EUA (BYERS, 2013).

Os EUA consideram a NSR como um estreito internacional da mesma forma que a Passagem Noroeste. Em 1963, um navio quebra-gelo da Guarda Costeira norte-americana navegou pela rota, após este acontecimento, a Ex-URSS fez um comunicado à embaixada dos EUA dizendo que era necessário solicitar autorização para navegar em suas águas interiores. A resposta foi de que o navio estava em estreitos internacionais e por isso não havia necessidade de se pedir autorização para navegação nesta área. A NSPD – 66, estabelece o direito à livre navegação e ao sobrevoo nos estreitos internacionais pertencentes a NSR (BYERS, 2013; ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2009a).

A Federação Russa considera os estreitos conhecidos como *Vil'kistskii*, *Shokal'sskii*, *Dmitrii Laptev e Sanniov* da NSR como águas interiores. O Estado russo se ampara legalmente no Artigo 234<sup>26</sup> da CNUDM, controlando o trânsito em águas interiores e em toda a rota marítima (BYERS, 2013).

Uma das causas que originaram controvérsias entre a Federação Russa e a Noruega foram os interesses pelos recursos naturais, o Mar de Barents tem uma área cheia recursos vivos e não vivos como pescados e hidrocarbonetos. Em 2010, foi feito um acordo bilateral<sup>27</sup> no qual a área em pleiteada foi dividida igualmente entres a Federação Russa e a

26 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 nas 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 (CNUDM, 1982, p. 170).

27 Acordo assinado, em abril de 2010, pelo Ministro das Relações Exteriores Norueguês, Jonas Gahr Store, e pelo Ministro das Relações Exteriores Russo, Sergey Lavrov. O acordo foi ratificado pelos parlamentos em fevereiro e março de 2011, respectivamente (BYERS, 2013, p.42).



Noruega (BYERS, 2013; KLARE, 2012).

A Federação Russa não escondeu a inquietação quando a Noruega se ofereceu para realizar a operação *Trident Juncture* devido à presença militar dos principais países da OTAN perto das suas fronteiras. Os russos alegaram que tais ações eram irresponsáveis e inevitavelmente levariam a uma desestabilização política e militar no Norte que ocasionaria um aumento das tensões. A maior irritação para os russos é que pela primeira vez desde 1991, um Grupo Tarefa Integrado por um porta-aviões opera no Círculo Polar Ártico.

Cada vez mais preocupada com a Federação Russa desde que esta anexou a Crimeia em 2014, a Noruega procura dobrar a quantidade de fuzileiros navais norte-americanos que realizam adestramentos em seu território a cada ano<sup>28</sup>.

#### 4.3 COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL

Serão apresentadas as principais alegações da Federação Russa para pleitear a extensão de sua Plataforma Continental para além das 200 milhas marítimas, as recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental, e o questionamento de outros Estados em relação a solicitação da Federação Russa. As informações a seguir foram obtidas através de pesquisas realizadas através de meio eletrônico na Divisão para Assuntos Oceânicos e Direito do Mar da ONU, e na comissão de limites da plataforma continental<sup>29</sup>

Após 20 anos da abertura à assinatura da Convenção de 1982 das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Comissão de Limites da Plataforma Continental analisou a primeira proposta apresentada, sendo a proposta da Federação Russa, este avanço é uma prova do bom funcionamento dos mecanismos estabelecidos pela Convenção.

---

28 Disponível em: <<https://www.nato.int/cps/en/natohq/157833.htm>>. Acesso em 06 ago. 2019.

29 Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_rus.htm](https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_rus.htm)>. Acesso em 07 ago. 2019.

#### 4.3.1 Submissões realizadas pela Federação Russa

Em 20 de dezembro de 2001, a Federação Russa apresentou uma petição à Comissão de Limites da Plataforma Continental em conformidade com o artigo 76 parágrafo 8<sup>30</sup> da CNUDM. A submissão contém a informação sobre os limites exteriores propostos da plataforma continental da Federação Russa além das 200 milhas marítimas a partir das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

Em 3 de agosto de 2015, para complementar as informações requeridas nas recomendações realizadas em 2002, os russos apresentaram à Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental, novas informações sobre o seu pleito<sup>31</sup>.

#### 4.3.2 Recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental

As recomendações contemplam os resultados da análise dos dados e informações fornecidos pelos russos, relativos à questão do direito de a Federação Russa requerer a plataforma continental para além das 200 milhas náuticas. A Comissão apresentou as suas recomendações para a Federação Russa sobre as seguintes áreas relacionadas com a plataforma continental que se estendem para além das 200 milhas náuticas: o Mar de Barents, o mar de Bering e o Oceano Ártico Central.

No caso dos mares de Barents e de Bering, a Comissão recomendou à Federação Russa, que fossem estabelecidos acordos com a Noruega no Mar de Barents, e com os EUA no mar de Bering.

---

30 Informações sobre os limites da plataforma continental, além das 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, devem ser submetidas pelo Estado costeiro à Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida de conformidade com o Anexo II, com base numa representação geográfica equitativa. A Comissão fará recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas com o estabelecimento dos limites exteriores da sua plataforma continental. Os limites da plataforma continental estabelecidas pelo Estado costeiro com base nessas recomendações serão definitivos e obrigatórios (CNUDM, 1982, p. 82).

31 Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm/](https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm/)>. Acesso em: 06 ago. 2019.

Referente ao Oceano Ártico Central, a Comissão recomendou que a Federação Russa refizesse sua submissão em relação a sua Plataforma Continental estendida, ampliando o estudo geográfico e a análise dos recursos naturais na região.

#### 4.3.3 Litígios não resolvidos

Em resposta as recomendações, a Federação Russa informou à Comissão de Limites da Plataforma Continental sobre a existência de litígios não resolvidos de delimitação marítima nas seguintes zonas do Oceano Ártico: na bacia de Amundsen, na crista de Lomonosov, nas bacias de Makarov e Podvodnikov para o litígio entre a Federação Russa e a Dinamarca; e na bacia de Makarov e no Mendeleev Rise para o litígio entre a Federação Russa e o Canadá.

#### 4.3.4 Acordos entre os Estados

Quanto à delimitação da Plataforma Continental no Oceano Ártico existem acordos realizados entre a Federação Russa, Noruega, EUA, Dinamarca e Canadá, como será descrito abaixo.

A Noruega e a Federação Russa realizaram estudos bilaterais sobre delimitação das áreas compreendendo a plataforma continental para além de 200 milhas náuticas no Mar de Barents, e na Bacia Nansen ocidental no Oceano Ártico.

Após a primeira submissão dos russos em 20 de dezembro de 2001, a Noruega enviou em 20 de março de 2002 ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma nota que apontava para uma grande área solicitada pelos russos a partir das linhas de base da Noruega.

A Noruega autorizou a Comissão a considerar e formular recomendações com base na Submissão da Federação Russa para o estabelecimento do limite exterior da Plataforma Continental no Oceano Ártico, sem prejuízo da delimitação bilateral estabelecida

entre a Noruega e a Federação Russa, que deveria conter os mapas e as coordenadas referentes a Plataforma Continental. A linha de delimitação para além das 200 milhas marítimas seria representado pelo limite oeste da plataforma continental russa, bem como o limite oriental da plataforma continental da Noruega. As recomendações da Comissão não prejudicam o resultado das negociações bilaterais delimitação.

Em 20 de março de 2002, a Noruega descreveu a porção leste da Bacia Nansen ocidental como outro assunto das negociações bilaterais com a Federação Russa com vista a concluir um tratado sobre a fronteira marítima entre os dois Estados.

A questão da delimitação marítima no Mar de Barents e no Oceano Ártico entre a Federação Russa e a Noruega foi resolvida com a entrada em vigor em 7 de julho de 2011, com o Tratado entre a Federação Russa e Noruega sobre Delimitação e Cooperação Marítima no Mar de Barents Mar e Oceano Ártico de 15 de setembro de 2010.

O Acordo entre a URSS e os EUA de 1 de junho de 1990 delimitou o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental nos mares de Chukchi e Bering, Oceano Ártico e Oceano Pacífico. Os Estados Unidos ratificaram este Acordo e a Federação Russa o utiliza de maneira provisória desde a assinatura até os dias atuais.

A reivindicação da Dinamarca a respeito da Plataforma Continental norte da Groenlândia diz respeito à região polar do Oceano Ártico e a partes da cordilheira de Lomonosov. A Federação Russa e a Dinamarca chegaram ao consenso de que quando um Estado fizer uma Submissão à Comissão, o outro Estado enviará imediatamente ao Secretário-Geral da ONU uma nota diplomática dizendo que: o Estado não fará objeção à Comissão em considerar a Apresentação do outro Estado; as recomendações feitas pela Comissão em relação à Submissão de um Estado não deverão prejudicar os direitos do outro Estado; as recomendações relativas a qualquer Estado não prejudicam a delimitação da Plataforma Continental entre os dois Estados; cada Parte fará referência a este acordo quando submeter

pleitos à Comissão; solicita à Comissão que faça recomendações com base neste acordo; e solicita ao Secretário-Geral das Nações Unidas que declare o conteúdo da nota diplomática acima mencionada aos Estados-membros das Nações Unidas e aos Estados Partes da Convenção.

Os pleitos do Canadá podem se referir às áreas do Oceano Ártico incluídas na submissão em questão. A Federação Russa e o Canadá realizaram estudos sobre o assunto em tela e decidiram que quando um Estado fizer uma Submissão à Comissão, o outro Estado deverá encaminhar imediatamente ao Secretário-Geral da ONU uma nota diplomática dizendo que: o Estado não fará objeção à Comissão em considerar a Apresentação do outro Estado; as recomendações feitas pela Comissão em relação à Submissão de um Estado não deverão prejudicar os direitos do outro Estado; as recomendações relativas a qualquer Estado não prejudicam a delimitação da Plataforma Continental entre os dois Estados; cada Parte fará referência a este acordo quando submeter pleitos à Comissão; solicita à Comissão que faça recomendações com base neste acordo; e solicita ao Secretário-Geral das Nações Unidas que declare o conteúdo da nota diplomática acima mencionada aos Estados-membros das Nações Unidas e aos Estados Partes da Convenção.

A Federação Russa solicitou à Comissão que considere o acima exposto como uma submissão parcial revisada russa para o estabelecimento do limite externo da Plataforma Continental no Oceano Ártico, sem prejuízo de qualquer posterior envio de dados e outros materiais ou de uma nova delimitação da Plataforma Continental entre a Federação Russa, Dinamarca, Canadá, Noruega e EUA.

Após a adoção das recomendações da Comissão relativas à submissão da Federação Russa para o estabelecimento do limite externo da Plataforma Continental no Oceano Ártico, a delimitação final da Plataforma Continental russa no Oceano Ártico com a

Dinamarca, Canadá, Noruega e EUA, serão realizadas de acordo com o previsto no Artigo 83 da CNUDM:

Delimitação da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente

1. A delimitação da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente deve ser feita por acordo, de conformidade com o direito internacional a que se faz referência no artigo 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, a fim de se chegar a uma solução equitativa.

2. Se não se chegar a acordo dentro de um prazo razoável, os Estados interessados devem recorrer aos procedimentos previstos na Parte XV.

3. Enquanto não se chegar a um acordo conforme ao previsto no parágrafo 1º, os Estados interessados, num espírito de compreensão e cooperação, devem fazer todos os esforços para chegar a ajustes provisórios de caráter prático e, durante este período de transição, nada devem fazer que possa comprometer ou entravar a conclusão do acordo definitivo. Tais ajustes não devem prejudicar a delimitação definitiva.

4. Quando existir um acordo em vigor entre os Estados interessados, as questões relativas à delimitação da plataforma continental devem ser resolvidas de conformidade com as disposições desse acordo.

Seguindo o Regulamento Interno da Comissão e cumprindo Orientações Científicas e Técnicas da Comissão sobre os Limites da Plataforma continental, os russos reservam-se o direito de introduzir alterações e adições a esta submissão revisada parcial, que pode ser baseada em dados de pesquisa novos ou adicionais.

No capítulo seguinte, será apresentada a conclusão deste estudo abordando como o Direito do Mar evoluiu e foi aplicado para mitigar as controvérsias no Ártico. Observa-se a importância dos tratados e convenções que precisam ser atualizados constantemente para acompanhar os interesses dos Estados e as mudanças que ocorrem no mundo. Será respondida à questão realizada no primeiro capítulo, a fim de se atingir o propósito do trabalho.

## 5 CONCLUSÃO

Após concluir a pesquisa, e analisar as relações entre o Direito do Mar e sua contribuição na disputa por espaços marítimos originadas pelos interesses dos Estados, fica notória a interdependência e complexidade deste assunto. As normas devem ser, ao mesmo tempo, abrangentes e claras para que sejam consideradas todas as variáveis e não se deixem lacunas para duplas interpretações, e precisam ser específicas para atender à necessidade particular de cada Estado e característica de qualquer região.

O Direito do Mar existe desde a antiguidade, onde teve sua gradativa evolução ao longo dos tempos até se consolidar formalmente. Apesar de não ser assim denominado ou ter uma normatização estabelecida, já era possível perceber o mar como um patrimônio comum da humanidade de valor, onde eram usados os costumes e a boa-fé para a solução pacífica das controvérsias.

A Convenção de Montego Bay em 1982, CNUDM, é a norma que regula o Direito do Mar na atualidade, impondo regras a serem cumpridas por seus signatários e orientando aos Estados não signatários, que por ocasião do surgimento de controvérsias, façam acordos entre si, devendo as suas interpretações se basear no princípio da igualdade entre os Estados.

O degelo do Oceano Ártico, ocasionado pelas alterações climáticas com o aumento da temperatura, tem feito com que a região se torne mais atrativa para os Estados Árticos. O acesso à Passagem do Noroeste e NSR, e a divulgação de informações pela USGC em 2008 sobre a existência de hidrocarbonetos reanimou a disputa pelos interesses dos EUA e Federação Russa no Ártico.

As Forças Armadas russas e dos EUA vêm aumentando o quantitativo de pessoal e qualidade dos seus equipamentos e meios nas operações militares que ocorrem na região, o que demonstra uma relativa tensão e preocupação por parte de seus Estados. A maior dificuldade para a exploração do Ártico está na baixa infraestrutura, o que demanda a

necessidade de maiores investimentos e cooperação na região, a fim de aumentar os recursos disponíveis, a tecnologia empregada e prover um maior apoio logístico.

A Federação Russa em 2001, veio a submeter à Comissão de Limites da Plataforma Continental a ampliação do seu limite exterior da Plataforma Continental, recebendo da Comissão, algumas recomendações e ponderações por parte de outros Estados. Em 2015, os russos encaminharam uma nova submissão com um novo estudo, mais detalhado, além de realizar acordos bilaterais com a Noruega, EUA, Dinamarca e Canadá. Os EUA identificam a necessidade de ratificar a CNUDM para terem um respaldo internacional em relação ao Direito do Mar, porém ainda não o fizeram.

Este trabalho teve o propósito de analisar as disputas por espaços marítimos no Ártico por parte dos EUA e da Federação Russa no presente século, identificando as alterações no comportamento, que ocorreram por causa das novas oportunidades de acesso aos recursos naturais e pelas rotas de navegação na região.

A hipótese estabelecida é confirmada pelas análises realizadas mostrarem que a melhora na acessibilidade aos recursos naturais e as novas rotas permitem a realização de uma exploração das reservas, que antes não eram cogitadas, e a realização de um comércio através das novas Linhas de Comunicação Marítimas. Em face do exposto, verifica-se que o potencial econômico disponível motiva os interesses na região do Ártico, fato demonstrado pelas atitudes políticas e militares dos EUA e da Federação Russa.

Assim, conclui-se que o mundo e os Estados são passíveis de mudanças, quer seja por alteração de suas características geológicas ou pela substituição de seus governantes, respectivamente, onde a busca pela sobrevivência de cada Estado fará com que os seus interesses venham em primeiro lugar.

Para que esses interesses não gerem conflitos, é necessário que o Direito do Mar continue dinâmico, devendo os tribunais e comissões levarem em consideração para a solução



pacífica das controvérsias, além de tratados e convenções atualizados, as capacidades tecnológicas disponíveis à época e as consequências ambientais.

Apesar do Ártico não fazer parte do entorno estratégico do brasileiro, este estudo pode contribuir com algumas lições aprendidas para um emprego futuro na Antártica, como por exemplo, a necessidade de se ter navios quebra-gelo e bases de apoio da Marinha do Brasil. Seria interessante uma pesquisa futura aproveitando as semelhanças das regiões, para analisar essa viabilidade.

## REFERÊNCIAS

ARTIC COUNCIL. **The Arctic Council.** 1996. Disponível em: <<https://arctic-council.org/index.php/en/about-us>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

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

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

CONLEY, Heather; KRAUT, Jamie. **U.S Strategic Interests in the Arctic: An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation.** Washington: Center for Strategic International Studies, abr. 2010. Disponível em: <[https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy\\_files/files/publication/100426\\_Conley\\_USStrategicInterests\\_Web.pdf](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/100426_Conley_USStrategicInterests_Web.pdf)>. Acesso em: 02 ago. 2019.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, 3, 1982, Montego Bay.

DODDS, Klaus; NUTTAL, Mark. **The Scramble for the Poles.** Cambridge: Polity Press, 2016. 212 p.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **National Security Strategy.** Washington: The White House, 1998. 59 p. Disponível em: <<http://nssarchive.us/NSSR/1998.pdf>>. Acesso em: 02 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **National Security Presidential Directive - NSPD 66.** Washington: The White House, 2009a. 14 p. Disponível em: <<http://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **U.S Navy Arctic Roadmap.** Washington: Oceanographer of the Navy, 2009b. 36 p. Disponível em: <<http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a516591.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. **National Security Strategy.** Washington: The White House, 2010. 60 p. Disponível em: <<http://nssarchive.us/NSSR/2010.pdf>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Department of Defense: Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage.** Washington, 2011. 32 p. Disponível em: <[https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/Tab\\_A\\_Arctic\\_Report\\_Public.pdf](https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/Tab_A_Arctic_Report_Public.pdf)> Acesso em: 03 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **National Strategy for the Arctic Region.** Washington: The White House, 2013. Disponível em: <<https://www.state.gov/key-topics-office-of-ocean-and-polar-affairs/arctic/>>. Acesso em: 30 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **U.S Navy Arctic Roadmap for 2014 to 2030.** Washington: Oceanographer of the Navy, 2014. 43 p. Disponível em: <[https://www.navy.mil/docs/USN\\_arctic\\_roadmap.pdf](https://www.navy.mil/docs/USN_arctic_roadmap.pdf)>. Acesso em: 03 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **National Security Strategy**. Washington: The White House, 2017. 68 p. Disponível em: <<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>>. Acesso em: 03 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Arctic Region**. U. S. Department Of State. Office Of Ocean And Polar Affairs [2017]. Disponível em: <<https://www.state.gov/key-topics-office-of-ocean-and-polar-affairs/arctic/>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

FRANÇA, Lessa Júnia; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009. 240 p.

KACZYNSKI, Warsaw Vlad M. **US-Russian Sea Marine Border Dispute: Conflict over Strategic Assets Fisheries and Energy Resources**. Russian Analytical Digest, Bremen, v. 20, p.2-5, maio 2007. Disponível em: <[https://www.files.ethz.ch/isn/30693/Russian\\_Analytical\\_Digest\\_20.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/30693/Russian_Analytical_Digest_20.pdf)>. Acesso em: 05 ago. 2019.

KAPYLA, Juha; MIKOLA, Hairi. **The Global Arctic: The Growing Arctic Interests of Russia, China, The United States, and the European Union**. The Finnish Institute of International Affairs, Helsinki, v. 13, ago. 2013. Disponível em: <<https://www.fiia.fi/wp-content/uploads/2017/01/bp133.pdf>>. Acesso em: 02 ago. 2019.

KLARE, Michael T. **The Race for What's Left: The Global Scramble for the World's last Resources**. New York: Metropolitan Books, 2012. 320 p.

KONYSHEV, Valery; SERGUNIN, Alexander. **Is Russia a revisionist military power in the Arctic?** Defense & Security Analysis, Saint Petersburg. 2014. p 14. Disponível em: <<https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/rvztex115r/direct/147176841>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: FUNAG, 2015. 238 p.

NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER. **All About Arctic Climatology and Meteorology**. 2000. Disponível em: <<https://nsidc.org/cryosphere/arctic-meteorology/arctic.html>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **Política Internacional**. 2.ed. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2012. 354 p.

Federação Russa. **Conceito de Segurança Nacional da Federação Russa**. Moscou: Conselho de Segurança da Federação Russa, 1997. Disponível em: <<http://www.kremlin.ru/acts/bank/11782>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Doutrina Naval da Federação Russa até o ano de 2020**. Moscou: Conselho de Segurança da Federação Russa, 2001. Disponível em: <<http://docs.cntd.ru/document/902010411>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Fundamentos da Política de Estado da Federação Russa no Ártico até 2020 e Perspectivas Futuras**. Moscou: Conselho de Segurança da Federação Russa, 2008. p 11 Disponível em: <<http://static.government.ru/media/files/A4qP6brLNJ175I40U0K46x4SsKRHGfUO.pdf>>.

Acesso em: 04 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Estratégia de Segurança Nacional da Federação Russa até 2020**. Moscou: Conselho de Segurança da Federação Russa, 2009. Disponível em: <<http://kremlin.ru/supplement/424>>. Acesso em: 03 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Estratégia da Federação Russa para o Desenvolvimento da Zona do Ártico e de Segurança Nacional até 2020**. Murmansk: Ministério do Desenvolvimento Econômico, 2013. p. 14. Disponível em: <[https://minec.gov-murman.ru/upload/iblock/b36/strategy\\_azrf.pdf](https://minec.gov-murman.ru/upload/iblock/b36/strategy_azrf.pdf)>. Acesso em: 03 ago. 2019.

SAKHUJA, Vijay. **Northern Sea Route and Russia's Resource Exploitation Strategy**. Indian Council of World Affairs, New Delhi, jul. 2010. 8 p. Disponível em: <[http://www.icwa.in/pdfs/IB\\_NSR.pdf](http://www.icwa.in/pdfs/IB_NSR.pdf)> Acesso em: 03 ago. 2019.

TANAKA, Yoshifumi. **The international law of the sea**. University of Copenhagen, Faculty of Law. 2012. 435 p.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. 378 p.

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 30 jul. 2019.