

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A LEI DO MAR:  
SOBERANIA SOBRE O MAR TERRITORIAL E  
ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA**

**Thiago Santos da Cunha**

**Orientador  
CMG(RM1) Paulo Roberto Valgas Lobo  
Rio de Janeiro  
2008**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO**  
**ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA**  
**MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A LEI DO MAR:**  
**SOBERANIA SOBRE O MAR TERRITORIAL E**  
**ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução  
Almirante Graça Aranha como condição prévia para  
a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências  
Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de  
Máquinas da Marinha Mercante .  
Por : Thiago Santos da Cunha .

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE -EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

---

Prof. (nome e titulação)

---

Prof. (nome e titulação)

---

Prof. (nome e titulação)

---

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## AGRADECIMENTOS

A Deus pela graça de todos os dias de vida , Sua misericórdia , infinito amor e perdão em todos os momentos da minha vida e a dádiva dada em realizar este curso .Aos pais que desde a infância me conduziram de maneira digna até este momento com paciência , tolerância e muito empenho .Sendo em muitas situações esquecedores dos seus sonhos para que os meus fossem realizados e porto seguro para momentos de adversidades . Ao Oficial Superior de Máquinas Délio e Capitão de Mar-e-Guerra(RM1) Ibrahim ora professores neste curso e agora amigos que serviram de referência pela dedicação em transmitir conhecimentos teóricos , práticos e até experiências pessoais mas que de maneira única transpareceram imenso carinho e espírito fraterno .Aos familiares por tolerarem a constante ausência e pelo carinho dado ao longo destes anos e aos colegas de sala de aula e camarote pela paciência , alegria e companheirismo nas demais situação ao longo deste curso e na realização deste trabalho .

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais Lígia e Cid e meu padrasto Valdir pela imensa dedicação em minha educação , elaboração de princípios e à minha formação acadêmica que enquanto dependente fizeram, dentro de suas possibilidades , o melhor para me constituírem como homem . A vocês , Pais , faço este reconhecimento por tudo que sou .

## RESUMO

Este trabalho objetiva mostrar as principais razões na qual a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi criada , mostrando a definição de regiões e normas a serem adotadas pelos países signatários . Com isso , as principais questões relativas ao Direito do Mar tentaram ser solucionadas através de uma gestão jurisdicional internacional assim como medidas relativas a proteção ao meio ambiente , diretrizes para investigação científica marinha , cooperação tecnológica entre os Estados membros e a solução de algumas controvérsias . Nesse contexto de padronização das áreas marítimas e critérios para a incorporação destas regiões com o respaldo da ONU , a exploração do Mar Territorial , Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental se tornou algum dos principais tópicos de política nacional , na qual levou o Brasil a pleitear junto à Organizações das Nações Unidas uma adequação junto ao previsto na Convenção o que resultou num projeto na qual aspirou a extensão da soberania de uma área marítima denominada “ Amazônia Azul” . Existe a possibilidade da faixa da Plataforma Continental ser ampliada em alguns trechos numa largura de até 350 milhas marítimas . A imensidão total da “Amazônia Azul” representa uma superfície de aproximadamente 4.450.000km<sup>2</sup> .Sendo mostrado também nesta obra projetos como o LEPLAC na qual representa os esforços das autoridades competentes brasileiras para analisar e avaliar a região descrita anteriormente e os pontos ao longo da costa de interesse no seu prolongamento e o programa REVIZEE , que foi uma recomendação da ONU junto aos países , para o levantamento dos recursos vivos das regiões de interesse a exploração num prazo de 10 anos .

## ABSTRACT

This job objectifies to show the main reasons which the International Convention of the United Nation for the Law of Sea was created , presenting the definitions of the regions and rules to be adopted by the signatory countries . Herewith . the main questions about the Law of Sea tried to be solved through of and international law management as well as relatives procedures to protect the environment , goals for cientific marine investigation , technology co-operation among the members and the solutions about some controversies . In this context of the standardization of the maritime areas and the criterion to the incorporation of these with the UN permission , the explorantion of the Territorial Sea , Economic Exclusive Zone and Continental Plataform have became the principals topics in the national politician , which conducts Brazil to plead at United Nations Organizations a adequation according to foreseen in the Convention that results in a project which aspirates the extensions of the sovereignty of a marition extension called “Amazonia Azul” . Exists a possibility of the band of the Continental Plataform be enlaraged in some parts until 350 maritimes miles .The total immensity of Amazonia Azul represents one surface of approximately 4.450.000 km <sup>2</sup> .Being showed also in this work studies like the LEPLAC which represents the efoorts from the brazilians authorities to analize and evaluate the region reported previously and the points on the coast of the interests in its prolongation and the program REVIZEE which was a UN recomendation with the countries ,to the survey from the vivaceous riches of the regions to explorate in the period of 10 years .

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1– Regulamentação do Direito Marítimo	11
1.1- Introdução	11
1.2- Histórico	11
1.3- A Organização Marítimo Internacional	12
1.4- A Diretoria de Portos e Costas	13
1.5- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	14
1.5.1– As demarcações do mar	14
1.5.1.1- Mar territorial	14
1.5.1.2-Zona Contígua	15
1.5.1.3- Zona Econômica Exclusiva	16
1.5.1.4- Plataforma Continental	17
1.5.1.5- Alto- Mar	17
1.5.2 – Determinações da Convenção	18
1.5.2.1- Direito de passagem inofensiva	18
1.5.2.2- Proteção e preservação do meio marinho	18
1.5.2.3- Investigação Científica Marinha	19
1.5.2.4- Solução de Controvérsias	20
2 – Programas Investigativos	22
2.1- Projeto LEPLAC	22
2.2- Programa REVIZEE	25
ANEXO I - Arquipélago de São Pedro e São Paulo	27
ANEXO II – O problema da água de lastro	33



ANEXO III- Trecho de uma entrevista ao Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho – Comandante da Marinha _____	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS _____	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	39

## INTRODUÇÃO

Esta monografia está dividida em 3 partes principais . O Capítulo 1 trata da lei do mar em destaque a necessidade de regulamentação internacional do Direito Marítimo com o advento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 1982 na baía de Montego , Jamaica . Nessa temática novos conceitos foram criados tais como Mar Territorial , Zona Contígua , Zona Econômica Exclusiva e readaptações de termos na quais definiram os critérios adotados pelos países no intuito de obedecer as normas determinadas . Procurou-se detalhar nesta parte os principais aspectos e conceitos relacionados à política e interesses do Brasil e suas atribuições no mar territorial cujo domínio inclui todo espaço marinho, coluna d'água , solo , subsolo e espaço aéreo incluso nessa faixa ; e zona contígua na qual a atribuição mais importante do país é a fiscalização alfandegária e de polícia ,além da aplicação dos estudos que resultaram nas determinações para a proteção e preservação do meio ambiente marinho , pesquisas e desenvolvimento tecnológico e solução de controvérsias . No segundo capítulo a ênfase ficou a respeito da Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental junto a político-estratégico brasileira no âmbito internacional sendo mostrado a importância junto a nações consideradas desenvolvidas da riqueza dos recursos vivos e não-vivos , além dos métodos de exploração e de pesquisa adotados pelos principais órgãos no Brasil assim como os principais projetos relacionados tais como programa REVIZEE , o projeto LEPLAC e os estudos do território conhecido como “ Amazônia Azul “ e o possível prolongamento sobre a soberania da Plataforma Continental além das 200 milhas em alguns trechos incluindo a coluna d'água , solo e subsolo marinhos . E o Capítulo 3 discorre acerca dos principais problemas relacionadas a gestão do direito marítimo no Brasil , atribuições e casos diversos cujo enfoque predominantemente esteja relacionado com a aplicação da Convenção . Encerra-se o estudo com os anexos nas quais consistiram em informações válidas para a um aprofundamento sobre os assuntos citados no capítulos acima e gráficos para a análise e interpretação dos leitores deste trabalho .

## Capítulo 1

### Regulamentação do Direito Marítimo

#### 1.1- Introdução

O Brasil é uma nação marítima embora esta realidade não transpareça tão claramente na história oficial do país mas nos últimos 30 anos é uma realidade cada vez mais expostas em decorrência do poderio econômico desenvolvido pela nação .

Por ser dotado de dimensões continentais , o Brasil possui cerca de 7408 quilômetros de litoral o que lhe confere uma vasta zona de atuação junto aos recursos vivos e não-vivos , do solo e subsolo marinhos e das águas sobrejacentes . Com o desenvolvimento tecnológico característico da segunda metade do século XX as expectativas relativas a exploração pacífica dos bens de consumo desta região , assim como o aproveitamento na produção de energia , a prospecção de petróleo em águas cada vez mais profundas , o extrativismo mineral e outros tornaram a região cuja jurisdição é pertencente ao Brasil de vital importância em face aos interesses econômicos e políticos da nação .

#### 1.2- Histórico

Desde as épocas mais remotas da História, o mar foi o meio viabilizado por uma grande quantidade de nações para expressar o seu Poder Naval , ora representado pelo seu poderio militar e ora pelas frotas mercantes envolvidas no transporte de mercadorias .Com o advento do comércio, em meados do alta idade média o fluxo de embarcações ao longo dos oceanos pediu a necessidade da criação de normas e regulamentações relativas tanto ao tráfego quanto a exploração dos recursos marinhos . Neste contexto , houveram diversas tentativas no intuito de normatizar o Direito do Mar e mediante algumas tentativas em conferências e comitês ao longo das décadas de 1960 e 1970 ,somente na III Conferência Das Nações Unidas sobre o Direito do Mar a qual foi finalizada em 10 de dezembro de 1982 em

Montego Bay , Jamaica que ficou definido internacionalmente as demarcações marítimas , as atribuições e os deveres da cada Estado juntamente a legislação nacional de cada um .

### **1.3 -A Organização Marítimo Internacional (IMO)**

Com o aumento do tráfego marítimo após a II Guerra Mundial e dos problemas a ele inerentes, com colisões, abalroamentos e acidentes ambientais, bem como pressão da opinião pública internacional, fonte secundária de Direito Internacional Público, juntos aos governos dos Estados, vários países sustentavam que um corpo internacional permanente fosse criado para promover a segurança da navegação mais efetivamente, mas somente com a criação da ONU essas esperanças se realizaram. Em 1948, na cidade de Genebra, uma conferência internacional adotou uma convenção formalmente estabelecendo a IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), cujo nome foi mudado para IMO (International Maritime Organization) em 1982.

A Convenção da IMO entrou em vigor, em 1958, e a nova entidade fez sua primeira reunião no ano seguinte. Em 1963 o Brasil passa a fazer parte da IMO e, desde então, são inúmeras as convenções ratificadas com grande impacto no transporte marítimo e na segurança da navegação. Os objetivos da IMO estão no art. 1(a) da sua Convenção, e são : “articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional e de práticas relacionadas aos problemas técnicos de todos os tipos que afetem a segurança no comércio internacional ; estimular e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões referentes à segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marítima das embarcações”, além de lidar com questões administrativas e jurídicas para implementar os seus objetivos.

## 1.4- A Diretoria de Portos e Costas

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão da administração pública federal direta, e também chamada de Autoridade Marítima Brasileira, é uma das mais relevantes entidades governamentais que atuam na atividade marítima. Dirigida por um Vice-Almirante, a DPC é uma divisão administrativa do Comando da Marinha, subordinada à Diretoria Geral de Navegação que, por sua vez, subordina-se ao Comandante da Marinha, que faz parte do Ministério da Defesa.

A DPC tem como objetivos, de acordo com o art. 2º do Capítulo II do Regulamento da Diretoria de Portos e Costas:

I - Contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa a Defesa Nacional;

II - Contribuir para a segurança do tráfego aquaviário;

III - Contribuir para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio;

IV - Contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar;

V - Contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores e ;

VI - Contribuir para habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas.

Além disso, possui outras relevantes atribuições, inclusive em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa, intervenção federal e em regimes especiais.

## **1.5- A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar**

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar destaca-se como um dos maiores documentos do Direito Marítimo Internacional e constitui-se de trezentos e vinte artigos, distribuídos em 20 partes e 9 anexos. Este documento trata dos limites do mar territorial, direitos da navegação, passagem inofensiva, travessia de canais estreitos, proteção e preservação do meio ambiente, as principais atividades econômicas, militares e de vigilância, dentre outros assuntos relacionados nesta temática. A sua criação deve-se principalmente pelo fato do risco eminente das riquezas minerais do fundo marinho serem exploradas e colonizadas pelas poucas potências industrializadas detentoras de tecnologia adequada. Com isso diplomatas de nações em desenvolvimento, dentre elas o Brasil com intervenção do Itamaraty e da Marinha, recomendaram pronta ação internacional para que viesse a impedir tal perigo se concretizasse defendendo a tese de que tais riquezas constituíam ” heranças comum da humanidade “. Logo a exploração desses recursos deveria ser feita em benefícios de todos os Estados em especial os países emergentes. Então iniciaram os trabalhos inerentes a estas questões que foi bastante demorado devido a complexidade e particularidades de cada artigo mas sua conclusão resultou na Convenção supracitada, ratificada posteriormente pelo Brasil, na qual destacaremos os principais tópicos relacionados aos interesses político – econômico do Brasil sendo a parte V e VI que se referem a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental encaradas de maneira detalhada.

### **1.5.1 – As demarcações do mar**

#### **1.5.1.1- Mar territorial**

O mar territorial é a faixa marítima cuja largura não ultrapasse 12 milhas marítimas medidas a partir de linhas de base não excedendo seu limite exterior. As linhas de base em geral são as linhas de baixa-mar ao longo da costa indicada pelas cartas marítimas de

grande escala sendo reconhecida em caráter oficial pelo Estado costeiro . Porém há ocorrências de marcações de linhas de base na qual não são seguidos um único critério na qual a presente Convenção detalha especificadamente cada ocasião sendo permitido por esta a aglutinação destes diferentes métodos para a sua determinação . No Mar Territorial, o Estado exerce sua soberania plena sobre o subsolo, solo, massa líquida, bem como o espaço aéreo sobrejacente. Todavia é garantido o direito de passagem inocente. É a navegação no mar territorial, com o objetivo de atravessá-lo. A passagem deverá ser ininterrupta e rápida, porém pode compreender o fundear, se constituir incidentes comuns de navegação, por motivos de força maior ou para prestar socorro a pessoas, navios ou aeronaves em perigo.

Todos os navios, de todos os Estados, gozam desse direito, desde que não contrarie a paz, a boa ordem e a segurança do Estado costeiro. Contudo, não será considerada passagem inocente se atentar contra a soberania do Estado, como: exercício ou manobra com armas, obter informação em prejuízo da defesa ou segurança, perturbar o sistema de comunicação daquele Estado, lançamento ou recolhimento a bordo de qualquer aeronave ou dispositivo militar, poluição intencional, atividade de pesca, investigação ou levantamento de dados hidrográficos.

### **1.5.1.2- Zona Contígua**

A Zona Contígua é a faixa vizinha ao mar territorial com uma largura de 24 milhas marítimas, medidas a partir da mesma linha de base utilizada para a demarcação do mar territorial. Ou seja, a Zona Contígua tem, em verdade, na largura máxima de 12 milhas marítimas, a partir do limite externo do mar territorial. Dentro da Zona Contígua, o Estado não tem soberania plena mas poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para prevenir e sancionar infrações às suas leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, que se cometam em seu território ou no seu mar territorial, e reprimir infrações às leis e regulamentos o que inclui leis penais e ambientais . Foi visualizada como área de aproximação ao mar territorial, sobre o qual o Estado, embora não tenha soberania plena, tem jurisdição legal para os fins anteriormente citados.

Portanto, cuida-se de uma segunda faixa, adjacente ao mar territorial e de igual largura, onde o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização e de polícia em defesa de seu território e de suas águas. Num artigo único, a Convenção refere-se à zona contígua, sumariando essas prerrogativas do Estado costeiro e estabelecendo o limite da faixa que não poderá ir além de vinte e quatro milhas, contadas da mesma linha de base do mar territorial. É importante ressaltar que a zona contígua não é a zona de segurança, que também é contemplada na convenção. A primeira fora explicada anteriormente, já a segunda, consiste em uma área de até quinhentos metros, circundando instalações de investigação científica que também é um assunto tratado pela Convenção de oitenta e dois.

### **1.5.1.3- Zona Econômica Exclusiva**

Este conceito foi estabelecido pela Convenção como um meio de conciliação entre os interesses dos países em desenvolvimento , que advogam maiores larguras para o Mar Territorial , e as pretensões dos países desenvolvidos em proteger a liberdade dos mares . Assim , esse novo conceito do Direito do Mar e a ele adjacente , que se estende até 200 milhas da linha da costa a partir da qual se mede a largura do Mar Territorial compreendendo então uma faixa de 188 milhas . Nessa área qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevôo , cabendo-lhe ainda ,a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos . Nela , os Estados costeiros têm o direito de exercer sua soberania para fins de exploração e aproveitamento dos recursos biológicos e minerais existentes no leito e subsolo do mar e nas suas águas sobrejacentes , devendo a pesca ser praticada dentro dos limites de captura exigidos para a preservação das espécies , cuja reprodução esteja gravemente ameaçada , cabendo-lhe autorização , mediante licença para que outros países completem o nível de captura recomendada pelos organismos internacionais , estabelecendo as cotas , o período de tempo em que a pesca ocorrerá e as espécies que poderão ser capturadas .Caberá ainda ao Estado costeiro na ZEE , o direito de exploração dos minerais encontrados no solo e subsolo marinho . Esse direito estender-se-à a produção de energia derivada da água , das correntes e dos ventos , além de abranger jurisdição para o estabelecimento e a utilização de ilhas artificiais , instalações e estruturas para a investigação científica marinha e a proteção do meio ambiente marinho .Quanto ao direito de navegação na ZEE , a Convenção deixou uma lacuna interpretativa não esclarecendo se essa liberdade , de acordo com o artigo 58 , permite ou não



realização de manobras e exercícios militares por outros Estados que não o costeiro. Sobre este assunto, o Brasil manifestou-se ao assinar e ao ratificar a Convenção.

#### **1.5.1.4- Plataforma Continental**

A Convenção estabelece que a Plataforma Continental de um Estado Costeiro abrange o leito e o subsolo das zonas marinhas que se estendem além de seu mar territorial, por todo o seu prolongamento natural até o limite externo da margem continental ou até a distância de 200 milhas marítimas que são medidas a partir da linha de base utilizadas para medir o mar territorial, sempre que o limite externo da margem continental for inferior a essa distância.

Portanto, caberá ao Estado Costeiro determinar o limite externo de sua margem continental como requisito preliminar para a delimitação da sua Plataforma Continental, segundo critérios específicos. Esses critérios são referenciados ao chamado “ pé do talude continental “, ponto mais próximo ao fim da inclinação da crosta terrestre quando a mesma passa de continental a oceânica. Há restrições à determinação dos limites além dos quais não poderá estender-se a Plataforma Continental. São eles: as 350 milhas de extensão a partir das linhas de base ou 100 milhas de distância a partir da isóbara de 2500 metros. O Estado pode optar pelo que melhor convier. Isto significa que a Plataforma Continental poderá avançar além de 350 milhas marítimas. O Estado costeiro então, tem por dever fazer o levantamento de acordo com estas normas pré-estabelecidas e entregá-la a ONU para posterior aprovação.

#### **1.5.1.5- Alto-Mar**

Alto Mar é a região do mar que não está incluída como zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado e nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago não incluindo o leito do mar e o seu subsolo que são chamados de Área. O Alto Mar é direito de todos os Estados a fim de utilizá-los para fins pacíficos tais como navegação, sobrevôo, colocação de cabos e dutos submarinos, construção de ilhas artificiais, atividades de pesca e investigação científica que estejam de acordo com os Códigos e Convenções Internacionais que regulamentam estas operações. Em caso de invasão territorial

o navio de guerra tem o direito de perseguição até Alto-mar contanto que seja constatado que este esteja infringindo suas leis em águas interiores . Caso não seja constatado irregularidades mediante a apresentação de documentos o Estado que fez a abordagem terá que fundamentar o porquê da interceptação ou em casos extremos indenizar a Bandeira do navio abordado .

## **1.5.2– Principais Determinações da Convenção**

### **1.5.2.1- Direito de passagem inofensiva**

Passagem inofensiva é a navegação de qualquer embarcação por um mar territorial desde que não penetre em suas águas interiores de maneira rápida e continua . De acordo com a Convenção desde que não prejudique à paz , à ordem e à segurança a passagem inofensiva está em conformidade com o previsto nas regulamentações do direito marítimo internacional . Caso a passagem de qualquer embarcação seja considerada prejudicial o Estado costeiro pode adotar as medidas que achar necessária para impedir qualquer violação sendo a utilização do seu poderio bélico regulamentada quando a proteção da sua segurança for indispensável , sendo público e de prévio aviso esta intenção.

### **1.5.2.2- Proteção e Preservação do Meio Marinho**

Por determinação da Convenção todo Estado têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho , considerando que a política de exploração dos recursos marinhos esteja em conformidade com as medidas necessárias para a boa manutenção do *habitat* marinho . Adjacente ao citado anteriormente , todos os Estados devem individual ou em conjunto adotar medidas para prevenir , reduzir e controlar a poluição dos mares , independentemente da sua origem , e nem causar prejuízos oriundos de poluição para outros Estados . Dessa maneira o Estado que assim se comprometer está cooperando com as principais organizações internacionais que formulam as regras , normas , praticas e procedimentos recomendatórias compatíveis as características geográficas de cada região . Cabe aos membros a interação e cooperação para a prevenção dos seguintes tipos de poluição :

- I) Poluição de origem terrestre
- II) Poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional
- III) Poluição proveniente de atividades na Área
- IV) Poluição por alijamento
- V) Poluição provenientes de embarcações
- VI) Poluição provenientes da atmosfera ou através dela

Em situações de poluição comprovada o Estado envolvido sofrerá uma penalização de efeito corretivo de caráter exemplar no intuito de que outras nações o façam por exemplo e evitem posteriores desrespeitos às regras estabelecidas .

### **1.5.2.3- Investigação Científica Marinha**

Qualquer Estado , situado em qualquer região do globo terrestre , e organizações internacionais competentes possuem o direito de realizar investigação científica marinha sem que haja prejuízo dos direitos e deveres de outros Estados de acordo com esta Convenção cabendo a estes o dever de promover e facilitar o desenvolvimento e realização de tais atividades . Estas pesquisas e estudos entretanto devem ser obrigatoriamente para fins pacíficos , ter a utilização comprovada de métodos e meios científicos compatíveis com o prescrito , não deve interferir em outras utilizações legítimas e ser regulamentada em todos os termos pertinentes à lei do mar incluindo os relativos a proteção e preservação do ambiente marinho com o compromisso da publicação de seus projetos de pesquisas e os conhecimentos resultantes dos trabalhos . Os Estados também possuem esse direito na sua área de jurisdição , incluindo plataforma continental e ZEE . Porém nessa área possuem o dever de autorizar possíveis pesquisas científicas de outras nações desde que comprovada a sua pacificidade , beneficência à humanidade e observação nos procedimentos de sua realização . Em caso de qualquer dano causado no meio marinho ou o não cumprimento de algum artigo , os Estados competentes estarão passíveis de pagamento de indenizações.

#### 1.5.2.4- Solução de Controvérsias

Com a aprovação da Convenção em 1982 , foram criados três órgãos para vigiar seu cumprimento , encontrando-se em pleno funcionamento , são eles :

- A Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos , sediada em Kingston , Jamaica ;
- Tribunal Internacional sobre Direito do Mar , sediado em Hamburgo , Alemanha ;
- Comissão dos Limites da Plataforma Continental , que está instalada na Sede das Nações Unidas em Nova Iorque .

Tendo em vistas a divisão em órgãos foi necessário também a divisão de responsabilidades . As atividades na Área (Zona dos Fundos Oceânicos ) são organizadas , conduzidas e controladas pelas Autoridade , neste órgão podem litigar os Estados-Partes , a Autoridade , empresas estatais , pessoas físicas e jurídicas capacitadas para exercer atividades na Área .

Porém quando a controvérsia relativa à Área ocorre entre Estados-Partes , a competência da Autoridade não é exclusiva , podendo ser confiada a uma Câmara Especial do Tribunal Internacional sobre Direito do Mar , constituída *ex officio* ou a pedido das partes , ou a uma Câmara para a solução de controvérsias relativas aos Fundos Marinhos , do Tribunal .

Vale ressaltar que os oceanos ocupam aproximadamente 72% de toda superfície terrestre e a vida humana surgiu dos mares e deste depende . Este espaço físico sempre foi historicamente palco de disputas por ser a principal fonte de subsistência na extração de recursos vivos e não-vivos , transporte de mercadorias , negócios , formação profissional e tecnológica para os Estados . Para Estados caracterizados como países em desenvolvimento os Centros Nacionais e Regionais de investigação e tecnologia marítima na qual a Convenção media através de organizações internacionais e da Autoridade . Estas organizações gerenciam o estabelecimento de centros regionais , programas de formações e ensino profissional marítimo em todos os níveis , estudo de gestão , programas de estudo para proteção do meio marinho , organizações de conferências , simpósios e seminários regionais para a discussão de problemas , troca e disseminação de informações de resultados de investigação científicas e

tecnológicas e assim como na Autoridade Internacional citada acima , a mediação de situações conflitantes de encontro aos interesses de cada nação .

## Capítulo 2

### Programas Investigativos

A Declaração Brasileira no Ato de Assinatura da Convenção, subscrita pelo Governo brasileiro em 1982, contém os compromissos assumidos pelo Brasil, tais como a elaboração de cartas marítimas e listas de coordenadas geográficas com a indicação das linhas de base do Mar Territorial e demarcação dos espaços marítimos brasileiros; a adoção de medidas necessárias à melhor gestão dos recursos vivos (REVIZEE) e a conclusão de trabalhos de levantamento, com vistas ao estabelecimento efetivo do limite exterior da plataforma continental (programa LEPLAC).

#### 2.1- Projeto LEPLAC

O Plano de Levantamento da Plataforma Continental é um programa do Governo Brasileiro, instituído pelo Decreto Lei número 98.145/1989 com a finalidade de estabelecer juridicamente o limite da plataforma continental além das 200 milhas marítimas da Zona Econômica Exclusiva de acordo com o prescrito na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, tal documento assinado e ratificado pelo Brasil sendo vigorada em 16 de novembro de 1994 dando aos Estados um prazo de 10 anos para a entrega dos projetos como o LEPLAC a fim de submeter a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas, o limite exterior da Plataforma Continental. Posteriormente a data inicial foi alterada para 13 de maio de 1999.

O LEPLAC é um projeto da Comissão Internacional para os Recursos do Mar (CIRM) que estabelecerá o limite externo da plataforma continental de acordo com o artigo 76 da CNUDM a partir de critérios baseados em conceitos geodésicos, hidrográficos, geológicos, e geofísicos de natureza complexa ao longo dos mais de 7000 km de costa brasileira. Um dos objetivos do Projeto LEPLAC é o estabelecimento de mapas integrados, ao longo da margem continental, que inclui o mapa de espessura sedimentar para definir o bordo exterior da

plataforma. O grau da confiabilidade desse mapa “depende, fundamentalmente, da precisão e confiabilidade das velocidades usadas na sua geração. A etapa de cálculo e crítica da consistência das velocidades intervalares do pacote sedimentar é, portanto, alicerce para as etapas subseqüentes, com reflexo direto na dimensão da área oceânica que será incorporada ao território nacional.

A Marinha do Brasil , sempre atenta às diretrizes do Direito do Mar , iniciou em junho de 1987 a demarcação da plataforma continental brasileira com uma comissão de levantamento efetuada pelo Navio Oceanográfico “Almirante Câmara” da Diretoria de Hidrografia e Navegação . Adiante passou para a coordenação da CIRM , órgão sob direção da Marinha juntando-se a DHN , setores especializados da PETROBRÁS e da comunidade científica nacional como o Departamento Nacional de Produção Mineral para a conclusão do levantamento e à entrega a ONU no prazo previsto tendo em vista os resultados serem de grande valia político- estratégica para o país .

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar , do Comando da Marinha , é a instituição que planeja , coordena e controla as atividades do projeto divididos em uma subcomissão e um comitê executivo sendo este composto pelos seguintes sub-comitês abaixo relacionados :

I – Subcomitê de logística : sediado na Diretoria de Hidrografia e Navegação a Ilha Fiscal tem como objetivo viabilizar o emprego do navio oceanográfico “Almirante Câmara” de batimetria e cartografia com a finalidade de determinar as linhas de base (normais ou retas) da isobatimétrica de dois mil e quinhentos metros e do pé do talude continental , além do processamento , controle de qualidade , interpretação , tratamento e integração dos dados isobatimétricos de precisão do projeto;

II - Subcomitê da Geologia – sediado na PETROBRÁS RJ , que coordena e supervisiona a aquisição , processamento , controle de qualidade , interpretação dos dados geofísicos do projeto ;

III – Subcomitê de Geofísica – sediado também na PETROBRÁS RJ com as funções análogas ao item II ;

Além disso a CIRM possui representantes nos Ministérios das Relações Exteriores , Fazenda , Educação , Minas e Energia , Ciência e Tecnologia e Meio Ambiente .

Assim os trabalhos em execução do LEPLAC compreendem:

- Determinação das linhas de base, da isobatimétrica de dois mil e quinhentos metros e do pé do talude continental, ao largo de todo o litoral brasileiro;
- Realização de levantamentos geofísicos e batimétricos de precisão, para determinar a espessura do pacote sedimentar e sua correlação com a distância ao pé do talude;
- Processamento, controle de qualidade, interpretação, tratamento e integração dos dados geofísicos e batimétricos obtidos;
- Elaboração dos documentos cartográficos para a apresentação dos critérios adotados para a delimitação da plataforma.

As linhas de base, a isobatimétrica de dois mil e quinhentos e o pé do talude são entidades de referência para a caracterização da plataforma continental jurídica, segundo a Convenção da ONU, que determina que “o Estado costeiro deve estabelecer, por meio de dois critérios, o bordo exterior da margem continental – no enfoque jurídico - quando a margem continental – no conceito geomorfológico e não jurídico – se estender além de duzentas milhas marítimas da linha de base. No primeiro, o limite é de sessenta milhas marítimas a partir do pé do talude continental. No segundo, é preciso comprovar que além das duzentas milhas marítimas, ocorre depósito de sedimentos cuja espessura seja pelo menos um por cento da menor distância entre esse ponto e o pé do talude continental. Comprovada essa condição, a plataforma continental jurídica pode avançar até trezentas e cinquenta milhas marítimas ou mais, se a região com um por cento de sedimentos ainda estiver a menos de cem milhas marítimas do local onde o mar atinge a profundidade de dois mil e quinhentos metros”

Uma série de levantamentos começaram a ser iniciados e os dados coletados aproximadamente 230.000 km de perfis geofísicos ao longo de toda margem continental para garantir ao Brasil a expansão da exclusividade da exploração . O avanço deste projeto viabilizou o Brasil como uma potência na área de pesquisa e tecnologia , fornecendo a outros países conhecimentos relativos a área que até então não haviam sido descobertos e no âmbito petrolífero a PETROBRÁS contribui com a monitoração e investigação de possíveis áreas petrolíferas cuja exploração se torna bastante viável . Com a conclusão do LEPLAC, a Proposta Brasileira de Limites da Plataforma Continental foi protocolada, no dia 17 de maio de 2004, na Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) na sede das Nações Unidas, em Nova Iorque, de acordo com o artigo 76 e com o Anexo II, artigo 4, da CNDUM.



Nesta Proposta, o Brasil incorpora 911.847 km<sup>2</sup> ao seu território, totalizando 4.451.766 km<sup>2</sup> de Plataforma Continental Jurídica Brasileira, uma área equivalente a 52% de sua extensão terrestre, considerada a “Amazônia Azul”, como já referido . Porém , apesar do pleito ter sido consistente , a primeira resposta da ONU enviada ao Governo Brasileiro teve objeções a áreas como o Cone do Amazonas, às Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade e à Margem Continental Sul, deixando a Comissão de anuir com cerca de 25% da área inicialmente pretendida .A ONU garantiu ao Brasil que a faixa solicitada será aprovada se estiver entre 700.000 e 950.000 km<sup>2</sup> além de pequenos acréscimos ., com isso uma nova linha de ação foi tomada na análise para atender às recomendações da Organização e futura incorporação desta soberania plena desta região junto a nação brasileira .

## **2.2- Programa REVIZEE**

O programa REVIZEE ( Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva) tem como proposta o levantamento dos recursos vivos e suas biomassas na zona econômica exclusiva (ZEE) visando avaliar o potencial de exploração controlada destes recursos a fim de evitar a extinção das espécies nela presentes . Assim , a principal função do programa REVIZEE é determinar a capacidade pesqueira nacional para a instituição de uma frota pesqueira afim de que não seja utilizada por outras nações devido a incapacidade técnica nacional de exercer tal soberania econômica . O REVIZEE é um programa que surgiu do compromisso do Brasil junto a ONU de acordo com IV Plano Setorial para os recursos do mar cujo objetivo central é proceder um levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos ao longo de toda a ZEE mundial ,a avaliação climatológica e oceanográfica através de referenciais físico , químico e biológicos e novas linhas de pesquisa para o monitoramento e coleta de dados eficientes ao programa. Devido a grande extensão territorial e diversos ramos do conhecimento na Zona Econômica Exclusiva , o programa REVIZEE tem como estratégia básica o envolvimento da comunidade científica nacional , especializada em pesquisa oceanográfica e pesqueira , e o aproveitamento da capacidade nas Universidades e Institutos de pesquisas nas atividades relacionadas à pesquisa e análise dos dados . No âmbito nacional a unidade do programa é garantida pelo seu Comitê Executivo , formado por representantes dos seguintes ministérios : Ministério da Ciência e Tecnologia , Ministério da Educação e Cultura , Ministério da Defesa (Comando da Marinha) , Ministério do Meio Ambiente , Ministério de Recursos Hídricos e

Ministério da Amazônia Legal além do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) , coordenador operacional do programa , da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) .A coordenação geral do REVIZEE fica subordinada ao Ministério do Meio Ambiente .

Operacionalmente o programa compreende :

A divisão da ZEE em 4 grandes regiões de acordo com suas características geológicas , oceanográficas , biológicas e funcionais : Costa Norte – da foz do rio Oiapoque à foz do rio Parnaíba com 36% da área da plataforma continental do País, onde há pesca do camarão e da piramutaba (estuário), com ampla possibilidade de aproveitamento da fauna acompanhante na captura da arrasto do camarão ; Costa Nordeste – da foz do rio Parnaíba até Salvador nessa área se localizam recursos pesqueiros de qualidade, embora não volumosos, principalmente demersais (lagostas, pargo, etc.), em virtude da pouca largura da plataforma continental contando Fernando de Noronha , Atol das Rocas e o Arquipélago de São Pedro e São Paulo ; Costa Central – de Salvador ao Cabo de São Tomé , incluindo as ilhas de Trindade e Martins Vaz nessa porção é onde ocorre a captura de peixes de linha de fundos rochosos, camarões e lagostas e a Costa Sul – do Cabo de São Tomé ao Arroio Chuí região que apresenta abundância de peixes (sardinha, atuns e afins, corvina, castanha, pescadinha, camarões, anchova, etc.), onde o setor pesqueiro conta com os parques industriais do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Meios Flutuantes para a recuperação e manutenção de toda a frota , além da aquisição de recursos que possam aprimorar as metas do programa ;Instrumentos e equipamentos através da viabilização de meios adequados para as pesquisas incluindo procedimentos preventivos para a manutenção devida dos equipamentos e pedido de material sobressalente ;Seleção de pessoal qualificado além de investimento em cursos e aprimoramentos das habilidades profissionais específicas ;Aproximação entre o Programa e o setor produtivo pesqueiro através da troca de informações oriundas dos resultados coletados e da produção pesqueira e ;Agilidade administrativa na implantação de convênios , desenvolvimento e divulgação dos resultados dos trabalhos .

Com essas diretrizes o Brasil finalizou o REVIZEE ao final de 2004 e os resultados garantirão ao Brasil o pleno uso destes recursos a sociedade Brasileira e o aumento considerável na atividade de pesca que até os dias atuais é pouco tradicional e a criação de uma frota oceânica nacional de acordo com o potencial pesqueiro através das perspectivas destes relatos .

## **ANEXO I**

### **Arquipélago de São Pedro e São Paulo**

Este anexo pretende descrever as providências adotadas pelo governo brasileiro para demonstrar a habitabilidade do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, com o intuito de garantir o direito de estabelecer uma zona econômica exclusiva(ZEE) e plataforma continental (PC) em torno do mesmo. Também serão abordados os recursos marinhos vivos e os possíveis recursos minerais existentes ao redor daquele arquipélago, bem como os aspectos internacionais envolvidos neste caso, estabelecendo um vínculo entre a decisão governamental, os interesses brasileiros na região e situações semelhantes existentes em outras regiões do globo.

#### **Aspectos Geográficos**

O Arquipélago de São Pedro e São Paulo constitui o ponto mais avançado do território brasileiro no Oceano Atlântico, sendo o único conjunto de ilhas oceânicas do país no hemisfério norte. Sua posição geográfica é economicamente estratégica, por se localizar na rota de peixes de comportamento migratório, como o atum. Ele constitui a parte exposta de uma cadeia montanhosa que se ergue abruptamente de uma profundidade de 3600 metros. O arquipélago reveste-se de grande importância geológica porque, juntamente com as Seychelles, constituem-se nas únicas ilhas mesoocênicas que não possuem atividades vulcânicas. Ele está localizado no limite das placas tectônicas Sul-Americana e Africana, sendo registrados abalos sísmicos na direção leste-oeste . Todas estas características tornam o arquipélago e a região ao seu redor, em local privilegiado para o desenvolvimento de diversas pesquisas e estudos científicos .O arquipélago é composto por cinco ilhotas maiores e várias outras de menor porte, formadas apenas de rochas, não possuindo praias, solo e nem água doce natural. A Ilha de Belmonte é a única que possui vegetação rasteira .O local do território brasileiro mais próximo é a ilha de Fernando de Noronha, situada a 340 MN a sudoeste .

## **Histórico**

A origem do nome do arquipélago deve-se ao naufrágio da embarcação São Pedro, que chocou-se contra os rochedos em 1911. Algumas ilhotas receberam o nome de expedições científicas que passaram pelo local, como Challenger, Beagle e Cambridge. Em 1930, o tênder Belmonte, da Marinha do Brasil, instalou um farol na ilhota maior, que foi batizada com o nome do navio. Alguns anos depois, o farol foi destruído por um abalo sísmico.

## **Atividades de Pesca**

As atividades de pesca comercial no arquipélago foram iniciadas pela frota japonesa, no final da década de cinquenta do século passado. Somente em 1976 foram obtidos registros de embarcações brasileiras pescando no local. Considerando a grande importância da região como zona pesqueira, em 1995, pesquisadores da Universidade Federal de Pernambuco encaminharam ao Ministério do Meio-Ambiente um documento intitulado "Projeto de Instalação de uma Base Permanente de Pesquisa nos Rochedos de São Pedro e São Paulo", onde sugeriam promover a ocupação do arquipélago para a realização de estudos científicos. Atualmente, tem sido observada a presença de barcos pesqueiros espanhóis e japoneses realizando pesca, especialmente de atum, em área contida naquela que seria a suposta ZEE do arquipélago.

## **Os recursos minerais marinhos**

Os recursos minerais marinhos que despertam maior interesse comercial são os nódulos polimetálicos e, principalmente, os sulfetos polimetálicos. Estes últimos são encontrados em profundidades médias de 2500 m e ocorrem com altas concentrações de cobre, zinco, chumbo, ouro e prata. Estima-se que os seus depósitos nos oceanos possam ser de até 100 milhões de toneladas. Os maiores depósitos em área são aqueles encontrados em sítios hidrotermais ativos em cordilheiras mesoceânicas cobertas por sedimentos. Os únicos lugares sob a jurisdição brasileira onde existe cordilheira mesoceânica e, conseqüentemente, com maior probabilidade de haver sulfetos metálicos, são a ZEE e a PC do Arquipélago de São Pedro e São Paulo.

## **O programa ARQUIPÉLAGO**

O parágrafo 3º do artigo 121 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar diz que "Os rochedos que, por si próprios, não se prestam à habitação humana ou à vida econômica não devem ter zona econômica exclusiva nem plataforma continental". Assim, visando respaldar a posição do Brasil em possíveis contestações, por parte de outros países, quanto à atribuição de zona econômica exclusiva e plataforma continental às ilhas oceânicas brasileiras, o Estado-Maior da Armada, em 1994, alinhavou medidas que propiciassem ou intensificassem vínculos de atividade econômica com tais acidentes geográficos e seus espaços marítimos circunjacentes. A partir de então, a Marinha traçou uma estratégia para que o Brasil anexasse ao seu território marítimo a ZEE do Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Foram adotadas as seguintes medidas:

- em 1995 foi construído um farol na Ilha Belmonte;
- foi realizada a alteração da toponímia de "Penedos de São Pedro e São Paulo" para "Arquipélago de São Pedro e São Paulo";
- em 1996 foi aprovado o Programa Arquipélago ( PROARQUIPÉLAGO);
- em 25 de junho de 1998 foi inaugurada uma Estação Científica no arquipélago, sendo instalada na Ilha Belmonte, e ocupada permanentemente a partir daquela data por 3 ou 4 pesquisadores brasileiros, que são substituídos a cada 15 dias; e
- em 25 de agosto de 1998 foi criado o Comitê Executivo, coordenado pela Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), com representantes da Marinha do Brasil, do IBAMA, dos Ministérios das Relações Exteriores, da Educação, das Minas e Energia, da Ciência e Tecnologia e do Meio Ambiente. Este Comitê é responsável por operacionalizar e manter a Estação Científica e conduzir um programa contínuo e sistemático de pesquisas no Arquipélago.

A Estação Científica foi projetada por pesquisadores da Universidade Federal do Espírito Santo, construída pelo IBAMA e instalada pela Marinha. Ela é composta por uma edificação principal, com um alojamento para 4 pessoas, sala de estar, cozinha, banheiro e varanda; dois paióis, uma passarela e um píer. Em virtude dos freqüentes abalos sísmicos da região, a edificação principal foi instalada em amortecedores de borracha, e estes sobre discos de concreto, montados diretamente no solo. Objetivando a preservação ambiental, todo o lixo produzido no arquipélago é recolhido e os equipamentos utilizados, como geradores de energia solar e sistema dessalinizador para produzir água potável, são providos de recursos

especiais para evitar poluição . Os pesquisadores são voluntários e realizam previamente um treinamento de sobrevivência e combate a incêndio, ministrado pela Marinha. A substituição é realizada por embarcações fretadas pela SECIRM, as quais para propiciar segurança e apoio aos pesquisadores, permanecem nas proximidades do arquipélago durante todo o período. A manutenção das instalações e equipamentos é provida por navios da Marinha.

As principais atividades científicas realizadas na Estação Científica são na área de Biologia, Recursos Pesqueiros, Oceanografia, Geologia, Geofísica e Meteorologia. Estas pesquisas científicas podem contribuir para as atividades econômicas, especialmente aquelas correlacionadas com a pesca, atendendo assim ao requisito estipulado na Convenção sobre a necessidade das ilhas oceânicas se prestarem à vida econômica. Com a ocupação do arquipélago, o Brasil passará a ter o direito de estabelecer uma zona econômica exclusiva e plataforma continental em torno do mesmo. Isto poderá representar um acréscimo de cerca de 450.000 quilômetros quadrados de área marítima, na qual o País terá direito de soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais existentes sobre o leito do mar, no leito do mar e seu subsolo. Pelo fato de ser um local distante do território brasileiro e naturalmente inóspito, a manutenção da habitabilidade do arquipélago demanda um grande esforço logístico, que poderá ser justificado quando forem explorados o potencial pesqueiro e possivelmente mineral das águas jurisdicionais ao seu redor.

### **Aspectos Internacionais**

Atualmente a ZEE do arquipélago é representada na carta náutica número 1, por meio de linhas tracejadas. Isto pode ser percebido internacionalmente como um enfraquecimento da convicção do Brasil em relação ao seu direito àquela ZEE. Este tipo de representação gráfica denota que o Brasil se considera detentor desses direitos, embora ainda não tenha assumido essa postura internacionalmente. Para dar prosseguimento à estratégia adotada, de ocupação permanente do arquipélago, o que poderá lhe dar direitos sobre a ZEE e a PC em volta do mesmo, o Brasil deveria alterar a representação gráfica na carta, de linhas tracejadas para linhas contínuas, evidenciando assim uma postura firme e inequívoca de quem realmente possui e reivindica os direitos sobre a região, a despeito de prováveis protestos de outros países que estejam obtendo vantagens com a atual situação. No momento, aguarda-se a

decisão do Presidente da República, sobre qual será o posicionamento do País sobre a ZEE e a PC do arquipélago. Ele poderá manter a situação vigente, ou decidir assumir a postura de que o Brasil realmente possui direitos sobre a ZEE e a PC do arquipélago e quer efetivamente exercê-los. Caso decida pela segunda opção, sugere-se a adoção de uma estratégia de divulgação da mesma. Não seria interessante elaborar um documento específico sobre o assunto, pois poderia dar a impressão que aquele arquipélago estaria tendo uma abordagem diferenciada em relação às demais ilhas oceânicas brasileiras em torno das quais já estabelecemos ZEE, como Fernando de Noronha, Martin Vaz, Trindade e Atol das Rocas. Isto poderia suscitar dúvidas quanto aos nossos direitos de estabelecer uma ZEE em torno do arquipélago. Com o intuito de minimizar a possibilidade de atritos diplomáticos, a estratégia de divulgação mais prudente seria, inicialmente, por meio de documentos adequados, como a emissão, e posterior encaminhamento ao Secretário Geral da Organização das Nações Unidas, de novas cartas náuticas, onde a ZEE estaria representada por meio de uma linha cheia, indicando uma delimitação definitiva. Também deverão ser realizadas as devidas alterações nas publicações "Roteiros de Navegação", que assim como as cartas náuticas, são instrumentos de divulgação de informações para os navegantes de qualquer nacionalidade. A seguir, seria conveniente efetuar alterações na Lei nº8.617/19934, no sentido de citar nominalmente quais são as ilhas oceânicas brasileiras que fazem jus a possuir ZEE. Posteriormente, há a opção de se publicar, no "Boletim do Mar", da Organização das Nações Unidas, a nova configuração da ZEE brasileira. Essa publicação se constitui em instrumento de divulgação internacional dos limites das ZEE de vários países. Esta linha de ação poderia ser implementada por ocasião da submissão da proposta brasileira de delimitação da plataforma continental além das 200 milhas náuticas, à Comissão de Limites.

Enquanto o Brasil estiver implementando as providências supracitadas, as medidas de fiscalização dessa nova parcela das águas jurisdicionais brasileiras poderão ser responsáveis por possíveis interferências nos interesses de outros Estados, razão pela qual tais medidas deverão ser adotadas gradualmente, com Regras de Comportamento Operativo específicas para a região. Outros países também possuem casos similares de ilhas oceânicas e estão exercendo os direitos previstos na Convenção sobre a ZEE e a PC das mesmas, como o Reino Unido em relação à ilha de Rockall, localizada no Atlântico Norte. A ilha é um rochedo alto, onde foi instalada uma construção no seu topo. As suas condições de habitabilidade parecem ser mais precárias do que as da nossa estação científica. O Japão está exercendo os direitos

sobre a ZEE da ilha Okinotorishima. Esta é uma pequena ilha que está afundando, tendo sido realizadas obras de concretagem para manter a sua existência. Considerando os exemplos citados de outros países, o Brasil possui argumentos mais consistentes para, em caso de possíveis contestações, justificar os seus direitos sobre a ZEE e a PC do arquipélago.

## **Conclusão**

O governo brasileiro tem procurado demonstrar com o PROARQUIPÉLAGO que, em função das suas características geográficas peculiares, o Arquipélago de São Pedro e São Paulo presta-se para a realização de estudos científicos e que, apesar de ser um local naturalmente inóspito, pode ser habitável, mesmo que às custas de elevado esforço logístico. O prosseguimento do PROARQUIPÉLAGO é importante, para que o País possa continuar tendo argumentos para justificar o direito de estabelecer uma zona econômica exclusiva e plataforma continental ao redor daquele arquipélago. Entretanto, todo o esforço desenvolvido só será recompensado se o Brasil decidir efetivamente estabelecer a ZEE e a PC em torno do arquipélago, passando a exercer os direitos de soberania sobre as mesmas. Tal postura proporcionará ao país o direito de controlar e usufruir da exploração e exploração de importantes recursos pesqueiros e de possíveis recursos minerais existentes naquela região. Caso o Brasil opte pelo exercício da soberania e, apesar de comparativamente com outros países, possuir argumentos mais convincentes, que justificam os seus direitos sobre a ZEE e a PC do arquipélago, é diplomaticamente conveniente, adotar uma discreta e gradual campanha de divulgação, efetuando, inicialmente, alterações em documentos adequados, como cartas náuticas e "Roteiros de Navegação", dando o devido conhecimento ao Secretário Geral da ONU. Enquanto estiver implementando essas medidas, deve-se exercer uma gradativa fiscalização na região, com Regras de Comportamento Operativo específicas, a fim de evitar problemas internacionais.



## ANEXO II

### O questão da água de lastro

A água de lastro é usada nos navios como contra-peso no intuito de manter a boa estabilidade da embarcação e a correta distribuição dos esforços . Como em geral a troca da água de lastro consiste em 2 pontos distintos do globo terrestre , há a possível disseminação de espécies que podem ser potencialmente perigosas aos ecossistemas locais . Com isso essas espécies desequilibram o nicho ecológico local e acabam por causar impactos ambientais e mutações devido a ausência de seus predadores naturais oriundos de outras regiões . A IMO estima que o número de espécies migratórias( 500 espécies) tenha se tornado cinco vezes maior ao final da década de 90 . O principal exemplo disso é o vibrião do cólera que se inseriu na Índia nas décadas de 70 e 80 e ainda afeta a Índia até os dias de hoje . Em território brasileiro , mais especificamente em Guaraqueçaba PR , a maré vermelha causou a mortandade de muitos peixes além do desequilíbrio ecológico e prejuízos econômicos , o que embora não esteja provado mas bastante possível que tenha sido ocasionado por água de lastro .

A atuação do Programa Global de Gerenciamento de Água de Lastro – Globallast está sendo feito no sentido de ajudar os países no desenvolvimento para um eficiente tratamento da água de lastro . Paralelamente o Globallast prepara os países para a implementação de um instrumento legal de âmbito internacional que está sendo desenvolvido pelos Estados Membros da IMO na qual regulamentará o sistema de gerenciamento de água de lastro .

Nesses estudos , a entrada de espécies estranhas em ecossistemas naturalmente equilibrados por meio da água de lastro , incrustações no casco ou por outros meios foi detectada como uma das quatro maiores ameaças aos mares . As outras três são : fontes terrestres de poluição marinha , exploração excessiva dos recursos biológicos do mar e alteração e destruição física do habitat marinho .

## **Avaliação de risco da água de lastro**

O principal objetivo é avaliar o nível e os tipos de espécies marinhas invasoras que uma região portuária pode enfrentar no caso de disseminação por embarcações . É necessário então priorizar o alvo em determinados organismos , seus caminhos de imigração e os recursos marinhos mais afetados com a sua propagação .Nos dias de hoje os países conseguem com bastante eficácia este controle aplicando regimes aos navios de acordo com o seu nível de risco à região .

Quando há uma aplicação uniforme , o sistema de administração se torna simples ma vez que os critérios são os mesmos para todos e o Controle Estatal pelo Porto não é questionado na inspeção desta ou aquela embarcação . Com este sistema a quantidade de detalhamento é menor porém a eficiência é menor pois o sistema de controle ainda não é capaz de absorver toda a demanda de navios a serem vistoriados .

Existe também a seletividade baseada na avaliação de risco por viagem cujo objetivo foi diminuir o numero de embarcações sujeitas as inspeções . Mas esse sistema é muito dependente dos sistemas de informações , o que nos dias atuais é pouco eficiente ainda o que pode deixar um país menos favorecido numa posição vulnerável a riscos desconhecidos .

## **Conformidade , Monitoramento e Efetivação**

A implementação efetiva de um sistema de gestão da água de lastro necessita de um sistema de conformidade para o correto monitoramento no cumprimento dessas medidas e o no que for determinado ao navios .

O sistema de conformidade , monitoramento e efetivação (CME) tem que ser flexível para atender as condições de cada país e cada porto e também conceder a cada representante recursos específicos e a adição de obrigações características de cada local . Por isso se torna importante que nos navios , toda a tripulação esteja preocupada a respeito dos requisitos e razões para tais exigências . Logo para que o sistema CME seja implementado cada navio deve possuir o respectivo manual em conformidade com cada autoridade portuária e seus requisitos . Devido a grande pesquisa nesta área os países vêm revisando suas publicações e aprimorando os equipamentos para a amostragem da água de lastro , o que exige das empresas

, através de seus sistemas de gerenciamento um constante empenho para atender as determinações .

O Programa Globallast está fornecendo aos países-piloto , entre eles o Brasil , todo o treinamento de pessoal e equipamento de amostragem da água para que sejam atendidas as medidas do CME .

## **Conclusão**

Apesar da solução deste problemas estar num processo continuo de evolução ainda existe uma forte resistência da comunidade marítima devido aos custos das instalações e adaptações às áreas portuárias para aquisição destes recursos . Porém através da pesquisa científica tratamentos químicos na esterilização e tratamentos mecânicos têm mostrado grandes resultados no combate aos resíduos o que torna forte o argumento para implementação do programa no mundo . Independente disso , tem que ser garantido que seja seguro , ecológico e eficiente .

## ANEXO III

### **Trecho de uma entrevista ao Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho – Comandante da Marinha**

*Inforel :Fala-se muito na proteção das fronteiras do país e pouco sobre o patrulhamento na costa que é enorme . Que tal discorrer sobre tudo que envolve a proteção do mar territorial brasileiro e a vigilância da costa ?*

*Almirante Carvalho :* Sem querer ter a pretensão de tirar ou reduzir a importância da proteção de nossa fronteira , em especial na da Amazônia , estamos empreendendo um esforço para motivar a sociedade brasileira a enxergar a importância que o mar também tem para o país , ou seja , chamar a atenção para uma área que convencionamos chamar de “ Amazônia Azul” .

*Inforel :Comandante , o que deve ser entendido como “Amazônia Azul” ?*

*Almirante Carvalho :* A Amazônia Azul trata-se da área constituída pelas águas jurisdicionais brasileiras , definidas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar , dando direito ao Brasil a um mar territorial de 12 milhas , onde temos direito de soberania e uma Zona Econômica Exclusiva de 200 milhas mais a Plataforma Continental que excede essas 200 milhas e que em alguns trechos do nosso litoral chega a 350 milhas . A ZEE mais a PC alcançam quase 4.500.000 km<sup>2</sup> , o que corresponde à metade do território nacional ou a uma outra Amazônia , só que azul . Na ZEE , o Brasil tem direito exclusivo de exploração e exploração dos recursos vivos e não-vivos existentes no solo e subsolo marinhos . Apesar de 80% do seu petróleo viverem a menos de 200 km do litoral , boa parte deles , além de desconhecer a extensão da Amazônia Azul , também pouco sabe sobre o seu significado estratégico e econômico . O petróleo por exemplo é uma riqueza da Amazônia Azul . No limiar da auto-suficiência , o Brasil extrai no mar , mais de 80% do seu petróleo , o que em números significa algo na ordem de 2 milhões de barris por dia . Com as cotações vigentes , é dali extraído , anualmente , um valor aproximado de 30 bilhões de dólares . Mas não é só o valor financeiro que conta . Privados desse petróleo , a decorrente crise energética e de insumos paralisaria em pouco tempo o país . Também merece destaque a importância econômica e estratégica que o transporte marítimo tem para o Brasil . Apesar de ser lugar –

comum afirmar que mais de 95 % do nosso comércio exterior é transportado por via marítima , ou seja , circula pela Amazônia Azul , poucos se dão conta da magnitude que o dado encerra . O comércio exterior , soma das importações e das exportações , tem para 2004 e 2005 valores projetados que alcançam 150 bilhões e 200 bilhões de dólares respectivamente , representando um crescimento de 30% ao ano . Novamente , não é só o valor financeiro que conta pois em tempos de globalização , os próprios produtos brasileiros empregam insumos importados , de tal sorte que interferências com nosso livre trânsito sobre os mares podem levar-nos rapidamente ao colapso . A conclusão lógica é a de que somos de tal maneira dependentes do tráfego marítimo , que se ele se constitui em uma de nossas grandes vulnerabilidades . Além do tráfego marítimo e do petróleo que por si só já bastariam para demonstrar o significado de nossa dependência em relação ao mar , existem outras potencialidades econômicas como a pesca . Segundo a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca , a produção brasileira de pescados , se incentivada , em especial a de atuns e afins , com programas de diversificação e modernização da frota de pesca oceânica , poderá elevar , nos próximos quatro anos , a produção dos atuais novecentos e oitenta e cinco mil para um milhão e quatrocentos e cinquenta mil toneladas por ano , criando mais de 550 mil empregos diretos e indiretos . Sabemos que os recursos marinhos vivos não são ilimitados e sua exploração , de modo sustentável , vem merecendo a atenção da comunidade internacional . Já foram registradas reduções perigosas nas avaliações de estoques de determinadas espécies migratórias de pescado , devido principalmente à sobrepesca , ou seja , extração além do limite sustentável de uma determinada espécie . o esgotamento dos recursos marinhos vivos em outras regiões poderá , como consequência , trazer para a costa brasileira frotas pesqueiras ociosas dos países que praticam essa atividade em grande escala .

## CONCLUSÃO

Neste trabalho vimos a importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar com suas regiões e exigências no que regulamenta o Direito Marítimo Internacional para os países signatários entre eles o Brasil . Através destas normas o Brasil procurou atender as exigências da ONU na realização de Projetos para a marcação das regiões do Mar Territorial ,sendo o prolongamento do território brasileiro, Zona Contígua, uma faixa intermediária para fiscalização aduaneira e de polícia, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental destacando-se o projeto LEPLAC ,um projeto da Marinha do Brasil,da PETROBRÁS e da comunidade científica na qual resultou na entrega dos trabalhos a ONU relativos ao monitoramento da extremidade da Plataforma Continental e suas características geológicas e o programa REVIZEE com o levantamento dos recursos aquáticos sendo estes vivos.Porém o principal objetivo destes trabalhos foi a possibilidade do prolongamento da Plataforma Continental além do limite de 200 milhas podendo alcançar até 350 milhas marítimas.Vale ressaltar no projeto LEPLAC a imensa colaboração da PETROBRÁS no desenvolvimento de todo o projeto e as embarcações da Marinha designadas para o monitoramento o que resultou na conclusão de uma área de aproximadamente 911.000 km<sup>2</sup> . Ainda em debate na ONU o projeto trouxe uma certeza de 700.000 km<sup>2</sup> já aprovados e um limite máximo de 900.000 km<sup>2</sup> o que garante ao Brasil uma vasta área de soberania e direito exclusivo de exploração principalmente no que diz respeito ao petróleo na costa da Região Sudeste da Bacia de Campos ao litoral Sul de São Paulo o que recentemente conferiu ao Brasil a condição de auto-suficiência .O programa REVIZEE que ainda está em andamento está analisando os recursos vivos da zona econômica exclusiva , dados estatísticos para uma utilização racional e controlada destes no intuito de potencializar a atividade pesqueira .A Convenção é muito importante porque o Brasil adquiriu a condição de pioneiro na exploração de petróleo a grandes profundidades e ganhou da comunidade científica internacional aval para aspiração dos seus interesses e garantir uma política estratégica privilegiada com os outros países . Essa riqueza do mar territorial , zona econômica exclusiva e extensão da plataforma continental é o que chamamos de Amazônia Azul , tão rica em recursos e tão vasta quanto a Amazônia Verde na qual mostra a importância e responsabilidade das autoridades brasileiras em garantir a soberania e o gerenciamento legal dos seus recursos numa posição privilegiada em relação aos países na política mundial .

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. <http://www.mar.mil.br/dhn/leplac/index.htm>
2. <http://www.mar.mil.br/dhn/dhn/index.html>
3. **MATTOS**, Adherbal Meira. O Novo Direito do Mar, Rio de Janeiro, Renovar.1996.
4. **SOUZA**, J.M. Albuquerque . Até onde vai a soberania do Brasil no mar? Rio de Janeiro: Revista Ciência Hoje . v.20 . nº119 ,2003. p.66-68.
5. **OLIVEIRA**, Geovânio Milton de, José Estanislau Vale Evangelista e Beatrice Padovani Ferreira. Biologia e Pesca no Arqui pélagos de São Pedro e São Paulo. Tamandaré. Recife, 1996.
6. **MORAES**, João Francisco Silveira de . Expedição precursora aos Penedos de São Pedro e São Paulo. Recife .Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais. ,1996.
7. O Brasil e o mar no século XXI:Relatório aos tomadores de decisão do país .Rio de Janeiro .Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos .1998.
8. **RAPHAEL** , Leandro .Direito Marítimo . São Paulo. Ed. Aduaneiras , 2003.186pg.
9. **MELLO** , Celso D. de Albuquerque .Alto-mar .Rio de Janeiro.Renovar,2001.