

# O grande jogo do Ártico: reflexões com base na perspectiva de exploração econômica à tutela ambiental\*

## The great Arctic game: reflection based on the perspective of economic exploration and environmental protection

Fernando Rei\*\*

Valeria Cristina Farias\*\*\*

### RESUMO

O Ártico constitui uma das maiores regiões do planeta, com relevância econômica por suas riquezas minerais, localização estratégica entre os continentes da Euroásia e América, e grande fluxo de comércio internacional. O aquecimento global está intensificando o degelo do Polo Ártico e abrindo a possibilidade de se transformar em opção rentável de navegação marítima. O presente artigo propõe análise do regime jurídico que o disciplina, principalmente no que se refere à navegabilidade e tutela ambiental. Serão abordadas suas características geográficas, a origem e os motivos das disputas internacionais, visando delimitar e reconhecer o seu domínio, traçando-se comparativo com o regime internacional que rege e tutela a Antártica. O estudo possibilitará concluir que o regime jurídico existente não é suficiente para conferir a tutela ambiental do Ártico, necessária diante dos impactos ambientais que podem advir de sua exploração marítima.

**Palavras-chave:** Polo Ártico. Novas rotas de navegação. Regime jurídico. Tutela ambiental.

### ABSTRACT

The Arctic is one of the largest regions of the world, with economic relevance for its mineral wealth, strategic location between the continents of Eurasia and America and major international trade flows. Global warming is intensifying the melting of the Arctic Pole and opening the possibility of becoming profitable option of shipping. This article proposes an analysis of the legal framework that discipline, especially as regards the navigability and environmental protection. Will be addressed their geographical characteristics, the origin and motives of international disputes aiming to define and recognize your domain, by drawing a comparison with the international regime governing guardianship and Antarctica. The study will enable to conclude that the existing legal framework is not enough to provide the necessary environmental protection of the Arctic, on the environmental impacts that may arise from its maritime exploration.

\* Recebido em 26/04/2015  
Aprovado em 16/06/2015

\*\* Professor Titular de Direito Ambiental da Fundação Armando Alvares Penteado – FAAP; Professor do Programa de Doutorado em Direito Ambiental Internacional da Universidade Católica de Santos; Diretor Científico da SB-DIMA (Sociedade Brasileira de Direito Internacional do Meio Ambiente). E-mail: fernandorei@ig.com.br.

\*\*\* Procuradora do Estado de São Paulo, Professora de Direito da Universidade Paulista (UNIP) e Escola Superior de Administração, Marketing e Comunicação (ESAMC). E-mail: vfarias@sp.gov.br.

**Keywords:** Arctic Pole. New shipping routes. Legal framework. Environmental protection.

## 1. INTRODUÇÃO

O “Eldorado” é uma lenda espanhola que descreve as aventuras de um rei tão abastado que, além de construir uma cidade em ouro e tesouros indescritíveis, quando subia ao trono ou saía em combate costumava cobrir o seu corpo de ouro em pó que lhe conferia aspecto dourado, originando o termo “Eldorado”, que em espanhol significa “O Dourado” (O Homem Dourado).

Ao longo da era de colonização das Américas essa lenda foi disseminada pelos índios, acreditando-se que o “Eldorado” poderia estar em diversas regiões da América, intensificando as explorações em busca desse tesouro escondido e a despeito da sua natureza lendária, contribuiu para a descoberta de várias reservas de ouro e prata, levando algumas regiões e civilizações ao colapso.

Atualmente, o Ártico ressurgiu como o “Eldorado” da era moderna pela sua localização estratégica no planeta, situado na convergência da América, Europa e Ásia<sup>1</sup>, e pelas riquezas minerais estimadas em 25% das reservas mundiais de hidrocarbonetos<sup>2</sup>. Em tempos modernos em que as reservas de gás e petróleo estão se esgotando, o domínio na exploração do Ártico representa um degrau capaz de conduzir um Estado à condição de potência econômica futura.

Além das riquezas minerais, o aquecimento global está intensificando o degelo da região, viabilizando novas rotas estratégicas de navegação marítima como outrora ocorrera com a aviação após o primeiro voo trans-ártico. A sua utilização como rota marítima pode representar revolução no comércio mundial, porque implica significativa redução dos custos logísticos, encurta a distância percorrida entre os oceanos Pacífico e Atlântico, facilita as comunicações e relações comerciais entre o Ocidente e o Oriente, beneficiando a economia dos países adjacentes.

O presente trabalho pretende desenvolver algumas reflexões acerca da necessidade de adaptação da tutela jurídica da região, para que possa disciplinar a atividade marítima e considerar as suas peculiaridades ambientais.

O artigo foi estruturado em quatro seções. A primeira traça os contornos geográficos e conceituais da Região Ártica, ressaltando a sua importância para o equilíbrio ambiental e a influência do aquecimento global sobre o oceano gelado. A segunda seção descreve as rotas que vêm sendo cobiçadas como opção de exploração econômica e possíveis implicações ambientais na utilização. A terceira seção analisa o regime jurídico que disciplina o Ártico, traçando-se comparativo com a Antártica e enfatizando as disputas de domínio territorial na região, motivadas por interesses econômicos, finalizando, na última seção, com as conclusões desse estudo.

## 2. A REGIÃO ÁRTICA E AS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

A Região Ártica constitui uma das maiores do planeta.

Fazendo-se uma descrição geográfica, o Círculo Polar Ártico está localizado a sessenta e seis graus e trinta e três segundos de latitude norte (66° 33”N), inclui o Ártico (extensão marítima coberta de forma permanente por gelo<sup>3</sup>); o Polo Norte (ponto norte geográfico da terra) e o Oceano Ártico, que banha a costa norte da América do Norte, Euroásia e várias ilhas<sup>4</sup>. Sua extensão territorial litorânea é de aproximadamente doze milhões de quilômetros quadrados<sup>5</sup>, povoada por cinco milhões de habitantes<sup>6</sup> e domínio territorial dividido entre a Groelândia (nação autônoma do Reino da Dinamarca), Ilhas Faroe (território dinamarquês), Alasca (território dos Estados Unidos), Sibéria (território da Rússia), Canadá e Noruega. A Finlândia, Suécia e Islândia não possuem extensão territorial costeira ao Ártico, não exercendo domínio sobre ele, mas em razão da proximidade territorial e utilização do Oceano Ártico participam das discussões que envolvem a região, juntamente com os países limítrofes, integrando o Conselho do Ártico<sup>7</sup>, fórum regional criado em 1996, para discussão de interesses da região.

1 SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, 2011.

2 SCIENCE FOR A CHANGING WORLD. *US Geological Survey*. Disponível em: <www.usgs.gov>. Acesso em: 11 jun. 2015.

3 As temperaturas mínimas nessa região atingem -67,7 graus Celsius. SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, 2011.

4 MELLO, Celso de Albuquerque. *Curso de direito internacional público*. 14. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

5 SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, 2011.

6 SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, 2011.

7 Fórum Intergovernamental para discussão de assuntos de interesse do Ártico, estabelecido em 1996. Será melhor abordado no item 5 - Regime Jurídico do Ártico para Tutela do Meio Ambiente.

Embora não seja considerada continente, ocupa área de importância estratégica, despontando como promissora alternativa econômica para exploração da pesca, reservas minerais de diamante, ouro, prata, cobre, ferro, platina, carvão e urânio<sup>8</sup>, estimando-se a existência de reservas de petróleo e gás natural. As perspectivas de exploração econômica intensificam as disputas de domínio territorial, que ganham proporções maiores em razão da deficiência do seu regime jurídico.

O Ártico é estruturalmente diferente da Antártica, pois é composto de um extenso oceano coberto por gelo, localizado no Polo Norte, não submetido a nenhuma região continental<sup>9</sup> e a Antártica consiste em uma grande área de terra firme, coberta por gelo e localizada no Polo Sul<sup>10</sup>, formando uma gigantesca ilha circular que envolve um espaço territorial continental e um espaço marítimo. Embora diferentes em estrutura, são indispensáveis para o controle do equilíbrio climático e ecológico global, porque concentram “os principais focos frios de toda a Terra, distribuindo-os ao resto do planeta por meio da atmosfera e oceano”<sup>11</sup>.

Assim como outras regiões do planeta, o Ártico também está sendo afetado pelas alterações climáticas, decorrentes de fenômenos naturais recorrentes, que observam certa sazonalidade dependente de fatores também naturais, como a intensidade do sol e o efeito estufa. O efeito estufa representa a capacidade do planeta de guardar o calor que irradia durante o dia, devolvendo-o à atmosfera durante a noite e permitindo manter a temperatura média da Terra. Essa reação química é possível em razão da concentração de gases de efeito estufa na atmosfera, gás com capacidade de absorção de calor<sup>12</sup>.

O desenvolvimento tecnológico e o advento da industrialização modificaram os padrões de consumo humano e revolucionaram os meios de produção, alterando a interferência antrópica sobre o meio ambiente e inaugurando um processo, não mais abandonado, de

afetação climática, pelo acréscimo indiscriminado de gases de efeito estufa na atmosfera. A combinação entre o crescimento populacional mundial, as emissões de gases de efeito estufa decorrentes da industrialização, a crescente utilização e dependência das fontes energéticas fósseis, o desmatamento e outros comportamentos poluentes são exemplos de atividades antrópicas que podem contribuir para as alterações do clima, porque aumentam a proporção de gases de efeito estufa na atmosfera, contribuindo para o efeito estufa.

Dados científicos registrados pelo IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change* – Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas)<sup>13</sup>, no quarto relatório divulgado em 2007, identificaram alterações climáticas na Região Ártica, com considerável variação das temperaturas e significativa tendência de aquecimento. Esse aumento de temperatura tem reduzido a extensão e a espessura de gelo no mar Ártico, provocando o aquecimento do oceano e *permafrost*<sup>14</sup>; influenciando na fauna, com riscos à sobrevivência dos ursos polares e outros animais; afetando a flora, com ameaça a subsistência e cultura das populações tradicionais, mas, por outro lado, permitindo maior navegabilidade pelo oceano, por meio de rotas economicamente rentáveis.

Os estudos do IPCC também apontam uma possível interligação entre o aquecimento do Ártico e fenômenos naturais extremos em outras regiões. A esse respeito, ressalte-se as ondas de calor analisadas em julho e agosto de 2010, na Rússia, causando incêndios que destruíram duzentos mil hectares de florestas e deixaram milhares de pessoas desabrigadas<sup>15</sup>; o inverno rigoroso ocorrido em meados de 2012 em alguns países da Europa, entre eles Inglaterra, Reino Unido, Escócia e País de Gales<sup>16</sup> e o gradativo desaparecimento de ilhas, submer-

8 BORRESEN, Jacob. The great Arctic game. *Heartland Eurasian Review of Geopolitics*, Roma, n. 2, p. 5-77, 2008.

9 GOUVEIA, Jorge Bacelar. *Manual de direito internacional público*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

10 SILVA, G. E. do Nascimento; ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de direito internacional público*. São Paulo: Saraiva, 2002.

11 GONZALEZ, Margarita Yela. Investigación polar española. *Revista Ejército*, Madrid, n. 793, p. 17-22, 2007. Número extraordinario: Las Fuerzas Armadas en la Antártida.

12 VIOLA, Eduardo José. Perspectivas da governança e segurança climática global. *Revista Plenarium*, Brasília, v. 5, n. 5, p. 173-196, 2008.

13 O IPCC é um painel científico ligado às Nações Unidas que avalia o conhecimento existente no mundo sobre mudança climática global. WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION. *Intergovernmental panel on climate change: fifth assessment report (AR5)*. Disponível em: <<http://www.ipcc.ch/>>. Acesso em: 10 maio 2014.

14 de solo permanentemente congelado, que apresenta temperatura abaixo de zero por pelo menos dois anos consecutivos, encontrado na região do Ártico, com diferentes características e formatos (*International Permafrost Association*).

15 APÓS onda de calor e incêndios florestais a Rússia enfrenta a questão climática. Disponível em: <<http://www.ecodebate.com.br/2010/08/25/apos-onda-de-calor-e-incendios-florestais-a-russia-enfrenta-a-questao-climatica/>>. Acesso em: 21 maio 2014.

16 INVERNO rigoroso causa prejuízos e faz vítimas na Europa. Disponível em <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2012/12/inverno-rigoroso-causa-prejuizos-e-faz-vitimas-na-europa.html>>. Acesso em: 21 maio 2014.

sas pelo aumento do nível dos oceanos, como o caso de Tuvalu, no Oceano Pacífico.

As alterações climáticas no Ártico não podem ser ignoradas ou tratadas isoladamente como problemas regionais, pois suas consequências são relevantes para o equilíbrio do meio ambiente global, merecendo atenção especial e regime jurídico que seja adequado à preservação desse *status quo*.

A intensificação da utilização do Ártico como rota marítima pode acelerar o processo de degelo no Ártico e contribuir, ainda mais, para o aquecimento global sob duas vertentes, a diminuição da distribuição dos focos de frio e calor pela atmosfera e oceano<sup>17</sup>, além da liberação de gás metano na atmosfera, pelo degelo do *permafrost*, que intensifica o efeito estufa e, em comparação com o dióxido de carbono, é muito mais impactante<sup>18</sup>.

### 3. UM GIGANTE GELADO EM PROPORÇÕES E RIQUEZAS

Atualmente, noventa por cento das cargas que circulam entre os continentes são transportadas pela via marítima<sup>19</sup>. A possibilidade de navegabilidade pelas águas do Ártico pode representar revolução no comércio mundial porque implica significativa redução dos custos logísticos, encurta a distância percorrida entre os portos situados entre o oceano Atlântico e Pacífico, incrementando a economia dos países adjacentes<sup>20</sup>.

Essa perspectiva começa a ganhar corpo com a variação térmica observada no Ártico em razão do aquecimento global, responsável pela alteração no caráter de cobertura do oceano, tornando o gelo mais fino e frágil, com possibilidade de transformá-lo em oceano livre de gelo durante o verão. Estudo realizado por pesquisadores da *University of California, Los Angeles* (UCLA), concluiu que no final dos anos 2050 será possível a travessia

por navios mercantes durante o verão, sem que haja a necessidade da utilização de navios quebra-gelo<sup>21</sup>.

O degelo do Ártico trouxe à evidência outras rotas já existentes, mas pouquíssimo utilizadas em razão do congelamento permanente: a Rota do Mar do Norte (*Northern Sea Route*), a Passagem do Noroeste (*Northwest Passage*), a Ponte do Ártico (*Arctic Bridge Route*) e a Rota Marítima Transpolar (*Arctic Bridge Route*)<sup>22</sup>.

A Rota do Mar do Norte constitui o caminho mais curto entre a Europa e a Ásia. Foi inaugurada pela União Soviética, em 1931, para transporte nacional, e liberada para embarcações estrangeiras em 1991, apesar de ser utilizada majoritariamente pelos russos<sup>23</sup>. Tem comprimento de duas mil e seiscentas milhas náuticas, junto à fronteira da Rússia<sup>24</sup>, necessitando do auxílio de navios quebra-gelo para viabilizar a travessia. Em setembro de 2009, dois navios mercantes alemães conseguiram atravessar a passagem com a ajuda de quebra-gelos russos<sup>25</sup>.

A Passagem do Noroeste favorece a ligação entre o Nordeste da Ásia, ao norte de Xangai e o nordeste da América do Norte. Margeia o litoral do Canadá<sup>26</sup> e é formada por estreitos que possibilitam a ligação entre o Oceano Atlântico e Pacífico, percorrendo as ilhas do Ártico Canadense. Os estreitos possibilitam outras duas alternativas marítimas, a Rota Sul (por meio de Peel Sound, em Nunavut), considerada tortuosa pela enorme presença de canais de pouca profundidade, impondo restrições de calado e a Rota Norte que se desenvolve por meio do Estreito de MacClure, mais direta e cobijada, porém propensa a maior incidência de icebergs<sup>27</sup>.

17 GONZALEZ, Margarita Yela. Investigación polar española. *Revista Ejército*, Madrid, n. 793, p. 17-22, 2007. Número extraordinário: Las Fuerzas Armadas en la Antártida.

18 WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION. *Intergovernmental panel on climate change: fifth assessment report (AR5)*. Disponível em: <<http://www.ipcc.ch/>>. Acesso em: 10 maio 2014.

19 INTERNATIONAL MARINE ORGANIZATION. *Introduction to IMO*. Disponível em <[www.imo.org](http://www.imo.org)>. Acesso em: 16 abr. 2014.

20 SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253, 2014.

21 SMITH, Laurence C.; STEPHENSON, Scott R. *New Trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury*. Disponível em: <<http://www.pnas.org/content/110/13/E1191.full>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

22 SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253, 2014.

23 AGUILAR, Sergio Luiz Cruz. Direito do mar, poder naval e relações internacionais: os recentes casos do Ártico e do Mar da China. In: BARBOSA JR., Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes. (Org.). *Amazônia azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: Femar, 2012. p. 78-99. p.84.

24 O'ROURKE, Ronald. *Changes in the Arctic: background and issues for congress*. 2014. Disponível em: <<https://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>>. Acesso em: 21 maio 2014.

25 KEFFERPUTZ, Roderick; BOCHKAREV, Danila. *Expanding the EU's institutional capacities in the Arctic Region*. Berlim: Heinrich Boell Foundation, 2008.

26 SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253, 2014.

27 O'ROURKE, Ronald. *Changes in the Arctic: background and*

A Ponte do Ártico liga os portos de Murmansk (Rússia) e de Narvik (Noruega) ao porto de Churchill (Canadá), pela baía de Hudson<sup>28</sup> e, finalmente, a Rota Marítima Transpolar, ainda inviável pelo congelamento, mas que poderá ser navegável a partir de 2050, segundo projeções científicas, utiliza as partes centrais do Ártico, encurtando ainda mais a travessia entre o Atlântico e Pacífico<sup>29</sup>.

Essa localização estratégica, permitindo a utilização como rota alternativa, bem como as perspectivas de exploração de suas riquezas minerais justificam a cobiça pela região, acirrando disputas em termos de domínio.

Para garantir seus interesses econômicos, os países limítrofes começaram a intensificar o patrulhamento naval na região, ostentando e afirmando sua soberania nas respectivas fronteiras, como é o caso da Dinamarca, que estabeleceu naquele local comando militar e da Noruega que possui um batalhão do exército para proteção de seu território no Ártico (o Artic Battalion)<sup>30</sup>, desencadeando desentendimentos vários entre os países fronteiriços e tensões internacionais permanentes.

Porém, os países com maiores apetites soberanos são os Estados Unidos e Rússia, que possuem bases militares instaladas na região<sup>31</sup>. A Rússia, inclusive, não hesita em demonstrar ostensivamente suas pretensões econômicas no oceano gelado. Em 2 de fevereiro de 2007, dois submarinos russos imergiram após nove horas submersos sob a calota polar, fincando uma bandeira russa em titânio inoxidável há quatro mil, duzentos e sessenta e um metros de profundidade<sup>32</sup>, causando grande desconforto internacional.

Além dos países limítrofes, a comunidade internacional também cobiça o Ártico e estende seus olhares e interesses sobre ele, na esperança da divisão dos louros econômicos que se concretizarão no futuro e a expec-

tativa de serem considerados como patrimônio comum da humanidade. A esse respeito, França, Holanda, Alemanha, Polônia, Espanha, Reino Unido, China, Itália, Japão, República da Coreia, Singapura e Índia possuem assento no Conselho do Ártico, na qualidade de observadores, sem direito a voto, mas contribuindo na construção da agenda e discussão de interesses regionais. O mesmo se diga em relação a comunidades locais<sup>33</sup> e várias organizações não governamentais e intergovernamentais, que participam com status de observadores.

Não bastasse o evidente conflito econômico, que pode desenterrar uma nova “guerra fria”<sup>34</sup>, os riscos ambientais também precisam ser considerados. Embora o aquecimento global esteja intensificando o degelo do Ártico, a navegação pelas novas rotas ainda é uma missão difícil, disponível em reduzidas épocas do ano e dependente da utilização de navio quebra-gelo<sup>35</sup>, cujos estudos acerca dos impactos ambientais são incipientes e ainda incertos.

A adoção dessas rotas implica a necessidade de utilização de navios quebra-gelo, seja no sistema de escolta de navios mercantes, facilitando a travessia ou como suporte nas hipóteses de resgate e salvamento. Essa nova opção de mercado não passou despercebida e a Rússia já explora a atividade na Rota Marítima Norte, cobrando pelos serviços. Além da perspectiva de renda, os navios quebra-gelo, antes de tudo, são manifestação ostensiva da soberania estatal sobre a região, garantindo e reforçando a presença e ocupação sobre o Ártico. A Rússia possui trinta e sete navios quebra-gelo em operação, com perspectivas de acréscimo de mais quatro que se encontram em construção; o Canadá possui seis; os Estados Unidos, cinco; a Dinamarca, quatro e a Noruega, um<sup>36</sup>.

issues for congress. 2014. Disponível em: <<https://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>>. Acesso em: 21 maio 2014.

28 SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253, 2014.

29 SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253, 2014.

30 GARON, Richard; LASSERRE, Frederic; LE ROY, Jérôme. Is there an arms race in the Arctic? *Journal of Military and Strategic Studies*, Calgary, v. 14, n. 3/4, p. 1-56, Mar. 2012.

31 SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, 2011.

32 KOPP, Dominique. Guerra Fria sobre o Ártico. *Revista Le Monde Diplomatique Brasil*, São Paulo, v. 1, n. 2, set. 2007. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/acervo.php?id=2072&tipo=acervo>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

33 Sensível a representações paradiplomáticas, o Conselho do Ártico abre espaço para membros de comunidades locais. Além dos oito países-membros e dos observadores, o órgão é composto por delegações das etnias Inuit, Athabaska, Gwich'in, Sami e Aleut, além da Associação Russa dos Povos Indígenas do Norte (Raipon).

34 O discurso e a política do governo russo identificam a região como patrimônio nacional e uma de suas prioridades, identificando-o como propensa a um conflito militar no futuro, particularmente em razão da exploração de seus recursos. Nesse sentido: KEFFERPUTZ, Roderick; BOCHKAREV, Danila. *Expanding the EU's institutional capacities in the Arctic Region*. Berlim: Heinrich Boell Foundation, 2008.

35 O'ROURKE, Ronald. *Changes in the Arctic: background and issues for congress*. 2014. Disponível em: <<https://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>>. Acesso em: 21 maio 2014.

36 SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253,

Os impactos dessa utilização indiscriminada de navios quebra-gelo ainda são desconhecidos, cabendo ressaltar os riscos de desastres ambientais, envolvendo embarcações mercantes, que podem impactar não só a região Ártica e países próximos, mas o planeta total.

A economia que se pretende obter com a redução da distância de navegação entre a Ásia e Europa, pelas rotas Árticas, com certeza contribuirá para a diminuição do consumo de combustíveis fósseis, mas pode causar impacto ambiental pelo depósito de fuligem na neve e gelo, resultante da queima de combustível, intensificando o derretimento polar<sup>37</sup>.

Essa incerteza ambiental e até mesmo os riscos da travessia ainda não foram capazes de desestimular a navegação pelo Ártico. Em agosto de 2013, o navio cargueiro Yong Sheng, de bandeira chinesa, virou notícia no Brasil e no mundo porque saiu do porto de Dalian, na China e se dirigiu até Roterdã, na Holanda, sem passar pela rota tradicional do Canal de Suez. Navegando exclusivamente pelo oceano Ártico, o Yong Sheng economizou duas semanas de viagem e milhares de litros de combustível<sup>38</sup>.

Afora os riscos já mencionados, devem ser considerados os possíveis impactos ambientais aos habitats naturais do fundo do oceano e superfície, bem como a poluição marinha causada pelas embarcações, como a descarga de lixo doméstico, a descarga de água de lastro, perda de óleo e poluição acidental. Esses riscos precisam ser gerenciados, máxime em razão das peculiaridades da travessia que é rica em icebergs, sob pena de se repetirem os danos já observados no incidente, envolvendo o Exxon Valdez<sup>39</sup>, em uma região em que as medidas mitigadoras serão praticamente impossíveis.

A título de exemplo, em 2010, o navio-tanque Nanny, carregado com nove milhões de litros de óleo diesel, encalhou em um banco de areia no oceano Ártico canadense. Parte do combustível foi bombeada para

outro petroleiro, permitindo a recondução do cargueiro à rota original e evitando um desastre ambiental de proporções gigantescas<sup>40</sup>.

Nesse sentido, Ulrich Beck<sup>41</sup> sustenta que o desenvolvimento dos processos industriais e a globalização proporcionaram e continuam proporcionando desenvolvimento econômico e social, mas, paradoxalmente, acarretam efeitos negativos, como desastres ambientais, financeiros ou sociais, que irradiam globalmente. Os riscos da sociedade atual não podem ser medidos em contornos espaciais ou temporais, porque atingem toda a sociedade, a natureza completa, o mundo de forma globalizada, despertando crise de identificação sobre o que realmente é essencial, sobre os riscos que realmente a sociedade deseja enfrentar. Essa busca incessante por novas fontes de riqueza, por novos mercados e novos produtos conduz ao que o autor identificou como “sociedade de risco”, pois carrega, intrinsecamente, uma incerteza quanto à segurança global e, portanto, não pode ser tratada ou gerenciada em escala individual.

Não há como negar que a utilização do Ártico como rota alternativa navegável estará sujeita aos riscos decorrentes das intempéries climáticas, as possibilidades de erro humano, os defeitos intrínsecos das embarcações e a possível influência no equilíbrio ecológico decorrente da utilização de navios quebra-gelo em larga escala. A grande indagação que merece resposta é se a sociedade internacional está ciente e disposta a assumir esse novo risco. Em tempos em que os santuários ecológicos estão se extinguindo gradativamente e a gravidade dos problemas globais exige respostas eficientes, talvez fosse interessante o debate acerca da preservação e conservação das geleiras do Ártico, para que as atividades antrópicas não acelerem o processo natural de seu derretimento.

#### 4. O DOMÍNIO DO ÁRTICO

O Ártico não está regulado por tratado internacional específico que tutele sua extensão e recursos naturais<sup>42</sup>.

2014.

37 BERGH, Trond Flisnes apud GOMIDE, Camilo. Tecnologia: para quebrar o gelo. *Revista Planeta*, Rio de Janeiro, v. 492, out. de 2013. Disponível em: <<http://revistaplaneta.terra.com.br/secao/tecnologia/para-quebrar-o-gelo>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

38 BERGH, Trond Flisnes. Apud GOMIDE, Camilo. Tecnologia: para quebrar o gelo. *Revista Planeta*, Rio de Janeiro, v. 492, out. de 2013. Disponível em: <<http://revistaplaneta.terra.com.br/secao/tecnologia/para-quebrar-o-gelo>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

39 Navio petroleiro que encalhou na costa do Alasca, em março de 1989, despejando milhares de barris de petróleo no mar e causando um dos maiores desastres ambientais.

40 PRESSE, France. *Petroleiro encalhado no Ártico canadense volta à rota*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2010/09/petroleiro-encalhado-no-artico-canadense-volta-a-rota.html>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

41 BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASCH, Scott. *Modernização reflexiva*: política, tradição e estética na ordem social moderna. São Paulo: Unesp, 1995.

42 A esse respeito existem propostas de submeter o Ártico ao

Sua regulação jurídica é fracionada, submetida às diversas soberanias que detêm o domínio do mar territorial que sobre ele se projeta e na parte relativa ao alto mar, submete-se ao regime jurídico da Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM) e outros tratados internacionais genéricos.

Até o início do século XX a região praticamente passou despercebida, não havendo registros de incidentes relevantes, talvez em virtude da dificuldade de navegação e exploração econômica da região. Com o término da Primeira Guerra Mundial e a realização do primeiro voo trans-ártico (em 1926), a corrida e disputa pelo seu domínio tomou forma e endereço certos<sup>43</sup>. Canadá, Dinamarca, Rússia, Noruega e Estados Unidos encabeçaram a disputa pela região e ainda hoje reivindicam o exercício da soberania por todo o Ártico (incluindo o alto mar), com vistas a sua exploração exclusiva<sup>44</sup>.

Inicialmente, a reivindicação territorial do Ártico baseava-se na teoria dos setores, desenvolvida originalmente em 1906, no Clube Naval de Nova Iorque e defendida internacionalmente por Pascal Poirier, senador do Canadá (1907)<sup>45</sup>. Posteriormente, em 1928, W. Lakhtine, doutrinador soviético, reproduziu a teoria em uma obra literária<sup>46</sup>. A teoria dos setores pretendia justificar o direito de domínio dos países limítrofes sobre o Ártico, projetando um triângulo setorial com a base correspondente aos respectivos territórios e cuja extensão atingiria o triângulo projetado sobre o oceano até o limite angular do polo norte, estabelecendo-se vértice comum a esses ângulos. O domínio seria estabelecido pela projeção desse triângulo imaginário, independente de efetiva ocupação ou até mesmo de eventual im-

possibilidade de efetuar tal ocupação<sup>47</sup>. Foi construída para tentar justificar a anexação do Ártico aos países limítrofes, ignorando-se o aspecto da ocupação efetiva, imprescindível nos procedimentos dessa natureza e justificava-se nas próprias particularidades da região, que praticamente inviabiliza a habitação permanente de seres humanos, partindo do pressuposto que somente os Estados que margeiam o oceano estariam aptos a estabelecer razoável ocupação e tutela sobre ela<sup>48</sup>.

Tais reivindicações não chegaram a ser reconhecidas internacionalmente e com a adesão do Canadá, Dinamarca, Rússia e Noruega à CNUDM, a teoria dos setores perdeu a razão de ser, pois totalmente incompatível com seus termos.

A CNUDM estabelece que cada Estado detém soberania para delimitar, de forma unilateral e sem qualquer interferência externa, a extensão de sua plataforma, desde que limitada a 200 milhas marítimas. Se a pretensão envolver extensão superior, mas dentro de um limite total de 350 milhas marítimas da linha da base, o reconhecimento internacional é possível, mas fica condicionado à submissão da Comissão sobre Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão competente para analisar o pedido e formular recomendação ao Estado interessado, se o caso (artigo 76, parágrafo 8, da CNUDM).

O mecanismo que permite a ampliação da extensão da plataforma continental não contribuiu para o esfriamento das disputas no Ártico. No entanto, embora essa delimitação resulte de um exercício de soberania dos Estados, reconhecido no artigo 3º, da CNUDM, com base no momento em que aderiram à convenção, renunciaram à parcela dessa soberania no que tange às pretensões que excedem os limites convencionados, trazendo à tona a fragilidade jurídica da teoria dos setores, ante a inviabilidade de reconhecimento de domínio além das 350 milhas marítimas.

Poderíamos admitir a legitimidade da reivindicação pelos Estados Unidos, eis que não aderiram à Convenção do Mar e, a princípio, não estariam limitados aos seus contornos. Ocorre que os limites reconhecidos

---

mesmo regime jurídico implantado na Antártida, que será analisado no item 5, Regime Jurídico do Ártico para Tutela do Meio Ambiente.

43 MARQUES JÚNIOR, José Carlos; MARQUES, Rafael Diogenes. Disputas territoriais no Ártico à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar de 1982. *Revista Geopolítica*, Ponta Grossa, v. 3, n. 02, p. 139-152, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/ojs/ojs-2.2.3/index.php/rg/oai>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

44 MATTOS, Adherbal Meira. *Direito internacional público*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

45 MATTOS, Adherbal Meira. *Direito internacional público*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

46 MARQUES JÚNIOR, José Carlos; MARQUES, Rafael Diogenes. Disputas territoriais no Ártico à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar de 1982. *Revista Geopolítica*, Ponta Grossa, v. 3, n. 02, p. 139-152, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/ojs/ojs-2.2.3/index.php/rg/oai>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

47 MATTOS, Adherbal Meira. *Direito internacional público*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

48 MARQUES JÚNIOR, José Carlos; MARQUES, Rafael Diogenes. Disputas territoriais no Ártico à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar de 1982. *Revista Geopolítica*, Ponta Grossa, v. 3, n. 02, p. 139-152, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/ojs/ojs-2.2.3/index.php/rg/oai>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

formalmente foram decorrentes de larga discussão entre a comunidade internacional e com origem nos costumes internacionais<sup>49</sup>, o que autoriza admitir que ainda que não a tenha subscrito, os Estados Unidos também teriam suas pretensões limitadas à extensão de 350 milhas marítimas e entendimento diverso fatalmente seria rechaçado pela comunidade internacional.

No mais, a extensão que extrapola a plataforma continental, denominada na CNUDM como Área e definida como “o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional”<sup>50</sup>, não se sujeita às jurisdições estatais e recebeu tratamento diferenciado, sendo considerada como patrimônio comum da humanidade, insuscetível de apropriação individual de qualquer Estado. A exploração da Área se dá de acordo com a convenção e é administrada pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, localizada na Jamaica.

Observa-se que a disputa por soberania sobre o Ártico deve ser considerada com muita parcimônia pela comunidade internacional, pois a pretexto de se reconhecer as reivindicações de extensão das respectivas plataformas continentais, corre-se o risco de atribuir praticamente toda a região Ártica ao controle exclusivo dos cinco países limítrofes, restando diminuta parte de Área, concentrada na parte central e totalmente coberta de gelo. Isso representaria uma multiplicidade de regulação jurídica, porque cada Estado, exercendo sua soberania, estabelecerá a forma de utilização e exploração de sua parcela territorial.

Não há como aceitar esse fatiamento do Ártico pelos Estados que o margeiam, devendo ser reservada parcela significativa do oceano na qualidade de *mare liberum*, ou seja, com regime jurídico de alto-mar, não sujeito a qualquer jurisdição estatal e de interesse e tutela global, como forma de garantir, ainda que reflexamente, a tutela ambiental da região.

49 STOKKE, Olav Schram. A legal regime for the Arctic? Interplay with the Law of the Sea Convention. *Marine Policy*, Amsterdam, v. 31, n. 4, p. 409-414, 2007. Disponível em: <<http://www.fnino/doc&pdf/oss-mp-2007.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2015.

50 Artigo 1º, I, “a”, da CNUDM. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97*. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção. Disponível em: <<http://www.gddc.pt/siii/docs/rar60B-1997.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2015.

## 5. REGIME JURÍDICO DO ÁRTICO PARA TUTELA DO MEIO AMBIENTE

Enquanto a região da Antártica possui tratados específicos de preservação ambiental (Tratado da Antártica e Protocolo de Madri), o Ártico é regulado na parte territorial pela legislação interna dos respectivos Estados e em alto mar, pela CNUDM, que instituiu regime jurídico amplo e não específico, insuficiente para atender as peculiaridades da região, impedir ou afastar a aplicação de vários outros documentos internacionais de proteção dos mares e oceanos<sup>51</sup>.

O regime jurídico da Antártica não foi construído especificamente para garantir a tutela ambiental, mas evoluiu de forma contínua para atender às suas peculiaridades, sendo expresso no sentido de garantir que a região não possa ser objeto de disputa internacional, elevando-a ao patamar de reserva natural, destinada a cooperação entre os povos e a ciência<sup>52</sup>.

O Tratado da Antártica, firmado em 1959, em Washington<sup>53</sup>, foi originalmente negociado para solucionar as disputas de soberania que envolviam a região. Estabeleceu que os Estados signatários, ainda que por prazo determinado<sup>54</sup>, abririam mão da soberania sobre o continente, utilizando-o somente para pesquisa científica e para fins pacíficos, vedando-se qualquer atividade militar, salvo as realizadas para efeito científico ou para fins pacíficos (artigo I). Embora o artigo IV tenha sido específico no sentido de reconhecer que a adesão aos termos do documento não importaria renúncia ou diminuição às reivindicações de soberania territorial na Antártica, pode-se afirmar que os Estados se conformaram com a função atribuída ao continente, concluindo-se que o regime jurídico adotado foi extremamente eficiente, conduzindo à construção de um verdadeiro santuário ecológico. Prova disso é que esgotado o prazo estabelecido no Tratado, os Estados partes poderiam

51 JOYNER, Christopher C. The legal regime for the Arctic Ocean. *Journal of Transnational Law & Policy*, Florida, v. 18, n. 9, p. 195-249, Spring, 2009.

52 NOWLAN, Linda. *Arctic legal regime for environmental protection*. Gland: IUCN, 2001.

53 Inicialmente firmado por doze países que reivindicavam soberania sobre a Antártica: África do Sul, Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, Estados Unidos, França, Japão, Noruega, Nova Zelândia, Reino Unido e União Soviética. Posteriormente recebeu adesão de vários outros países.

54 Nos termos do artigo XII, 2.a, os ajustes vigorariam por trinta anos.



convocar nova reunião para modificação dos ajustes, entretanto não houve interesse pontual na sua modificação, demonstrando que o espírito cooperativo conduziu à estabilidade e institucionalização do regime.

Entre vários outros preceitos, os principais fundamentos do Tratado da Antártica é o uso pacífico da região e dos recursos naturais; a liberdade e cooperação nas pesquisas científicas e a divisão justa e igualitária dos benefícios advindos dos recursos e pesquisas. Destaca-se o seu contorno protetivo, até mesmo do risco das próprias atividades científicas, estabelecendo a proibição de qualquer explosão nuclear ou depósito de lixo atômico no continente (artigo V).

Em 1972, as partes signatárias do Tratado firmaram a Convenção para Conservação das Focas Antárticas (*Convention for the Conservation of Antarctic Seals – CCAS*)<sup>55</sup> e, em 1980, a Convenção sobre a Conservação dos Recursos Vivos Marinhos Antárticos (*The Convention on the Conservation of Antarctic Marine – CCAMLR*). A primeira foi firmada para proibir a captura e morte das espécies de foca enumeradas no documento e a segunda para controlar a pesca do krill<sup>56</sup> (fonte de alimento de várias espécies da Antártica) e proibir a exploração de recursos vivos da região (aves, pinguins, elefantes-marinhos, peixes e outras espécies, com exceção das focas e baleias, objeto de tratados específicos).

Complementando o Sistema do Tratado da Antártica (*Antarctic Treaty System – ATS*), o Protocolo sobre Proteção Ambiental para o Tratado da Antártica, conhecido como Protocolo de Madri (firmado em 1991 e que entrou em vigor em 1998, após a ratificação dos países membros consultivos), impede a exploração mineral que não seja para fins de pesquisa pelo prazo de cinquenta anos, estabelecendo normas tendentes, especificamente, a preservação ambiental da região. Os anexos do Protocolo também se destinam a tutelar os aspectos relativos a depósito de lixo na região, poluição marinha, tutela da flora e fauna, representando um arcabouço legislativo internacional de suma importância, seja pela riqueza da regulamentação, seja pela eficácia de seu conteúdo, que foi capaz de conter a ânsia exploratória por riquezas naturais e minerais abundantes no local.

No âmbito do regime jurídico da Antártica, o sistema prevê as Reuniões das Partes Consultivas (ATCMs)

55 Entrou em vigor em 1978.

56 Crustáceo semelhante ao camarão.

como foro para discussão e deliberação de medidas, que são tomadas por consenso das Partes Consultivas e entram em vigor após a ratificação no âmbito interno dos respectivos Estados. Assim, após o Tratado de Madri, as partes solucionam questões de interesse da Antártica por meio das medidas deliberadas pelas ATCMs, adaptando o regime às necessidades observadas. Podem, também, adotar decisões e resoluções, sem caráter vinculativo, que não implicam obrigações para as partes<sup>57</sup>.

Da análise geral do regime jurídico da Antártica, observa-se que há vedação expressa de qualquer tipo de exploração comercial, elevando-a ao pedestal de “reserva natural, dedicada a paz e à ciência”<sup>58</sup>. No Ártico, ao contrário, não há regulação específica da tutela ambiental.

A primeira tentativa de regulação do Ártico foi a Estratégia para a Proteção do Meio Ambiente Ártico (*Arctic Environmental Protection Strategy – AEPS*), aprovada pela Declaração sobre a Proteção do Meio Ambiente Ártico (*Declaration on Protection of the Arctic Environment*), em 1991. O instrumento de *soft law*, sem conteúdo vinculante robusto, foi firmado pelos oito países que compõem a região, visando à cooperação ambiental para definição e redução dos impactos, controle e monitoramento de poluentes no mar Ártico, proteção do meio ambiente marinho, bem como para garantir a proteção, recuperação da qualidade ambiental e utilização sustentável dos recursos naturais. Para viabilizar o plano de ação instituído na AEPS, foram constituídos grupos de trabalho e as várias discussões que se seguiram afloraram a necessidade de ampliar a estratégia para outras necessidades além da proteção ambiental, instituindo-se o Conselho do Ártico, como fórum de discussão dos assuntos de interesse da região.

O Conselho do Ártico foi instituído por meio da Declaração de Ottawa, em 1996 e, embora constituído como fórum para a promoção da cooperação, coordenação e interação entre os Estados e habitantes do Ártico em questões relativas ao desenvolvimento sustentável e proteção ambiental, ele pouco contribuiu para uma regulação específica e universal<sup>59</sup>, servindo basicamente

57 CONFERENCE ON ANTARCTICA. 1959. *The Antarctic Treaty System*. Washington: Secretariat of the Antarctic Treaty, 1959. Disponível em: <<http://www.ats.aq/e/ats.htm>>. Acesso em: 14 jun. 2015.

58 Protocolo de Madri.

59 LENNON, Erika. A tale of two poles: a comparative look at the legal regimes in the Arctic and the Antarctic. *Sustainable Develop-*

para a defesa dos interesses dos Estados limítrofes, prevenindo a admissão de outros interessados<sup>60</sup>, mas na qualidade de meros observadores, sem direito de voto.

Em 2011, durante Reunião Ministerial do Conselho do Ártico realizada em Nuuk, Canadá, Dinamarca, Finlândia, Islândia, Noruega, Rússia, Suécia e Estados Unidos firmaram o Acordo de Cooperação em Matéria de Aeronáutica e Busca e Salvamento Marítimo no Ártico (*Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic*). Considerado o primeiro instrumento de *hard law*, ou seja, legalmente obrigatório, entrou em vigor em 2013, estabelecendo, em termos gerais, a cooperação entre os signatários, para monitoramento de acidentes, formação de equipe e estrutura técnica para respostas rápidas nas hipóteses de acidentes ocorridos nos limites de soberania de cada parte.

Em 2013, outro instrumento vinculativo foi firmado durante a Reunião Ministerial realizada em Kiruna, o Acordo de Cooperação em Matéria de Petróleo, Poluição Marinha, Preparação e Resposta no Ártico (*Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic*), cujo objetivo constitui viabilizar a cooperação, coordenação e assistência mútua entre as partes contra poluição marinha por hidrocarbonetos, em razão de incidentes que ocorram ou possam constituir ameaça aos países signatários.

Embora seja possível identificar um interesse dos países limítrofes na prevenção de acidentes ambientais no Ártico, nenhum desses instrumentos jurídicos estabeleceu limitações à sua utilização ou instituiu tutela efetiva e preventiva do meio ambiente. Na verdade, estabeleceram regras de cooperação para minimizar eventuais impactos que possam ser decorrentes de acidentes ambientais em áreas sujeitas à sua soberania.

Várias outras iniciativas de regulação do Ártico podem ser citadas, como o Conselho Nórdico<sup>61</sup>, o Con-

selho Saami<sup>62</sup>, a Conferência Circumpolar Inuit<sup>63</sup>, o Comitê Internacional de Ciência do Ártico<sup>64</sup> e o Conselho Euro-Ártico do Mar de Barents<sup>65</sup>. Percebe-se a existência de governança ambiental no Ártico, mas infelizmente ainda incapaz de determinar um regime jurídico internacional específico para a região e, nas questões ambientais, a única alternativa consiste em recorrer aos tratados internacionais genéricos.

Nesse particular, a CNUDM dispõe sobre a proteção e preservação do meio ambiente marinho por meio do artigo 192, que estabelece obrigação geral de tutela e do artigo 194, que reforça a proteção, estipulando que os Estados devem tomar as medidas necessárias para tutelar o meio marinho, prevenindo, reduzindo e controlando a poluição, qualquer que seja a sua fonte.

Embora não contenha uma regulação específica para o Ártico, o artigo 234 prevê tutela geral das áreas cobertas de gelo, autorizando os Estados costeiros a regular individualmente a matéria dentro de seus respectivos limites territoriais, estabelecendo dispositivos legais para prevenção, redução e controle da poluição do meio marinho proveniente de embarcações, desde que não sejam discriminatórios. Ao relegar aos Estados limítrofes as medidas protetivas sobre as áreas cobertas de gelo, a CNUDM incentivou fortemente a prevalência de regimes regionais de gestão<sup>66</sup>, fracionando e enfraquecendo a tutela do Ártico. Não deu preferência e

*ment Law & Policy*, Washington, v. 8, n. 3, p. 32-35, 65-66, Spring, 2008.

60 O Brasil e outras potências emergentes, como Índia e China, têm pressionado o Conselho Ártico para serem aceitos como observadores, mas a ideia é rechaçada por alguns dos integrantes, como Canadá e Rússia. MELO, Max Miliano. Brasil busca vaga no Conselho Ártico, mas outros países são contrários. *Correio Brasileiro*, edição de 16 de janeiro de 2012. Disponível em: <<http://www.correiobraziliense.com.br/>>. Acesso em: 26 abr. 2015.

61 Organização criada pela Dinamarca, Suécia, Noruega e Islândia, em 1952, para cooperação em assuntos de interesse dos países integrantes. A Finlândia foi aceita em 1955.

62 Conselho criado por grupos étnicos do Ártico (os Saami ou Lapões), para a integração e defesa dos direitos sobre a terra e recursos naturais. SAAMI COUNCIL. *The Saami Council*. Disponível em: <<http://www.saamicouncil.net/?deptid=1116>>. Acesso em: 14 jun. 2015.

63 Organização Internacional não Governamental para defesa dos interesses do grupo étnico Inuit, localizada no Canadá. INUIT CIRCUMPOLAR COUNCIL CANADA. Welcome to ICC Canada's. Disponível em: <<http://www.inuitcircumpolar.com>>. Acesso em: 14 jun. 2015.

64 Organização Internacional não Governamental, que visa apoiar e facilitar a cooperação da investigação no Ártico, com representantes de vários países, inclusive os países Árticos (*International Arctic Science Committee*). INTERNATIONAL ARCTIC SCIENCE COMMITTEE. *Welcome to IASC*. Disponível em: <<http://www.iasc.info/>>. Acesso em: 14 jun. 2015.

65 Fórum intergovernamental e inter-regional para cooperação relativa à região de Barents, composto pela Rússia, Dinamarca, Islândia, Noruega, Finlândia, Suécia e a Comissão Europeia (Barents Euro-Arctic Council). BEAC: Barents Euro-Arctic Council. Disponível em: <<http://www.beac.st/en>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

66 STOKKE, Olav Schram. A legal regime for the Arctic? Interplay with the Law of the Sea Convention. *Marine Policy*, Amsterdam, v. 31, n. 4, p. 409-414, 2007. Disponível em: <<http://www.fni.no/doc&pdf/oss-mp-2007.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2015.

não considerou os interesses globais ambientais, mas os estritamente unilaterais e por vezes, eminentemente econômicos, dos países costeiros.

No que se refere à Área, o artigo 136 assevera que os recursos minerais sólidos, líquidos ou gasosos localizados naquele local não podem ser apropriados por um só Estado, por constituírem patrimônio comum da humanidade, concluindo-se que os fundos marítimos e oceânicos situados fora dos limites soberanos estatais não são suscetíveis de apropriação individual pelos Estados, sendo acessível, portanto, a todos e reservados para fins e objetivos pacíficos. Os recursos minerais eventualmente encontrados na Área só podem ser explorados no interesse de toda humanidade, considerando-se as necessidades dos países mais necessitados<sup>67</sup>. Disso resulta que nenhum Estado pode se apropriar, reivindicar ou exercer soberania sobre a Área (artigo 137), mas, paradoxalmente, nenhum Estado pode ser privado ou limitado na sua utilização, desde que o faça para fins pacíficos.

Quanto à responsabilidade por poluição ou atividades desenvolvidas na Área, a CNUDM dispõe que os danos causados em razão do não cumprimento pelo Estado-parte ou organização internacional das suas obrigações implicam responsabilidade internacional, admitindo, inclusive, a responsabilização conjunta e solidária dos responsáveis que atuarem conjuntamente (artigo 139). Essa responsabilização, no entanto, pode ser excluída se demonstrado pelo Estado, que embora o dano tenha sido causado por pessoa jurídica por ele patrocinada, foram tomadas todas as medidas necessárias e apropriadas para assegurar o cumprimento das exigências previstas no tratado (artigo 153, parágrafo 4).

Além da CNUDM, outros documentos procuraram tutelar o meio marinho e as atividades no Ártico: a Convenção de Genebra sobre o Alto Mar (firmada em 1958), que visa disciplinar a poluição por óleo e rejeitos radioativos (artigos 24 e 25); a Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha pelo Alijamento de Dejetos e outros Materiais (firmada em 1972) e a Convenção para a Prevenção da Poluição por Navios (firmada em 1973 e conhecida como MARPOL) que visam disciplinar a poluição por outros meios que não óleo; o Acordo sobre a Conservação dos Ursos Polares (firmada em 1973 e conhecida como Tratado Urso Polar), que visa

tutelar essa espécie habitante do Ártico.

Recentemente, a *International Maritime Organization* (IMO), agência de navegação marítima da ONU, após dois anos de negociações, aprovou, em 15 de maio de 2015, um conjunto de regras que se aplicam às embarcações marítimas que navegam em águas polares e visam garantir a segurança de passageiros e do próprio *staff*. Chamado de Código Polar, entrará em vigor em 01 de janeiro de 2017, dispondo, basicamente, sobre a construção das embarcações, os equipamentos de segurança obrigatórios, treinamento de pessoal para as operações de busca e salvamento, exigindo conformidade com as normas da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). Embora reúna alguns dispositivos que se destinam à tutela ambiental, não veda ou limita a navegação comercial e turística pelo Ártico.

Da análise desses documentos internacionais, embora não se possa dizer que a região Ártica seja totalmente desprovida de regulação, não é possível concluir que a tutela ambiental esteja garantida.

Ao contrário da Antártica, no Ártico, a utilização do oceano como rota comercial não foi vedada e sequer se admite possa ser limitada, visto que pela regra geral da CNUDM, o alto mar é aberto à navegação por navios de todas as nações (ficando o navio sujeito às leis do pavilhão da embarcação); as zonas de exploração exclusivas admitem a navegação estrangeira pacífica e, pelas regras locais, cada Estado limdeiro dispõe de soberania sobre o seu mar territorial, podendo utilizá-lo para navegação.

Não há regramento específico que considere as particularidades da região e limite a exploração comercial<sup>68</sup>. Embora possa ser identificado um regramento internacional ambiental, com certeza é insuficiente para garantir que acidentes não ocorrerão no Ártico, não há como garantir tutela específica do oceano gelado, principalmente se considerarmos as dificuldades dessa navegação e que os aspectos econômicos que envolvem a questão não se coadunem de forma ética com a tutela ambiental.

67 SOARES, Guido Fernando. *Curso de direito internacional público*. São Paulo: Atlas, 2003. v. 1.

68 KOIVUROVA, Timo. Environmental protection in the Arctic and Antarctic: can the polar regimes learn from each other? *International Journal of Legal Information*, v. 33, Summer 2005.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão do Ártico é multidimensional, passa pela exploração de recursos, segurança, comércio internacional, mudanças climáticas, política externa dos Estados, entre outros. Há, portanto, dinâmica que não pode ser ignorada pelo Direito Internacional e pelas Relações Internacionais.

O controle de corredores marítimos, o domínio tecnológico e os impactos ambientais são fatores estratégicos que não devem ser ignorados pelos principais atores do sistema internacional, que não estão circunscritos aos países circumpolares, uma vez que pretendem compartilhar sua exploração e utilizar livremente suas rotas.

Entretanto, a região Ártica não possui regime jurídico específico e ao longo da história se percebe que os interesses territoriais e econômicos preponderaram sobre a preocupação e tutela ambiental.

O Conselho do Ártico, instituído como fórum de discussão para a promoção da cooperação, coordenação e interação entre os Estados e habitantes do Ártico, embora tenha como norte o desenvolvimento sustentável e proteção ambiental da região, pouco contribuiu para uma regulação específica e universal. Primeiramente porque, embora admita a participação da comunidade internacional, não lhe confere direito a voto, fazendo com que a pauta de discussões, decisões e deliberações fiquem limitadas aos oito países-membros, diretamente interessados na exploração econômica da região.

Além disso, os tratados firmados no âmbito do Conselho, embora tenham evoluído e conferido obrigatoriedade aos signatários, não atribuíram ao meio ambiente a relevância que se esperava.

O advento da CNUDM, embora tenha contribuído para justificar o não reconhecimento das pretensões de domínio por todo o Ártico, não foi capaz de resolver ou solucionar as disputas territoriais e econômicas dos países limítrofes.

Da mesma forma, as normas existentes na CNUDM e demais documentos internacionais não impedem a utilização do Oceano Ártico como rota marítima alternativa, prevendo a responsabilidade por danos ambientais, mecanismo insuficiente para garantir que acidentes não ocorram. O regime jurídico do Ártico não impede a utilização de navios quebra-gelo, cujos estudos são incipientes e os riscos às calotas polares e ao entorno da região ainda não foram suficientemente pesquisados e analisados.

A construção de regime jurídico específico e principalmente voltado à preocupação ambiental, como o existente na Antártica e que conte com a participação da comunidade internacional é indispensável e deveria ser repensado, pois não somente a Antártica, mas também o Ártico, são regiões importantíssimas para o controle das mudanças climáticas e para o equilíbrio ambiental do planeta.

O conflito de interesses existente entre os países limítrofes sinaliza que o futuro do Ártico pode não ser tão bonito como as geleiras que lhes são próprias. A busca incessante por uma nova alternativa econômica — o “Eldorado” moderno — pode conduzir a efeitos deletérios de difícil reparação, pois o Ártico não é visto como um ambiente a ser protegido para o bem do mundo, mas apenas como um potencial em recursos naturais escondidos.

Por outro lado, a Antártica, embora diversa em sua composição e estrutura, é um bom exemplo a ser seguido.

Reservar ao Ártico o *status* de reserva natural, ainda que somente na parte do *mare liberum*, seria uma opção viável de conservação da região e tutela das calotas polares, que embora afetadas pelo aquecimento global não precisam ser ainda mais castigadas pela ganância humana.

## REFERÊNCIAS

AGUILAR, Sergio Luiz Cruz. Direito do mar, poder naval e relações internacionais: os recentes casos do Ártico e do Mar da China. In: BARBOSA JR., Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes. (Org.). *Amazônia azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: Femar, 2012. p. 78-99.

APÓS onda de calor e incêndios florestais a Rússia enfrenta a questão climática. Disponível em: <<http://www.ecodebate.com.br/2010/08/25/apos-onda-de-calor-e-incendios-florestais-a-russia-enfrenta-a-questao-climatica/>>. Acesso em: 21 maio 2014.

BEAC: Barents Euro-Arctic Council. Disponível em: <<http://www.beac.st/en>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASCH, Scott. *Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: Unesp, 1995.

BORRESEN, Jacob. The great Arctic game. *Heartland Eurasian Review of Geopolitics*, Roma, n. 2, p. 5-77, 2008.

- CONFERENCE ON ANTARCTICA. 1959. *The Antarctic Treaty System*. Washington: Secretariat of the Antarctic Treaty, 1959. Disponível em: <<http://www.ats.aq/e/ats.htm>>. Acesso em: 14 jun. 2015.
- GARON, Richard; LASSERRE, Frederic; LE ROY, Jérôme. Is there an arms race in the Arctic? *Journal of Military and Strategic Studies*, Calgary, v. 14, n. 3/4, p. 1-56, Mar. 2012.
- GOMIDE, Camilo. Tecnologia: para quebrar o gelo. *Revista Planeta*, Rio de Janeiro, v. 492, out. de 2013. Disponível em: <<http://revistaplaneta.terra.com.br/secao/tecnologia/para-quebrar-o-gelo>>. Acesso em: 15 jun. 2015.
- GONZALEZ, Margarita Yela. Investigación polar española. *Revista Ejército*, Madrid, n. 793, p. 17-22, 2007. Número extraordinario: Las Fuerzas Armadas en la Antártida.
- GOUBEIA, Jorge Bacelar. *Manual de direito internacional público*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- INTERNATIONAL ARCTIC SCIENCE COMMITTEE. *Welcome to IASC*. Disponível em: <<http://www.iasc.info/>>. Acesso em: 14 jun. 2015.
- INTERNATIONAL MARINE ORGANIZATION. *Introduction to IMO*. Disponível em: <[www.imo.org](http://www.imo.org)>. Acesso em: 16 abr. 2014.
- INTERNATIONAL PERMAFROST ASSOCIATION. *What is permafrost?* Permafrost Distribution. Disponível em: <<http://ipa.arcticportal.org/publications/occasional-publications/what-is-permafrost>>. Acesso em: 10 abr. 2015.
- INUIT CIRCUMPOLAR COUNCIL CANADA. *Welcome to ICC Canada's*. Disponível em: <<http://www.inuitcircumpolar.com>>. Acesso em: 14 jun. 2015.
- INVERNO rigoroso causa prejuízos e faz vítimas na Europa. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2012/12/inverno-rigoroso-causa-prejuizos-e-faz-vitimas-na-europa.html>>. Acesso em: 21 maio 2014.
- JOYNER, Christopher C. The legal regime for the Arctic Ocean. *Journal of Transnational Law & Policy*, Florida, v. 18, n. 9, p. 195-249, Spring, 2009.
- KEFFERPUTZ, Roderick; BOCHKAREV, Danila. *Expanding the EU's institutional capacities in the Arctic Region*. Berlim: Heinrich Boell Foundation, 2008.
- KOIVUROVA, Timo. Environmental protection in the Arctic and Antarctic: can the polar regimes learn from each other? *International Journal of Legal Information*, Chicago, v. 33, n. 2, p. 203-208, Summer 2005.
- KOPP, Dominique. Guerra Fria sobre o Ártico. *Revista Le Monde Diplomatique Brasil*, São Paulo, v. 1, n. 2, set. 2007. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/acervo.php?id=2072&tipo=acervo>>. Acesso em: 12 abr. 2014.
- LENNON, Erika. A tale of two poles: a comparative look at the legal regimes in the Arctic and the Antarctic. *Sustainable Development Law & Policy*, Washington v. 8, n. 3, p. 32-35, 65-66, Spring, 2008.
- MARQUES JÚNIOR, José Carlos; MARQUES, Rafael Diogenes. Disputas territoriais no Ártico à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar de 1982. *Revista Geopolítica*, Ponta Grossa, v. 3, n. 02, p. 139-152, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/ojs/ojs-2.2.3/index.php/rg/oai>>. Acesso em: 22 abr. 2014.
- MATTOS, Adherbal Meira. *Direito internacional público*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.
- MELLO, Celso de Albuquerque. *Curso de direito internacional público*. 14. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.
- MELO, Max Miliano. Brasil busca vaga no Conselho Ártico, mas outros países são contrários. *Correio Brasileiro*, edição de 16 de janeiro de 2012. Disponível em: <<http://www.correiobrasiliense.com.br/>>. Acesso em: 26 abr. 2015.
- NOWLAN, Linda. *Arctic legal regime for environmental protection*. Gland: IUCN, 2001.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97*. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção. Disponível em: <<http://www.gddc.pt/siii/docs/rar60B-1997.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2015.
- O'ROURKE, Ronald. *Changes in the Arctic: background and issues for congress*. 2014. Disponível em: <<https://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>>. Acesso em: 21 maio 2014.
- PRESSE, France. *Petroleiro encalhado no Ártico canadense volta à rota*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2010/09/petroleiro-encalhado-no-artico-canadense-volta-a-rota.html>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

- SAAMI COUNCIL. *The Saami Council*. Disponível em: <<http://www.saamicouncil.net/?deptid=1116>>. Acesso em: 14 jun. 2015.
- SCIENCE FOR A CHANGING WORLD. *US Geological Survey*. Disponível em: <[www.usgs.gov](http://www.usgs.gov)>. Acesso em: 11 jun. 2015.
- SILVA, G. E. do Nascimento; ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de direito internacional público*. São Paulo: Saraiva, 2002.
- SILVA, Marcos V. M. O oceano Ártico: oportunidades da nova fronteira marítima. *Revista Antíteses*, Londrina, v. 7, n. 13, p. 228-253, 2014.
- SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, 2011.
- SMITH, Laurence C.; STEPHENSON, Scott R. New Trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury. Disponível em: <<http://www.pnas.org/content/110/13/E1191.full>>. Acesso em: 23 abr. 2015.
- SOARES, Guido Fernando. *Curso de direito internacional público*. São Paulo: Atlas, 2003. v. 1.
- STOKKE, Olav Schram. A legal regime for the Arctic? Interplay with the Law of the Sea Convention. *Marine Policy*, Amsterdam, v. 31, n. 4, p. 409-414, 2007. Disponível em: <<http://www.fni.no/doc&pdf/oss-mp-2007.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2015.
- VIOLA, Eduardo José. Perspectivas da governança e segurança climática global. *Revista Plenarium*, Brasília, v. 5, n. 5, p. 173-196, 2008.
- WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION. *Intergovernmental panel on climate change: fifth assessment report (AR5)*. Disponível em: <<http://www.ipcc.ch/>>. Acesso em: 10 maio 2014.