

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL**

2012/2013



TII

**A ABERTURA DA ROTA DO ÁRTICO (NORTHERN PASSAGE).
IMPLICAÇÕES POLÍTICAS, DIPLOMÁTICAS E COMERCIAIS.**

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS.



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A ABERTURA DA ROTA DO ÁRTICO (NORTHERN PASSAGE).
IMPLICAÇÕES POLÍTICAS, DIPLOMÁTICAS E COMERCIAIS**

COR INF EDUARDO MANUEL BRAGA DA CRUZ MENDES FERRÃO

Trabalho de Investigação Individual CPOG 12/13

Lisboa 2013



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A ABERTURA DA ROTA DO ÁRTICO
(NORTHERN PASSAGE).
IMPLICAÇÕES POLÍTICAS, DIPLOMÁTICAS E
COMERCIAIS.**

COR INF EDUARDO MANUEL BRAGA DA CRUZ MENDES FERRÃO

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 12/13

Orientador: COR INF Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

Lisboa 2013



Agradecimentos

Ao meu orientador, Coronel de Infantaria Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos, pela disponibilidade e camaradagem que testemunhou, materializada em avisados e oportunos conselhos, que muito contribuíram para manter o rumo e clarificar as linhas de investigação, conferindo-lhes acrescida clareza e rigor.

Ao Tenente-Coronel Carlos Mendes Dias, camarada, amigo e homem de saber, pelo apoio dado para encontrar o caminho a percorrer. A sua permanente disponibilidade para confrontar ideias, discutindo-as de forma abrangente, desafiadora, rigorosa e exigente, foi estímulo acrescido para aprofundar o conhecimento sobre a temática em estudo e fator de acrescida confiança.

Às entidades entrevistadas, *Frédérique Lasserre, Malte Humpert, Robert Huebert, Franklin Griffiths, Andrei Zagorski e Pavel Gudev*, pela disponibilidade, abertura e saber que entenderam partilhar, e ainda pela documentação facultada, que em muito contribuiu para a compreensão das realidades e perspectivas de evolução da região do Ártico.

Ao professor Armando Marques Guedes, pelo estímulo para aprofundar a investigação, consubstanciado na transmissão do seu conhecimento, na disponibilização de documentação e no estabelecimento de contatos com entidades de reconhecido conhecimento científico sobre o Ártico.

Um agradecimento muito especial é devido ao meu pai, farol que sempre me orientou, e porto seguro a que sempre pude recorrer, pela sua “disponibilidade discreta” para me ajudar com os vastos conhecimentos de uma vida dedicada à Universidade.

À minha família, sempre compreensiva e apoiante, pela fortaleza que me deu.



Índice

Introdução	1
- Contexto	1
- Justificação do Tema	2
- Objeto de estudo e sua delimitação	2
- Objetivos da Investigação.....	4
- Base conceptual	4
- A Questão Central	6
- Metodologia, Percurso e Instrumentos	7
- Organização e conteúdo	7
1. A navegação marítima no Ártico	9
a. Mares e batimetria do Ártico	9
b. A demografia do Ártico	11
c. O degelo do Ártico.....	12
d. Os recursos.....	13
e. As rotas marítimas do Ártico	15
(1)A passagem marítima do nordeste	18
(2)A Passagem Marítima do noroeste	22
(3)A regulação da navegação no Ártico	25
(4)A exploração comercial das rotas do Ártico	27
f.Síntese conclusiva	28
2. As fronteiras marítimas, a extensão das plataformas continentais e a soberania. ..	30
a. Disputas relativas aos limites das ZEE	30
(1)Disputas da Noruega.....	30
(a) Disputa com a Dinamarca no mar da Gronelândia.....	30
(b) Disputa em torno da plataforma continental do arquipélago de <i>Svalbard</i>	31
(c) Diferendo entre a Noruega e a Rússia no mar de <i>Barents</i>	33
(2)Disputas do Canadá	34
(a) Disputa relativa à Ilha de <i>Hans</i>	34
(b) Disputa no mar de <i>Beaufort</i> com os Estados Unidos da América.....	35
(c) Disputa no mar de <i>Lincoln</i> com a Dinamarca	36
b. Disputas relacionadas com as propostas de extensão da Plataformas Continentais ...	37
(1)Disputa no <i>Banana Hole</i> e na Bacia Ocidental de <i>Nansen</i>	37
(2)Disputas da Rússia.....	38
c. Síntese conclusiva.....	40
3. A União Europeia e o Ártico.	42
a. A Estratégia da UE para o Ártico	42
b. A UE e os Estados Ribeirinhos	44
c. A União Europeia e o Conselho do Ártico.....	45
d. A UE e o futuro no Ártico.....	46
e. Síntese Conclusiva	47
4. As Estratégias dos Estados Ribeirinhos para o Ártico	49
a. As Estratégias dos Estados Ribeirinhos para o Ártico e o tipo de interações.....	49
(1)Soberania e segurança.....	49
(2)Desenvolvimento económico sustentável.....	51
(3)Navegação e segurança marítima	52
(4)Proteção ambiental, alterações climáticas e investigação científica.....	53



(5)Cooperação Internacional	54
b. Subsídios para um modelo de governança do Ártico	55
c. Síntese conclusiva	57
Conclusões	58
Bibliografia	62

Índice de Figuras

Figura 1- Problemática teórica, estrutura-guia para a investigação.....	3
Figura 2: - O Ártico	5
Figura 3 - Mares periféricos	9
Figura 4 - Batimetria do Ártico	10
Figura 5 - População do Ártico por países.	11
Figura 6 - Degelo do Ártico entre 1970 - 2007 e previsões de 2030-2100	12
Figura 7 - Reservas de petróleo no Ártico.....	13
Figura 8 - Reservas de gás natural no Ártico.....	14
Figura 9 - Passagens Marítimas do Ártico	15
Figura 10 - Principais atividades marítimas desenvolvidas no Ártico	17
Figura 11: A Passagem Marítima do Nordeste.....	18
Figura 12 - Estreitos do Ártico Russo	19
Figura 13 - Tráfego marítimo na NSR	21
Figura 14 - A Passagem do noroeste.	22
Figura 15 - Os Estreitos do arquipélago ártico canadiano.....	23
Figura 16 - Áreas de Responsabilidade de SAR no Ártico.	26
Figura 17 - Disputas no mar da Gronelândia entre Dinamarca e Noruega.....	31
Figura 18 - Zonas Marítimas da Noruega.....	32
Figura 19 - Fronteira marítima acordada entre a Noruega e a Rússia	33
Figura 20 - Fronteira entre Canadá e Dinamarca	34
Figura 21 - Disputa entre Canadá e EUA no mar de Beaufort	35
Figura 22 - Disputa no mar de Lincoln entre Canadá e Dinamarca	36
Figura 23 - Proposta norueguesa de extensão da PC.....	37
Figura 24 - Proposta russa de extensão da PC.....	39
Figura 25 - Frotas de navios quebra-gelo	B-1
Figura 26 - Disputas territoriais no Ártico.....	C-1
Figura 27 - Mares Periféricos do Ártico	Apd2-1
Figura 28 - Estreitos do Ártico Russo	Apd2-4
Figura 29 - O arquipélago Ártico Canadiano	Apd2-6

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Objetivo Geral e Objetivos Específicos	4
Tabela 2 - Questão Central e Questões Derivadas	6
Tabela 3 - Hipóteses de resposta às QD.	6
Tabela 4 - Distâncias entre portos (Km) em função da rota.....	16
Tabela 5 - Choke points para a navegação mundial.	17
Tabela 6 - Tráfego marítimo de trânsito na passagem do noroeste 2005-10.....	24
Tabela 7 - Volume total de tráfego marítimo na passagem do noroeste	25



Tabela 8 - Conclusões do inquérito aos armadores – Condicionantes à navegação.....	27
Tabela 9 - Conclusões do inquérito aos armadores – As políticas dos Armadores.....	28

Índice de Anexos:

Anexo A– Principais frotas de navios quebra-gelo	A - 1
Anexo B – Mapa das disputas territoriais no Ártico.....	B - 1

Índice de Apêndices:

Apêndice 1 – Definições e conceitos.....	Apd 1-1
Apêndice 2–Mares Periféricos, Estreitos do Ártico e Arquipélago Canadiano.....	Apd 2-1
Apêndice 3–Guião da Entrevista e entidades entrevistadas.....	Apd 3-1
Apêndice 4–Síntese das Estratégias para o Ártico dos Estados Ribeirinhos.....	Apd 4-1



Resumo

O Ártico está em profunda transformação devido ao degelo provocado pelas alterações climáticas, o que permitirá a abertura das rotas marítimas árticas por períodos de tempo mais alargados e facilitará o acesso às reservas de recursos naturais. Esta realidade colocará desafios aos Estados Ribeirinhos que decorrerão da definição das suas fronteiras marítimas, dos regimes de navegação e do desenvolvimento sustentável da região.

É neste contexto que o presente trabalho se propõe elaborar sobre as consequências políticas diplomáticas e comerciais que poderão advir para os Estados Ribeirinhos do Ártico.

Caracterizam-se as passagens marítimas do nordeste e noroeste, tendo em consideração os fatores físico, humano e recursos; identificam-se potencialidades e restrições relativamente à exploração comercial e apoio ao desenvolvimento da região; analisa-se o regime de navegação à luz do Direito Internacional e identifica-se a tipologia de interações mantidas entre os Estados Ribeirinhos, distinguindo entre os que defendem o princípio da liberdade de navegação e aqueles que defendem a aplicação de medidas mais restritivas.

Da análise das disputas existentes relativamente à delimitação das fronteiras marítimas das Zonas Económicas Exclusivas e das que se perspetivam face às propostas de extensão das Plataformas Continentais, identificam-se as principais motivações e interesses envolvidos e a evolução do padrão de atuação dos estados do Ártico.

Do estudo da estratégia da União Europeia para o Ártico, foram identificados os seus objetivos, interesses e linhas de ação, confirmando-se a importância da região nos domínios da segurança energética e da navegação marítima, bem como a relevância que é conferida ao estreitamento das relações bilaterais com os Estados Ribeirinhos e à obtenção do estatuto de observador permanente do Conselho do Ártico (CA).

Tendo por base um estudo comparativo das estratégias dos Estados Ribeirinhos, procedeu-se à análise das interações que decorrem da sua aplicação, bem como se procura perspetivar como é que as mesmas poderão evoluir no futuro. Por fim, procuramos identificar contributos para a definição de um modelo de governança para o Ártico

Da investigação parece possível concluir-se que assistiremos a um incremento da navegação no Ártico, essencialmente ligada à exploração dos recursos e abastecimento às populações. Subsistirão disputas relativamente ao regime de navegação nas rotas do



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

nordeste e noroeste, bem como da definição das fronteiras marítimas, que continuarão a ser dirimidas no quadro da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, privilegiando relações de cooperação e acomodação e não se visualizando o recurso a métodos coercivos. A União Europeia tenderá a dedicar crescente atenção ao Ártico com o objetivo de assegurar a defesa dos seus interesses, sendo para isso fundamental integrar o CA. Os Estados Ribeirinhos continuarão a desempenhar o papel central na Governança do Ártico, através de acordos bilaterais e multilaterais regionais e o CA adquirirá um papel mais relevante como órgão de promoção do diálogo e cooperação em áreas de interesse comum.



Abstract

The Arctic is undergoing profound transformations due to the melting of the sea ice provoked by climate changes. These transformations will allow the opening of the arctic sea routes for longer periods of time, therefore facilitating the access to the reserves of natural resources. A reality that may challenge the Coastal States resulting from the definition of its maritime borders, navigation regimes and from the sustainable development of the region. The purpose of this work is to identify the commercial and diplomatic consequences that the Coastal States might suffer.

Thus, the northeast and northwest sea routes have been characterized according to physical, human and resources factors, in order to identify both potentialities and restrictions regarding its commercial exploitation and support to the development of the region. The navigation regime is also analyzed under the auspices of International Law, in order to identify the interactions between the states which defends the principle of freedom of navigation and those who defend the application of more restrictive measures.

Trough the analysis of the existing disputes concerning the delimitation of the maritime borders of the Economic Exclusive Zone, and the disputes that may arise from the proposals of extension of the Continental Platforms, this work identifies the motivations and interests involved, in order to calculate the evolution of its pattern.

The strategy of the European Union regarding the Arctic has been studied, and its objectives, interests and lines of action have been identified, confirming the importance of the region in the fields of energetic security and maritime navigation, as well as the highlight given to the strengthen of bilateral relations with the Coastal States and the relevance of acquiring the position of permanent observer of the Arctic Council.

Based on a comparative study of the strategies of the Coastal States, the interactions of resulting from their implementation have been analyzed, and an attempt has been made in order to calculate their evolution in the future. Lastly, there is also an attempt to identify some contributions for the definition of a model of governance for the Arctic.

In this work it is concluded that there will be an increment in terms of navigation in the Arctic, connected with the exploitation of resources and the supply of populations. There will still be disputes regarding the navigation regime on the northeast and northwest routes, as well as regarding the definition of the maritime borders, which will nonetheless be reduced within the framework of the United Nations Convention for the Law of the Sea,



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

by privileging relations of cooperation and accommodation without using coercive methods.

The EU will tend to give more attention to the Arctic aiming to ensure the defense of its interests, therefore integrating the Council of the Arctic. Thus, the States will continue to perform the central role in the governance of the Arctic, by means of bilateral and multilateral regional agreements and the Council of the Arctic will have a more prominent role promoting the dialogue and the cooperation in fields of common interest.



Palavras-Chave

Alterações Climáticas;
Conselho do Ártico;
Degelo;
Estados Ribeirinhos;
Governança;
Oceano Ártico;
Recursos Naturais;
Rota Marítima do Nordeste;
Rota Marítima do Noroeste;
União Europeia.

Keywords

Arctic Ocean;
Arctic Council;
Climate Changes;
Coastal States;
European Union;
Governance;
Ice melt;
Natural Resources;
Northern Sea Route;
Northwest Passage.



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

7PQ	7º Programa Quadro
AESM	Agência Europeia de Segurança Marítima
AMAP	Arctic Monitoring and Assessment Program
AMSA	Arctic Maritime Shipping Assessment
CAFF	Conservation of Arctic Fauna and Flora
CA	Conselho do Ártico
CE	Comissão Europeia
CICAR	Canadian International Centre for the Arctic Region
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
EEE	Espaço Económico Europeu
EISCAT	European Incoherent Scatter
EPPR	Emergency Prevention, Preparedness and Response Working Group
ER	Estados Ribeirinhos
EUA	Estados Unidos da América
Hip	Hipótese
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NEI	Northern Europe Initiative
NORAD	North American Aerospace Defense Command
NSIDC	National Snow and Ice Data Center
NSR	Northern Sea Route
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
PAME	Protection of Arctic Marine Environment
PC	Plataforma Continental
PE	Parlamento Europeu
QD	Questão Derivada
QC	Questão Central
SDWG	Sustainable Development Working Group
UE	União Europeia



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

USGS United States Geological Service
ZEE Zona Económica Exclusiva.



Introdução

O tema do Trabalho de Investigação Individual (TII) é o seguinte: “*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações políticas, diplomáticas e comerciais.*”

- Contexto

No início do século XXI o Ártico tem permanecido uma região em que não se registam conflitos. Nesta altura, a realidade política e económica é caracterizada por estar sujeita à soberania dos Estados, através da definição de fronteiras legais, e pelas alterações climáticas e enormes desafios que o aumento da pressão para a exploração dos recursos naturais tem colocado.

A agressividade do clima tem impedido o acesso à maioria do seu território, retirando-lhe, ao longo dos tempos, a prioridade da sociedade internacional e de alguns dos Estados daquela região. A definição das fronteiras marítimas e dos espaços de soberania cingiu-se, até recentemente, à delimitação das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), construída ao abrigo da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM). Considerando esta Convenção, poder-se-ão agora formular propostas para estender as Plataformas Continentais (PC) até às 350 milhas náuticas ou 100 milhas náuticas para além da Iso batimétrica dos 2500 m, induzindo a possibilidade de alteração das dinâmicas de poder regional.

O degelo, resultante das alterações climáticas¹, tem melhorado a navegabilidade no Ártico, permitindo o acesso e transporte dos recursos naturais, bem como uma ligação mais curta, rápida e económica, entre a Ásia, a Europa e a América. Tal trará vantagens para os Estados Ribeirinhos (ER) e para o comércio internacional. Já surgiram diferendos entre os Estados Unidos da América (EUA), a União Europeia UE, o Canadá e a Rússia, por os dois últimos considerarem que as rotas cruzam as suas águas interiores.

Os ER – Canadá, Dinamarca, EUA, Noruega e Rússia – aprovaram e implementaram, entre 2008 e 2011, as respetivas estratégias para o Ártico, definindo os objetivos políticos, as prioridades e as inerentes ações a desenvolver.

¹ As alterações climáticas têm provocado o rápido degelo do Ártico, que atingiu em 16/09/2012 o nível mais elevado desde o início da sua monitorização, em 1979 (NSIDC, 2012). Segundo o *National Snow and Data Center* (NSDC), o degelo parece ser irreversível, restando saber qual a velocidade e a extensão em que ocorrerá (Leizell, 2011).



- Justificação do Tema

A importância desta investigação advém da sua atualidade e do impacto futuro nas relações, sobretudo, entre os ER, resultante do aumento do «valor estratégico» da rota do Ártico.

O Ártico tem merecido uma crescente atenção da sociedade internacional deixando de ser visto como inacessível, com uma demografia extremamente reduzida, e com uma importância resultante da sua localização, em termos militares. Isso deve-se a dois fatores principais: a existência de importantes jazidas de petróleo e de gás natural, estimando-se que ali se encontrem 30% das reservas mundiais de gás e 13% das de petróleo, (Gautier, 2009); e a melhoria da sua navegabilidade, dado o rápido degelo, permitindo a abertura de novas e mais curtas rotas marítimas e incrementando o transporte marítimo entre Europa/América do norte e a Ásia através daquela região.

As questões da soberania sobre os espaços marítimos têm também adquirido relevância pela necessidade de regular o acesso aos recursos e controlar a navegação. Existem, atualmente, diferendos relativamente às fronteiras das ZEE, podendo o mesmo acontecer com a extensão das PC. Neste caso, a CNUDM, ratificada pelos ER exceto pelos EUA, constitui a principal fonte do direito (ONU, 1997).

As propostas de extensão das PC traduzem a importância que os ER dedicam ao Ártico, tendo as suas Estratégias conferido relevo à soberania e defesa dos interesses nacionais. Espera-se, assim, uma crescente interação entre esses Estados, no dirimir das disputas que já existem e que surjam, de forma pacífica, conforme têm feito ao longo dos tempos, como testemunham os oito acordos bilaterais assinados entre 1957 e 2006 sobre disputas fronteiriças no Ártico (ZWAAG, 2008).

- Objeto de estudo e sua delimitação

A problemática do presente TII (ilustrada esquematicamente na figura 1) centra-se nas consequências políticas, diplomáticas e comerciais que poderão advir da abertura da rota do Ártico, nomeadamente quanto à governança² que se perspetivará para aquele espaço

² Governança – também é conhecida pela expressão em inglês *governance* – segundo Axtman e Grant (2000) é um processo contínuo pelo qual indivíduos e instituições gerem interesses conflituais ou divergentes, referentes a assuntos comuns, procurando acomodá-los para possibilitarem ações de cooperação. Ao nível global envolve governos e outros atores do SI, incluindo movimentos de cidadãos e meios de comunicação social.



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

geopolítico. Esta problemática, bem como as diferentes vertentes onde se apoia esta investigação, releva da geopolítica, da geoestratégia e da geoeconomia. Entre outros aspetos, são investigados os interesses e as estratégias de vários atores no Ártico; analisadas as dinâmicas políticas, diplomáticas e comerciais que esta realidade gera; estudadas as linhas de ação que se têm concretizado e aquelas que poderão antecipar-se; por último, procura perspetivar-se a definição dos limites de uma governança para o Ártico, nas dimensões política, diplomática e comercial.

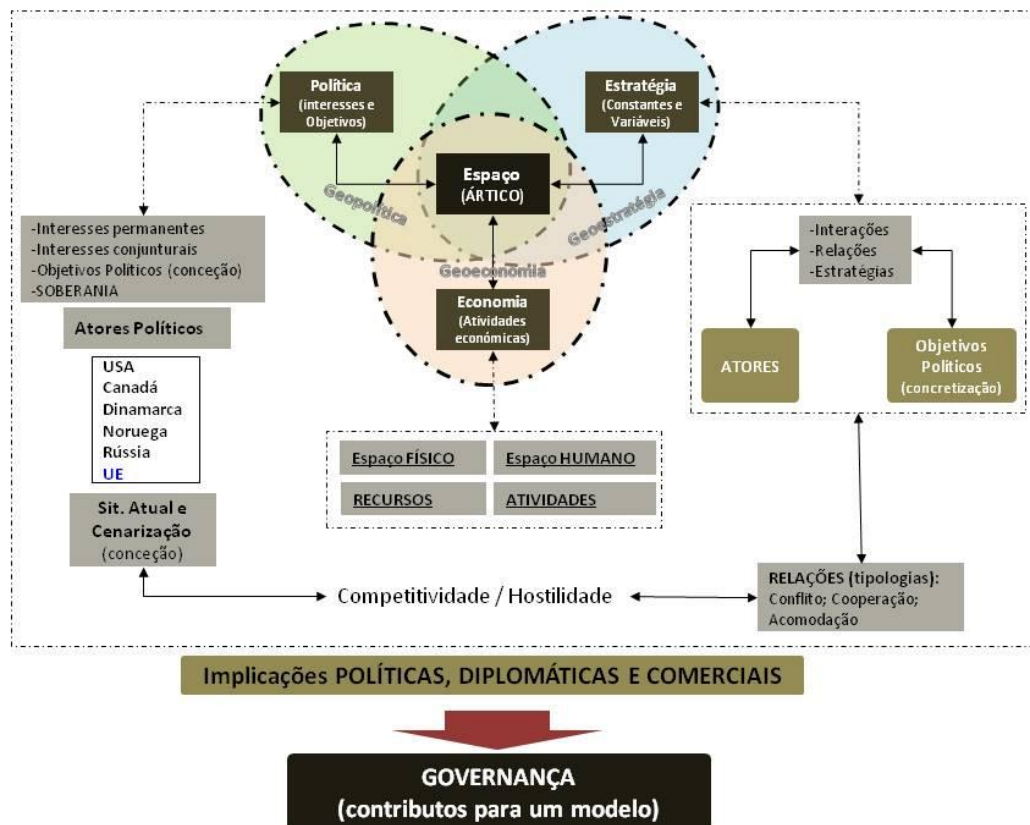


Figura 1: Problemática teórica e estrutura-guia para a investigação.

Tendo em consideração a abrangência do tema proposto, que envolve uma grande diversidade de atores, estatais e não estatais, e se estende a diversidades políticas, diplomáticas e comerciais, o estudo está delimitado geograficamente aos ER do Ártico, sem esquecer o papel regional da UE, dado que é naquele espaço que ocorrerão as alterações físicas facilitadoras da abertura da “Northern Passage” e são os ER os atores mais diretamente interessados nas questões dos direitos de trânsito no Ártico, das fronteiras e do acesso aos recursos naturais.



A abordagem à UE sustenta-se pelo facto de já possuir uma estratégia para o Ártico, integrando vários programas de investigação e de desenvolvimento regionais. Portugal, enquanto membro desta Organização, deverá acompanhar a situação no Ártico, nomeadamente, nos domínios da navegação e recursos naturais, para ter a possibilidade de defender os seus interesses.

- Objetivos da Investigação

Tabela 1: Objetivo Geral e Objetivos Específicos.

OBJETIVO GERAL	
Identificar as consequências políticas, diplomáticas e comerciais resultantes da abertura da passagem do Norte, e perspetivar a evolução das interações entre os Estados Ribeirinhos do Ártico e entre estes e a União Europeia.	
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
OE 1	Analisar as consequências diretas da melhoria de condições de circulação marítima no Ártico para os Estados Ribeirinhos.
OE 2	Verificar até que ponto o quadro legal existente será suficiente para a resolução de conflitos de interesses.
OE 3	Analisar a forma com está a ser gerida a questão da extensão da plataforma continental na região do Ártico.
OE 4	Identificar como interage a UE com os Estados Ribeirinhos nos assuntos relativos ao Ártico.
OE 5	Identificar as estratégias dos vários atores para o Ártico.
OE 6	Identificar o modo como interagem os Estados Ribeirinhos na atualidade para a governança do Ártico.

- Base conceptual

No âmbito desta investigação consideram-se essenciais, para além da “Governança”, anteriormente definida, os seguintes conceitos:

Soberania: “Entendida como poder supremo na ordem interna e poder autónomo e independente na ordem internacional” (Miranda, 1998). “Cada Estado-Nação tem certos caracteres que o definem como tal – um território bem delimitado, uma população, um governo, a capacidade para estabelecer relações com outros Estados e, acima de tudo soberania, a qual se traduz no não reconhecimento de qualquer autoridade externa como superior à sua, no interior do seu território. É esta última característica que,



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

fundamentalmente, determina a natureza do sistema político internacional.” (Couto, 1988, p. 20). Este conceito é fundamental para o nosso trabalho, pois o Ártico é uma das poucas regiões do globo sem um traçado das fronteiras completamente regulado, dificultando a definição do espaço de soberania dos Estados, havendo diferendos sobre os limites fronteiriços propostos entre os ER, e entre estes e outros atores.

Ártico: A delimitação do Ártico pode ser feita de várias formas, consoante os critérios adotados. O critério mais considerado determina a fronteira sul no Círculo Polar Ártico (66° 33’ de Latitude norte), que materializa a linha imaginária abaixo da qual o Sol não desce no solstício de verão – normalmente 21 de junho – e acima da qual o Sol não sobe no solstício de inverno – normalmente 21 de dezembro. (Besnault, 1992). Integra, assim, o Oceano Glacial Ártico, os mares subsidiários, as massas terrestres das margens setentrionais da Rússia, Noruega, Dinamarca (na Gronelândia), Canadá e Alasca/EUA (figura 2).



Figura 2: O Ártico.

Fonte: Adaptado de (NOAA, 2012)



- Questão Central, Questões Derivadas e Hipóteses de Investigação

Após a exploração e a delimitação do tema formulamos a seguinte Questão Central (QC) e respetivas Questões Derivadas (QD):

Tabela 2: Questão Central e Questões Derivadas.

QC	Quais as consequências diplomáticas, políticas e económicas que a abertura da “Passagem do Norte” pode ter nas interações entre os Estados Ribeirinhos do Ártico e entre estes e a União Europeia?
QD 1	A abertura da “Passagem do Norte” tem implicações de igual importância, do ponto de vista político, diplomático e comercial, para os Estados Ribeirinhos do Ártico?
QD 2	Como poderão variar os diferendos entre os Estados Ribeirinhos do Ártico, face às propostas de extensão das plataformas continentais?
QD 3	Como se perspectiva que venha a ser regulado o exercício da soberania no Ártico pelos Estados Ribeirinhos?
QD 4	Que implicações poderá ter a abertura da “Passagem do Norte” na interação entre os Estados Ribeirinhos do Ártico e a União Europeia?
QD 5	Qual o tipo de interações predominante na atualidade entre os Estados Ribeirinhos do Ártico no que respeita a este espaço geopolítico?

Para orientação do trabalho empírico foram formuladas as seguintes Hipóteses (Hip):

Tabela 3: Hipóteses de investigação.

Hip 1	Os Estados Ribeirinhos, em cujas águas territoriais se desenvolvem as maiores extensões das rotas marítimas, adquirirão crescente importância dos pontos de vista político, diplomático e comercial.
Hip 2	Com a extensão das Plataformas Continentais o padrão dos diferendos permanecerá o mesmo, e o locus será sobretudo ao nível dos recursos.
Hip 3	A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar continuará a ser a principal fonte do Direito ao abrigo do qual os Estados Ribeirinhos exercerão os poderes de soberania nas zonas marítimas.
Hip 4	A União Europeia procurará obter o estatuto de observador no Conselho do Ártico, no sentido de poder vir a ter uma intervenção mais ativa nos assuntos relacionados com a exploração sustentável dos recursos e navegação marítima.
Hip 5	Os Estados Ribeirinhos privilegiam as relações de cooperação e acomodação, porque consideram que são as que melhor defendem os seus interesses.



- Metodologia, Percurso e Instrumentos

Desenvolvemos o trabalho de acordo com a metodologia padrão de abordagem científica constante nas NEP/ACA – 010 e 018, de 16 de julho de 2012, e recorrendo ao método hipotético-dedutivo³.

Para as referências bibliográficas fez-se recurso à ferramenta de referenciação automática incluída no *software Microsoft Word® 2010*.

A pesquisa bibliográfica e documental, que constituiu a 1ª fase da investigação, centrou-se em fontes primárias, nomeadamente, legislação da Organização das Nações Unidas (ONU) e da UE, Estudos e Relatórios do CA e estratégias dos ER para o Ártico, acedidas através da internet.

Numa 2ª fase realizámos entrevistas exploratórias junto da Direção Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN), Estado-Maior da Armada, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, docentes da Academia Militar (AM) e do IESM, e peritos nacionais nos domínios da Estratégia e da Geopolítica de que destacamos o Vice-Almirante Reis Rodrigues, o Contra-Almirante Silva Ribeiro e a Professora Sandra Balão.

Foram revistos vários artigos, estudos técnicos sobre os recursos naturais na região e as alterações climáticas e ainda alguns trabalhos que ajudaram a identificar as questões em aberto, nomeadamente, os conflitos latentes e a governança da navegação no Ártico. O trabalho de campo culminou com a condução de entrevistas semi-estruturadas (via email) a personalidades estrangeiras (canadianas, norte-americanas e russas) de reconhecido conhecimento sobre o Ártico (Apêndice 3)⁴.

- Organização e conteúdo

O presente trabalho, para além da introdução e conclusões, organiza-se em quatro capítulos.

Na introdução enquadra-se o tema proposto e a problemática que o envolve, definem-se os objetivos de investigação e a metodologia seguida para a sua validação.

³ “A construção deste método parte de um postulado ou conceito postulado, como modelo de interpretação do fenómeno estudado. Este modelo gera, através de um trabalho lógico, hipóteses, conceitos e indicadores para os quais se terão de procurar correspondentes no real.” (Quivy, R et al., 2008, p. 144)“.

⁴ Responderam à entrevista seis das dez entidades estrangeiras contactadas: *Frederique Lasserre, Rob Huebert, Malte Humpert, Andrey Zagorski, Pavel Gudev e Franklyn Griffiths*.



No primeiro capítulo apresenta-se uma caracterização condensada dos fatores físico, humano e recursos; procede-se à caracterização do traçado das Passagens Marítimas do nordeste e noroeste, identificam-se potencialidades e restrições e avaliam-se as condições para apoiar a exploração dos recursos naturais e para incrementar a navegação comercial; analisam-se ainda as condições da navegação no Ártico, confrontando-as com o Direito Internacional consuetudinário, perspetivando as consequências, nos domínios político, diplomático e comercial, que terá para cada ER.

No segundo capítulo, aborda-se a questão das soberanias no Ártico, analisam-se os históricos dos diferendos existentes, identificam-se as motivações, os interesses dos atores envolvidos e como têm vindo a ser resolvidos; analisam-se as propostas efetuadas para a extensão da PC e perspetivam-se tendências acerca da evolução do padrão dos diferendos e a relevância dos recursos naturais.

No terceiro capítulo analisam-se as várias iniciativas da UE para o Ártico, identificam-se as interações com os ER e o trabalho desenvolvido no seio do CA, em prol da defesa dos seus interesses, nomeadamente económicos e energéticos.

Do quarto capítulo consta um estudo comparativo das estratégias dos ER, sendo analisadas as interações decorrentes da sua aplicação, para perceber os interesses que buscam salvaguardar, as linhas de ação e o tipo de interações que privilegiarão no futuro; procura-se, como corolário, subsidiar a definição de um modelo de governança para o Ártico.

Por fim apresentam-se as conclusões a que nos conduziram as respostas às QD e, deste modo, também à QC.



1. A navegação marítima no Ártico

a. Mares e batimetria do Ártico

O Oceano Ártico pode considerar-se um mar fechado, dado que tem um número restrito de ligações aos oceanos Pacífico (Estreito de *Bering*) e Atlântico (mar da Noruega, Estreito da Dinamarca e Estreito de *Davis*). Numa posição quase central encontra-se o Pólo norte. É o mais pequeno dos oceanos, com uma profundidade máxima de 5000 m (Clausonne, 2007, p. 78). É limitado pelos mares de *Beaufort*, da Gronelândia e Baía de *Baffin*, que banham o continente americano, e pelos mares da Noruega, *Barents*, *Kara*, *Laptev*, Sibéria Oriental e *Chukchi*, que banham os continentes europeu e asiático e que adiante designamos por “mares periféricos” (figura 3).



Figura 3: Mares periféricos

Fonte: (Arctic Portal, 2013)

Este Oceano não é navegável na maior parte da sua extensão, devido à superfície de gelo que em grande parte o cobre. As principais rotas marítimas árticas desenvolvem-se ao longo dos seus mares periféricos. O seu fundo é atravessado por duas cordilheiras, *Gakkel*, que se encontra mais a este, e *Lomonosov* que se estende desde o mar de *Laptev*, nas



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

margens da Sibéria, até à ilha *Elsemere*, a norte da Gronelândia, no Canadá (Clausonne, 2007, p. 78). A Cordilheira de *Lomonosov* divide a região em duas grandes bacias: a Euro-Asiática e a Américo-Asiática (figura 4).

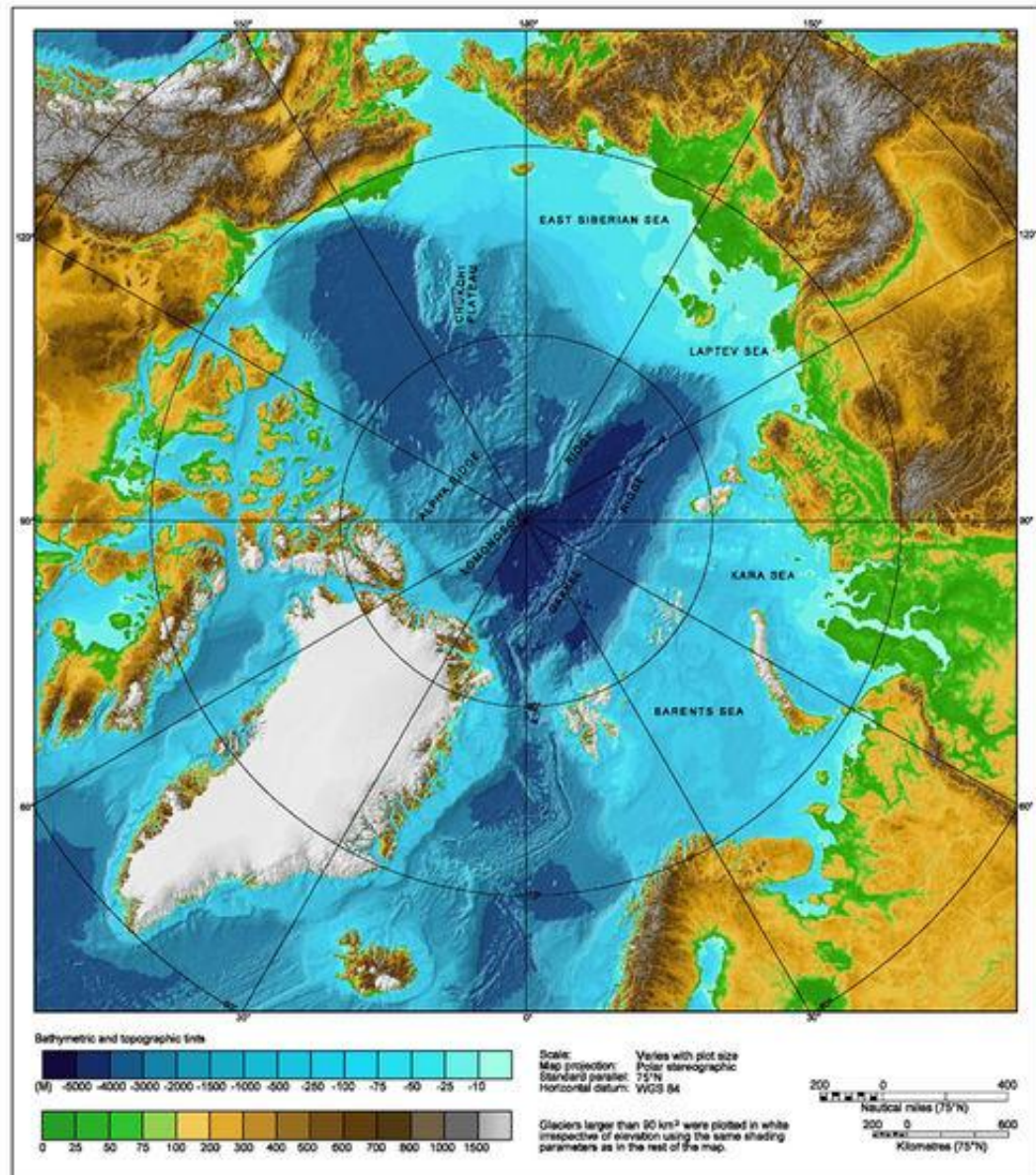


Figura 4: Batimetria do Ártico

Fonte: NOAA (2012)

A bacia Euro-Asiática tem a profundidade máxima de 4.200 m e é limitada a sul pela Gronelândia, arquipélago *Svalbard* e Península *Taymyr*, na Rússia. A PC que a rodeia é muito estreita, oscilando entre 37 e 93 Km. A bacia Américo-Asiática é muito mais



extensa, tem uma profundidade média de 3.750 m, estendendo-se desde a ilha *Elsemere* até ao mar da Sibéria Oriental, incluindo o mar de *Beaufort*. A PC que a envolve é muito ampla, com distâncias superiores a 550 Km (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2).

Os mares periféricos, localizados sobre a PC, embora ocupem 35% da área total do Oceano, apenas contêm 2% do seu volume, o que confirma a sua pouca profundidade (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2).

b. A demografia do Ártico

A região inscrita no círculo polar representa 8% da superfície mundial, mas nela vive apenas cerca 1% da população.

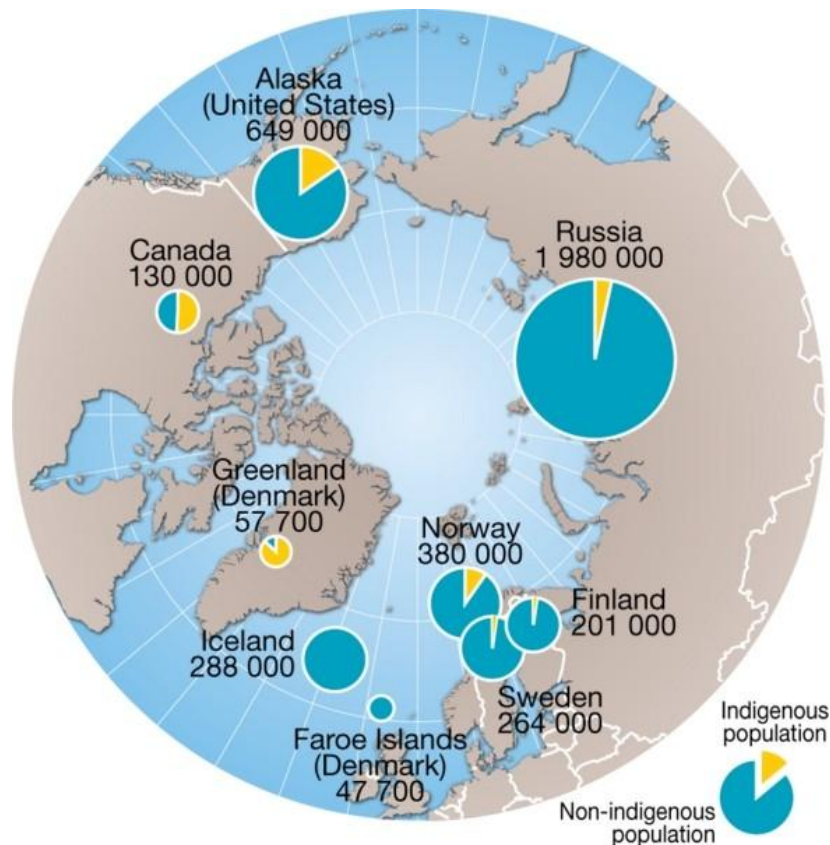


Figura 5: População do Ártico por países.

Fonte: GRID ARENDAL (2008)

Como podemos verificar na figura 5, a Rússia e os EUA são os Estados com maior população. Existem povos nativos nos cinco ER, o que lhes confere um papel importante



na definição das estratégias para o Ártico, em particular nos casos do Canadá e da Dinamarca (Gronelândia) em que representam uma faixa muito significativa.

No Alasca a maioria da população vive em três cidades: *Anchorage* com cerca de 40% da população, *Juneau* e *Fairbanks*. No Canadá identificam-se as cidades de *Yellowknife* e *Whitehorse*, com 16.500 e 19.000 habitantes, e na Gronelândia a cidade de *Nuuk* com 15.000 habitantes. No norte da Noruega a maior cidade é *Tromso*, com 50.000 habitantes (Dmitry, 2004).

Na Rússia, identificam-se nove cidades com mais de 50.000 habitantes, a maioria entre a península de *Kola* e *Taimyr*, onde se concentram 980.000 habitantes, representando 49,5% da população do Ártico Russo. Destas, a maior é *Murmansk* com cerca de 340.000 habitantes (Dmitry, 2004).

c. O degelo do Ártico.

Desde 1979 até aos dias de hoje a dimensão da área coberta de gelo durante o verão reduziu cerca de 40 % e o seu volume 70%, NSDIC (2013) e Polar Science Center; (2013).

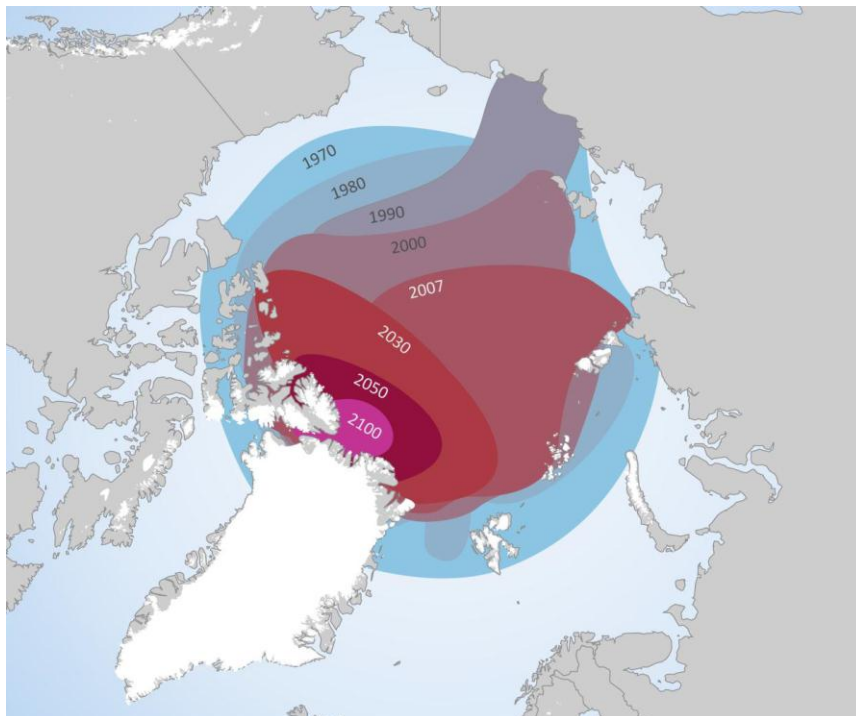


Figura 6: Degelo do Ártico entre 1970 - 2007 e previsões de 2030-2100.

Fonte: Humpert et al (2012b, p. 286)



A superfície gelada do Ártico está a sofrer uma profunda transformação, passando a ser constituída maioritariamente por gelo sazonal, ao invés de gelo perpétuo. A manter-se esta tendência, aquela persistirá durante o inverno, mas o gelo de vários anos, que pela sua espessura e consistência constitui o principal obstáculo à navegação, tenderá a desaparecer. Assim sendo, os períodos livres de gelo aumentarão dos atuais 30 dias para os 120 dias em meados deste século, o que facilitará a acessibilidade e navegação através do Ártico (Humpert, M et al., 2012, p. 287).

Contudo, o gelo de vários anos persistirá mais tempo na parte oeste do arquipélago ártico canadiano, o que implicará que a Passagem do noroeste abrirá à navegação mais tarde do que a do nordeste (Ostrenge, 2012, p. 259) (figura 6).

d. Os recursos

A par das preocupações relacionadas com as alterações climáticas e o consequente degelo, o acesso às reservas de hidrocarbonetos que se estima existirem no Ártico tem suscitado grande interesse por parte da sociedade internacional. A norte do Círculo Polar Ártico encontram-se 30% das reservas mundiais de gás e 13% das reservas de petróleo (USGS, 2009). Calcula-se que cerca de 84% estão localizadas no *offshore* em águas até 500 m da costa, por isso dentro da ZEE, fora das zonas onde existem disputas territoriais (Ostrenge, 2012, p. 254), o que pode constituir um fator acrescido de atração para as empresas petrolíferas (Dodds, 2010).

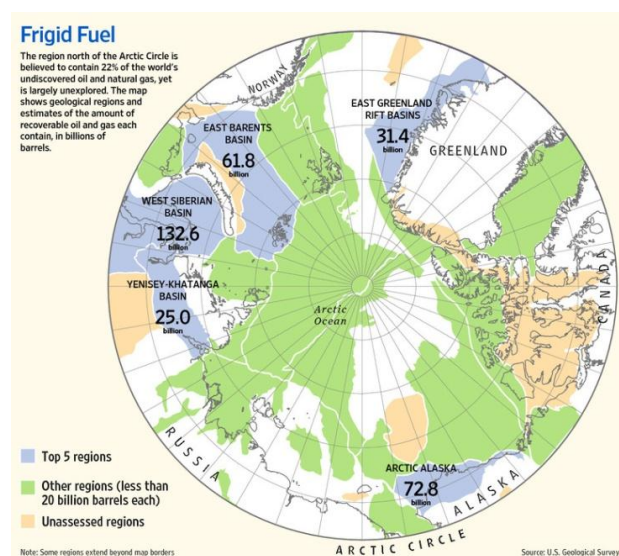


Figura 7: Reservas de petróleo no Ártico

Fonte:USGS (2009)



e. As rotas marítimas do Ártico

Estão identificadas quatro passagens marítimas principais no Ártico: as Passagens do noroeste e nordeste, a rota marítima Transpolar e a Ponte Ártica, cujos traçados podem ser vistos na figura 9.

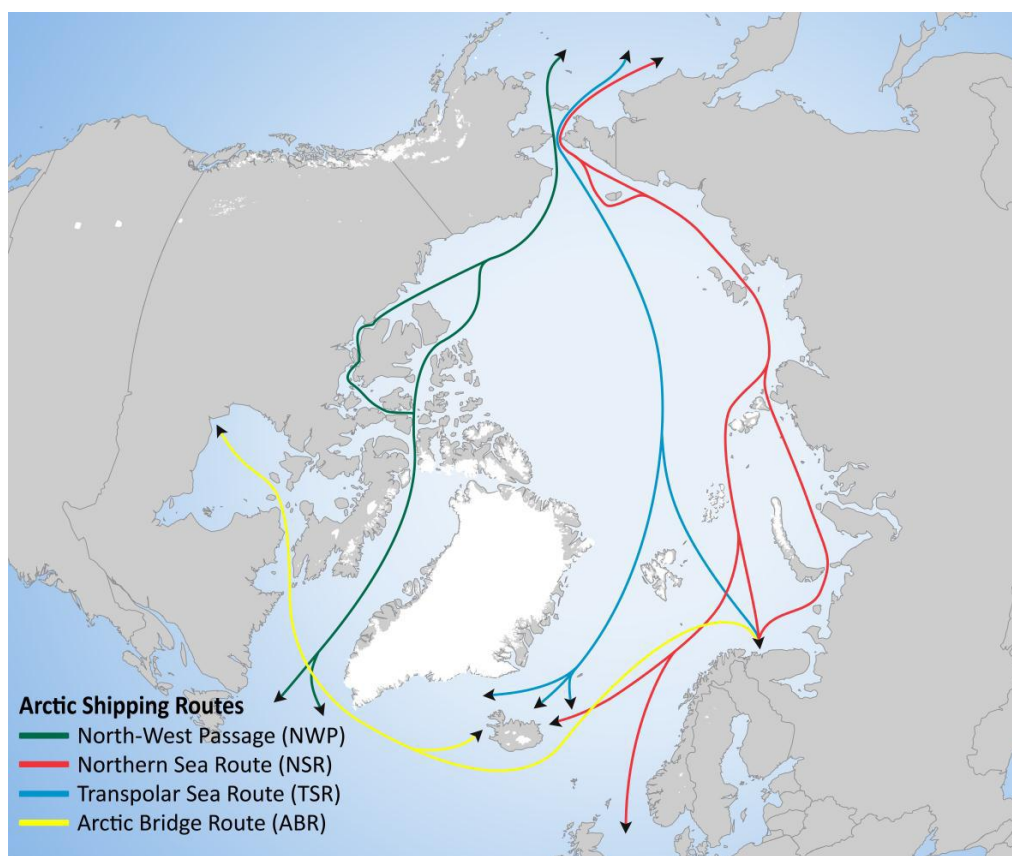


Figura 9: Passagens Marítimas do Ártico.

Fonte:Humpert, M et al., (2012b, p. 282)

Para o nosso estudo apenas consideramos as duas primeiras, por serem transárticas e a sua abertura ao tráfego marítimo regular ser passível de perspetivar, como pudemos observar na figura 6.

As passagens do noroeste e do nordeste são consideradas rotas costeiras. A possibilidade de efetuar a navegação transártica através das mesmas tem vindo a merecer crescente atenção, porque permitirá encurtar significativamente as distâncias entre os portos da Europa e da Ásia e entre a costa Leste dos EUA e o Oceano Pacífico, como podemos observar na figura 9. No caso da Passagem Marítima do nordeste, a redução da



distância entre *Yokohama*, no Japão, e Roterdão, na Holanda, relativamente à rota do *Suez*, rondará os 40%. Para a rota marítima do noroeste a distância entre *Seattle* e Roterdão poderá representar uma redução de 25% relativamente ao canal do Panamá (Perry, CM et al., 2012, p. 8). Na tabela 4 e figura 9 podemos observar valores relativos a outras rotas, que confirmam igualmente redução de distâncias.

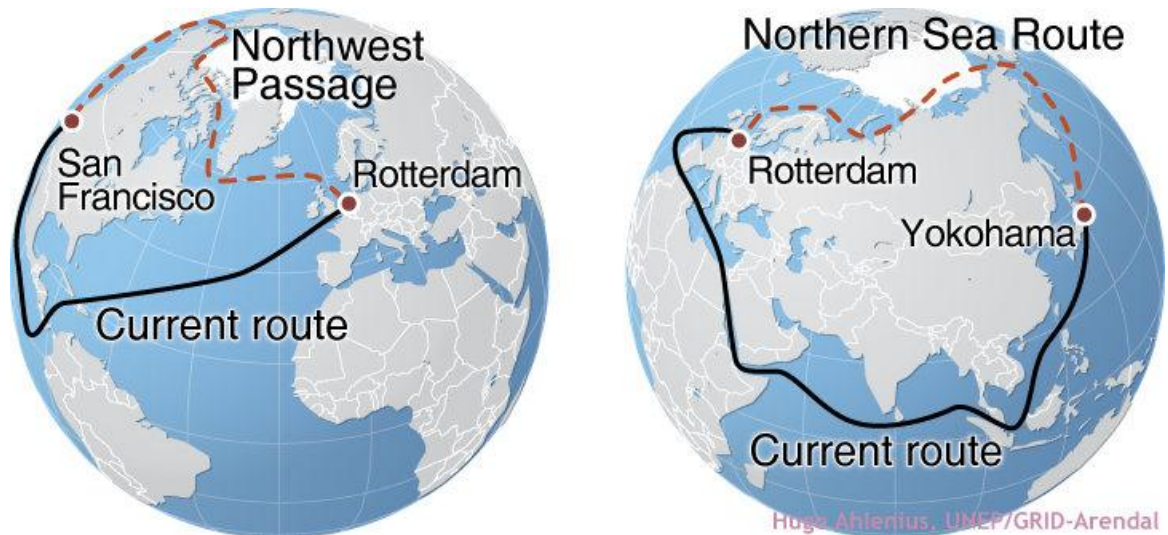


Figura 9: As rotas marítimas do noroeste e nordeste comparadas com as rotas do Suez e do Panamá.

Fonte: UNEP/GRIDA (2007)

Tabela 4: Distâncias entre portos (Km) em função da rota.

Fonte: (Lasserre, 2004)

Rota	Londres - Yokohama	Nova Iorque - Yokohama	Hamburgo - Vancouver
Panamá	23.000	18.560	17.310
Suez e Malaca	21.200	25.120	29.880
Cabo	32.289	31.639	27.200
Passagem do Noroeste	15.930	15.220	14.970
Passagem do Nordeste	14.062	18.190	13.770

Para além da distância, tem sido apresentado como grande vantagem o facto de a utilização destas rotas permitir evitar alguns dos *choke points* mais sensíveis (Blunden, 2012), que se encontram condicionados, quer pelo elevado tráfego marítimo, quer por ameaças à segurança (tabela 5).



Tabela 5: *Choke points* para a navegação mundial.

Fonte: (Humpert, M et al., 2012, p. 296)

Chokepoints	Vessels per year	Limitation or Threat
Strait of Hormuz	50.000	Iran/Terrorism
Suez Canal	17.228	Terrorism
Strait of Malacca	60.000	Terrorism/Piracy
Panama Canal	14.323	Non Significant
Strait Bab el-Mandeb	22.000	Terrorism/Piracy

A crescente acessibilidade ao Ártico permitirá o aumento das atividades económicas e científicas, com reflexos no desenvolvimento da região. Na figura 10 podemos observar o seu tipo e as regiões em que se inserem, confirmando-se a relevância atual do setor das pescas e o grande esforço de pesquisa científica que está a ser desenvolvido, para além das que estão a emergir, como o turismo e a exploração/prospecção de minerais e hidrocarbonetos.

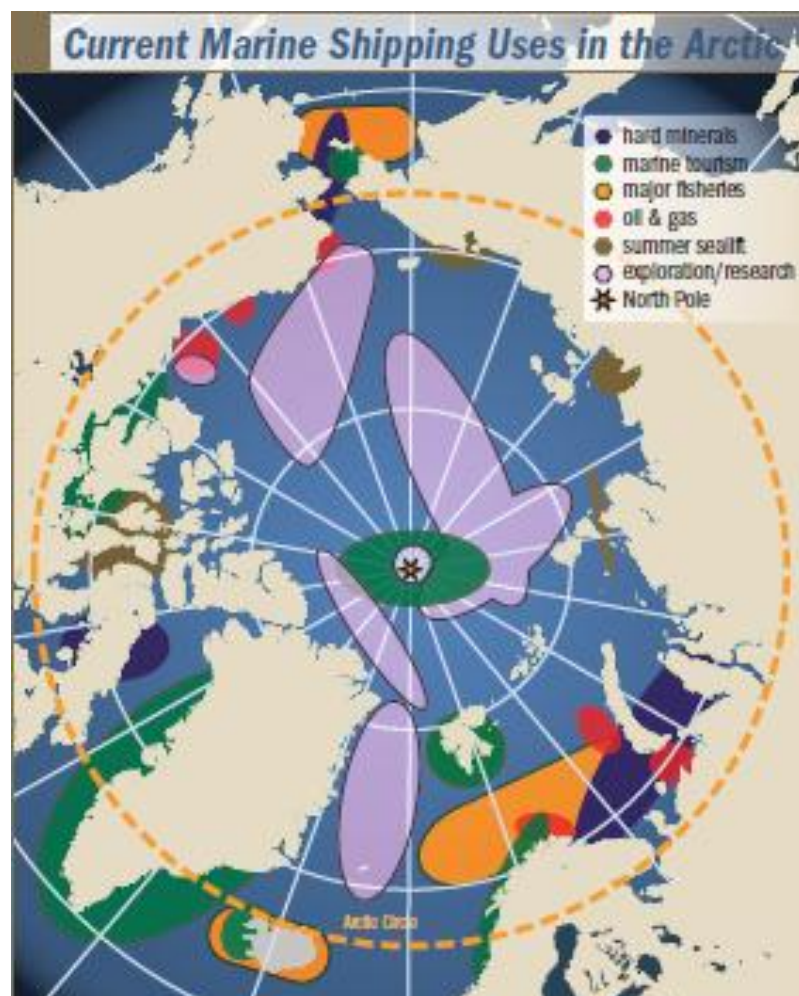


Figura 10: Principais atividades marítimas desenvolvidas no Ártico.

Fonte: Perry, CM et al (2012, p. 9).



(1) A passagem marítima do nordeste

A Passagem Marítima do nordeste é a designação histórica da passagem que percorre toda a costa norte da Rússia, incluindo as várias rotas que ligam o Oceano Índico ao Atlântico (figura 11).

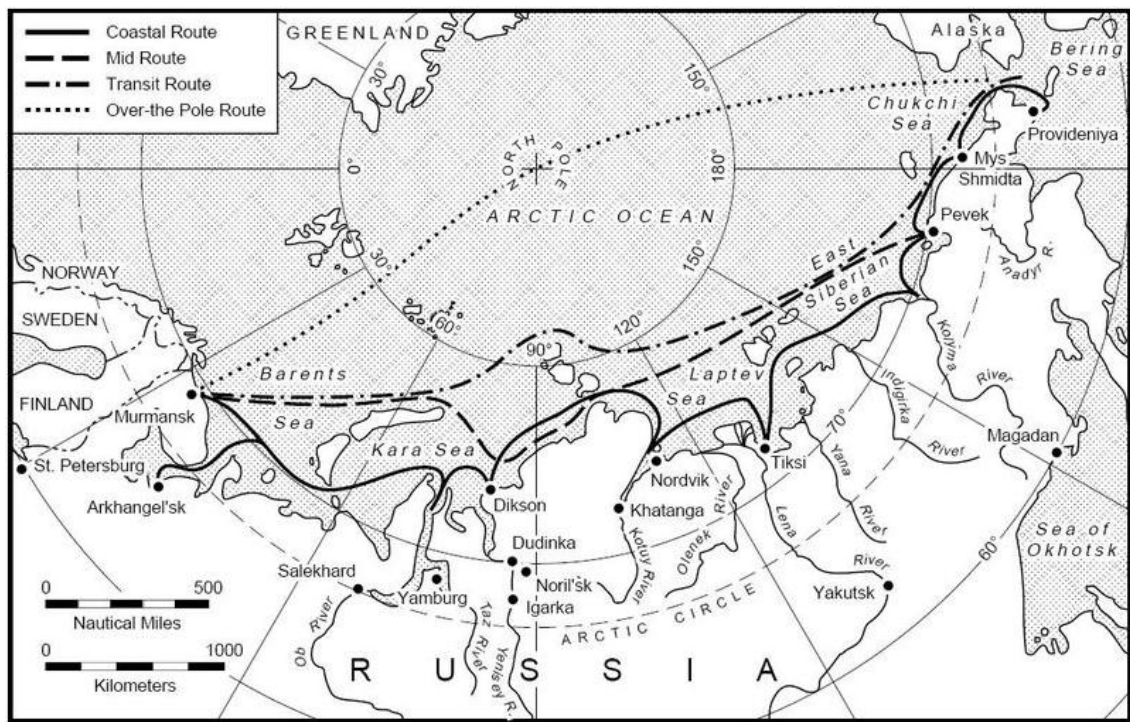


Figura 11: A Passagem Marítima do Nordeste.

Fonte: Artic Economics (2008)

A *Northern Sea Route* (NSR) compreende uma série de rotas que se desenvolvem desde *Nova Zemlya* até ao estreito de *Bering*, com uma extensão que varia entre 2.200 e 2.900 milhas náuticas e atravessa os mares de *Kara*, *Laptev*, Sibéria Oriental e *Chukchi*, que estão ligados por 58 estreitos através dos arquipélagos de *Nova Zemlya*, *Svernaya Zemlya* e as ilhas da Nova Sibéria (Ostreng, 2012, p. 249).

A ligação entre o mar de *Barents* e o mar de *Kara* é feita através do Estreito de *Yugorskiy Shar*, não causando especiais dificuldades à navegação (Brubaker, 2005, p. 9). No setor este da NSR, a navegação tem que ser efetuada através dos estreitos de *Dimitrii Laptev* ou *Sannikov* nas ilhas da Nova Sibéria, que ligam os mares de *Laptev* e da *Sibéria*



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

Oriental. O acesso ao mar de Laptev está, por isso, muito condicionado (Humpert, M et al., 2012a, p. 11) (figura 12).



Figura 12: Estreitos do Ártico Russo.

Fonte:Lasserre (2011a, p. 5)

A Rússia controla toda a extensão da NSR e afirma que esta se desenvolve no seu espaço soberano, compreendendo as águas interiores, o mar territorial, a Zona Adjacente e a Zona Económica Exclusiva (ZEE) (Rússia, 2012). Estas pretensões são contestadas pelos EUA que defendem que os estreitos russos devem ser considerados estreitos internacionais, nos termos definidos na CNUDM, assistindo-lhes por isso o direito de passagem “em trânsito”. Esta realidade torna complexa a regulação da navegação ao longo da NSR, porquanto na ZEE não existem quaisquer limitações, no mar territorial aplica-se o direito de passagem inofensiva, e aos estreitos internacionais o direito de passagem em trânsito. Ao considerar águas interiores os seus estreitos, que como já vimos são de



passagem obrigatória, todos os navios que pretendam navegar na NSR terão que fazer um pedido prévio de autorização⁵.

Este é um tema que naturalmente exigirá uma aturada ação diplomática, envolvendo a ONU, o CA, os cinco ER, a UE e outros países que pretendam utilizar a NSR, nomeadamente asiáticos, que poderão vir a ser os mais interessados na abertura desta passagem para o comércio marítimo e para o acesso aos recursos energéticos de que necessitam.

Para a Rússia, a abertura da NSR tem um significado político relevante, pois permitirá o acesso aos Oceanos Atlântico e Pacífico a partir de qualquer ponto da sua costa (Nogueira, 2011).

A NSR apresenta, no entanto, grandes limitações ao nível das infraestruturas de apoio à navegação, nomeadamente comunicações, sistema de busca e salvamento e monitorização meteorológica. (Perry, CM et al., 2012, p. 54) A Rússia considera prioritária a recuperação dos portos especialmente os situados no mar de *Kara* e no Estreito de *Bering* (Perry, CM et al., 2012, p. 54)⁶, os primeiros para apoiar a atividade extrativa no *offshore* e o segundo pela necessidade de dispor de um porto de apoio, onde os navios da Esquadra do Norte possam acostar, nomeadamente para controlar o estreito com o mesmo nome. Em 20 de fevereiro de 2013 foi aprovado o “*Strategic Program on Arctic development up to 2020*” que define as ações a desenvolver, dando prioridade às infraestruturas de apoio à NSR (Pettersen, 2013).

Para apoio à navegação, a Rússia dispõe da maior frota de navios quebra-gelos de entre os cinco ER, o que lhe permite operar na NSR e deste modo potenciar a sua utilização, nomeadamente pela marinha mercante, e obter financiamento através da cobrança das taxas e serviços. Ciente da imprescindibilidade dos navios quebra-gelos, o governo russo já decidiu construir mais três navios daquele tipo, cuja primeira unidade deverá entrar ao serviço em 2017 (Arctic-Info, 2012)⁷.

No que diz respeito à utilização da NSR podemos considerar dois tipos de navegação: a que tem por destino o Ártico e a que o atravessa. A primeira é aquela em que

⁵ Os navios de Estado utilizados para fins não comerciais, em particular os navios de guerra, estão sujeitos a um regime mais restritivo, podendo ser exigida uma autorização prévia. (Dihn, NQ et al, 2003, p. 1179; Cunha, JS et al, 2004, p. 596).

⁶ Segundo *Malte Humpert*, os Portos de *Murmansk* e *Petropavlovsk*, na península de *Kamchatka*, são considerados essenciais para o desenvolvimento da NSR (Humpert, M et al, 2012a).

⁷ No Anexo A poderão ser consultados os dados relativos às frotas de navios quebra gelos no mundo (USCG, 2013).



os navios navegam para o Ártico, desenvolvem aí alguma atividade e se dirigem para sul. A segunda, que o atravessa, compreende as viagens através deste Oceano, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico.

Em 2004, 6000 navios e embarcações navegaram no Ártico. Destes, 50% eram embarcações de pesca e 20% petroleiros, o que dá uma imagem clara de que a maioria da navegação é de destino (AMSA, 2009, p. 72).

A melhoria das condições de navegação também irá contribuir para o desenvolvimento das regiões mais setentrionais da Rússia, seja através do abastecimento das populações, seja da exportação dos seus bens (Gudev, 2013) (Moe, A et al., 2010, p. 9). Na figura 13 podemos constatar que entre 1990 e 2004 prevaleceu a navegação de destino.

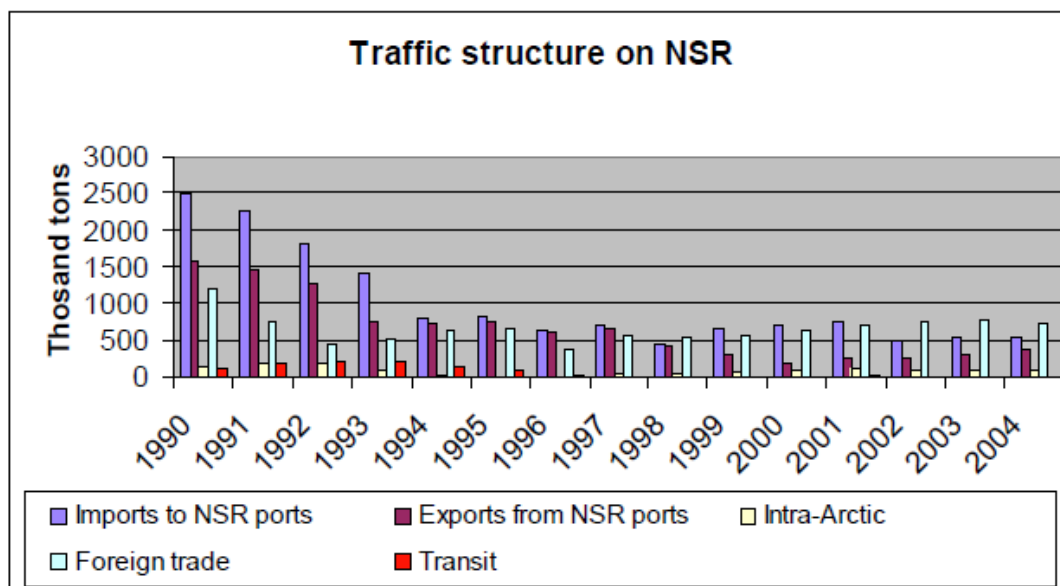


Figura 13: Tráfego marítimo na NSR.

Fonte: Moe et al (2010, p. 9)

Embora até 2004 se verifique um decréscimo do volume de navegação, esta tem vindo a adquirir um crescente interesse pela NSR, que se tem materializado num aumento do número de navios que a percorre: de dois navios em 2009, seis em 2010, 34 em 2011 (Ostrenge, 2012, p. 255) a 46 em 2012 (Humpert, 2013). É certo que são números muito reduzidos, especialmente se os compararmos com os valores constantes da tabela 5, mas que confirmam uma tendência de crescimento.



(2) A Passagem Marítima do noroeste

A Passagem do noroeste engloba um conjunto de rotas marítimas entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, que se desenvolvem através dos estreitos do Arquipélago Ártico Canadense, o estreito de *Davis* e a Baía de *Baffin* a este, e o mar de *Beaufort* e o estreito de *Bering* a oeste, com uma extensão de 2800 milhas náuticas. Podem identificar-se um total de sete rotas (figura 14).

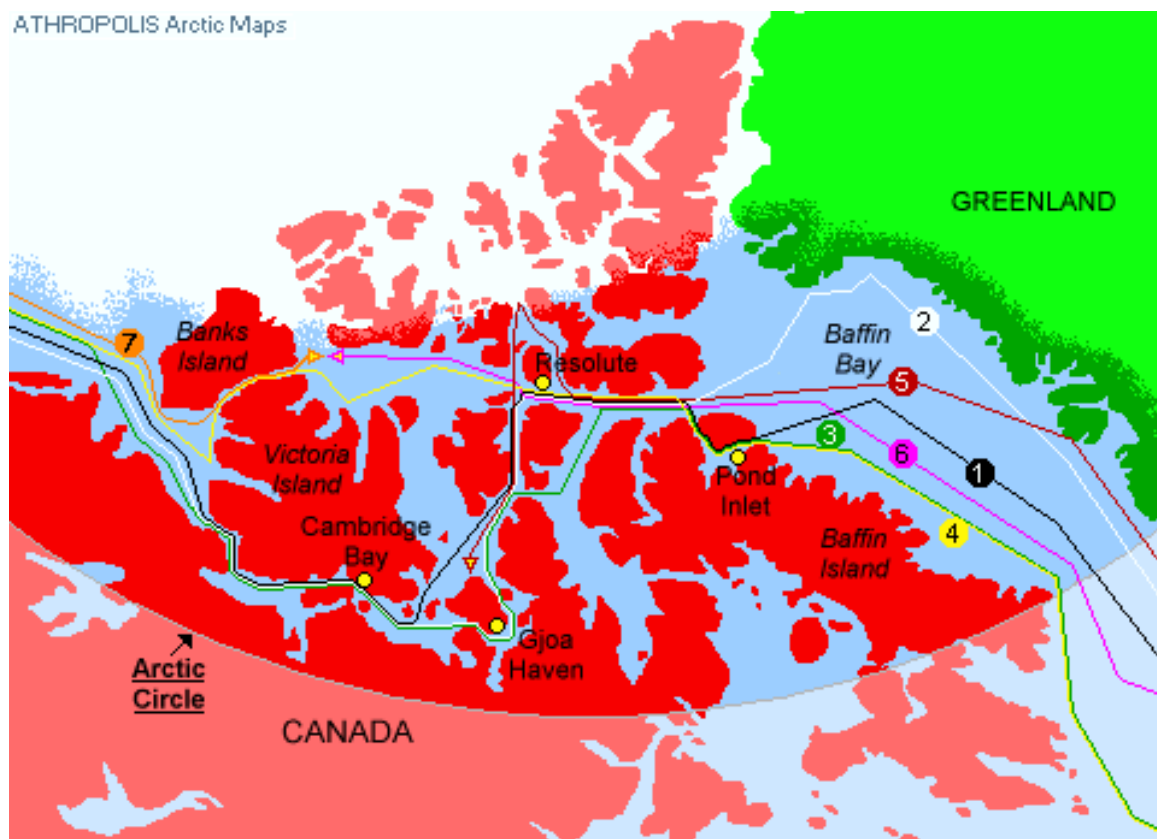


Figura 14: A Passagem do noroeste.

Fonte: Ostreng (2012, p. 258)

Os estreitos, na sua maioria com pouca profundidade e largura, associados ao seu histórico de bloqueio pelo gelo de vários anos, de que o estreito de *Mclure* entre as ilhas *Melville* e *Banks* é exemplo, constituem um dos principais condicionamentos à navegação, podendo-se mesmo falar da existência de vários *choke points* ao longo desta passagem (figura 15).



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

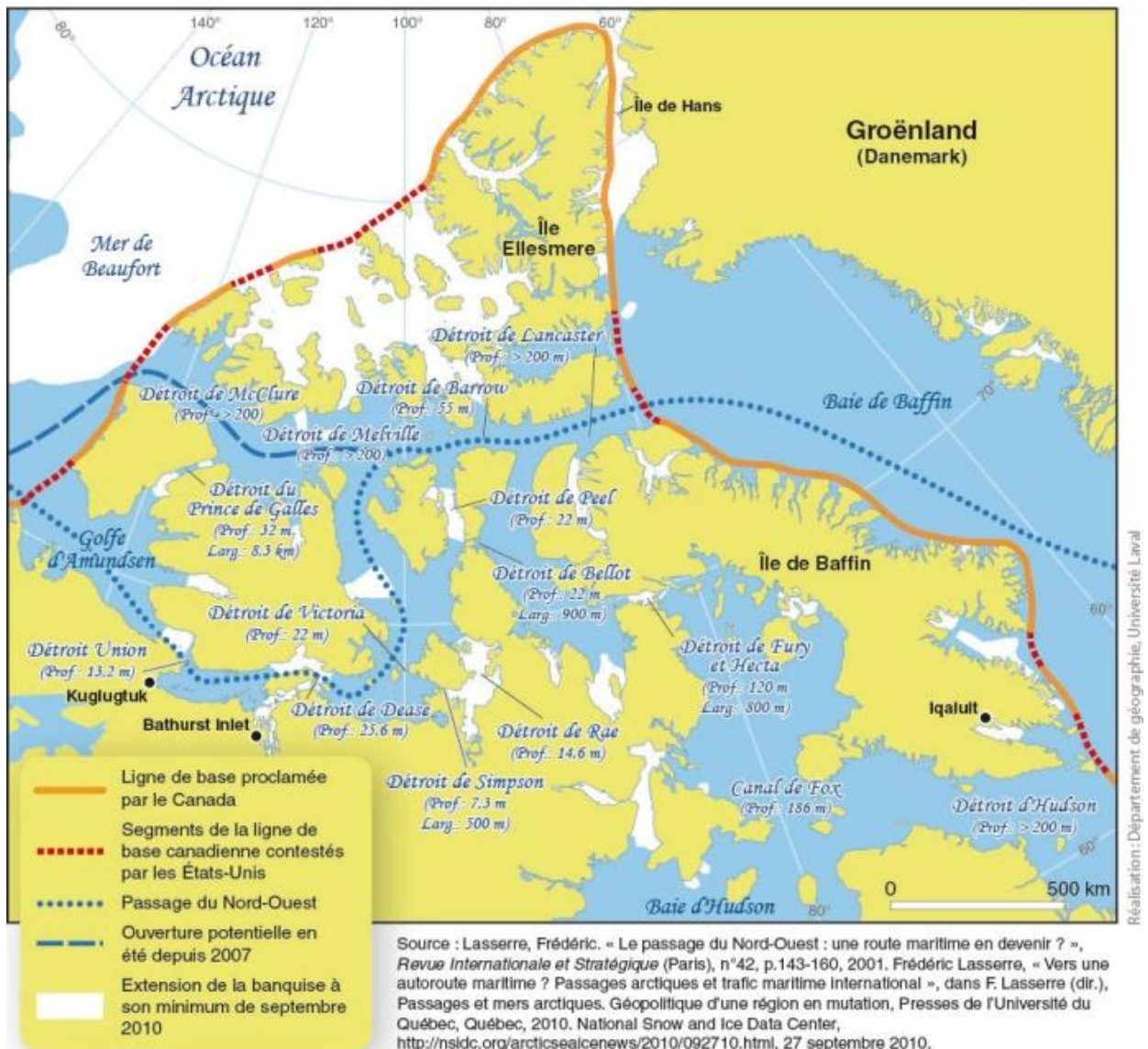


Figura 15: Os Estreitos do arquipélago ártico canadiano.

Fonte: Lasserre (2011a, p. 5)

O Canadá reclama para si a soberania sobre as águas do arquipélago Ártico, tendo declarado formalmente em 1986 que se trata de águas interiores, o que merece igualmente a oposição dos EUA (Canadian Parliament, 1986). Contudo, os dois países assinaram um acordo bilateral que refere “ *The Government of the United States pledges that all the navigation by U.S. icebreakers within waters claimed by Canada to be internal will be undertaken with the consent of the Government of Canada*” (Lexum, 1988). Na prática, obriga os EUA a pedirem autorização prévia para entrar nas águas canadianas e o Canadá a conferir a autorização, sem que qualquer um deles renegue o estatuto que pretende ver aplicado aos estreitos. Esta questão pode também ser associada à posição russa sobre os seus estreitos, conforme afirmado por *Lassere* em entrevista por nós conduzida (2013)



“...the Canadian Position is incidentally the same as the Russian position over the NSR strait...” que também refere que estas disputas tenderão a manter-se apenas ao nível diplomático.

Identificada a razão para o conflito, que tenderá a agravar-se com o aumento da navegação, segundo *Griffiths* (2013), outro dos entrevistados, a sua resolução poderá passar por um acordo regional e setorial semelhante ao já assinado entre o Canadá e os EUA.

Analisemos agora a Passagem do noroeste na dupla perspetiva da navegação com destino e através do Ártico.

A maior parte do tráfego marítimo no Ártico canadiano destina-se a abastecer as populações locais, tem origem no Atlântico e é feito por navios com pavilhão canadiano (Lasserre, 2011).

O mercado local tem uma dimensão reduzida, razão pela qual no setor este da Passagem do noroeste, em 2012, apenas se realizaram 22 viagens durante os 100 dias que medeiam entre julho e outubro. *Churchill* é o principal porto de destino, através do qual são depois exportados os cereais canadianos. No setor oeste, o período estival de navegação tem uma duração média de 60 dias, realizando-se cerca de 14 a 15 viagens por ano, principalmente com destino ao porto de *Tuktoyaktuk* para abastecimento das populações e escoamento de produtos locais (Ostreng, 2012, p. 261).

Na tabela 6 podemos observar o volume de navegação de destino na Passagem do noroeste entre 2005 e 2010, o que confirma a sua reduzida expressão, mas uma tendência para aumentar a partir de 2006. Na tabela 7 podemos confirmar que esse aumento é relevante nas atividades relacionadas com as pescas, mas também nos navios de transporte.

Tabela 6: Tráfego marítimo de trânsito na Passagem do noroeste 2005-10.

Fonte: (Lasserre, 2011, p. 37)

Type de navire	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Brise Glace	2	2	2	1	2	2
Paquebot ou brise-glace de tourisme (croisière)	2	2	3	2	3	8
Navire de plaisance	0	0	2	7	10	13
Remorqueurs	0	1			2	1
Cargo ou navire commercial	0	0	0	2	1	2
Cargo, transit partiel, desserte locale	0	0	0	2	1	2
Navires de recherche	3	1		1		
Total	7	6	7	14	18	26



No que diz respeito à navegação através do Ártico, os valores são ainda mais insignificantes. Entre 1903 e 2004 foram efetuadas 182 travessias, o que dá uma média de 1,7 viagens por ano, com a particularidade de se tratar, na sua maioria, de navios com pavilhão canadiano (Ostreng, 2012, p. 260), o que também demonstra a pouca apetência por esta rota por parte dos principais operadores internacionais⁸.

Tabela 7: Volume total de tráfego marítimo na Passagem do noroeste.

Fonte: (Lasserre, 2011, p. 37)

Nombre de voyages	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Navires dans l'Arctique canadien	194	33	76	113	83	221
Navires de pêche	30	33	76	113	83	221
Navires de transport	119	105	183	200	182	220

A Passagem do noroeste tem limitações significativas, que condicionam a sua utilização para fins comerciais, como a falta de portos de abrigo ao longo da costa e do arquipélago, a falta de comunicações e as lacunas no sistema de busca e salvamento. Este último serviço é da responsabilidade da guarda costeira canadiana, cujos navios quebra-gelos abandonam o Ártico em outubro, inviabilizando deste modo a prestação de auxílio aos navios na região (Ostreng, 2012, p. 262).

(3) A regulação da navegação no Ártico

A navegação no Ártico está regulada pelas normas gerais da OMI, mas no caso específico das regiões polares esta Organização adotou as “*Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters*” e as “*Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*”. O seu carácter não vinculativo, levou a Rússia e o Canadá a aprovarem uma legislação muito rigorosa, aplicável à navegação nas rotas árticas visando a proteção ambiental.

A Rússia, a par da Alemanha, tomou a iniciativa diplomática de propor que a OMI liderasse o processo de harmonizar os requisitos para a navegação no Ártico, através da elaboração de um Código Polar de carácter vinculativo nomeadamente no que concerne aos requisitos de construção e de operação e controlo da poluição, estando prevista a sua aprovação para 2014 (OMI, 2012).

⁸ Em comparação com os dados relativos às travessias/ano de outras rotas: Panamá 14.230 em 2010 (Canal Panamá, 2011); Malaca entre 55.000 e 110.000 (Lasserre, 2011a, p. 37) ; Suez 17.993 em 2010 (Egito, 2011).



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

As negociações do Código Polar têm sido difíceis, os EUA, com o apoio de outros Estados, manifestaram grande preocupação pela aplicação das legislações nacionais do Canadá e da Rússia (Humpert, M et al., 2012), que impõem regras para a navegação nas águas que reclamam como interiores, propondo que sejam submetidas para apreciação internacional (OMI, 2011). Outros participantes ativos têm sido os Estados membros do CA e a UE, bem como Organizações Não-Governamentais. Por exemplo, as questões relacionadas com a prevenção da poluição e dos requisitos para os navios de cruzeiro têm merecido grande controvérsia e demonstram a força dos “lóbis” ambiental e da indústria dos cruzeiros (Grifiths, 2013).

Considerando a relevância da navegação, é de esperar uma intensa atividade diplomática, que será desenvolvida no plano bilateral e multilateral, em que o CA poderá vir a desempenhar um papel importante, o que é confirmado por Huebert (2013b).

Ainda no domínio da segurança da navegação podemos apresentar como caso de sucesso a assinatura, em 2011, do primeiro acordo político negociado no âmbito do CA, o “Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue” (Arctic Council, 2011a) (figura 5), estando prevista, já para a próxima reunião daquele Conselho, a assinatura do “Arctic Agreement on Marine Oil Pollution Response” (NOAA, 2013).



Figura 16: Áreas de Responsabilidade de SAR no Ártico.

Fonte: Arctic Portal (2011)



(4) A exploração comercial das rotas do Ártico

Quando se analisa o potencial económico de uma rota marítima, a tendência é de pensarmos exclusivamente em encurtar distâncias e reduzir tempos de navegação, como forma de mitigar custos, mas para os armadores é também importante assegurar que sejam atingidas as condições de pontualidade, previsibilidade e economia de escala.

A maior parte dos navios de carga opera com escalas regulares, e isto é particularmente sensível para os navios porta-contentores, que percorrem rotas pré-determinadas, demandando portos específicos onde articulam com outros sistemas de transporte. A indústria marítima hoje trabalha no conceito *just-in-time* (Lasserre, 2011, p. 15). O fato de se poderem planear com antecedência as viagens constitui um fator de enorme relevância para os armadores o que, como temos vindo a confirmar, se afigura muito difícil, se não mesmo impossível, de aplicar no Ártico.

Frederic Lasserre conduziu um estudo empírico através da aplicação de um questionário dirigido a 148 armadores, colocando as seguintes questões: “*Pretende desenvolver atividades na região do Ártico? Porquê?*” e “*Porque pretende, ou não, desenvolver as suas atividades na região?*” A este inquérito responderam 98 entidades. As conclusões encontram-se sumarizadas nas tabelas 8 e 9 (Lasserre, 2011).

Tabela 8: Conclusões do inquérito aos armadores – Condicionantes à navegação.

Fonte: (Lasserre, 2011, p. 11)

Conclusões do Inquérito aos Armadores
Condicionantes à navegação
A incerteza relativamente às condições de gelo, o frio intenso, o nevoeiro, a escassez de infraestruturas de apoio e de ajuda à navegação, a imprecisão das cartas marítimas, o isolamento e as políticas das seguradoras.
O custo dos equipamentos dos navios para operar nestas rotas. Terão que ser navios de casco duplo, por imposição das seguradoras, e também da legislação dos Estados Ribeirinhos. Estes navios não só são mais caros a construir como também têm custos de exploração mais elevados.



Tabela 9: Conclusões do inquérito aos armadores – As políticas dos Armadores.

Fonte: (Lasserre, 2011, p. 11)

Conclusões do Inquérito aos Armadores
As Políticas dos Armadores
O setor do transporte de contentores não está interessado, sobretudo devido aos condicionamentos à aplicação do conceito <i>just-in-time</i> .
O segmento de abastecimento das populações locais apresenta um forte potencial de crescimento, com as empresas que já estão presentes a manifestarem interesse em reforçar a operação na região.
O transporte de carga a granel poderá sofrer um desenvolvimento significativo em função da evolução da extração de hidrocarbonetos e recursos minerais.
Os ganhos de tempo e redução de custos não parece convencer os armadores, seja porque têm de navegar a velocidades reduzidas, porque não têm grande interesse na navegação de destino, ou ainda porque consideram que os custos acrescidos com capital e seguros não permitem economias significativas.

Em suma, não obstante a redução da distância entre a Europa e a Ásia relativamente às rotas tradicionais, os armadores, consideradas as vantagens, mas também os riscos e as incertezas da navegação no Ártico, manifestaram pouco interesse pela utilização comercial das rotas da região, nomeadamente, o setor da carga a granel está renitente e o setor do transporte de contentores não está interessado, de momento, em utilizar estas rotas.

f. Síntese conclusiva

Decorrente da análise efetuada parece legítimo concluir que assistiremos na próxima década à abertura das Passagens Marítimas do nordeste e noroeste por períodos mais alargados de tempo, o que permitirá encurtar distâncias, mas as dificuldades relacionadas com a falta de apoios e infraestruturas e as incertezas quanto à evolução do degelo continuarão a constituir forte condicionante à sua exploração comercial como rotas de ligação entre os principais mercados mundiais.



As duas passagens situam-se, na sua quase totalidade, em águas sob soberania da Rússia e do Canadá, o que confere a estes países uma posição dominante no domínio do controlo da navegação em relação aos demais ER.

A abertura das passagens do nordeste e noroeste permitirá à Rússia o acesso ao Oceano Atlântico e Pacífico, a partir de qualquer ponto da sua costa, e ao Canadá assegurar a ligação marítima entre as suas três costas sem ter que recorrer ao Canal do Panamá.

Os diferendos da Rússia e do Canadá com os EUA relativamente ao estatuto das águas atravessadas pelas rotas marítimas tenderão a agravar-se com o aumento do volume de navegação. Neste sentido, é de admitir uma acrescida atividade diplomática desenvolvida pelos três estados árticos referidos.

A segurança é requisito fundamental para o crescimento do volume da navegação no Ártico. Assume especial importância a implementação do Acordo de Busca e Salvamento, o qual, atentas as dimensões das áreas atribuídas, confere acrescidas responsabilidades ao Canadá e à Rússia.

A navegação de destino prevalecerá no curto e médio prazo. A Rússia e o Canadá ganharão acrescida importância, pois a abertura das Passagens permitirá melhorar o abastecimento às populações locais, facilitará o exercício da soberania sobre as suas águas e a exploração e exportação dos seus recursos.

A navegação através do Ártico tenderá a evoluir de forma mais lenta, pois não estão reunidas as condições de segurança consideradas essenciais pelos armadores. Contudo, continuarão a ser a Rússia e o Canadá os países sobre os quais recairão maiores responsabilidades para assegurar a abertura e funcionamento das rotas transárticas. Para isso terão que efetuar avultados investimentos em infraestruturas e apoios, mas daí lhes advirão também maiores proveitos decorrentes das taxas a cobrar.

A acrescida acessibilidade ao Ártico implicará um aumento das interações entre os ER e destes com outros atores fora da região, nos domínios comercial, da segurança e da regulação da navegação, bem como sobre o regime das águas, o que requererá uma acrescida atividade diplomática, envolvendo prioritariamente o CA e a ONU.



2. As fronteiras marítimas, a extensão das plataformas continentais e a soberania.

Desde 1930 que as fronteiras terrestres dos ER se encontram definidas e estáveis. O mesmo não se pode dizer das fronteiras marítimas. Com a aprovação das Convenções de Genebra sobre Direito do Mar (CGDM) e a da CNUDM, em 1958 e 1982 respetivamente, teve início a delimitação das respetivas ZEE e zonas de pesca, sendo que o traçado de algumas delas suscitou desde logo fortes reações de outros Estados, como foi o caso da fronteira marítima entre a Rússia e a Noruega no mar de *Barents*, entre o Canadá e os EUA, no mar de *Beaufort*, ou ainda entre o Canadá e a Dinamarca, na baía de *Baffin*. (Lasserre, 2012).

Mas também não podemos esquecer que entre 1957 e 2006 foram resolvidas, de forma negociada, à luz do Direito Internacional, nove disputas relativas à delimitação das fronteiras marítimas entre os Estados do Ártico. (ZWAAG, 2008) .

a. Disputas relativas aos limites das ZEE

(1) Disputas da Noruega

(a) Disputa com a Dinamarca no mar da Gronelândia

A Noruega mantém um diferendo com a Dinamarca, em termos de delimitação da sua ZEE, na faixa estreita que separa a ilha de *Jan Mayen* da Gronelândia, tendo sido a única situação em que foi suscitada a arbitragem do Tribunal Internacional de Justiça (TIJ), que em 1993 deliberou propor aos países que acordassem uma linha mediana das 200 milhas náuticas a partir da linha de base da costa da Gronelândia.

No acórdão do TIJ foi igualmente sugerido que a faixa marítima entre a linha mediana e a linha das 200 milhas fosse dividida em três, com a intenção de garantir um acesso equitativo aos recursos piscícolas (International Court of Justice, 1993), conforme se observa na figura 17. Estas recomendações não foram aceites pela Noruega. Como forma de ultrapassar este impasse, vigora entre os países um acordo provisório, que regula o acesso aos recursos piscícolas mas não as questões das delimitações das suas ZEE (ONU, 1995). Confirmam-se as relações de acomodação, materializadas através de processos negociais conduzidos no quadro da CNUDM.

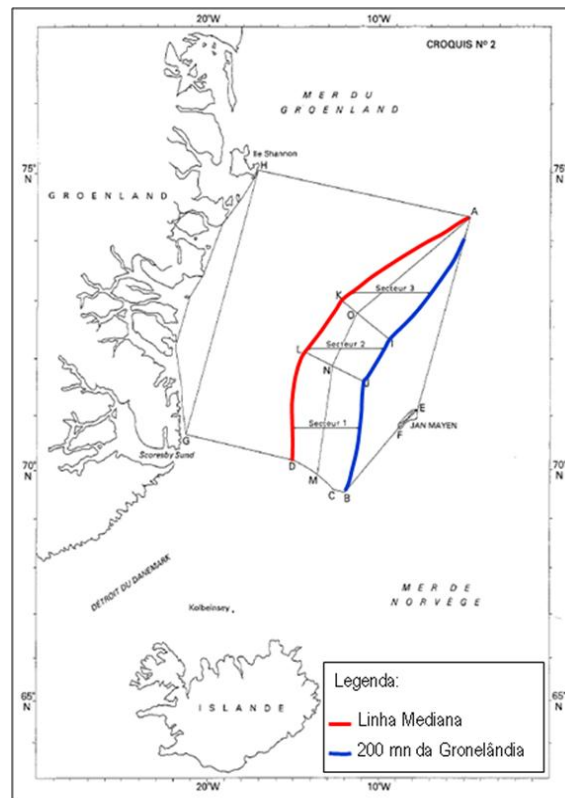


Figura 17: Disputas no mar da Gronelândia entre Dinamarca e Noruega.

Fonte: Adaptado de International Court of Justice (1993, p. 55)

(b) Disputa em torno da plataforma continental do arquipélago de *Svalbard*

Esta disputa diz respeito ao estatuto das águas que rodeiam o arquipélago de *Svalbard*, onde existem importantes reservas de hidrocarbonetos (Perry, CM et al., 2012).

No centro da controvérsia está a ambiguidade das interpretações do Tratado de *Svalbard* (Spitsberg) de 1920, que reconhece à Noruega soberania total sobre as ilhas. À data da assinatura, os Estados signatários⁹ tinham o direito legal exclusivo aos recursos situados nas suas águas territoriais numa faixa marítima costeira de três milhas náuticas (Holtmark, 2009).

O diferendo diz respeito à aplicabilidade do Tratado na definição das PC e ZEE. A Noruega defende que o arquipélago não possui PC própria, pois ela é apenas uma parte da

⁹ Os nove signatários originais eram: EUA, Dinamarca, França, Itália, Japão, Holanda, Noruega, Suécia e Reino Unido. Atualmente são mais de 40 os signatários (Ebinger, C et al, 2009).



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

sua, cuja delimitação geográfica foi aprovada pela Comissão dos Limites da Plataforma Continental (CLPC), considerando por isso sustentadas as suas pretensões (Perry, CM et al., 2012).

Em 1977 a Noruega estabeleceu uma Zona de Proteção de Pesca em torno do Arquipélago (MFA, Norway, 2004-2005), definindo zonas marítimas que passaram a ter a configuração que podemos ver na figura 18.

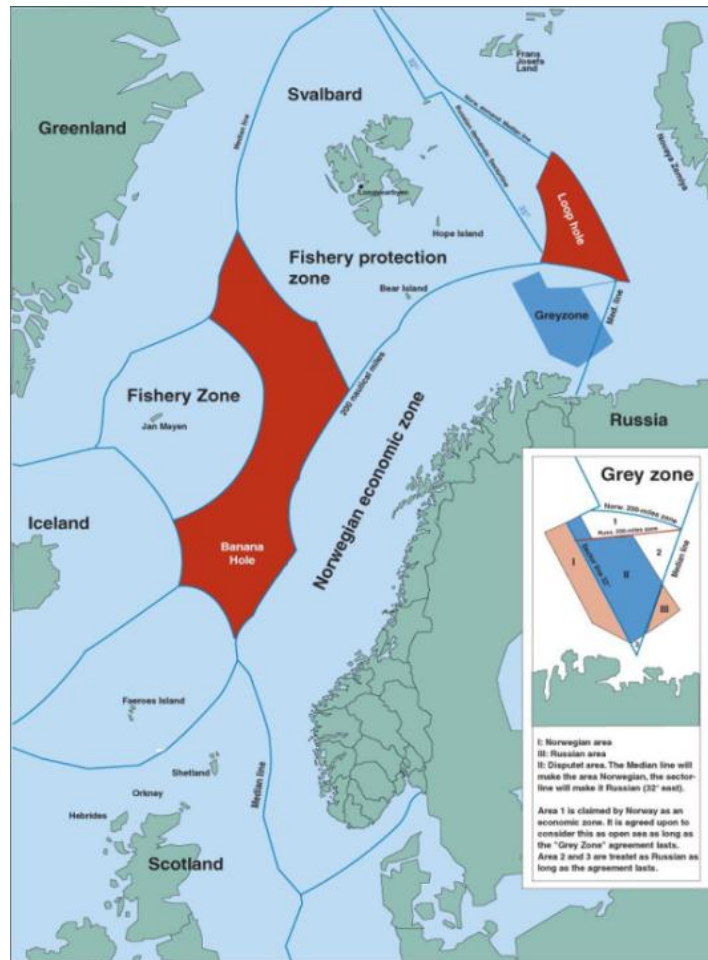


Figura 18: Zonas Marítimas da Noruega.

Fonte: Raen (2008, p. 55)

Esta medida permite aos restantes signatários pescar nas águas até às 200 milhas náuticas, tendo todos aceite a aplicação da legislação norueguesa que regula a atividade piscatória, exceto a Rússia, cuja indústria pesqueira depende em grande escala dos recursos existentes naquela região, com cerca de 25% das capturas. (Perry, CM et al., 2012, p. 43).

As tensões entre a Rússia e a Noruega nesta região têm-se caracterizado pela deteção de atividades de pesca ilegal por barcos russos (Perry, CM et al., 2012, p. 44).



Na prática estará subjacente a este diferendo o acesso às reservas de hidrocarbonetos que se encontram no fundo do mar (USGS, 2009). Assim sendo, é muito provável que outros países signatários continuem a combater as pretensões da Noruega, procurando aceder aos recursos ali localizados.

Têm vindo a ser desenvolvidas relações de cooperação de que são exemplo os acordos assinados entre a Noruega e a Rússia sobre quotas de pesca (Fisheries Norway, 2012). Contudo, a potencial exploração dos recursos existentes no fundo do mar poderá suscitar um agudizar dos diferendos com os restantes signatários do tratado, que poderá evoluir para uma relação de acomodação, com um método equitativo de partilha, não se prevendo o recurso à metodologia coerciva.

(c) Diferendo entre a Noruega e a Rússia no mar de *Barents*

Pela relevância de que se reveste para a nossa investigação, aborda-se aqui o recente acordo entre a Noruega e a Rússia relativamente aos limites da respetiva ZEE, o qual veio resolver um diferendo que já durava há mais de 30 anos. A assinatura do Tratado sobre a delimitação das fronteiras marítimas no mar de *Barents* (figura 19) constitui um exemplo prático da aplicação dos princípios do Direito Internacional Marítimo, no Oceano Ártico, dando corpo ao expresso na Declaração de *Ilulissat* sobre o assunto (MFA, Norway, 2010d).



Figura 19: Fronteira marítima acordada entre a Noruega e a Rússia.

Fonte: BBC (2010)



Contudo, subjacente a este acordo, estará a existência de importantes reservas de hidrocarbonetos naquela região que, face ao diferendo existente, não poderiam ser exploradas. Podemos dizer que, de uma solução de soma zero, passaram para uma fórmula em que ambos ganharam, materializando uma relação de acomodação, que poderá constituir exemplo para outras disputas.

(2) Disputas do Canadá

(a) Disputa relativa à Ilha de *Hans*

A disputa entre o Canadá e a Dinamarca sobre a Ilha de *Hans* já dura há mais de 40 anos e constitui a única relativa a uma superfície terrestre. Esta ilha, com uma superfície de 1,3 Km² localiza-se no estreito de *Nares* que separa a ilha de *Elsemere* da Gronelândia.



Figura 20: Fronteira entre Canadá e Dinamarca

Fonte: Perry et al (2012, p. 96)

Em 1973 foi assinado um acordo para a delimitação da fronteira marítima no estreito de *Nares*, fixando-a a metade da distância de ambas as costas. Ficaram em aberto a delimitação da fronteira marítima com a extensão de 1,2 Km à volta da Ilha, e a questão da



soberania sobre a mesma (figura 20). Os assuntos relacionados com o regime das águas e tráfego marítimo estão, no entanto, cobertos por este acordo (Perry, CM et al, 2012., p. 95).

Desde aquela data os dois países vêm mantendo as suas reivindicações, sucedendo-se momentos de alguma tensão, quando os países deslocam meios militares para a região, ou fazem declarações públicas acerca da afirmação da soberania naquela ilha (Perry, CM et al., 2012, p. 96). Subjacentes a esta disputa poderão estar duas ordens de razões, a primeira, relacionada com a possibilidade de existirem na zona importantes reservas de recursos minerais e hidrocarbonetos (USGS, 2009), a segunda, associada com a abertura da passagem do noroeste, revelando a importância posicional da Ilha, que permite favorecer o controlo da navegação.

Já em 2012 a Dinamarca confirmou que continuavam a ser desenvolvidas negociações diplomáticas, mas que estavam condicionadas por questões técnicas e que ainda demorariam algum tempo a resolver (CBC News, 2012). Considerando aquelas declarações e o histórico de cooperação entre ambos na região do Ártico, a resolução desta disputa passará, muito provavelmente, por encontrar um equilíbrio entre o respeito pela soberania e a regulação do acesso a eventuais recursos, evoluindo para uma relação de acomodação.

(b) Disputa no mar de *Beaufort* com os Estados Unidos da América

O Canadá e os EUA mantêm um diferendo relativamente à sua fronteira no mar de *Beaufort*, resultante de dois modos diferentes de calcular o seu traçado, de que resulta uma superfície marítima de forma triangular, na qual não estão regulados os direitos de soberania (Perry, CM et al., 2012) (figura 21).



Figura 21: Disputa entre Canadá e EUA no mar de *Beaufort*.
Fonte: Perry et al (2012, p. 94)



Na base desta disputa estão os direitos de exploração das importantes reservas de hidrocarbonetos que se estima existam na região (USGS, 2009), o que no futuro poderá ser um fator potenciador de relações de acomodação, pois a sua exploração dependerá da existência de acordo.

Na sequência de um apelo do Ministro dos Negócios Estrangeiros do Canadá, decorreu em agosto de 2010 uma reunião entre diplomatas dos dois países para resolverem este diferendo, de que resultou a decisão de se realizar uma missão científica conjunta, com o objetivo de recolher dados que permitam chegar a um acordo sobre a delimitação da fronteira (Boswell, 2010). Mais uma vez podemos assistir a relações de cooperação materializadas através de um processo negocial conduzido à luz da CNUDM.

(c) Disputa no mar de *Lincoln* com a Dinamarca

Esta disputa resulta de diferentes entendimentos sobre a forma com delimitar as respetivas ZEE de que resultam as disputas relativas a duas áreas (figura 22).



Figura 22: Disputa no mar de *Lincoln* entre Canadá e Dinamarca

Fonte: Perry et al (2012, p. 95)

Mais uma vez, a existência de reservas estimadas de hidrocarbonetos parece estar na origem do diferendo (USGS, 2009). Para o Canadá, além deste aspeto, há que ter em conta que as disputas relacionadas com o exercício da soberania têm um grande impacto na sua política interna (Bergh, 2012), o que lhe poderá tirar liberdade de ação, por isso a solução mais provável poderá ser a de acordar uma partilha dos recursos. Para esta disputa podemos identificar que os países têm desenvolvido relações de cooperação negociando no quadro da CNUDM. A regulação do acesso aos recursos poderá potenciar o



estabelecimento de relações de acomodação em que se procurem obter vantagens mútuas, não se perspetivando o recurso a métodos coercivos.

b. Disputas relacionadas com as propostas de extensão da Plataformas Continentais¹⁰

À luz da CNUDM, os ER poderão apresentar propostas para a extensão da sua PC. A Rússia foi o primeiro ER a fazê-lo, em 2001, a que se seguiu a Noruega, em 2006. O Canadá, a Dinamarca e os EUA ainda não apresentaram as suas propostas, embora por razões diferentes (CLCS, 2012a).

(1) Disputa no *Banana Hole* e na *Bacia Ocidental de Nansen*

A proposta de extensão da PC da Noruega (figura 23), inclui três áreas separadas: o *Loop Hole*, no mar de *Barents*; o *Banana Hole*, nos mares da Gronelândia e da Noruega; e a *Bacia Ocidental de Nansen*, no Oceano Ártico (CLCS, 2009, p. 2).

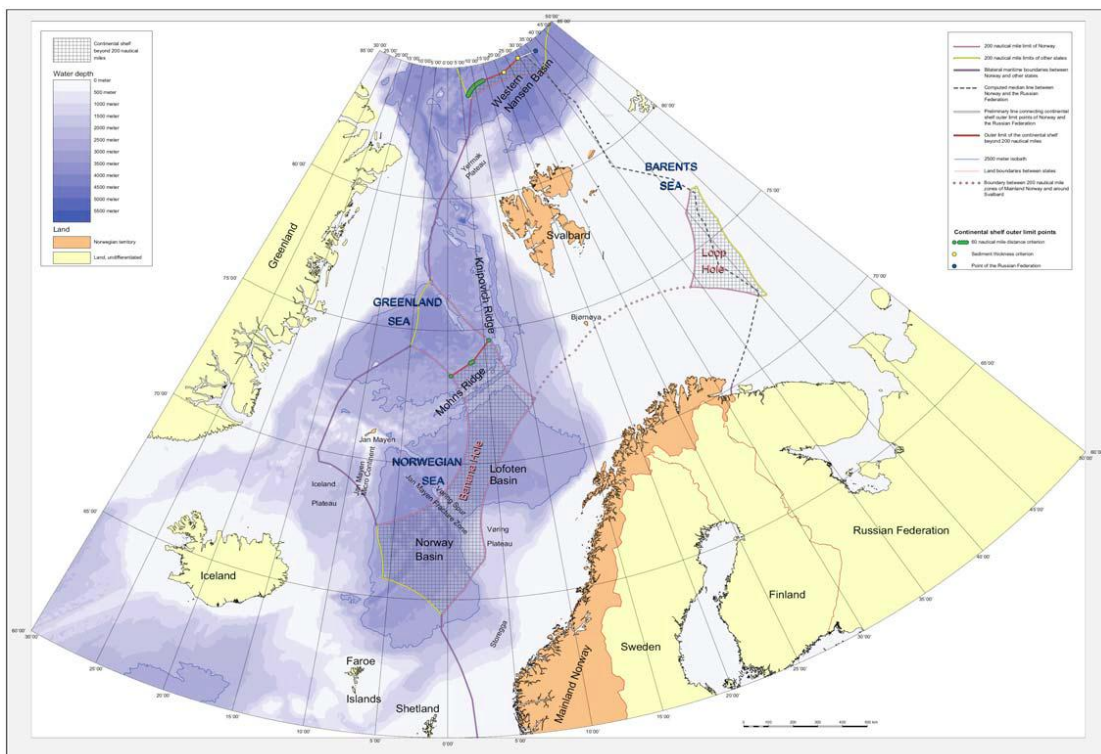


Figura 23: Proposta norueguesa de extensão da PC

Fonte: CLCS (2009, p. 3)

¹⁰ Anexo B – Mapa das Disputas Territoriais no Ártico.



Relativamente ao *Banana Hole* (CLCS, 2009, p. 18), a proposta da Noruega colide com as da Islândia e da Dinamarca. Contudo, já foram celebrados acordos entre aqueles países, em setembro de 2006, respeitantes à delimitação da parte sul, e em 2008 à definição da fronteira marítima entre a Gronelândia e o Arquipélago de *Svalbard* (Raaen, 2008, p. 36). Continuam, no entanto, a existir as disputas na restante área.

Na bacia Ocidental de *Nansen*, situada no Oceano Ártico, após as recomendações da CLPC, ambos os países concordaram em não concretizar as suas pretensões de extensão das respetivas PC. (Raaen, 2008, p. 36).

O principal problema reside no diferendo com a Rússia, no limite este. Contudo, estão em curso negociações com a Noruega. Atendendo aos antecedentes recentes, nomeadamente o acordo assinado sobre o mar de *Barents*, será de esperar que cheguem a um entendimento.

Confirma-se o privilegiar das relações de cooperação materializadas em processos negociais, desenvolvidos no quadro da CNUDM. Contudo, na região do *Banana Hole*, onde está confirmada a existência de reservas de hidrocarbonetos, a sua exploração poderá potenciar relações de acomodação, não se perspetivando o emprego de métodos coercivos.

(2) Disputas da Rússia

A proposta russa de extensão da PC (figura 24) abrange uma área de 1.600 milhões de Km², o equivalente ao somatório dos territórios da Alemanha, França e Itália¹¹. Em 2002 esta proposta foi recusada pela CLPC, por considerar que os dados científicos apresentados não eram suficientes, solicitando por isso provas adicionais (CLCS, 2012b).

Na sequência desta posição, a Rússia tem vindo a realizar uma série de expedições no leito do Ártico, com vista a consolidar as suas propostas e sustentar cientificamente as suas reivindicações sobre uma área entre as cordilheiras de *Lomonosov* e *Mendeleiev*¹². A proposta russa vai colidir com as pretensões do Canadá e da Dinamarca que, embora ainda não tenham formalizado as suas propostas junto da CLPC, já declararam publicamente que o irão fazer, dentro dos prazos legais, até finais de 2013 e 2014, respetivamente. A maioria

¹¹ A título comparativo refere-se que a proposta de extensão da PC portuguesa abrange uma área de 2.150 milhões de km² (EMEPC, 2013).

¹² Em novembro de 2012, os cientistas russos que participaram na missão científica afirmaram ter recolhido provas de que a cordilheira de *Mendeleiev* é uma extensão da PC russa e que os dados serão enviados para a CLPC para sustentarem a sua proposta (Zakharova, A et al, 2012).



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

das áreas de sobreposição situar-se-á na zona central do Ártico (Anexo B), que se encontra permanentemente coberta de gelo.

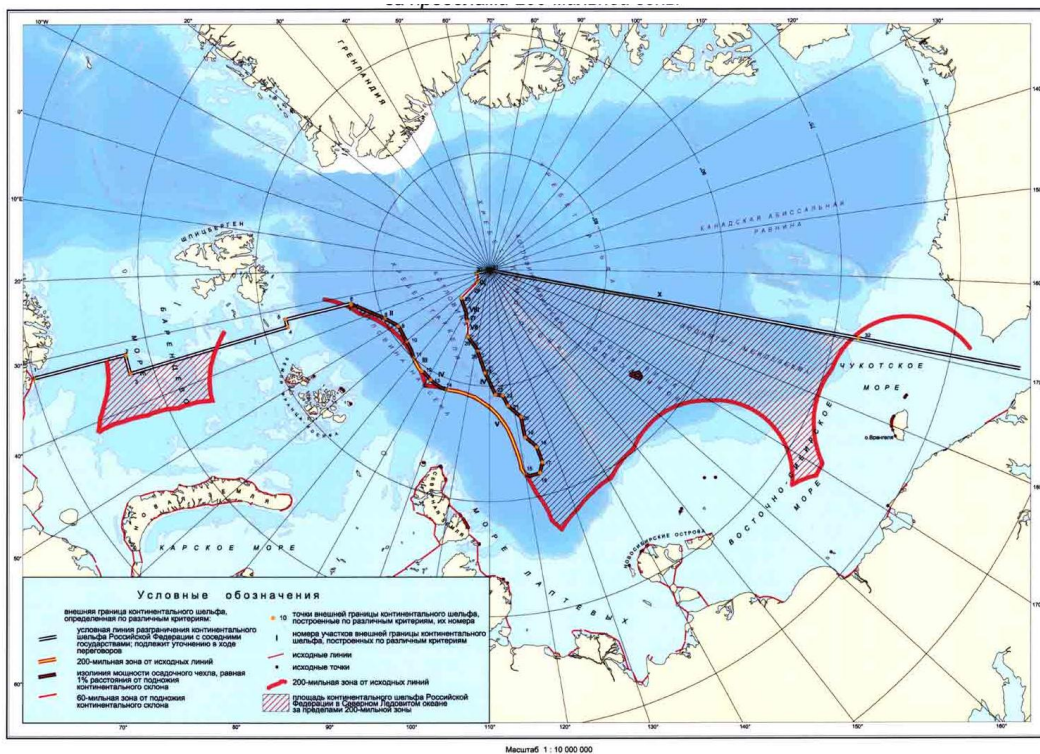


Figura 24: Proposta russa de extensão da PC

Fonte: CLCS (2012)

As divergências centram-se na Cordilheira *Lomonosov* e na sua eventual ligação às PC dos três países, pois será esta questão que servirá para sustentar cientificamente as propostas de extensão. Neste sentido, o Canadá e a Dinamarca têm desenvolvido missões científicas conjuntas, no sentido de obter dados relativos à Cordilheira *Lomonosov* que sustentem as propostas que pretendem apresentar na CLPC (Perry, CM et al., 2012, p. 60). Já em 2008 geólogos canadianos e dinamarqueses afirmavam ter provas científicas de que aquela cordilheira era uma extensão da PC americana, em contraponto com o que dizem os seus colegas russos. (Lasserre, 2012, p. 115).

Em 2009, o Canadá encetou negociações com a Rússia, para aprofundar a cooperação no Ártico. Por outro lado, mantém uma estreita cooperação com os EUA no domínio da Oceanografia (Lasserre, 2012, pp. 117,118). Estes laços de cooperação permitem não só a partilha de despesas, mas também cotejar os dados geológicos e oceanográficos obtidos, o que poderá contribuir para prevenir eventuais desavenças sobre o seu valor científico para a sustentação das propostas a apresentar à CLPC.



A atividade científica que tem vindo a ser desenvolvida pelos três países é indicadora, por um lado, da relevância de que este tema tem para os mesmos, por outro, da vontade de conduzir o processo no respeito pelo Direito Internacional do Mar, através da CLPC, o que também foi confirmado por Gudev (2013) e Zagorsky (2013) nas entrevistas realizadas pelo autor.

Em outubro de 2012, *Posyolov*, o cientista responsável pela preparação da proposta de extensão da PC da Rússia, afirmou que “*existem na CLPC 51 propostas para analisar; como apenas são analisadas três por ano, teremos que esperar muitas décadas até que a questão esteja resolvida*” (Posyolov, 2012). Deste modo, parece que o tempo no Ártico, no que diz respeito à extensão das PC, poderá não «correr» assim tão depressa, o que eventualmente facilitará a procura de soluções consensuais entre os vários países.

Como podemos observar no Anexo B, caso venham a ser aprovadas todas as propostas de extensão das PC, a “Área” terá uma dimensão reduzida e localizar-se-á na zona central do Ártico. Isto significa que a zona sobre a qual os ER poderão apresentar pretensões para a exploração de recursos naturais será bastante diminuta, ficando a gestão dos recursos da “Área” à responsabilidade da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

c. Síntese conclusiva

Existem na atualidade várias disputas sobre as fronteiras marítimas das ZEE, identificando-se diferendos entre Noruega, Rússia e Dinamarca; Canadá e Dinamarca; e EUA e Rússia. Estes Estados têm desenvolvido preferencialmente relações de cooperação, procurando soluções negociadas, e mantendo como referencial a aplicação das disposições da CNUDM, nomeadamente quanto à pesquisa de dados científicos.

O acordo atingido entre a Rússia e a Noruega sobre o traçado da fronteira no mar de *Barents* constitui exemplo de uma negociação conduzida de acordo com a CNUDM, em que a necessidade de se poderem explorar os recursos existentes na zona em disputa contribuiu significativamente para o sucesso e potenciou relações de cooperação.

A Rússia e a Noruega já apresentaram as suas propostas de extensão da PC que se sobrepõem às pretensões, ainda não formalmente entregues na CLPC, dos outros três ER e, deste modo, suscitaram já a sua contestação.



A proposta da Noruega, não obstante as sobreposições que irá ter com a Dinamarca a Finlândia e a Rússia, tem conduzido a processos negociais envolvendo a CLPC e os outros Estados, na procura de soluções negociadas, nos termos da CNUDM.

A proposta da Rússia, pela sua dimensão, é aquela que tem provocado maiores reservas, pois irá estender-se por cerca de metade do Oceano Ártico. A CLPC solicitou novos dados científicos que permitam sustentar aquela pretensão, o que motivou uma acrescida pesquisa científica da sua parte, que confirma a vontade de continuar a conduzir todo o processo de acordo com a CNUDM.

Assim sendo, as vastas áreas de sobreposição que se antevê irão resultar do prolongamento das PC em zonas onde se estima existirem reservas de recursos naturais, poderão suscitar situações potencialmente conflituais. Contudo, estas tenderão a ser resolvidas à luz da CNUDM, mantendo-se deste modo o padrão de resolução dos diferendos já existentes.

Todas as propostas de extensão das PC, bem como as contestações apresentadas, foram feitas através da CLPC, tendo por base a CNUDM, que assim se constitui como a principal fonte do direito para a regulação do exercício da soberania, o que confirma a intenção manifestada pelos cinco ER através da Declaração de *Ilulissat*. Deste modo podemos afirmar que o atual quadro legal tem sido, até ao momento, suficiente para dirimir os diferendos existentes.



3. A União Europeia e o Ártico.

a. A Estratégia da União Europeia para o Ártico

Em 2008 a Comissão Europeia (CE) elaborou a Comunicação “*A UE e a Região do Ártico*”, que define as bases de uma política da UE para o Ártico, propondo aos Estados-Membros e às Instituições que desenvolvam as suas ações de acordo com três objetivos estratégicos: “*proteger e preservar o Ártico, em uníssono com a sua população; promover uma utilização sustentável dos recursos e contribuir para uma melhor governação multilateral do Ártico*” (CE, 2008a, p. 1).

Relativamente ao primeiro objetivo, fica clara a importância dada às questões ambientais, que podemos associar à promoção dos valores intrínsecos da UE. Na Comunicação é enfatizada a atividade que tem vindo a ser desenvolvida para o conhecimento sobre o Ártico, pelos Estados-Membros e a CE, confirmando que a região se deve manter como sector prioritário de investigação no domínio das alterações climáticas (CE, 2008a, p. 6).

Já no que diz respeito ao segundo objetivo, são identificadas quatro áreas prioritárias: hidrocarbonetos, pesca, transportes e turismo. Relativamente aos hidrocarbonetos, explicita a importância dos recursos conhecidos e reforça a necessidade de a sua exploração ser efetuada no respeito pelo ambiente, destacando o papel que o CA poderá desenvolver nesta matéria (CE, 2008, p. 7). No que concerne à pesca refere que as reservas mais relevantes se encontram nos mares da Noruega e de *Barents* e destaca a sua importância para a UE, que é o maior importador de peixe proveniente daquela região, e a necessidade de se assegurar a sua exploração sustentável (CE, 2008, p. 8). No que diz respeito aos transportes marítimos, destaca a importância da abertura das rotas marítimas do Ártico, afirmando que deve ser devidamente assegurado o princípio da liberdade de navegação (CE, 2008, p. 9).

O turismo é uma atividade que pretende ver continuada naquela região, mas alerta para a necessidade de “*desenvolver esforços para minimizar a pegada ecológica*” (CE, 2008, p. 10) que eventualmente dela possa vir a resultar.

Já no respeitante à contribuição para uma melhor governação multilateral do Ártico, explicita “*que nenhum país ou grupo de países detém soberania sobre o Pólo Norte ou sobre o Oceano Ártico*” (CE, 2008, p. 10), e que as disputas relativamente aos traçados de



algumas fronteiras marítimas devem ser resolvidas no quadro da CNUDM. Afirma, além disso, que se deve apoiar a implementação dos acordos já existentes, sem prejuízo de contribuir para a adaptação dos mecanismos existentes à nova realidade do Ártico, incluindo todos os atores da região naqueles processos. (CE, 2008a, p. 11). A orientação política vai no sentido de “*desenvolver um mecanismo cooperativo de governança para o Ártico*”, que tenha por base a CNUDM, para assegurar a concretização dos seguintes objetivos: “*segurança e estabilidade; uma gestão ambiental rigorosa, incluindo o respeito pelo princípio de precaução e a utilização sustentável dos recursos, bem como o acesso livre e equitativo aos mesmos*”. (CE, 2008a, p. 12) Segundo Sandra Balão, este aspeto é relevante, em especial para os Estados não fronteiriços, que de outro modo nunca teriam acesso à região (Balão, 2012), mas que não tem sido aceite pelos ER.

Esta Comunicação mereceu o apoio do Conselho. Também em 2008 o Parlamento Europeu aprovou uma resolução intitulada “*Uma política sustentável da UE para o grande norte*”, sinal do interesse que esta Instituição continua a dedicar ao Ártico (PE, 2011).

Não obstante, parece resultar claro que a UE está especialmente preocupada com a garantia do acesso aos recursos aí existentes, para deste modo assegurar a sua segurança energética, que assenta, em grande parte, nas importações de gás e petróleo da Rússia e da Noruega¹³. (CE, 2008a, p. 7)

A investigação relativa ao Ártico constitui uma das prioridades do 6º e 7º Quadros de Apoio, que se traduziu na implementação de vários projetos relacionados com o ambiente e as alterações climáticas. A contribuição da UE para estes projetos rondou os 20 milhões de euros por ano na última década (CE, 2012, p. 11). No que concerne ao apoio às populações indígenas e comunidades locais, foram financiados programas de apoio ao desenvolvimento socioeconómico, sendo que entre 2007 e 2013 foram investidos cerca de 1,14 mil milhões de euros (CE, 2012, p. 14).

Nos últimos dez anos, a UE e os seus Estados-membros investiram mais de 200 milhões de Euros de fundos comunitários em atividades de investigação relacionadas com as alterações climáticas, as consequências para as populações e os efeitos na economia (CE, 2012, p. 16). Só desde 2008 já foram lançados 12 projetos, no âmbito do 7º Programa Quadro (7PQ), estando previstos mais oito programas, que contribuirão para a criação de

¹³ A Rússia é o 3º parceiro comercial da UE, em que o petróleo constitui 78,9% do total das exportações, que correspondem a 32,3% do total de importações da UE. A Noruega é o 5º parceiro comercial da UE, em que o petróleo constitui 64,4% do total das exportações, que correspondem a 12,3% do total de importações da UE (EC, 2013).



novas redes de centros de investigação na Europa e potenciarão os centros já existentes (CE, 2012). Estas ações da UE podem ser entendidas como uma importante ferramenta para estreitar as relações com os estados do Ártico.

Inserida nas preocupações com a segurança da navegação, incluindo as questões ambientais, a UE tem participado na elaboração do Código Polar, a par do apoio ao desenvolvimento de capacidades de busca e salvamento (CE, 2012, p. 9).

b. A União Europeia e os Estados Ribeirinhos

A UE tem vindo a desenvolver o seu relacionamento para os assuntos do Ártico quer a nível multilateral, quer bilateral. A Rússia é o parceiro estratégico da UE mais importante neste contexto. Para a UE conseguir realizar ações relevantes no Ártico importará garantir que não haja oposição da parte daquele país, daí a importância da iniciativa *Northern Dimension*, no âmbito da qual são mantidas importantes relações em pé de igualdade (CE, 2012, p. 28).

As relações com a Noruega e Islândia são bastante estreitas, sendo o tema do Ártico recorrentemente incluído nas agendas das reuniões bilaterais. A Noruega, dado o seu peso na balança comercial¹⁴ como fornecedor de energia, produtos das pescas e serviços de transporte marítimos, entre outras, é um parceiro com o qual é importante aprofundar o relacionamento comercial e político (UE, 2013a).

A Dinamarca é o único Estado Ribeirinho membro da UE, por força de representar a Gronelândia. O estatuto autonómico deste território está em revisão e poderá conduzir à sua independência. Caso tal ocorra, a UE teria que rever o atual acordo com aquele território, “*EU Greenland Partnership*”, e deixaria de ter, mesmo que de forma indireta, assento nas reuniões dos cinco, o que poderá justificar os avultados programas de apoio da UE, no valor de 17,8 milhões de euros por ano até 2020 (CE, 2012, p. 30).

A UE e o Canadá têm vindo a negociar desde 2009 um acordo económico e comercial, sendo possível a sua conclusão durante o ano de 2013¹⁵ (UE, 2013b).

¹⁴ A UE é o maior parceiro comercial da Noruega, absorvendo 74, 8% do seu comércio (UE, 2013a).

¹⁵ Este acordo reveste-se de especial importância pela dimensão das relações comerciais que os dois países mantêm. O Canadá é o 11º parceiro comercial da UE, que é o 2º parceiro comercial do Canadá, a seguir aos EUA. O valor das trocas comerciais entre a UE e o Canadá atingiu, em 2011, o valor de 52,5 biliões de euros. Um estudo realizado em conjunto, estima que os efeitos deste acordo se poderão traduzir num aumento de 25,7 biliões de euros nas trocas comerciais entre os dois países (CE, 2012c).



Relativamente às relações com os EUA, o Ártico não tem merecido grande destaque, contudo, questões conexas como segurança energética, alterações climáticas, relações comerciais e económicas têm feito parte das agendas deste relacionamento bilateral (UE, 2013c; UE, 2013d). Está em curso a negociação de um acordo de comércio entre os EUA e a UE, não sendo ainda possível antecipar a data para a sua assinatura.

c. A União Europeia e o Conselho do Ártico

O CA foi criado em 1996 como um fórum intergovernamental para a promoção da cooperação, coordenação e interação entre os Estados do Ártico para todos os assuntos comuns relativos à região, com prioridade para os relacionados com a proteção ambiental e o desenvolvimento sustentável. Os aspetos de segurança estão excluídos do âmbito de responsabilidade deste Conselho, por posição expressa dos EUA. Fazem parte do CA os cinco ER, a Finlândia, a Islândia e a Suécia, bem como outros Estados e Organizações que beneficiam do estatuto de observadores permanentes, neles se incluindo as diversas organizações dos povos indígenas (Arctic Council, 1996).

Com a crescente preocupação relacionada com as alterações climáticas e o degelo a que tem dado origem, o Conselho tem vindo a assumir uma importância política crescente, de que é exemplo o facto de, na última reunião ministerial, em *Nuuk*, em 2011, pela primeira vez, todas as delegações terem sido chefiadas pelos respetivos Ministros dos Negócios Estrangeiros (Arctic Council, 2013). Temos vindo a assistir a uma crescente procura de consensos no seu seio, de que é um bom exemplo o Acordo de Busca e Salvamento assinado sob o seu patrocínio (Arctic Council, 2011a).

Naquela reunião foram revistas e aprovadas novas condições para poder ser concedido o estatuto de observador permanente¹⁶ e, na sequência, a UE reformulou o seu pedido de 2008 e fez a sua entrega em finais de 2011. O CA irá decidir sobre esta matéria na sua próxima reunião de Maio de 2013, em que o Canadá assumirá a Presidência (Arctic Council, 2013). Segundo Gudev (2013)¹⁷, a Rússia não deverá apoiar a pretensão da UE. Não obstante, a UE foi convidada para participar como observador *ad-hoc* nas reuniões de

¹⁶ De acordo com este novo estatuto, aos observadores será permitido propor novos projetos, o que não acontecia até agora, tendo apenas como limitação que a sua quota do financiamento não pode ser superior à dos Estados membros do CA (Arctic Council, 2011b).

¹⁷ Em entrevista realizada pelo autor.



2009 e 2011 e mantém um contato regular e institucional com os sucessivos Presidentes, bem como com o secretariado do CA.

A UE tem ainda vindo a desenvolver uma ampla cooperação com o CA, participando, com o estatuto de convidado, nos vários Grupos de Trabalho que estão constituídos em permanência, sob a égide daquele Conselho (*Protection of Arctic Marine Environments (PAME)*; *Arctic Monitoring and Assessment Programme Working Group (AMAP)*; *The Conservation of Arctic Flora and Fauna (CAFF)*; *Emergency Prevention, Preparedness and Response Working Group (EPPR)*; e *Sustainable Development Working Group (SDWG)* (Arctic Council, 2013)), os quais se inserem plenamente no âmbito dos três objetivos estratégicos da política da UE para o Ártico, que confirma a importância que a organização atribui àquele Conselho (CE, 2008).

d. A UE e o futuro no Ártico

Em julho de 2012, a CE e o Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança elaboraram uma Comunicação denominada “*Desenvolvimento de uma política da UE para a região do Ártico: progressos registados desde 2008 e próximos passos*” (CE, 2012). Este documento confirma a linha que vinha a ser seguida. A mensagem mais forte que transmite é o seu crescente envolvimento nos assuntos do Ártico, mantendo como alta prioridade a pretensão de ser admitido como observador permanente no CA, e conferindo acrescida importância ao relacionamento bilateral com todos os estados da região (CE, 2012).

Da leitura do documento pode retirar-se que os interesses da UE estão ligados ao combate às alterações climáticas, à proteção ambiental e ao desenvolvimento sustentável. Reitera também o seu interesse nos regimes de navegação, mantendo a sua posição de que deve ser garantida a liberdade de navegação e o direito de passagem inofensiva (CE, 2012, pp. 3-4). Assim sendo, vai um pouco mais além do que a anterior, identifica prioridades e define o que é preciso fazer para as concretizar, que se podem sumarizar em três palavras: “*conhecimento, responsabilidade e empenhamento*”. (CE, 2012, p. 4)

O **conhecimento** refere-se à contribuição que a UE poderá dar em áreas como o *know-how* tecnológico, o desenvolvimento da monitorização do Ártico a partir do espaço e o financiamento de programas de investigação relacionados com as alterações climáticas e desafios ambientais (CE, 2012, p. 4).



Quando fala em **responsabilidade** a UE afirma o seu empenhamento pelo financiamento de programas regionais que promovam a exploração sustentável dos recursos sem, contudo, esquecer a sua relevância para a segurança energética da Europa. Em simultâneo, manifesta a importância de reforçar o relacionamento multilateral e bilateral com os ER através de uma “diplomacia das matérias-primas” (CE, 2012, p. 10).

Relativamente à navegação no Ártico constituem motivo de especial preocupação a segurança e a proteção ambiental. Para tal apoiará os trabalhos em curso relativos ao desenvolvimento de um “Código Polar” (CE, 2012, p. 9).

No importante capítulo das perceções por parte dos países da região, a UE confirma que as relações entre os Estados do Ártico são baseadas no direito internacional, nomeadamente a CNUDM e reitera que *“A UE considera que o CA é o principal fórum para a cooperação internacional na região”* (CE, 2012, p. 11), reafirmando a existência da mesma visão que os Estados da região possuem sobre os mecanismos de cooperação e governança.

e. Síntese Conclusiva

A UE tem vindo a desenvolver esforços para se aproximar do Ártico participando ativamente em todos os assuntos relacionados com a região, interagindo com todos os atores, para o que considera fundamental adquirir o estatuto de observador permanente no CA.

Tem realizado junto do CA, e a seu convite, uma série de ações, em linha com a estratégia definida, nomeadamente no que diz respeito à proteção ambiental, exploração sustentável dos recursos e segurança da navegação. Ao adquirir o estatuto de observador permanente, a UE verá acrescida a sua capacidade de participação, quer nas reuniões dos vários órgãos do Conselho, quer nas reuniões ministeriais. O seu estatuto permitirá propor novos projetos, tendo apenas como limitação que a sua quota do financiamento não pode ser superior às dos Estados membros do Conselho (Arctic Council, 2011a). Deste modo, a sua intervenção relativamente ao Ártico passará a fazer-se também num quadro multilateral, abrangendo a região como um todo, sem prejuízo de aumentar a sua atividade no quadro bilateral com os cinco ER.

Em síntese, podemos dizer que a estratégia da UE se baseia em quatro áreas principais: a **económica**, ligada à exploração dos recursos e garantia da sua segurança



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

energética e das rotas marítimas, procurando defender o princípio da liberdade de navegação; a **social**, nomeadamente apoiando os povos indígenas; a **ambiental**, apoiando a preservação dos ecossistemas, com a exploração sustentável dos recursos e o fomento da investigação científica; e a **política**, relacionada com a pretensão de poder vir a ser aceite como ator do Ártico e, deste modo, contribuir para a sua governança.



4. As Estratégias dos Estados Ribeirinhos para o Ártico. Subsídios para um modelo de governança

a. As Estratégias dos Estados Ribeirinhos para o Ártico e o tipo de interações

Neste capítulo é efetuada uma análise comparativa das Estratégias dos ER tendo por base os objetivos fixados, bem como as orientações desenvolvidas ou previstas cumprir. No Apêndice 4 apresentamos uma síntese destas estratégias, à custa dos objetivos e linhas de ação inscritos nos documentos oficiais e, em grande medida, resultante da análise efetuada por Leal (2013). São também incorporados elementos que no decorrer da nossa investigação fomos identificando, os quais constam dos capítulos anteriores.

Para a análise comparativa, acautelando espaço e tempo, tipificadores deste trabalho, identificamos os seguintes indicadores: soberania e segurança¹⁸; desenvolvimento económico sustentável; navegação e segurança marítima; proteção ambiental, alterações climáticas e investigação científica; cooperação internacional¹⁹.

(1) Soberania e segurança

A garantia do exercício da soberania é considerada uma prioridade nas estratégias de todos os países. Já nos capítulos 1 e 2 tivemos oportunidade de fazer notar a importância do regime jurídico das águas e da delimitação dos espaços de soberania, pelas consequências que têm para a atividade comercial e exploração dos recursos.

Para o Canadá, o exercício da soberania sobre os espaços marítimos é mesmo a primeira prioridade (Canada, 2010). Como principal linha de ação para a sua concretização, este país considera necessário reforçar a capacidade militar na região, para o que determinou a construção de seis a oito navios-patrolha e um navio quebra-gelos para entrarem ao serviço, respetivamente, em 2014 e 2017 (Wezeman, 2012, p. 5).

Para os EUA, o pilar da segurança e defesa, associado à necessidade de garantir a liberdade de navegação, suportam as suas linhas de ação e referem o papel imprescindível

¹⁸ O aglutinar destes dois conceitos deve-se ao facto de os ER associarem a necessidade de assegurarem a soberania sobre os seus territórios como fator fundamental para assegurarem a sua segurança, referindo explicitamente a importância das suas fronteiras marítimas, e a proteção dos seus recursos naturais.

¹⁹ A escolha destes indicadores relaciona-se com as principais áreas prioritárias definidas nas estratégias dos ER, que potenciam o maior volume de interações.



das suas Forças Armadas (FA) na garantia da defesa autónoma das suas fronteiras e águas sob a sua jurisdição (EUA, 2009).

A Dinamarca associa a questão da soberania à proteção dos seus interesses económicos, para o que considera também fundamental o emprego das suas FA (Dinamarca, 2011). Deste modo elaborou o Plano de Defesa 2014, que visa reforçar as suas capacidades para atuar na região da Gronelândia (Wezeman, 2012, p. 5).

A Noruega destaca, igualmente, o papel a desempenhar pelas FA para a segurança, através da sua presença. Pretende desenvolver as capacidades da guarda costeira para afirmação da sua soberania, exercício da autoridade e controlo das fronteiras (Noruega, 2009, p. 38).

Para a Rússia as questões da soberania estão estreitamente ligadas à importância da região para o seu desenvolvimento socioeconómico e, também, à perceção da ameaça que poderá advir da crescente acessibilidade aos seus territórios (Rustrans, 2009). Pretende reforçar as suas FA para garantirem a segurança e a liberdade de navegação. A melhoria do controlo das fronteiras constitui igualmente uma preocupação, para o que pretende reforçar as Guardas de fronteira e costeira (Wezeman, 2012, pp. 8-10).

O caso particular do Canadá e da Rússia, como tivemos oportunidade de referir no capítulo 1, que impõem restrições à liberdade de navegação nas suas águas, por oposição aos restantes ER, tem suscitado o estabelecimento de relações de cooperação, envolvendo processos negociais e o estabelecimento de acordos bilaterais, no respeito dos princípios da CNUDM, o que foi possível confirmar através das entrevistas realizadas (Lasserre 2013, Huebert 2013, Gudev 2013, Zagorsky 2013, Humpert 2013).

Em suma, todos os ER manifestam grande preocupação com o controlo dos seus espaços soberanos, para o que têm vindo a desenvolver acrescidas capacidades militares. Contudo a Noruega e a Rússia pretendem, além disso, desenvolver as respetivas Guardas Costeiras, o que entendemos como uma forma prática de aumentar a presença e vigilância no Ártico, reduzindo a eventual perceção de uma ameaça militar de parte a parte e, deste modo, contribuir para o reforço da confiança mútua.

Atualmente os ER defendem, no espírito da Declaração de *Ilulissat*, que as disputas territoriais atuais, e as que se perspetivam com a extensão das PC, devem ser resolvidas à luz do Direito Internacional, para que se mantenha um ambiente estável e pacífico na região (Ilulissat Declaration, 2008).



Deste modo, no que concerne à soberania e à segurança, conforme pudemos referir no capítulo 2, aqueles Estados têm mantido relações de cooperação e acomodação, conduzindo os processos negociais no respeito pelos princípios da CNUDM, pelo que se pode perspetivar que se mantenha o primado da utilização de metodologia não coerciva na resolução de disputas.

(2) Desenvolvimento económico sustentável

O desenvolvimento económico e comercial, apoiados essencialmente na exploração dos recursos naturais, consta das estratégias de todos os ER.

Para o Canadá assume especial importância mapear com rigor os seus recursos naturais, com o objetivo de captar investimento e promover o desenvolvimento do “Grande norte”. Nesse sentido já concretizou acordos comerciais com os países da EFTA (Heininen, 2012a) e está a negociar com a UE (Canada, 2013), o que confirma a sua intenção de estreitar os laços comerciais com outros países do Ártico, e fora deste espaço.

Para os EUA, as questões económicas estão muito ligadas à sua segurança energética e à imperiosidade de assegurar que a exploração dos recursos é feita de forma sustentável (EUA, 2009). Tal como o Canadá, está a negociar um acordo comercial com a UE (CE, 2013e).

A Dinamarca afirma pretender assegurar o desenvolvimento e crescimento económico, tendo por base a exploração sustentável dos seus recursos naturais e a criação de novas indústrias, nas quais inclui as pescas, a mineração e o turismo. Confere especial relevo à exploração dos recursos vivos das suas águas, pelo impacto que ela tem nas populações e economia locais, considerando que deve ser promovida a cooperação internacional para a gestão dos *stocks* (Dinamarca, 2011).

No caso da Noruega, o relevo é dado à exploração do gás e petróleo no *offshore*, e dos recursos marítimos. Pretende alargar o leque das suas atividades económicas às indústrias do turismo, aquacultura, transformação de pescado e biotecnologia, considerando que contribuirá para o desenvolvimento do “*High North*”. Tem por objetivo ser um exemplo na exploração sustentável dos seus recursos, explicitando a necessidade de cooperar com a sua vizinha Rússia neste domínio (Noruega, 2009).

Relativamente a este último país, o desenvolvimento económico do Ártico russo constitui o centro de gravidade da sua estratégia, o que veio a ser confirmado através do



“*Strategic program on Arctic development up to 2020*” no qual é dada prioridade à construção de infraestruturas, criação de indústrias e exploração dos recursos energéticos na região (Pettersen, 2013).

As estratégias destes países, à exceção dos EUA, visam o desenvolvimento das suas regiões mais setentrionais, refletindo a crescente importância de que as mesmas se revestem no plano económico, merecendo realce o caso da Dinamarca, pela especificidade da Gronelândia e das ilhas Faroé, corroborando o que já tínhamos referido no capítulo 3.

Conforme tivemos oportunidade de referir no capítulo 1, a exploração dos recursos naturais, em especial os hidrocarbonetos, constituirá, nas condições atuais, o verdadeiro motor do desenvolvimento da região, facto que também validámos no capítulo 3, confirmando a importância dos mesmos para a UE. Identificamos igualmente aqui uma postura de cooperação que poderá evoluir para acomodação, centrada na criação de condições para a exploração dos recursos naturais e na garantia de assegurar a sua sustentabilidade.

(3) Navegação e segurança marítima

Todos os ER consideram prioritários o transporte marítimo e a segurança da navegação, quer nos seus objetivos, quer nas linhas de ação a desenvolver. No capítulo 1 tivemos a oportunidade de confirmar a importância de que este assunto se reveste para todos eles, e a necessidade de criar condições para potenciar a sua exploração comercial através do investimento em infraestruturas e no sistema de busca e salvamento (SAR). Neste sentido caberão ao Canadá e à Rússia os maiores investimentos. No capítulo 3 foi possível identificar também a relevância que a UE dá a estas matérias, através do financiamento de programas e disponibilização de capacidades de vigilância.

O Canadá considera fundamental desenvolver as condições para a exploração comercial da Passagem do noroeste, para o que pretende melhorar as suas capacidades de SAR, mormente de vigilância, a par do desenvolvimento de infraestruturas em terra. (Canadá, 2009).

Os EUA afirmam ser sua prioridade garantir a liberdade de navegação no Ártico, que associam à projeção de poder naval e ao comércio por via marítima. Para tal, consideram fundamental desenvolver capacidades de SAR e resolver as disputas com a Rússia e o Canadá, no quadro da CNUDM e no seio do CA (EUA, 2009).



A Dinamarca destaca a sua preocupação com a segurança marítima, que pretende seja assegurada num quadro de cooperação regional no seio do CA, e internacional no seio da OMI e da UE (Dinamarca, 2011).

A Noruega manifesta preocupação com a regulação da navegação e segurança marítima, através da criação de um sistema integrado de acompanhamento, a par do reforço das capacidades de SAR (Noruega, 2009). Considera fundamental promover a cooperação internacional nestes domínios, no seio do CA e no quadro bilateral, prioritariamente com a Rússia. Esta última confere prioridade à abertura da NSR, para o que prevê desenvolver um sistema integrado de controlo da navegação, e reforçar a frota de navios quebra-gelos (Rustrans, 2009).

Atendendo à vontade expressa de cooperação, nomeadamente nos domínios de SAR, no seio do CA, da OMI, e bilateralmente, no respeito da CNUDM, perspetiva-se um aprofundamento das relações de cooperação em todos os domínios ligados à navegação e à sua segurança, corroborando o referido no capítulo 1, que foi possível igualmente confirmar através das entrevistas realizadas (Lasserre 2013, Huebert 2013, Gudev 2013, Zagorsky 2013, Humpert 2013).

(4) Proteção ambiental, alterações climáticas e investigação científica

A proteção ambiental e a preservação dos recursos insere-se nas prioridades de todos os ER, e está associada à exploração sustentável e à investigação científica.

O Canadá considera fundamental preservar a sua herança ambiental, afirmando pretender ser líder mundial na investigação sobre as alterações climáticas, através da criação de um centro de investigação que promova a cooperação internacional (Heininen, 2012b).

Os EUA privilegiam a cooperação no seio do CA, nos domínios da proteção ambiental e preservação dos recursos, participando em todos os seus grupos de trabalho. Pretendem assumir a liderança mundial na pesquisa científica sobre o Ártico, tendo criado, já em 2013, o “*Interagency Artic Research Policy Committee (IARPC)*” com a missão de desenvolver um programa de pesquisa científica para o período 2013-2017 (EUA, 2013). Defendem igualmente a melhoria da capacidade de observação, e a criação de uma rede de partilha de conhecimento sobre a região polar, alargada a todos os Estados árticos (EUA, 2009).



A Dinamarca atribui grande relevo à necessidade de assegurar que o desenvolvimento seja feito no respeito pelo ambiente e pelo clima, para o que entende ser fundamental o desenvolvimento da investigação científica para a preservação dos recursos e sobre as alterações climáticas, num quadro de cooperação internacional, com prioridade para os Estados árticos e com o envolvimento dos povos indígenas (Dinamarca, 2011).

A Noruega aponta como prioridade a melhoria do conhecimento sobre o fundo dos mares, o clima e o ambiente do *High North*, para o que pretende criar um centro de pesquisa nacional, que agregue todas as instituições científicas nacionais e, deste modo, se torne uma referência mundial no conhecimento sobre aqueles aspetos (Noruega, 2009, pp. 8-9).

A estratégia da Rússia considera a preservação dos ecossistemas um dos objetivos estratégicos a concretizar, integrado no conceito mais vasto de segurança ambiental. No que concerne à investigação científica, a aprovação recente do “*Strategic program on Arctic development up to 2020*” prevê o reforço da capacidade científica e tecnológica do país, através da criação de um sistema integrado de monitorização ambiental para a região do Ártico, e reafirma a necessidade de desenvolver a cooperação internacional (Pettersen, 2013).

Relativamente aos domínios ambiental, preservação dos recursos e investigação científica, confirma-se que eles não só constituem uma prioridade para todos os ER, como também todos eles pretendem desenvolver mecanismos concretos de cooperação e troca de informação, reconhecendo, deste modo, a necessidade de os colocar no plano multilateral, envolvendo o CA, que como vimos no capítulo 3, já desenvolve uma atividade intensa sobre estas temáticas envolvendo também a UE.

(5) Cooperação Internacional

A cooperação internacional, de um modo geral, bem como as Organizações no seio das quais a mesma se pode efetivar, encontram-se presentes em todas as estratégias, merecendo realce o papel do CA, sendo considerado por todos os ER como o principal fórum para promover o diálogo e a cooperação a nível multilateral.

Outras organizações internacionais mencionadas são a ONU, referindo-se a importância da CNUDM, nos processos de extensão dos PC, e o papel relevante que a OMI deve ter nos aspetos relacionados com a navegação marítima.



b. Subsídios para um modelo de governança do Ártico

Como pudemos observar na alínea anterior, todos os ER e a própria UE, elaboraram as respetivas estratégias para a região, definindo os seus interesses, objetivos e respetivas linhas de ação para a sua concretização, tendo como pano de fundo a crescente relevância económica que as reservas de recursos naturais e a abertura de rotas marítimas lhe conferem. Daqui resulta um volume crescente de interações, na sua maioria de cooperação e acomodação, conforme referido na alínea anterior. Contudo, corroborando o exposto nos capítulos 1 e 2, foi possível identificar diferendos nos domínios da navegação e da regulação dos espaços de soberania entre os ER, e entre estes e a UE, conforme referido no capítulo 3. Importa, por isso, identificar mecanismos, ou instituições, que permitam gerir interesses conflituais, ou divergentes, sobre assuntos comuns, procurando acomodá-los e permitir a sua evolução para ações de cooperação.

O ano de 1987 é considerado como o de viragem no que diz respeito à cooperação nesta região. De facto, foi neste ano que o Presidente *Gorbachev* proferiu o histórico discurso em *Murmansk*, apelando para a criação de uma zona de paz no Ártico (Gorbachev, 1987), criando assim as condições para a redução da tensão e para a abertura do diálogo.

Conforme referido no Capítulo 3, em 1996 foi criado o CA, como um fórum para promover a cooperação, a coordenação e interação entre os Estados do Ártico, em especial nos domínios do desenvolvimento sustentável e da proteção ambiental (Arctic Council, 1996).

Os ER, conscientes da crescente atenção que o Ártico estava a merecer da parte da sociedade internacional, decidem, em Maio de 2008, afirmar a sua soberania na Região, através da Declaração de *Ilulissat* (Ilulissat Declaration, 2008) considerando a CNUDM como principal fonte do direito aplicável no Ártico. Defendem que este quadro legal, associado a outros acordos e tratados internacionais, dos quais são subscritores, são suficientes para a governança do Ártico, não esquecendo, contudo, a possibilidade de introduzir melhorias, ou adaptações, em alguns dos acordos e tratados em vigor (Ilulissat Declaration, 2008).

Temos vindo, assim, a assistir a uma maior consciencialização dos Estados para a necessidade de excecional cautela com a região, tornando-se necessário criar mecanismos



efetivos para a governança do Ártico, desenvolvidos num quadro multilateral e regional, conferindo especial relevo ao CA e à ONU.

Como o CA não detém quaisquer competências executivas, e os Estados membros têm manifestado que pretendem manter este estatuto (Arctic Council, 2011b), a produção de novas disposições legais ou normativas regionais estará sempre condicionada pela atual inexistência de uma entidade regional para proceder à sua aplicação e verificação, sendo que continuarão a relevar as ações desenvolvidas no quadro da CNUDM no âmbito das disposições da OMI, ou de acordos regionais, ou multilaterais, em que os Estados continuarão a desempenhar um papel central.

Considerando a posição assumida pelos ER através da declaração de *Ilulissat*, as competências do CA, os desafios colocados pelas alterações climáticas, e as ações subsequentes desenvolvidas, é possível perspetivar as seguintes tendências de evolução para a governança do Ártico:

- Os ER manterão a sua ação no quadro da declaração de *Ilulissat*, evitando a criação de novos Tratados ou Organizações específicas para a regulação e condução da governança do Ártico;
- O CA verá reforçado o seu papel como fórum de diálogo e cooperação e manterá as suas competências como órgão de *decision making* e não de *decision taking*;
- O CA continuará a ser o principal fórum para integrar os povos indígenas e atores “não Árticos”;
- A cooperação multilateral nos domínios da navegação, da exploração dos recursos, da gestão ambiental e das pescas tenderá a aumentar, preferencialmente no quadro regional, nomeadamente no seio do CA, tendo como referência a CNUDM e as disposições da OMI;
- A governança da navegação e a segurança marítima serão efetuadas pelos ER de acordo com um Código Polar, sendo de admitir a evolução para uma implementação de acordos multilaterais sectoriais no quadro regional, ou até mesmo a atribuição ao CA de acrescidas responsabilidades de coordenação nestas matérias;



- O controlo e a prevenção da poluição no mar serão regulados por acordos regionais, em complemento das disposições da OMI; o controlo da sua aplicação será feito pelos ER;
- Os ER continuarão a privilegiar as relações bilaterais para resolver as disputas ou diferendos, no quadro da CNUDM.

c. Síntese conclusiva

Da análise das estratégias dos ER confirma-se que existe uma maioria de interesses comuns, nas áreas do desenvolvimento económico, segurança da navegação e proteção ambiental e investigação científica.

Contudo, no que concerne à delimitação das fronteiras do espaço de soberania, identificam-se disputas, associadas à localização de reservas de recursos naturais, que têm suscitado relações de cooperação e processos negociais no quadro da CNUDM. Não obstante os programas de desenvolvimento de capacidades militares, não se visualiza o recurso a métodos coercivos, pelo que se perspetiva que se mantenham ou evoluam para relações de acomodação, de que é exemplo o acordo entre a Noruega e a Rússia sobre o mar de *Barents*, como explicitámos no capítulo 2.

O desenvolvimento económico, baseado na exploração sustentável dos recursos naturais, constitui pilar das estratégias de todos os ER. Eles pretendem manter condições de segurança e estabilidade que permitam a sua exploração, pelo que têm vindo a ser mantidas relações de cooperação, que se perspetiva venham a aprofundar-se, corroborando o expresso no capítulo 1.

Existem diferendos no que diz respeito à liberdade de navegação, que têm promovido relações de cooperação materializadas em processos negociais no quadro da CNUDM e na assinatura de um acordo, no caso do Canadá e dos EUA. No domínio da segurança da navegação, confirmando o expresso no capítulo 1, identificam-se relações de cooperação e perspetiva-se que se aprofundem, com uma crescente intervenção do CA e da OMI.

A proteção ambiental é abordada em estreita ligação com a exploração sustentável dos recursos, as alterações climáticas e a investigação científica. Foram identificadas relações de cooperação entre os ER, que as pretendem aprofundar através do estabelecimento de programas regionais, com um envolvimento crescente do CA.



Conclusões

O presente trabalho foi elaborado com o objetivo de identificar as consequências políticas, diplomáticas e comerciais resultantes da abertura da Passagem do Norte e perspetivar a evolução das interações entre os ER, e entre estes e a UE.

O trabalho de investigação procurou dar solução ao problema colocado sob a forma da seguinte QC: “*Quais as consequências políticas, diplomáticas e comerciais que a abertura da passagem do norte pode ter nas interações entre os Estados Ribeirinhos do Ártico e entre estes e a UE?*”.

Decorrentes daquela QC, seleccionámos os caminhos a percorrer na busca da resposta às QD e aplicando a metodologia hipotético-dedutiva, deduzimos hipóteses que, confirmadas ou refutadas, configurariam, ou não, a solução procurada.

Inicialmente estudámos os fatores geopolíticos e geoestratégicos mais relevantes, analisámos as condições de navegação que o degelo propicia, o potencial comercial das rotas marítimas e o quadro legal que regula a navegação.

De seguida analisámos as disputas existentes entre os ER relativas à delimitação das fronteiras das ZEE, e as que se perspetivam face às propostas de extensão das PC, identificando os quadros negociais bilaterais desenvolvidos no âmbito da CNUDM.

Continuámos com a análise da Estratégia da UE para o Ártico, identificando as suas prioridades, as ações desenvolvidas e previstas, o seu relacionamento bilateral com os ER e multilateral no quadro do CA.

A análise das estratégias para o Ártico de todos os ER permitiu identificar os seus objetivos e prioridades, bem como as linhas de ação seguidas. Deste modo caracterizámos as relações mantidas entre eles como sendo, preferencialmente, de acomodação e cooperação, com exceção das que decorrem dos objetivos relacionados com a soberania e liberdade de navegação, que constituirão, muito provavelmente, *leitmotiv* para a existência de diferendos, que serão resolvidos no respeito da CNUDM.

A Hip 1 é confirmada:

Concluimos que a navegação no Ártico será incrementada em volume, que se caracterizará por ser essencialmente “de destino”, tendo por base o abastecimento das populações locais e a exploração dos recursos naturais. Este acréscimo da navegação



também se traduzirá num aumento das trocas comerciais, em especial com outros Estados não Árticos. A regulação da navegação continuará a suscitar divergências entre a Rússia e o Canadá e os restantes ER e a UE, que continuarão a ser resolvidas através de relações de cooperação, nas quais a OMI e o CA poderão vir a ter um papel de relevo nos quadros regulamentares e promotores de diálogo e cooperação. O Canadá e a Rússia serão os dois Estados que sofrerão maiores impactos nos domínios político e diplomático, pois controlarão as rotas na sua maior extensão, podendo condicionar a sua utilização pela aplicação de legislações nacionais restritivas. Acresce também que nos domínios da segurança da navegação e desenvolvimento de infraestruturas de apoio, serão aqueles a quem serão solicitadas maiores responsabilidades e investimentos. Do ponto de vista comercial, porque poderão obter proveitos das taxas a aplicar, da exploração das importantes reservas de recursos naturais existentes nos respetivos *offshores*, bem como serão melhoradas as condições para o abastecimento das suas populações.

A Hip 2 é confirmada:

Pudemos confirmar que os ER conferem especial relevância às questões da definição do seu espaço soberano, mantendo, neste caso, disputas entre si, motivadas pela localização das reservas de recursos naturais, suscitando relações de cooperação que visam assegurar as melhores condições de acesso, não podendo ser colocadas de lado interações de natureza conflitual. Pretendem resolvê-las, segundo afirmado pública e formalmente através da declaração de *Ilulissat*, e expresso nas respetivas estratégias, no quadro da CNUDM, o mesmo se aplicando às que resultam das propostas de extensão das PC, pelo que podemos perspetivar que o seu padrão se deverá manter no futuro, podendo evoluir para relações de acomodação, de que é exemplo o acordo celebrado entre a Rússia e a Noruega sobre o mar de *Barents*.

A Hip 3 é confirmada:

A delimitação dos espaços de soberania, bem como a capacidade para a exercer, constituem prioridade expressa nas estratégias dos ER, que de igual modo referem que a CNUDM é a fonte do direito, com base na qual todas as propostas e pretensões serão apresentadas e reguladas no futuro. Confirmámos, através da consulta aos textos dos



Acordos celebrados, *sites* governamentais, da CLPC e das entrevistas efetuadas, que os Estados têm privilegiado as negociações ao nível bilateral, conduzidas no quadro daquela Convenção. As propostas de extensão dos PC foram feitas através da CLPC, fundamentadas nas evidências científicas requeridas pela CNUDM, sendo que os diferendos resultam da aceitação, ou não, da sua validade, por parte dos vários Estados e daquela Comissão.

A Hip 4 é confirmada:

Confirmamos a relevância que, para a UE, têm os assuntos relacionados com a segurança marítima, liberdade de navegação, proteção ambiental e a exploração sustentável dos recursos e proteção ambiental. A pretensão de ser aceite, pelos ER, como um ator de pleno direito é central na sua estratégia, para o que tem procurado desenvolver relações diplomáticas e comerciais com todos eles.

A adesão ao CA, com o estatuto de observador, constitui uma prioridade da UE, que lhe permitirá um conhecimento acrescido das preocupações dos vários atores. Poderá dar uma maior contribuição para os trabalhos desenvolvidos pelos vários Grupos de Trabalho nos domínios ambiental, da exploração sustentável dos recursos e navegação, reforçará os laços bilaterais já estabelecidos, alargará o seu relacionamento a outros atores não estatais, de que destacamos os povos indígenas. Deste modo poderá agir de forma mais eficaz na defesa dos seus interesses na região, nomeadamente a garantia da sua segurança energética e do princípio da liberdade de navegação.

A Hip 5 é confirmada:

Foi possível verificar a preferência que os ER dão ao estabelecimento de relações de cooperação e acomodação para a defesa dos seus interesses comuns, com exceção das que decorrem dos objetivos relacionados com a delimitação dos espaços de soberania e a liberdade/regulação de navegação, em que as interações podem ser tipificadas com elemento de conflitualidade; no entanto, o seu desenvolvimento far-se-á em contexto de metodologia não coerciva, isto é, no respeito da CNUDM e de disposições da OMI, e traduzindo, dizemos nós, a racionalidade induzida pela política.



A Governança do Ártico continuará centrada nos Estados, que celebrarão acordos bilaterais e multilaterais, setoriais e regionais, para a resolução dos diferendos, sendo que o CA terá uma acrescida intervenção como órgão de diálogo e cooperação.

Como contributos da investigação para o conhecimento identificámos tendências de evolução para a governança do Ártico, a qual se caracterizará pela adoção crescente do quadro multilateral quando os interesses e objetivos forem convergentes, mas que continuará a privilegiar as conversações e negociações bilaterais entre os Estados quando se tratar de defender os seus interesses próprios. Decorrente da metodologia selecionada e dos dados obtidos, a título de subsídios para um futuro modelo, considera-se que a Governança do Ártico tenderá a evidenciar as seguintes características principais:

- Os Tratados, Acordos e Convenções existentes parecem ser suficientes para assegurar a Governança do Ártico, sendo, no entanto, necessária a revisão dos que dizem respeito à navegação marítima, proteção ambiental e exploração sustentável dos recursos naturais;
- Os Estados Árticos continuarão a exercer um papel central na governança da região, desenvolvendo acordos bilaterais e multilaterais, setoriais e regionais;
- Os assuntos militares e de segurança continuarão a ser desenvolvidos entre os ER, privilegiando o quadro bilateral;
- As questões da delimitação dos espaços de soberania continuarão a ser tratadas no quadro bilateral, e em contexto da CNUDM;
- A OMI será o fórum privilegiado para a clarificação do quadro regulamentador da navegação no Ártico;
- O CA terá uma responsabilidade acrescida como fórum de promoção do diálogo, cooperação e integração dos povos indígenas e atores exteriores à região (estatais e não estatais), de que destacamos a UE.

Sugerem-se as seguintes linhas de investigação para trabalhos futuros:

A abertura das rotas do Ártico e a navegação no Atlântico Norte. Novos desafios para os portos portugueses.

As reservas de petróleo e gás natural no Ártico, fonte alternativa de abastecimento energético para Portugal?

Portugal e o Ártico, que desafios para a Comunidade Científica Nacional?



Bibliografia

- ARCUS, 2012. *The Arctic Research Consortium of the U.S.*. [Em linha] Disponível em: <http://www.arcus.org/search/seaiceoutlook/2012/summary>. [Consult. em 8 janeiro].
- Acordo SAR, 2011. *Acordo Cooperação de Busca e Salvamento Aérea e Marítima no Ártico*. [Em linha] Disponível em: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/oceans/search-and-rescue/157-sar-agreement> [Consult. em 20 fevereiro 2013].
- AFP, 2013. *Agence France Presse*. [Em linha] Disponível em: <http://br.noticias.yahoo.com/r%C3%BAAssia-est%C3%A1-disposta-abrir-%C3%A1rtico-produtores-privados-energia-192402962--finance.html> [Consult. em 24 janeiro 2013].
- AMSA, 2009. *Arctic Council*. [Em linha] Disponível em: <http://www.pame.is/amsa-2009-report> [Consult. em 8 janeiro 2013].
- Antrim, C. L., 2010. The Next Geographical Pivot: The Russian Arctic in The Twenty First Century. *Naval War College Review*, s.d. Summer, Volume 63, pp. 15-37.
- Arctic Council, 1996. *Declaration on Establishment of The Arctic Council (The Ottawa Declaration)*. [Em linha] Disponível em: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/4-founding-documents> [Consult. em 20 fevereiro 2013].
- Arctic Council, 2011a. *Search and Rescue Agreement*. [Em linha] Disponível em: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/oceans/search-and-rescue/157-sar-agreement> [Consult. em 12 outubro 2012].
- Arctic Council, 2011b. *7th Ministerial Meeting in Nuuk, Greenland*. [Em linha] Disponível em: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/14-7th-ministerial-meeting-in-nuuk-greenland> [Consult. em 28 março 2013].
- Arctic Council, 2013. *Arctic Council*. [Em linha] Disponível em: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/> [Consult. em 26 março 2013].
- Arctic Economics, 2008. *Northern Sea Route Options*. [Em linha] Disponível em: http://benmuse.typepad.com/arctic_economics/shipping/ [Consult. em 21 fevereiro 2013].
- Arctic Portal, 2011. *Search and Rescue Delimitation*. [Em linha] Disponível em: http://library.arcticportal.org/1474/11/search-rescue_ensku_110524_minnka.jpg [Consult. em 22 fevereiro 2013].
- Arctic Portal, 2013. *Map of the Arctic*. [Em linha] Disponível em: <http://portal.inter-map.com/#mapID=49&groupID=287&z=1.0&up=->



669280.0&left=2001105.4

[Consult. em 28 fevereiro 2013].

Arctic-Info, 2012. *Ministry of Emergency Situations Arctic rescue centers will be created in Dudinka, Naryan-Mar and Anadyr.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.arctic-info.com/News/Page/ministry-of-emergency-situations-arctic-rescue-centers-will-be-created-in-dudinka--naryan-mar-and-anadyr>

[Consult. em 11 outubro 2012].

Arctic-Info, 2012. *The Russian Finance Minister is prepared to allocate 100 billion rubles for the construction of three icebreakers.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.arctic-info.com/News/Page/the-russian-finance-ministry-is-prepared-to-allocate-100-billion-rubles-for-the-construction-of-three-icebreakers>

[Consult. em 11 outubro 2012].

Aron, R., 1962. *Paz e Guerra entre as Nações*. 2ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

Axtmann, R. & al, 2000. Living in a Global World: globalization and the future of politics. In: T. SALMON, ed. *Issues in International Relations*. London;: New york:Routledge, pp. 23-50.

Balão, S., 2012. A PESC, a PESD, A PCSD e a Definição da Estratégia para o Ártico. *Debater Europa*, 6 janeiro, pp. 170-206.

Barents Nova, 2012. *NSR administration to Moscow.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://barentsnova.com/node/2192>

[Consult. em 4 fevereiro 2013].

BBC, 2010. *Norway and Russia 'open up for business' in the Barents sea.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.bbc.co.uk/news/business-11299024>

[Consult. em 25 fevereiro 2013].

Bergh, K., 2012. *The Arctic Policies of Canada and The United States: Domestic Motives and International Context.* [Em linha]

Díspõnível em: books.sipri.org/files/insight/SIPRIInsight1201.pdf

[Consult. em 25 novembro 2013].

Besnault, R., 1992. *Géostratégie de L'Arctique*. Fondation pour les Études de Défence Nationale ed. Paris: Economica.

Blunden, M., 2012. Geopolitics and the Northern Sea Route. *International Affairs*, pp. 115-129.

Bohm-Amolly, A. V., 2012. *Direito do Mar - O Ártico*. Lisboa: Instituto de Estudos Supeiores Militares - Curso de Estado Maior Conjunto.

Boswell, R., 2010. *Work underway to resolve Beaufort Sea boundary dispute.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://byers.typepad.com/arctic/2010/07/work-underway-to-resolve-beaufort-sea-boundary-dispute.html>

[Consult. em 26 novembro 2012].

Brubaker, R. D., 2005. *The Russian Arctic Straits*. Gerard J. Mangone ed. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers .

Canadá, 2009. *Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, our Future.* [Em linha]



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

Dísponível em: www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns.pdf
[Consult. em 29 janeiro 2013].

Canada, 2010. *Statement on Canada's Arctic Foreign Policy. Exercising Sovereignty and Promoting Canada's Northern Strategy Abroad.* [Em linha]
Dísponível em: www.international.gc.ca/polar-polaire/canada_arctic_foreign_policy-la_politique_etrangere_du_canada_pour_arctique.aspx?lang=eng&view=d.
[Consult. em 29 janeiro 2013].

Canada, 2013. *Government of Canada.* [Em linha]
Dísponível em: http://www.canadainternational.gc.ca/eu-ue/policies-politiques/trade_agreements-accords_commerciaux.aspx?view=d
[Consult. em 30 janeiro 2013].

Canadian Parliament, 1986. *Canadian Laws Offshore Application Act.* [Em linha]
Dísponível em: <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0811-e.htm#1986>
[Consult. em 4 março 2013].

Canal Panamá, 2011. *Panama Canal Traffic -- Fiscal Years 2009 Through 2011, - See more at:* <http://cybergeog.revues.org/23751#ftn26>. [Em linha]
Dísponível em: <http://www.panacanal.com/eng/op/transit-stats/2011/2011-table01.pdf>
[Consult. em 28 fevereiro 2013].

CBC News, 2012. *Canada, Denmark continue talks on Hans Island.* [Em linha]
Dísponível em: <http://www.cbc.ca/news/canada/north/story/2012/04/12/north-hans-island-dispute.html>
[Consult. em 26 novembro 2012].

CE., 2011. *On security of energy supply and international cooperation - "The EU Energy Policy Engaging with Partners beyond Our Borders".* [Em linha]
Dísponível em: http://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/1_avrupa_birligi/1_6_raporlar/1_3_diger/energy/communication_on_security_of_supply.pdf
[Consult. em 3 dezembro 2012].

CE, 2005. *Objetivos Estratégicos para 2005 – 2009, Europa 2010: Uma parceria para a renovação europeia. Prosperidade, solidariedade e segurança.* [Em linha]
Dísponível em: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pt/com/2005/com2005_0012pt01.pdf
[Consult. em 4 dezembro 2012].

CE, 2007. *Uma política marítima integrada para a União Europeia.* [Em linha]
Dísponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:PT:PDF>
[Consult. em 4 dezembro 2012].

CE, 2008a. *A União Europeia e a Região do Ártico.* [Em linha]
Dísponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0763:FIN:PT:PDF>
[Consult. em 29 novembro 2012].

CE, 2008b. *The European Union and the Arctic Region.* [Em linha]
Dísponível em: [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0763:FIN:PT:PDF)



lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0763:FIN:EN:PDF

[Consult. em 29 novembro 2012].

CE, 2012a. *Desenvolvimento de uma política da UE para a região do Ártico. progressos registados desde 2008 e próximos passos.* [Em linha] Disponível em: [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52012JC0019:PT:NOT)

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52012JC0019:PT:NOT

[Consult. em 3 dezembro 2012].

CE, 2012b. *The inventory of activities in the framework of developing a EU arctic Policy.* [Em linha]

Díspónível em: http://eeas.europa.eu/arctic_region/docs/swd_2012_182.pdf

[Consult. em 3 dezembro 2012].

CE, 2012c. *Foreign Affairs Council - Trade Issues.* [Em linha] Disponível em:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/133888.pdf

[Consult. em 3 dezembro 2012].

CE, 2012. *Desenvolvimento de uma política da UE para a região do Ártico. progressos registados desde 2008 e próximos passos.* [Em linha] Disponível em:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52012JC0019:PT:NOT>

[Consult. em 3 dezembro 2012].

CE, 2012. *European external Action Service.* [Em linha] Disponível em:

http://eeas.europa.eu/arctic_region/docs/join_2012_19.pdf

[Consult. em 11 outubro 2012].

CE, 2013. *EU - USA Trade.* [Em linha] Disponível em:

<http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/countries/united-states/>

[Consult. em 29 março 2013].

CEU, 2009. *Council conclusions on Arctic issues. 2985th Foreign Affairs Council meeting.* [Em linha]

Díspónível em: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/111814.pdf

[Consult. em 11 outubro 2012].

CE, U. E., 2008a. *A União Europeia e a região do Ártico.* [Em linha] Disponível em: [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0763:FIN:PT:PDF)

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0763:FIN:PT:PDF

[Consult. em 11 outubro 2012].

Chrastansky, F. et al, 2012. *Perception of the situation in the Arctic by key actors and the possibility of conflict escalation.* [Em linha] Disponível em:

www.defenceandstrategy.eu

[Consult. em 3 outubro 2013].

Cinelli, C., 2009. La "Cuestion Artica" Y la Union Europea. *Revista Española de Relaciones Internacionales*, julho, pp. 139-163.

Clausonne, G., 2007. L'Arctique comme zone stratégique. les evolutions geopolitiques et les enjeux. *Bulletin d'études de la Marine*, janeiro, pp. 77-98.



CLCS, 2009. *Commission on the Limits of the Continental Shelf*. [Em linha] Disponível em: http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/nor06/nor_rec_summ.pdf [Consult. em 25 novembro 2012].

CLCS, 2012a. *Commission on the Limits of the Continental Shelf Home Page*. [Em linha] Disponível em: http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm [Consult. em 10 outubro 2012].

CLCS, 2012b. *Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*. [Em linha] Disponível em: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm [Consult. em 25 novembro 2012].

Company of Master Mariners of Australia, 2012. *LNG carrier completes maiden NSR voyage*. [Em linha] Disponível em: <http://www.mastermariners.org.au/component/content/article/3-news-international/892-lng-carrier-completes-maiden-nsr-voyage> [Consult. em 19 janeiro 2013].

Conant, E., 2012. *Scientific American*. [Em linha] Disponível em: <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=russians-design-nuclear-powered-ice-breaker-dominate-arctic> [Consult. em 15 janeiro 2013].

Couteau-Bégarie, H., 2007. *L'Océan Globalisé. Géopolitique des mers au XXI Siècle*. 1ª ed. Paris: Economica.

Couto, A., 1988. *Elementos de Estratégia: apontamentos para um curso*. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.

Cunha, JA. et al, 2004. *Manual de Direito internacional Público*. 2ª ed. Coimbra: Almedina.

Damanaki, M., 2012. *European external Action Service*. [Em linha] Disponível em: http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-684_en.htm?locale=en [Consult. em 11 outubro 2012].

Dias, CM., 2010. *Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinamentos*. 1ª ed. Lisboa: Prefácio.

Dias, CM., 2010. *Sobre a Guerra. Política Estratégia e Tática*. 1ª ed. Lisboa: Prefácio.

Dias, CM., 2011. Conceitos, modelo de análise de dinâmicas regionais e CPLP. *Geopolítica - Revista do Centro Português de Geopolítica*, novembro, pp. 67-111.

Dias, CM., 2009. Outrora, Europa banhou-se no Mediterrâneo. *Geopolítica Revista do Centro Português de Geopolítica*, pp. 173-219.

Dihn, NQ. et al, 2003. *Direito Internacional Público*. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Dinamarca, 2011. *Denmark, Greenland and Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011-2020*. [Em linha] Disponível em: <http://uk.nanoq.gl/~media/29cf0c2543b344ed901646a228c5bee8.ashx> [Consult. em 30 janeiro 2013].



- Dmitry, B., 2004. *Arctic Human Development Report - Arctic Demography*. [Em linha] Disponível em: <http://hdr.undp.org/en/reports/regionalreports/other/name,3262,en.html> [Consult. em 24 fevereiro 2013].
- Dodds, K., 2010. A Polar Mediterranean? Accessibility, Resources and Sovereignty in the Arctic Ocean. *Global Policy Journal*, outubro, pp. 303-311.
- Ebinger, C. et al, 2009. Geopolitics of the Arctic melt. *International Affairs*, novembro, pp. 1215-1232.
- EC, 2013. *Russia EU Bilateral trade and trade with the world*. [Em linha] Disponível em: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113440.pdf [Consult. em 24 fevereiro 2013].
- Egito, 2011. *Ministry of Transport, Arab Republic of Egypt*. [Em linha] Disponível em: <http://www.mts.gov.eg/statistics/canal/totals.aspx> [Consult. em 28 fevereiro 2013].
- EUA, 2009. *National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive for the Arctic Region Polic.* [Em linha] Disponível em: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/> [Consult. em 29 janeiro 2013].
- EUA, 2013. *Arctic Research Plan: FY 2013-2017*. [Em linha] Disponível em: http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/ostp/2013_arctic_research_plan.pdf [Consult. em 15 fevereiro 2013].
- Fernandes, A. J., 1991. *Relações Internacionais. factos Teorias e Organizações*. 1ª ed. Lisboa: Editorial Presença.
- Ferreira, N., 2012. Navio de transporte de gás navega pela primeira vez no Ártico na época fria. *Público*, 6 dezembro.
- Fisheries Norway, 2012. *Historically high cod quota in the Norwegian–Russian Fisheries Agreement for 2013*. [Em linha] Disponível em: <http://www.regjeringen.no/en/dep/fkd/press-centre/Press-releases/2012/historically-high-cod-quota-in-the-norwe.html?id=704623> [Consult. em 25 março 2013].
- Gautier, D. L. et al, 2009. *Revista Science*. [Em linha] Disponível em: www.sciencemag.org/content/324/5931/1175.full [Consult. em 8 outubro 2012].
- Gorbachev, M., 1987. *Mikhail Gorbachev's Speech in Murmansk at the Ceremonial Meeting on the Occasion of the Presentation of the Order of Lenin and the GoldStar to the City of Murmansk*. [Em linha] Disponível em: http://www.barentsinfo.fi/docs/Gorbachev_speech.pdf [Consult. em 20 fevereiro 2013].
- GRID ARENDAL, 2008. *Population distribution in the circumpolar Arctic, by country (including indigenous population)*. [Em linha] Disponível em: <http://www.grida.no/graphicslib/detail/population-distribution-in-the->



[circumpolar-arctic-by-country-including-indigenous-population_1282#](#)

[Consult. em 24 fevereiro 2013].

Griffiths, F., 2013. *The Arctic Passages. Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 coastal States* [Entrevista por email] (18 janeiro 2013).

Gudev, P., 2013. *The Arctic Passages. Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 Coastal States* [Entrevista por email] (26 março 2013).

Guedes, A. M., 2009. *A Guerra dos cinco dias*. 1ª ed. Lisboa: IESM e Prefácio.

Heininen, L., 2012a. *Arctic Strategies and Policies: Inventory and Comparative Study*. Lapland: Embla Eir Oddsdóttir, The Northern Research Forum Secretariat.

Heininen, L., 2012b. State of the Arctic Strategies and Policies - A summary. In: L. Heininen, ed. *2012 Arctic Yearbook*. Finlândia: Northern Research Forum University of the Arctic, pp. 2-47.

Holtmark, S., 2009. *Towards cooperation or confrontation? Security in the High North*.

[Em linha]

Díspõnível em: <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?id=97586&lng=en>

[Consult. em 16 dezembro 2012].

Howard, R., 2009. *The new race for tomorrow's natural resources. The Arctic Gold Rush*. New York: Continuum.

Huebert, R., 2010. *The newly emerging Arctic security environment*. [Em linha]

Díspõnível em: www.cdfai.or

[Consult. em 29 janeiro 2013].

Huebert, R., 2013a. *2013. A decisive year for Canada's Arctic*. [Em linha]

Díspõnível em: <http://opencanada.org/features/the-think-tank/comments/2013-a-decisive-year-for-canadian-arctic-ambitions/>

[Consult. em 30 janeiro 2013].

Huebert, R., 2013b. *The Arctic Passages. Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 coastal States* [Entrevista por email] (18 janeiro 2013b).

Humpert, M., 2013. *The Arctic Passages. Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 coastal States* [Entrevista por email] (18 janeiro 2013).

Humpert, M. et al, 2012a. The future of Arctic Shipping. *Port Technology International*, s.d. Summer 12, pp. 10-11.

Humpert, M. et al, 2012b. *The future of Arctic shipping along the transpolar sea route*.

[Em linha]

Díspõnível em:

http://arcticyearbook.com/images/Articles_2012/Humpert_and_Raspotnik.pdf

[Consult. em 8 janeiro 2013].

IBRU, 2011. *international Boundaries Research Unit - Durham University*. [Em linha]

Díspõnível em: www.durham.ac.uk/ibru/resources/arctic

[Consult. em 25 novembro 2012].



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

- Ilulissat Declaration, 2008. *Ilulissat Declaration*. [Em linha] Disponível em: http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf [Consult. em 20 fevereiro 2013].
- International Court of Justice, 1993. *Case concerning maritime delimitation in the area between Greenland and Jan Mayen*. [Em linha] Disponível em: <http://www.icj-cij.org/docket/files/78/6745.pdf> [Consult. em 13 novembro 2012].
- Jakobsson, M. et al, 2012. *The International Bathymetric Chart of the Arctic Ocean (IBCAO) version 3.0*. [Em linha] Disponível em: <http://www.ngdc.noaa.gov/mgg/bathymetry/arctic/2012GL052219.pdf> [Consult. em 2 janeiro 2013].
- Jesús, C. E., 2009. Nuevas Estrategias en el Artico. *Ejercito*, abril, pp. 24-30.
- Labévière, R. et al, 2008. *La bataille du Grand Nord a Commencé...* 1ª ed. Paris: Perrin.
- Lasserre, F., 2004. Les détroits arctiques canadiens et russes Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes. *Cahiers de géographie du Québec*, dezembro, pp. 397-425.
- Lasserre, F., 2010. *Passages et mers arctiques. geopolitique de'une région en mutation*. 1ª ed. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Lasserre, F., 2011a. *Des autoroutes maritimes polaires? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique*. [Em linha] Disponível em: <http://cybergeog.revues.org/23751> [Consult. em 21 janeiro 2013].
- Lasserre, F., 2011b. *Frontières Maritimes dans l'Arctique: Le droit de la mer est-il applicable?*. [Em linha] Disponível em: <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/frontieres-maritimes-dans-larctique> [Consult. em 25 março 2013].
- Lasserre, F., 2012. *Continental shelves and maritime boundaries in the Arctic. The new cold war will not take place*. Paris, L'Harmattan, pp. 107-122.
- Lasserre, F., 2013. *The Arctic Passages. Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 coastal States* [Entrevista por email] (17 janeiro 2013).
- Leal, J. L., 2013. *O Ártico como Espaço Geopolítico. Tese de Doutoramento em História, Defesa e Relações Internacionais*. Lisboa: ISCTE/IUL.
- Leizell, K., 2011. *When will the Arctic Lose its sea ice?*. [Em linha] Disponível em: <http://nsidc.org/icelights/2011/05/03/when-will-the-arctic-lose-its-sea-ice/> [Consult. em 23 outubro 2012].
- Lexum, 1988. *Agreement between the government of Canada and the government of the United States of America on Arctic cooperation*. [Em linha] Disponível em: http://www.lexum.com/ca_us/en/cts.1988.29.en.html [Consult. em 22 fevereiro 2013].
- MFA Norway, 2010a. *Joint statement on maritime delimitation and cooperation in Barents Sea and the Arctic Ocean*. [Em linha] Disponível em: <http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Folkerett/100427->



[FellesuutalelseEngelsk.pdf](#)

[Consult. em 12 novembro 2012].

MFA Norway, 2010b. *The background to the treaty concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean.*. [Em linha]

Díspõnível em:

http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/campaigns/delimitation/treaty_background.html?id=614274

[Consult. em 12 novembro 2012].

MFA Norway, 2012. *The Arctic - The new crossroads between Asia and the West.* [Em linha]

Díspõnível em:

<http://www.regjeringen.no/nb/sok.html?quicksearch=the+arctic+the+new+crossroads+between+asia+and+the+west&id=86008>

[Consult. em 24 janeiro 2013].

MFA, Norway, 2004-2005. *Report No. 30 to the Storting (2004-2005).* [Em linha]

Díspõnível em:

http://www.regjeringen.no/upload/kilde/ud/stm/20042005/0001/ddd/pdts/stm200420050001ud_dddpdts.pdf

[Consult. em 14 novembro 2012].

MFA, Norway, 2010. *Treaty between the Kingdom of Norway and the Russian Federation concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean.* [Em linha]

Díspõnível em: http://www.regjeringen.no/upload/ud/vedlegg/folkerett/avtale_engelsk.pdf

[Consult. em 25 março 2013].

MFCA, 2012. *Ministry of Fisheries and Coastal Affairs.* [Em linha]

Díspõnível em:

<http://www.regjeringen.no/en/dep/fkd/search.html?quicksearch=fisheries+russia&id=86896>

[Consult. em 15 novembro 2012].

Miranda, J., 1998. *Manual de direito constitucional.* 2ª ed. Coimbra: Coimbra Editora.

Moe, A. et al, 2010. *Opening of new arctic shipping routes.* [Em linha]

Díspõnível em:

http://library.arcticportal.org/1564/1/Arild_Moe_%C3%98ystein_JENSEN.pdf

[Consult. em 19 janeiro 2013].

NOAA, 2009. *Arctic map Collections.* [Em linha]

Díspõnível em: www.arctic.noaa.gov

[Consult. em 15 outubro 2012].

NOAA, 2012a. *Arctic map Collections.* [Em linha]

Díspõnível em:

http://www.lib.utexas.edu/maps/islands_oceans_poles/arctic_ref802647_1999.jpg

[Consult. em 15 novembro 2012].

NOAA, 2012b. *National Oceanic and Atmospheric Administration.* [Em linha]

Díspõnível em:

http://www.ngdc.noaa.gov/mgg/bathymetry/arctic/maps/version3_0/Ver3_Map_LetterSize



round.pdf

[Consult. em 2 janeiro 2012].

NOAA, 2013. *International Council Agrees to Cooperate on Marine Oil Pollution Issues in the Arctic.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://response.restoration.noaa.gov/about/media/international-council-agrees-cooperate-marine-oil-pollution-issues-arctic.html>

[Consult. em 6 abril 2013].

Nogueira, J. F., 2011. *O Método Geopolítico Alargado*. Lisboa: IESM.

Noruega, 2006. *The Norwegian Government's high North Strategy.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf>

[Consult. em 30 janeiro 2013].

Noruega, 2009. *New Building Blocks in the North.* [Em linha]

Díspõnível em:

http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomr%C3%A5dene/new_building_blocks_in_the_north.pdf

[Consult. em 30 janeiro 2013].

Norwegian Petroleum Directorate, 2013. *New resource figures for the southeastern Barents Sea and Jan Mayen.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.npd.no/en/news/News/2013/New-resource-figures-for-the-southeastern-Barents-Sea-and-Jan-Mayen/>

[Consult. em 11 março 2013].

NRK/Norwaypost, 2012. *Norwegian- Russian Cooperation in the arctic.* [Em linha]

Díspõnível em:

<http://www.norwaynews.com/en/~view.php?73X3454DQa4828v2851ji844SM388bRD76CDj253O6o8>

[Consult. em 12 novembro 2012].

NSIDC, 2012. *National Snow and Ice Data Center.* [Em linha]

Díspõnível em: http://www.nsidc/news/press/20121002_MinimumPR.html

[Consult. em 8 outubro 2012].

NSIDC, 2013. *National Snow and Ice Data Center.* [Em linha]

Díspõnível em: http://nsidc.org/cryosphere/sotc/sea_ice.html

[Consult. em 8 janeiro 2013].

NUNATSIAQNEWS, 2012. *Canada Denmark set to talk about Hans island again.* [Em linha]

Díspõnível em: http://www.nunatsiaqEmlinha.ca/stories/article/65674canada_denmark_set_to_talk_about_hans_island_again/

[Consult. em 26 novembro 2012].

OMI, 2011. *Report to the Maritime safety Committee.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.uscg.mil/imo/de/docs/de55-report.pdf>

[Consult. em 24 janeiro 2013].

OMI, 2012. *Sub-Committee on ship design and equipment.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.uscg.mil/imo/de/docs/de56-report.pdf>

[Consult. em 24 janeiro 2013].



ONU, 1995. *Agreement between the Kingdom of Denmark and the Kingdom of Norway concerning the Delimitation of the Continental Shelf in the Area between Jan Mayen and Greenland and concerning the Boundary between the Fishery Zones in the Area.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DNK-NOR1995CS.PDF>
[Consult. em 4 março 2013].

ONU, 1997. *Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar*. Lisboa: Diário da Republica I - A, nº 238, 1º suplemento de 14 de outubro de 1997.

Ostreg, W., 2012. *Shipping and resources in the Arctic ocean. A Hemispheric Perspective.* [Em linha]

Díspõnível em: http://arcticyearbook.com/images/Articles_2012/Oestering.pdf
[Consult. em 19 dezembro 2012].

Ostreg, W., 2012. *Shipping and resources in the Arctic ocean. A Hemispheric Perspective.* In: L. Heininen, ed. *Arctic yearbook*. Canada: University of the Arctic, pp. 247-280.

PE, 2008a. *Alterações Climáticas e Segurança Internacional.* [Em linha]

Díspõnível em: http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/PT/reports/99395.pdf
[Consult. em 29 novembro 2012].

PE, 2008b. *Resolução do Parlamento Europeu sobre a Governação do Ártico.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0474+0+DOC+XML+V0//PT>
[Consult. em 29 novembro 2012].

PE, 2011. *Uma política sustentável da UE para o Grande Norte.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P7-TA-2011-0024+0+DOC+PDF+V0//PT>
[Consult. em 3 dezembro 2012].

Pelaudeix, C. et al, 2012. *What holds the arctic together?*. 1ª ed. Paris: L'Harmattan.

Perry, M. et al, 2012. *New Strategic Dynamics in the Arctic Region. Implications for National Security and International Collaboration*, Washington: The Institute for foreign Policy analysis, Inc.

Pettersen, T., 2013. *The Russian Government has approved the strategic program on Arctic development up to 2020, signed by President Vladimir Putin.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/02/russia-launches-program-arctic-development-2020-20-02>
[Consult. em 24 fevereiro 2013].

Phillips, L., 2009. *Arctic Council rejects EU observer application.* [Em linha]

Díspõnível em: www.euobserver.com
[Consult. em 20 dezembro 2012].

Polar Science Center, 2013. *Arctic Sea Ice Volume Anomaly.* [Em linha]

Díspõnível em: <http://psc.apl.washington.edu/wordpress/research/projects/arctic-sea-ice->



volume-anomaly/

[Consult. em 8 2013 2013].

Posyolov, 2012. *Canada, Russia will share Arctic riches, scientist predicts.* [Em linha]
Disponível em:

<http://www.ottawacitizen.com/technology/Canada+Russia+will+share+Arctic+riches+scientist+predicts/7359433/story.html>

[Consult. em 26 novembro 2012].

Pravda, 2013. *Barents Sea of Discord for Russia and Norway.* [Em linha]
Disponível em: [http://english.pravda.ru/business/companies/07-03-2013/124001-](http://english.pravda.ru/business/companies/07-03-2013/124001-russia-norway-0/)

[russia-norway-0/](http://english.pravda.ru/business/companies/07-03-2013/124001-russia-norway-0/)

[Consult. em 11 março 2013].

Putin, V., 2011. *Prime Minister Vladimir Putin Vladimir Putin's speech at the forum "The Arctic – Territory of Dialogue" in Arkhangelsk.* [Em linha]

Disponível em:

<http://www.rusembassy.ca/ru/node/607>

[Consult. em 18 janeiro 2013].

Quivy, R. et al, 2008. *Manual de Investigação em Ciências Sociais.* 5ª ed. Lisboa: Gradiva.

Raaen, H., 2008. *Hydrocarbons and Jurisdictional Disputes in the High North Explaining the Rationale of Norway's High North Policy.* [Em linha]

Disponível em:

<http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R1108.pdf>

[Consult. em 25 novembro 2012].

Rodrigue, JP., Comtois, C. & Slack, B., s.d. *Polar Shipping Routes.* [Em linha]

Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch1en/conc1en/polarroutes.html>

[Consult. em 20 11 2012].

Rússia, 2012. *Federal Law on amendments to specific legislative acts of the Russian Federation related to governmental regulation of merchant shipping in the water area of the Northern Sea Route.* [Em linha]

Disponível em: <http://www.arctic-lio.com/docs/nsr/legislation/federal-law-nsr.pdf>

[Consult. em 4 fevereiro 2013].

Rustrans, 2009. *Russia's National Security Strategy to 2020.* [Em linha]

Disponível em: <http://rustrans.wikidot.com/russia-s-national-security-strategy-to-2020>

[Consult. em 3 fevereiro 2013].

Sechrist, F. S. et al, 1989. *Monterey: United States Navy, Naval Research Laboratory, Technical Report.* [Em linha]

Disponível em:

http://www.nrlmry.navy.mil/forecaster_handbooks/Arctic/Forecasters%20Handbook%20for%20the%20Arctic.htm

[Consult. em 31 dezembro 2012].

Skinner, R. et al., 2005. *An EU-GCC Dialogue for Energy Stability and Sustainability.* KOWEIT, CE, Comissão Europeia.

Steinberg, J., 2010. *Global Security Governance and the Emerging Distribution of Power.* [Em linha]

Disponível em:

<http://www.iiss.org/EasySiteWeb/getresource.axd?assetID=46775>

[Consult. em 2 fevereiro 2013].



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

The Economist, 2012. Special Report the Melting North. *The Economist*, 16 Junho, pp. 1-14.

UE, 2013a. *Canada EU Trade*. [Em linha]
Disponível em: ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/countries/canada/
[Consult. em 26 março 2013].

UE, 2013a. *EU Norway Trade picture*. [Em linha]
Disponível em: ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/countries/norway/
[Consult. em 26 março 2013].

UE, 2013b. *USA - EU Trade*. [Em linha]
Disponível em: ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/countries/united-states
[Consult. em 26 março 2013].

UE, 2013c. *European Union External Service - USA*. [Em linha]
Disponível em: eeas.europa.eu/us/
[Consult. em 26 março 2013].

UNEP/GRIDA, 2007. *Northern Sea Route and the Northwest Passage compared with currently used shipping routes*. [Em linha]
Disponível em: http://www.grida.no/graphicslib/detail/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes_1336
[Consult. em 14 janeiro 2013].

US NAVY, 2009. *U.S. Navy Arctic Roadmap*. [Em linha]
Disponível em: http://www.navy.mil/navydata/documents/USN_artic_roadmap.pdf
[Consult. em 31 janeiro 2013].

USCG, 2013. *Major Icebreakers of the World*. [Em linha]
Disponível em: <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg552/images/130220%20Icebreaker%20Chart.pdf>
[Consult. em 24 fevereiro 2013].

USGS, 2009. *Revista Science*. [Em linha]
Disponível em: www.sciencemag.org/content/324/5931/1175.full
[Consult. em 8 outubro 2012].

Wezeman, ST., 2012. *Military Capabilities in the Arctic*. [Em linha]
Disponível em: http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=442
[Consult. em 29 janeiro 2013].

White House, 2010. *Obama reassigns responsibilities for Arctic Research to a White House council*. [Em linha]
Disponível em: <http://www.arctic.gov/news/07-23-2010.pdf>
[Consult. em 2 fevereiro 2013].

World Atlas, 2012. *Arquipélago Ártico Canadiano*. [Em linha]
Disponível em: <http://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/caland.htm>
[Consult. em 21 fevereiro 2013].



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

Zagorsky, AV., 2013. *The Arctic Passages. Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 Coastal States* [Entrevista por email] (10 março 2013).

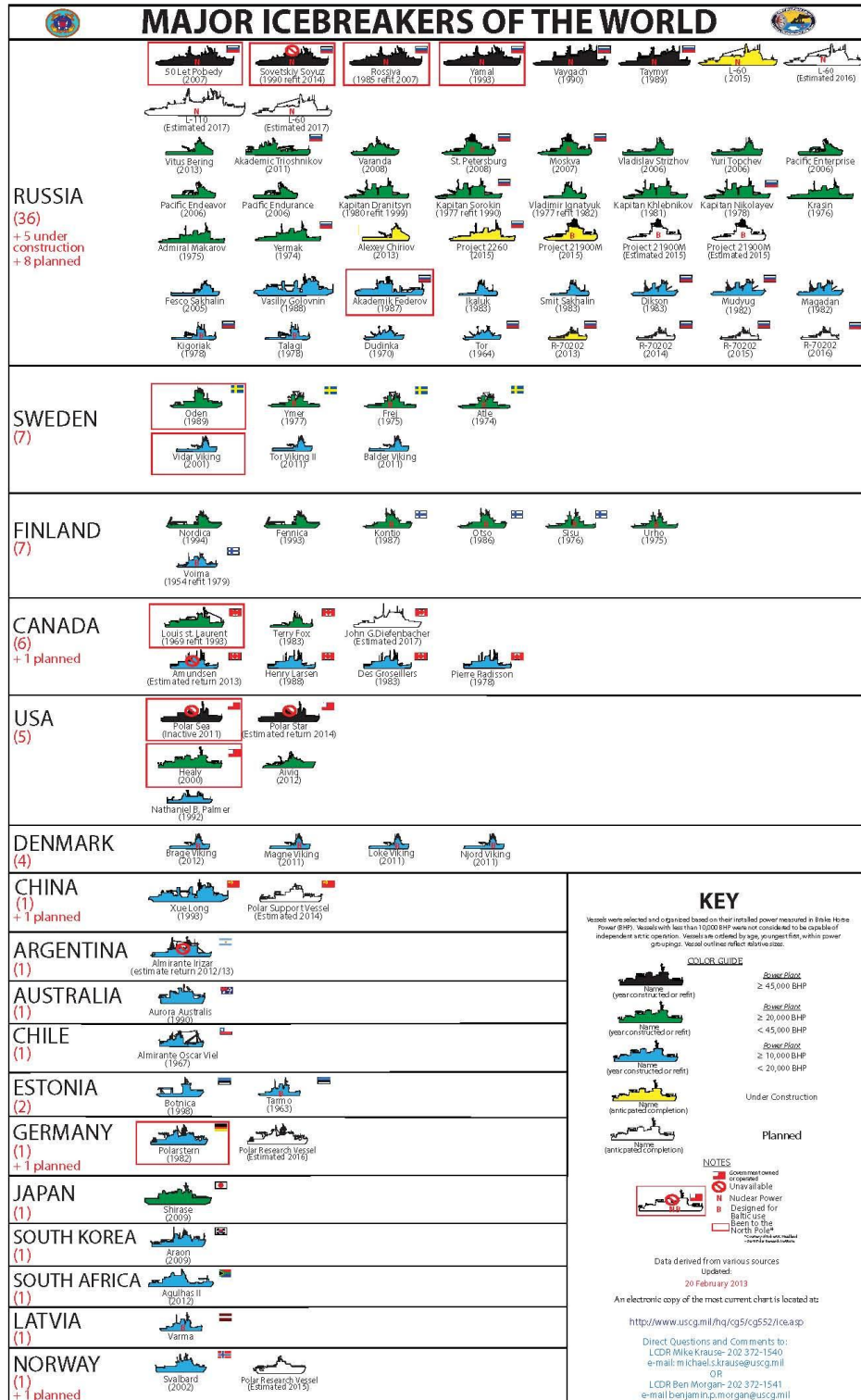
Zakharova, A. et al, 2012. *Russia Proves Medeleev Ridge is Eurasian Continent Extension*.
[Em linha]
Disponível em: http://english.ruvr.ru/2012_11-01/Russia-proves-Mendelev-Ridge-is-Eurasian-continent-extension
[Consult. em 22 fevereiro 2013].

ZWAAG, D. et. al., 2008. *Governance of Arctic Marine Shipping*, Halifax, Nova Scotia, Canada: Marine & Environmental Law Institute, Dalhousie University.



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

Anexo A: Principais frotas de navios quebra-gelo



Developed and maintained by USCG Office of Waterways and Ocean Policy (CG-WWM)

Figura 25: Frotas de navios quebra-gelo

Fonte: USCG (2013)



Anexo B: Disputas territoriais no Ártico



Maritime jurisdiction and boundaries in the Arctic region

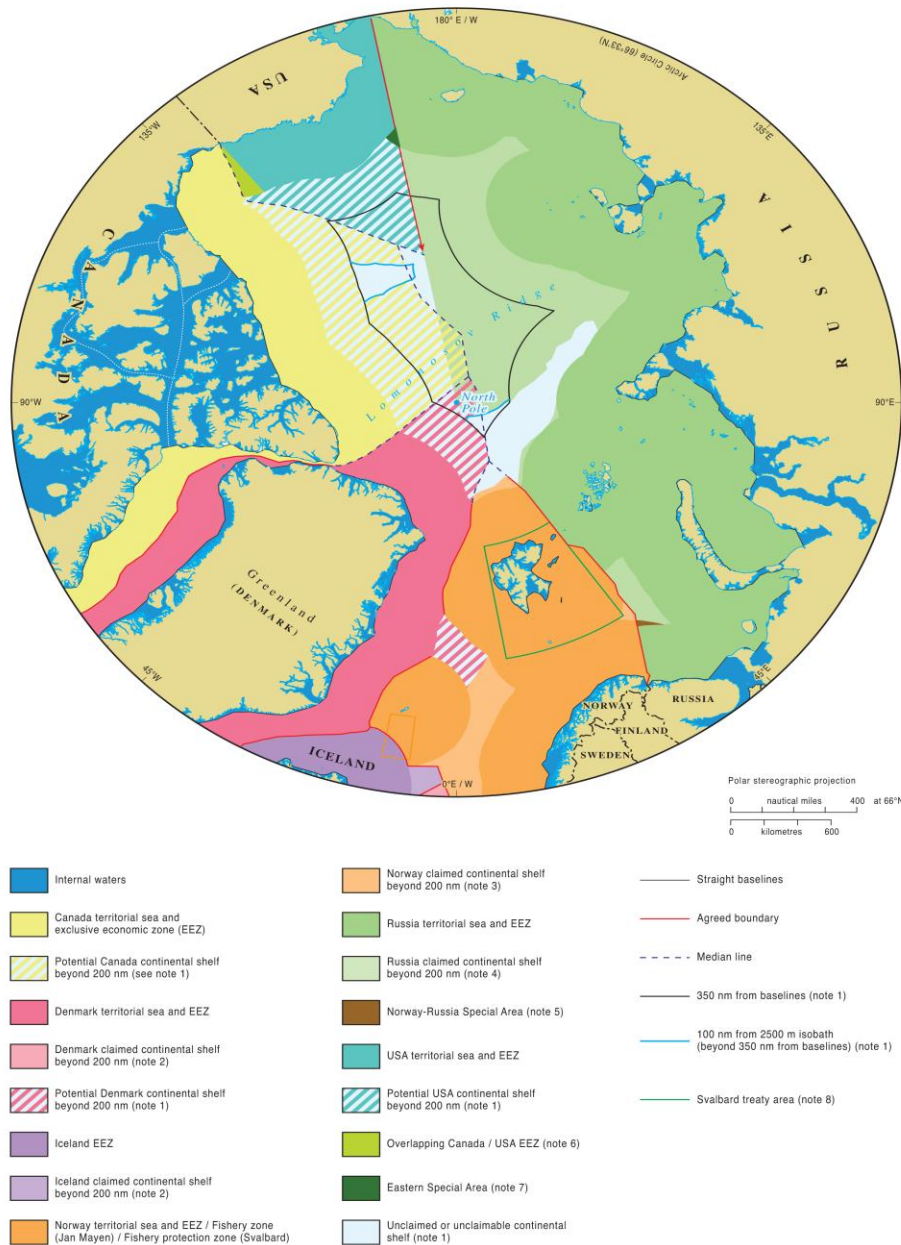


Figura 26 : Disputas territoriais no Ártico

Fonte: (IBRU, 2011)



Apêndice 1 : Definições e conceitos

Sociedade Internacional

“... na sociedade internacional a vida de relação é orientada pela coordenação das esferas de ação dos seus componentes de forma a evitar, tanto quanto possível, os conflitos de interesses. A sociedade assim definida e caracterizada é a sociedade internacional universal, formada por todos os estados e por todas as outras entidades que participam nas relações internacionais.” (Cunha et al, 2004, p. 14).

Governança

Também é conhecida pela expressão em inglês *governance* – segundo Axtman e Grant (2000) é um processo contínuo pelo qual indivíduos e instituições gerem interesses conflituais ou divergentes, referentes a assuntos comuns, procurando acomodá-los para possibilitarem ações de cooperação. Ao nível global envolve governos e outros atores do SI, incluindo movimentos de cidadãos e meios de comunicação social.

Segurança energética

A CE define segurança energética como “*the ability to ensure that future essential energy needs can be met, both by means of adequate domestic resources worked under economically acceptable conditions or maintained as strategic reserves, and by calling upon accessible and stable external sources supplemented where appropriate by strategic stocks.*” (Skinner, R et al., 2005).

Direito Internacional do Mar

“Corresponde à autonomização referida do Direito que rege as comunicações marítimas e abrange hoje outras matérias, como sejam: o regime jurídico da utilização do mar pelos Estados para fins económicos (pesca, exploração de recursos minerais do solo coberto pelas águas marítimas e do subsolo correspondente); e os limites da extensão da soberania dos Estados aos espaços marítimos;” (Cunha, J et al., 2004, p. 41).

Águas Interiores

“As águas interiores correspondem às que banham as costas do Estado e que estão situadas do “lado de cá” da linha base do mar territorial...Elas compreendem os portos, as baías, as enseadas, os recortes muito acentuados das costas (fiordes, rias) e as baías históricas..., assim como o solo e o subsolo destas zonas e espaço aéreo sobrejacente” (Dihn,QD et al., 2003, p. 1177).

Direito de passagem inofensiva

Que consiste na navegação rápida e contínua, à superfície, sem penetrar nas águas interiores, sem fazer escala em quaisquer portos ou ancoradouros fora das águas interiores, respeitando a paz, a boa ordem e não ameaçando a segurança desse Estado, como se prescreve nos artigos 17.º a 20.º da CNUDM (Dihn, QD et al., 2003, p. 1193).

Direito de passagem em trânsito

Que se aplica aos estreitos ligando duas zonas marítimas nas quais a navegação é livre, que está definida pelo art.º 38.º da CNUDM como «liberdade de navegação e sobrevoos com o único fim de trânsito rápido e contínuo». Aos outros estreitos servindo a



navegação internacional, apenas pode ser reconhecido aos navios o “direito de passagem inofensiva” (Dihn, QD et al., 2003, p. 1193).

Área

A CNUDM, logo no seu Artº 1º define Área como “Leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites de jurisdição nacional”. No Art.º 136.º refere “A Área e os seus recursos são património comum da Humanidade”, pelo que nos termos do Art.º137.º “...nenhum Estado pode reivindicar ou exercer soberania ou direitos de soberanias sobre qualquer parte da área ou dos seus recursos.” (ONU, 1997).

Soberania

“Entendida como poder supremo na ordem interna e poder autónomo e independente na ordem internacional” (Miranda, 1998). *“Cada Estado-Nação tem certos caracteres que o definem como tal – um território bem delimitado, uma população, um governo, a capacidade para estabelecer relações com outros Estados e, acima de tudo soberania, a qual se traduz no não reconhecimento de qualquer autoridade externa como superior à sua, no interior do seu território. É esta última característica que, fundamentalmente, determina a natureza do sistema político internacional.”* (Couto, 1988, p. 20). Este conceito é fundamental para o nosso trabalho, pois o Ártico é uma das poucas regiões do globo sem um traçado das fronteiras completamente regulado, dificultando a definição do espaço de soberania dos Estados, havendo diferendos sobre os limites fronteiriços propostos entre os ER, e entre estes e outros atores.

Ártico

A delimitação do Ártico pode ser feita de várias formas, consoante os critérios adotados. O critério mais considerado determina a fronteira sul no Círculo Polar Ártico (66º 33’ de Latitude norte), que materializa a linha imaginária abaixo da qual o Sol não desce no solstício de verão – normalmente 21 de junho – e acima da qual o Sol não sobe no solstício de inverno – normalmente 21 de dezembro. (Besnault, 1992). Integra, assim, o Oceano Glacial Ártico, os mares subsidiários, as massas terrestres das margens setentrionais da Rússia, Noruega, Dinamarca (na Gronelândia), Canadá e Alasca/EUA.



Apêndice 2 – Mares Periféricos, Estreitos do Ártico e Arquipélago Canadiano

1. Os mares periféricos



Figura 27: Mares Periféricos do Ártico
Fonte: Arctic Portal (2013):

a. Mar de *Beaufort*

O mar de *Beaufort* está situado a norte da região mais setentrional do Alasca e do Canadá continental, que o limitam a sul, sendo que os seus limites a oeste e este são respetivamente o mar de *Chukchi* e o arquipélago ártico canadiano. O limite norte, é o Oceano Ártico (figura 27).

De entre os mares periféricos é aquele que tem maior profundidade média. Tal fica a dever-se à pequena extensão da PC junto à costa noroeste da América do norte, a qual rapidamente passa de 100 m para 2.000 ou 3.000 m de profundidade, conforme se pode observar na figura 4. Em termos de clima o mar de *Beaufort* é caracterizado pela existência de ventos fortes, que poderão exceder os 11 m/s durante mais de 55 dias por ano, e temperaturas que oscilam entre -26°C e -12°C no verão e entre -37°C e -17°C no inverno, mantendo-se cerca de 85 dias por ano a uma temperatura que ronda os -31,5°C (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-6).

b. Baía de *Baffin*

A Baía de *Baffin*, localiza-se entre a Ilha com o mesmo nome e a Gronelândia, e tem uma profundidade máxima de 2.012 m tornando-a numa das regiões mais profundas do Ártico (figura 27). Tem um clima polar a norte e subpolar a sul. Está sujeita a fortíssimos ventos junto à costa da Gronelândia, que podem atingir os 32 m/s, e a



visibilidade é bastante condicionada pelo nevoeiro, que durante cerca de 80 dias por ano apenas permite observações até 1,2 milhas náuticas (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-6).

c. Mar da Gronelândia

Situa-se a este da Gronelândia, é um mar com grande profundidade, com um valor máximo de 4.846 m e a média de 1.444 m (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-8). É neste mar que se situa o ponto mais profundo do Ártico (figura 4). O clima é polar, e o nevoeiro no verão é particularmente limitador da observação (Sechrist, FS et al., 1989) apenas permitindo distâncias semelhantes às que ocorrem na Baía de *Baffin* (1,2 milhas náuticas) durante cerca de 20 a 30 dias/ano. O verão é a estação do ano de maior prevalência de nevoeiros. Os ventos podem exceder os 11 m/s no norte 26/ano e 74 dias/ano no sul (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-6).

d. Mar da Noruega

Localiza-se entre a costa da Noruega, a este, e a Islândia e mar da Gronelândia, a oeste e norte, respetivamente (figura 27). A região é assolada por chuvas intensas e tempestades fortes, que dão origem a grande agitação do mar, embora as temperaturas sejam relativamente amenas, para o que seria de esperar, pois oscilam entre -1°C e 4°C no inverno e -1°C e 10°C no verão. A visibilidade é extremamente baixa durante cerca de quatro meses por ano, devido ao nevoeiro e à baixa altitude das nuvens (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-8) propiciando condições de observação bastante mais difíceis que as verificadas nos mares anteriormente abordados (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-7).

e. Mar de *Barents*

O mar de *Barents* está localizado sobre a PC, que como podemos ver na figura 4, tem pouca profundidade (média de 230 m). A sul bordeja a costa norte da Noruega e da Península de *Kola*, e encontra os seus limites este na ilha de *Novaya Zemlya*, e oeste no mar da Noruega e arquipélago *Svalbard* (Brubaker, 2005, p. 4) (figura 27).

As condições do gelo diferem dos restantes mares periféricos do Ártico, devido às correntes de águas quentes provenientes do Cabo norte. A maior parte do gelo neste mar é de origem local, tem uma idade de um ano e é pouco espesso. A sua parte mais ocidental é navegável todo o ano. A sua parte este é navegável, normalmente, a partir de meados de Junho. Em julho toda a costa de *Novaya Zemlya*, a oeste, está livre de gelo e, então, todo o mar a sul da linha que une a ilha de *Spitzberg* e *Novaya Zemlya* é navegável. A este, a partir de meados de Junho, toda a região a norte do paralelo 75° está livre de gelo. Normalmente o mês de abril é aquele que apresenta piores condições climáticas para a navegação, estando 75% da superfície coberta de gelo (Brubaker, 2005, p. 3). Não obstante as condições de gelo serem mais favoráveis, a navegação nem sempre é mais fácil, devido à ocorrência de tempestades e alterações bruscas das condições atmosféricas que crispam significativamente o mar, gerando ondas de grande amplitude. A visibilidade está limitada a 2 km durante cerca de 90 dias /ano e os ventos podem exceder os 11 m/s 34 dias/ano. (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-10).

f. Mar de *Kara*

Tal como o mar de *Barents*, o mar de *Kara* situa-se na sua totalidade sobre a PC. Caracteriza-se por ser pouco profundo, média de 90 m, sendo que 40% da sua área tem uma profundidade inferior a 50 m, e por conter milhares de ilhas (Brubaker, 2005, p. 4) (figura



27). Situa-se entre a ilha de *Novaya Zemlya*, a oeste, a costa setentrional da Rússia a sul e as ilhas *Severnaya Zemlya* a este. O clima é polar com temperaturas muito baixas no inverno, oscilando entre -29°C e -4°C , e entre -12°C e 7°C no verão. A visibilidade está limitada a 2 Km cerca de 130 dias por ano.. (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-10). O mar de *Kara* está coberto de gelo todo o ano, mesmo durante a época estival, e as zonas mais afetadas são a noroeste e sudoeste. As condições de gelo são muito variáveis, sendo possível encontrar icebergs a norte de *Novaya Zemlya* e *Severnaya Zemlya*, onde o gelo pode ter espessuras entre 1,5 a 3 m no inverno, e é possível deparar com blocos com 9 m de espessura (Sechrist, FS et al, 1989, pp. 2-10). Por via dos ventos de este acumula-se gelo nos estreitos entre aquelas ilhas, que bloqueiam a passagem de navios, obrigando-os a optar por navegar mais junto à costa, num trajeto mais longo. É por estas razões que quer *Brubaker* (2005) quer *Sechrist* (1989) consideram que se trata do mar que apresenta condições mais difíceis para a navegação.

g. Mar de *Laptev*

O mar de *Laptev* é limitado a oeste pelas Ilhas *Severnaya Zemlya*, a Leste pelas Ilhas da Nova Sibéria, e a sul pela costa da Rússia (figura 27). Tem uma profundidade média de 578 m, mas em cerca de 53% é inferior a 50m. A sua PC tem profundidades que variam entre os 10 e os 40 m. (Brubaker, 2005, p. 5). A presença de gelo no mar de *Laptev* é menos rigorosa do que na restante região, estando praticamente livre de gelo durante a época que se estende de agosto a setembro, com exceção da sua parte mais a nordeste. O clima é igualmente polar, as temperaturas a variar entre os -34°C e -17°C durante o inverno, e entre -12°C a 7°C no verão. A visibilidade está limitada a 2 Km cerca de 75 dias por ano. Os ventos são muito variáveis, predominando de sudeste e noroeste com velocidades que podem exceder 11m/s 50 dias por ano (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-10).

h. Mar da Sibéria Oriental

O mar da Sibéria Oriental é limitado a oeste pelas Ilhas da Nova Sibéria, a este pela Ilha *Wrangel*, e a sul pela costa da Rússia (figura 27). É um dos mares menos profundos da região, com valores que variam entre os 20 e os 60m na parte central e oeste, e 30 a 40m na área a este. A sua parte mais ocidental está praticamente livre de gelo durante o verão, mas na área a Leste, junto à ilha de *Wrangler*, o gelo permanece presente praticamente todo o ano. A época navegável prolonga-se por 6 a 8 semanas por ano. Neste período as direções do vento condicionam a presença do gelo, sendo que a sua variação em direção pode obrigar a optar por rotas mais perto da costa. Segundo *Brubaker*, a navegação na parte mais a este deste mar é uma das mais difíceis em toda a rota marítima do nordeste. O Clima é polar, variando as temperaturas entre os -37°C e -15°C no inverno, e entre -12°C a 7°C no verão. A visibilidade está limitada a 2 Km cerca de 90 dias por ano. Os ventos predominantes são de este e nordeste no verão e oeste e sudoeste no outono, com velocidades que podem exceder 11m/s 23 dias por ano.. (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-10).

i. Mar de *Chukchi*

O mar *Chukchi* é limitado a este pelo mar de *Beaufort*, a sul pelas costas da Rússia e do Alasca e pelo estreito de *Bering*, e a oeste pelo mar da Sibéria oriental (figura 27). Situa-se sobre a PC, com uma profundidade máxima de 65 m (Sechrist, FS et al., 1989, pp. 2-13) . As águas do mar de *Chukchi* são substancialmente mais quentes que as dos outros



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

mares que banham o Ártico. A partir de julho começa a verificar-se o degelo imediatamente a norte do Estreito de *Bering*, acompanhado do recuo do gelo para zonas mais perto da calote polar, resultando daqui que esta mar fica livre de gelo a norte do paralelo 70° durante os meses de agosto e setembro. A partir de finais de setembro forma-se de novo a camada de gelo, que progride em sentido inverso, ficando este mar completamente coberto de gelo, tornando-se num dos mares em que a navegação é mais exigente durante largos períodos do ano. A sua parte mais ocidental está praticamente livre de gelo durante o verão, enquanto que a área a este, junto à ilha de *Wrangler*, o gelo está presente praticamente todo o ano. A época navegável prolonga-se por 6 a 8 semanas por ano. Neste período as direções do vento condicionam a presença do gelo, e a sua variação em direção pode obrigar a optar por rotas mais perto da costa. Segundo *Brubaker* (2005), a navegação na parte mais a este deste mar é das mais difíceis em toda a rota marítima do nordeste.

2. Os estreitos da rota marítima do nordeste

Os mares periféricos que se encontram junto da costa russa comunicam entre si através de 58 estreitos, distribuídos por três arquipélagos, as ilhas de *Novaya Zemlya*, *Severnaya Zemlya* e *Nova Sibéria* (Ostreng, 2012) nem todos eles navegáveis (figura 28).

Para efeitos do nosso estudo apenas consideraremos os estreitos navegáveis, que permitem a ligação entre os mares periféricos²⁰ (Brubaker, 2005, p. 19). Os mares de *Barents* e de *Kara* comunicam entre si através de três estreitos distintos (*Yugorskiy Shar*, *Kara Gates* e *Motochkin Shar*²¹), dos quais só os dois últimos são navegáveis. O Estreito de *Yugorskiy Shar* tem uma extensão de 22 milhas náuticas, uma largura de máxima de 1,5 milhas náuticas e um canal navegável com a largura mínima de 0,9 milhas náuticas, e profundidade mínima de 13,4 m (Brubaker, 2005, p. 9).

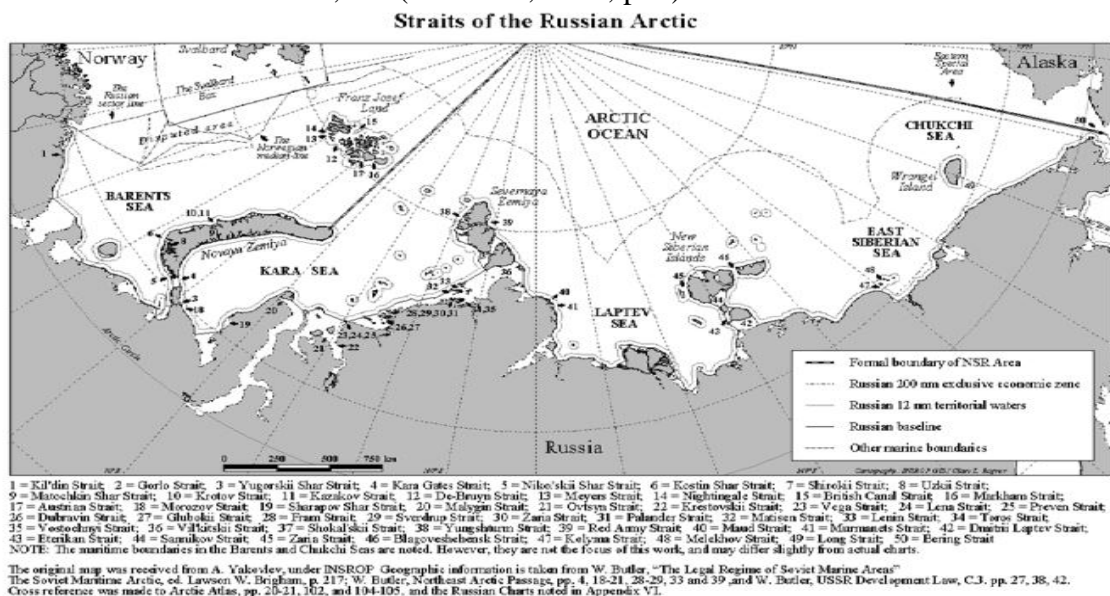


Figura 28: Estreitos do Ártico Russo
Fonte: Brubaker (2005, p. 8)

²⁰ Pois é através destes que se desenvolve a NSR.

²¹ O estreito de *Motochkin Shar* deixou de ser utilizado por causa da contaminação radioativa. (Brubaker, 2005, p. 19)



Neste estreito inicia-se o degelo em finais de julho, mantendo-se, com regularidade, sem gelo até dezembro. Este padrão é muitas vezes alterado pelo congelamento das águas do estreito em finais de outubro, causado pelas massas de gelo com origem no mar de *Kara*. Por outro lado, a navegação é também condicionada pelas fortes e inconstantes correntes a que se associam condições de visibilidade muito reduzidas. (Brubaker, 2005, p. 10).

O Estreito de *Kara Gates* tem uma extensão de 21 milhas náuticas, uma largura de 22 m com uma profundidade máxima de 15m (Brubaker, 2005, p. 10). Embora estes dados apontem para a presença de boas condições de navegação, também aqui a existência de correntes fortes e de condições de visibilidade reduzidas, a par da existência de blocos de gelo, tudo conjugado com ventos fortes, e as inúmeras ilhas situadas no acesso nordeste, condicionam severamente a navegação ao longo do mesmo. O estreito de *Kara Gates* normalmente não fica congelado na sua totalidade, mantendo-se aberto um canal na sua zona central. O período de maior incidência de gelo é entre finais de outubro e janeiro, quando atinge o seu valor máximo (Brubaker, 2005, p. 10).

Os mares de *Kara* e *Laptev* comunicam entre si através dos estreitos de *Shokal'skii* e *Vil'kitskii*. O Estreito *Vil'kitskii*, tem a extensão de 60 milhas náuticas e uma largura mínima de 29 m, com profundidades que variam entre os 40 e os 230 m. “Esta é a mais curta, melhor marcada e mais bem conhecida rota a partir do mar de *Kara* para o mar de *Laptev*, com cerca de 60 milhas náuticas de comprimento e uma largura mínima de 29 milhas náuticas” (Brubaker, 2005, p. 11).

Não obstante reunir melhores condições para a navegação que os outros estreitos já abordados, tal como eles também é severamente afetado pelas condições climáticas. A superfície gela completamente no inverno e, mesmo no verão, nunca fica completamente livre de gelo. Do mesmo modo, as condições de ventos fortes e instáveis e a visibilidade reduzida durante todo o ano tornam a navegação difícil. Segundo *Brubaker* (2005, p. 12), a faixa sudeste deste estreito é a mais adequada para a navegação. O estreito *Shokal'skii* com 80 milhas náuticas de comprimento, largura mínima de 10,5 milhas náuticas e uma profundidade mínima de 102 m, é um estreito de águas profundas e está rodeado de encostas íngremes, não oferecendo quaisquer perigos para a navegação na sua zona central. Tal como nos outros estreitos, nele as condições climáticas e o gelo também condicionam a navegação, é frequente a presença de icebergues e outros blocos de gelo, provenientes do mar de *Laptev*, que se deslocam a grande velocidade ao longo do estreito, mesmo nos meses de verão, o que faz com os navios evitem utilizar esta rota, situação que poderá vir a alterar-se com a evolução do degelo, visto que reúne as melhores condições físicas para a navegação (Brubaker, 2005, p. 12).

Os mares de *Laptev* e da Sibéria Oriental, comunicam entre si pelos estreitos *Dmitrii Laptev* e *Sannikov*. O Estreito *Dimitrii Laptev* tem uma extensão de 70 milhas náuticas, uma largura mínima de 27 milhas náuticas e um canal de navegação com a profundidade máxima de 10 m. A existência de afloramentos no seu fundo, condiciona a navegação a navios com calado superior a 9 m²² e obriga a que só possam navegar fora do canal embarcações com um calado inferior a 3,3 m. Este estreito é regido por apertadas normas de navegação e de segurança para evitar acidentes (Brubaker, 2005, p. 12). O estreito *Sannikov* tem uma extensão de 217 milhas náuticas, uma largura mínima de 31 milhas náuticas e um canal de navegação com uma profundidade mínima de 14 m, o que

²² Importa referir que, segundo Douglas Brubaker (2005), os muitos bancos e baixios existentes no estreito recomendam que navios com calado superior a 3,3 m não devem navegar fora do canal.



A abertura da rota do Ártico (Northern Passage). Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.

permite a navegação de navios de grande calado (Brubaker, 2005, p. 13). As condições de navegação são mais favoráveis no sentido oeste-este do que no inverso, devido às fortes correntes marítimas provocadas pelos ventos. A melhor época para navegar neste estreito é o mês de setembro. Após este mês, começa a formar-se a camada de gelo que só inicia o degelo em meados de julho.

O mar da Sibéria Oriental e o mar de *Chukchi* estão ligados entre si pelo estreito Longo, com uma largura de 75 milhas náuticas, o mais largo da Rota Marítima do nordeste, com uma profundidade média entre 40 e 50 m. Existem afloramentos no fundo do mar que pontualmente reduzem a sua profundidade para os 17 m, na sua parte oeste. As condições de gelo neste estreito são muito severas, condicionando a navegação. Mesmo nos anos mais quentes se verifica a presença de grandes blocos de gelo que atravessam o estreito Longo a grande velocidade, constituindo um perigo para os navios (Brubaker, 2005, p. 14).

3. O arquipélago ártico canadiano

O arquipélago ártico canadiano que se desenvolve ao longo da costa mais setentrional do Canadá, ocupa uma área de 2,1 milhões de Km², uma dimensão semelhante à da Gronelândia. Compreende cerca de 36.000 ilhas, o que o torna uma das complexas geografias físicas do planeta. É escassamente povoado, o principal aglomerado populacional, *Iqaluit*, na ilha de *Bafin*, tem cerca de 6.100 habitantes.

A sua configuração, o clima polar, e os inúmeros estreitos de pouca profundidade, tornam este arquipélago um importante condicionador para a navegação marítima, seja nas ligações entre os oceanos Pacífico e Atlântico, seja na navegação intra-ártica relacionada com o abastecimento das populações. Na prática, como vimos no capítulo 1, a sua configuração e o gelo provocam a existência de várias rotas marítimas ao longo da costa norte do Canadá, que no seu conjunto constituem a Rota Marítima do noroeste. (AMSA, 2009, p. 20).



Figura 29: O arquipélago Ártico Canadiano

Fonte: World Atlas (2012)



Apêndice 3 - Guião da entrevista e entidades entrevistadas

Ministry of Defense

Institute of Higher Military Studies

Portugal

Department of Strategic Studies

“The Arctic Passages.

Political, Diplomatic and Commercial consequences for the 5 Coastal States”

Questionnaire

1. What will be the major political and diplomatic consequences for the 5 Coastal States caused by the opening of the arctic passages (NWR and NSR)? What countries will benefit more from that?
2. The Russian and Canadian positions, stating that Canadian Arctic Archipelago and Straits are interior waters are strongly contested by the US, EU and China, amongst other countries. How do you think this dispute will be solved? Can the Arctic Council play an important role on this subject? What political, diplomatic and commercial consequences can arise from this dispute?
3. What is the commercial potential of NWR and NSR. Will all 5 coastal states benefit on the same way?
4. What are the Major Constraints to maritime trade trough NWR and NSR? In the near and medium term will destination sailing be more significant than transit sailing?
5. Concerning maritime safety, once Polar Code is approved (2014?), how do you think the governance of shipping will be done. Will the arctic council assume that responsibility, each country governs shipping in its own waters or the IMO assume the leading of the governance?
6. There are presently several disputes about maritime frontiers between the 5 coastal states. In the future, with the extension of the continental platforms new disputes can arise. How do you think they will be solved? The agreement between Russia and Norway on the Barents Sea is a example that will be followed? Sovereignty will continue to be central on the strategies of the 5 coastal states? Will these disputes lead to conflict or cooperation relations between them?
7. What model for the Governance of the Arctic in the future? What will be the role of the Arctic council?



8. What will be the EU contribution to Arctic Governance? Do you think the participation of the EU in the Arctic Council as Permanent Observer will increase the contribution of the EU for the Arctic Governance? If yes, in what specific areas.

O presente Guião serviu de base para as entrevistas às seguintes individualidades:

Rob Huebert – Professor associado da Universidade de *Calgary*, no “*Department of Political Science*” e Diretor associado do “*Centre for Military and Strategic Studies*”. É investigador senior do “*Canadian International Council*” com projetos relacionados com a segurança do Ártico, segurança marítima e defesa do Canadá (respondeu à entrevista em 22 de março de 2013).

Malte Humpert – Fundador e diretor do “*The Arctic Institute*”. Investigador nos domínios dos impactos ambientais no Ártico, em especial os relacionados com o degelo e consequências para a navegação e exploração dos recursos naturais (respondeu à entrevista em 17 de janeiro de 2013).

Franklin Griffiths – Professor emérito de Ciência Política, regente da cadeira de “*Peace and Conflict Studies of the University of Toronto*”. Desenvolve investigação relacionada com o Ártico e segurança internacional. Foi Diretor do “*Centre for Russian and East European Studies*” da Universidade de Toronto e consultor político do Ministro dos Negócios Estrangeiros do Canadá. (respondeu à entrevista em 18 de janeiro de 2013).

Frederic Lasserre – Professor da Universidade de *Laval* (Canadá) no Departamento de geografia. É membro do “*Groupe de Recherche sur le développement Internationale*” e do “*Institut Québécois des hautes études*”. Conduz investigação sobre a geopolítica do Ártico e as relações entre o desenvolvimento económico, disputas fronteiriças e soberania, e navegação no Ártico. (respondeu à entrevista em 16 de janeiro de 2013).

Pavel Gudev – Investigador sénior no “*The Centre for the northamerican studies*” do “*Institute of world economy and international relations, Russian Academy of Science*” (respondeu à entrevista em 29 de março de 2013).

Andrey Zagorsky – Investigador no “*Centre for war and peace studies*” e professor na “*Moscow State Institute of International Relations University*” (respondeu à entrevista em 10 de março de 2013).



Apêndice 4 – Síntese das Estratégias dos Estados Ribeirinhos para o Ártico

Tabela 10 - Síntese das estratégias para o Ártico dos ER

Fonte: Adaptado de Leal (2013)

País	Objetivos	Linhas de Ação
EUA	<ul style="list-style-type: none">- Assegurar a defesa e segurança a região ártica;- Garantir a liberdade navegação;- Proteger o ambiente e preservar os recursos biológicos;- Assegurar a sustentabilidade ambiental do desenvolvimento económico e da gestão dos recursos naturais;- Reforçar a cooperação no seio das instituições do Ártico;- Envolver os povos nativos no processo de decisão;- Assumir liderança da pesquisa científica no Ártico.	<ul style="list-style-type: none">- Defender as fronteiras e as águas sob sua jurisdição;- Assegurar a capacidade de projetar poder naval;- Reforçar a capacidade de busca e salvamento,- Participar na elaboração do Código Polar;-Garantir o «direito de passagem em trânsito» no Ártico;- Recomendar ao Senado a ratificação da CNUDM;- Privilegiar cooperação no <i>Arctic Council</i> e na OMI, nos domínios da proteção ambiental, preservação dos recursos e segurança marítima;- Criar com os restantes Estados da região uma rede de partilha de conhecimento científico sobre o Ártico;- Preparar a proposta de extensão da PC;
Rússia	<ul style="list-style-type: none">- Usar o Ártico russo com base estratégica de recursos para fomentar o desenvolvimento socioeconómico do país;- Preservar o Ártico como zona de paz e cooperação reforçada com os Estados da região,- Conservar os ecossistemas do Ártico;- Integrar a NSR na rede de transportes marítimos do Ártico e na rede nacional de comunicações.	<ul style="list-style-type: none">- Resolver as disputas de forma pacífica, no quadro da CNUDM;- Reforçar as capacidades das Forças Armadas para exercerem a soberania, controlando as fronteiras, mantendo presença e garantindo a segurança e liberdade de navegação;- Aumentar as capacidades da Guarda Costeira e da Guarda de Fronteiras;- Implementar um sistema integrado de monitorização da navegação Ártico russo;- Apoiar o desenvolvimento dos portos e infraestruturas de apoio;- Modernizar a esquadra de navios quebra-gelo e construir navios com capacidade para navegar no Ártico;



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

País	Objetivos	Linhas de Ação
Noruega	<ul style="list-style-type: none">- Assegurar a soberania na região e reforçar a cooperação transfronteiriça no norte (Rússia);- Aumentar o conhecimento sobre o clima e o ambiente;- Promover o desenvolvimento sustentável das explorações de petróleo <i>offshore</i> e assegurar recursos marinhos renováveis- Melhorar monitorização, resposta de emergência e sistemas de segurança marítima;- Melhorar o conhecimento acerca do clima e do ambiente no <i>High North</i>;- Salvaguardar a cultura e meios de subsistência dos povos indígenas.	<ul style="list-style-type: none">- Manter uma presença militar visível na região do <i>High North</i> e modernizar a guarda costeira;- Melhorar o controlo das fronteiras, em cooperação com a Rússia;- Criar centro de pesquisa sobre as alterações climáticas que congregue todas as instituições científicas norueguesas, para se constituir referência mundial;- Mapear o leito do Oceano;- Cooperar com a Rússia na exploração sustentável dos recursos <i>offshore</i>;- Desenvolver as indústrias do turismo, aquacultura e transformação do pescado;- Modernizar as infraestruturas portuárias para apoio às atividades económicas (turismo, petrolífera);- Melhorar a capacidade da administração costeira norueguesa e desenvolver sistema integrado de acompanhamento de navios.
Canadá	<ul style="list-style-type: none">- Exercer a soberania no Ártico- Promover o desenvolvimento social e económico do Grande norte;- Melhorar e desconcentrar a governança do Grande norte- Proteger a herança ambiental do Grande norte;- Ser líder mundial no conhecimento sobre o Ártico;- Reforçar a importância histórica do grande norte para a construção da identidade do Canadá.	<ul style="list-style-type: none">- Reforçar a presença militar na região do Ártico;- Aumentar a área de prevenção da poluição das águas do Ártico;- Reforçar a capacidade de busca e salvamento;- Recolher dados científicos para sustentar proposta de extensão da PC- Envolver os povos indígenas e as organizações que os representam em todos os processos da região;- Promover a exploração sustentável dos recursos;- Criar um Centro de Pesquisa de nível mundial que constitua uma plataforma de cooperação científica sobre o Ártico;- Explorar a presença histórica dos Inuitas na região para sustentar as suas pretensões sobre arquipélago canadiano;- Atribuir acrescidas responsabilidades na gestão dos recursos naturais aos governos regionais.



*A abertura da rota do Ártico (Northern Passage).
Implicações Políticas, Diplomáticas e Comerciais.*

País	Objetivos	Linhas de Ação
Dinamarca	<ul style="list-style-type: none">- Contribuir para um Ártico pacífico e seguro;- Assegurar que crescimento e desenvolvimento são feitos de forma sustentável;- Assegurar que o desenvolvimento é feito com respeito pelo clima e ambiente;- Cooperar com os atores interessados no Ártico.	<ul style="list-style-type: none">- Aumentar a capacidade de vigilância visibilidade das Forças Armadas em cooperação com outros Estados do Ártico e com a NATO;- Cooperar nos termos da Declaração de <i>Ilulissat</i> e no respeito pela CNUDM;- Cartografar as suas águas e continuar a desenvolver a proposta de extensão da PC;- Melhorar a segurança marítima em cooperação com a OMI, o CA e a UE;- Desenvolver em cooperação com outros Estados do Ártico a investigação científica para a preservação dos recursos;- Desenvolver a investigação científica relacionada com as alterações climáticas.- Promover a cooperação internacional nos domínios das alterações climáticas, segurança marítima, exploração dos recursos naturais e direitos dos povos indígenas.