

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

ZONAS DE IMPORTÂNCIA MARÍTIMA E SOBERANIA

Alex dos Santos Sapulla

Orientador

CMG (RM1) Paulo Roberto Valgas Lobo

Rio de Janeiro

2010

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

ZONAS DE IMPORTÂNCIA MARÍTIMA E SOBERANIA

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: Alex dos Santos Sapulla

**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

Primeiramente, a Deus, por todas as oportunidades e dádivas dadas. Aos meus pais, por serem os pilares da minha vida e da minha educação. Aos amigos de camarotes, irmãos de arma, dos quais tive o imenso prazer de conviver esses 3 intensos anos de minha vida. Ao Corpo Docente por me ajudarem a caminhar nessa árdua, porém recompensadora jornada para se tornar um Oficial da Marinha Mercante Brasileira.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Gilberto Sapulla e Maria Paula dos Santos pelo apoio dado em todos os momentos da minha vida, tantos nos momentos de pressão e dificuldade quanto nos momentos de alegria e festejo, me apoiando sempre em minhas decisões sem me restringir de escolha alguma, dando a mim a liberdade e ajudando a criar o meu caráter e a minha personalidade. Dedico este trabalho também a toda Sociedade Civil e Marítima, dos quais espero que façam bom aproveitamento desde estudo.

RESUMO

O tema a ser seguido neste projeto mostra os conceitos da Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar, que ressalta os aspectos das Zonas de Importância Marítima de um país costeiro, às leis internacionais que restringem cada nação a sua respectiva zona e seu poder sobre ela, focando também a importância dessa zona devido às riquezas ali concentradas e principalmente a capacidade de defesa, soberania e gerenciamento por parte dos Estados para com aquela área.

No caso especial do Brasil, será apresentado o roteiro usado pelo governo brasileiro, para aquisição das novas áreas de exploração no mar, na plataforma continental e na região total, a chamada, Amazônia Azul, assim como os projetos e programas visando esta área, tais como o Projeto LEPLAC e o Programa REVIZEE. Serão citados conceitos sobre a Plataforma Continental, Zona Contígua, Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva, incluindo os órgãos e leis que ditam as regras e regulamentam estas zonas, tais como IMO, DPC, Convenção das Nações Unidas sobre direito no Mar (CNUDM), MARPOL 73/78 (Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 73/78) e Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

O tema sobre soberania e gerenciamento será apresentado de maneira sucinta, mostrando alguns projetos no que tange as estratégias de defesa, gerenciamento e as ações tomadas, como a aquisição de novos navios patrulhas para patrulhamento das bacias petrolíferas e riquezas naturais encontradas na ZEE brasileira, a exploração e pesquisa da área do pré sal, o aumento no número de Oficiais da Marinha Mercante para guarnecer os novos navios que irão atuar nesta área e o reaquecimento da indústria naval brasileira, tendo como pioneira os navios da Transpetro.

ABSTRACT

The theme to be followed in this project shows the concepts of the UN Convention on the Law of the Sea, which highlights the aspects of the Important Maritime Zones of a coastal state, the international laws that limit each nation to its respective zone and his power over these zones, focusing the importance of this area due to the wealth concentrated in these areas and especially the capacity of defense, sovereignty, and management of the states towards that area.

In the special case of Brazil, it's going to be presented the script used by the Brazilian government for the acquisition of these new exploration areas in the sea, on the continental shelf and in the region overall, named Amazonia Azul, as well the projects and programs looking forward these areas, such as Project and Programme LEPLAC and REVIZEE. Concepts will be quoted about the Continental Shelf, the Contiguous Zone, the Territorial Sea and Exclusive Economic Zone, including the organizations and laws that dictate the rules and govern these areas, such as IMO, DPC, UN Convention on the law of the Sea (UNCLOS), MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 73/78) and the Maritime Authority (NORMAN).

The issue about sovereignty and management will be presented succinctly, showing some projects in terms of defense strategies, management and the actions taken, such as the purchase of new patrol vessels to patrol the oil fields and natural resources found in the Brazilian EEZ, the exploration and research in the area of pre salt, the increase of the number of Merchant Navy Officers to guard the new ships that will operate in this area and reheating the Brazilian naval industry, having as pioneer the ships of Transpetro.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 – CAPÍTULO I	12
A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar	12
1.1 - Histórico	12
1.2 - Zona de Importância Marítima	13
1.2.1– Definição	13
1.2.2 - Histórico	13
1.2.3 - A Amazônia Azul	14
1.3- As demarcações do mar	15
1.3.1 – Mar Territorial	15
1.3.2 - Zona Contígua	15
1.3.3 Zona Econômica Exclusiva	16
1.3.4 – Plataforma Continental	17
1.3.5– Alto Mar	18
1.4– Direito de Passagem	19
1.5 - Órgãos e Leis Governamentais Internacionais e Nacionais	20
1.5.1 - Diretoria de Portos e Costas (DPC)	20
1.5.2 - Normas da Autoridade Marítima (NORMAM)	20
1.5.3 - Organização Marítima Internacional (IMO)	22
1.5.4 - Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 73/78 (MARPOL 73/78)	23
1.6 – Exploração dos Limites	26
1.6.1 - Projeto LEPLAC	26
1.7 – Recursos vivos na Amazônia Azul	28
1.7.1 - Programa REVIZEE	28

2 – CAPÍTULO II	30
Soberania das Zonas de Importância Marítima	30
2.1 – Marinha do Brasil – Defesa e Soberania	31
2.1.1 - Sistema de Monitoramento	32
2.1.2 - Aquisição de Navios	33
2.1.3 - Simulações de Risco a Soberania	34
2.2 – Empresas de Pesquisa e Exploração	38
2.2.1 – Pré Sal	38
2.2.1.2- Capacidade Tecnológica e de Exploração	39
2.2.1.3 - Demanda de Mão de Obra e Navios	41
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46

INTRODUÇÃO

Para maior entendimento deste assunto, este trabalho foi dividido em 2 partes. A primeira parte é um estudo Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar, Convenção esta realizada em 1982 na Jamaica para maior compreensão e regulamentação das áreas de exploração de cada Estado, a fim de evitar atritos no cenário mundial em relação às riquezas a serem exploradas em determinadas áreas no mundo. O assunto principal a ser tratado sobre esta Convenção neste trabalho é as delimitação das zonas de importâncias marítimas, sendo elas: o Mar Territorial, faixa que compreende 12 milhas em que Estado é totalmente soberano; a Zona Contígua uma faixa anexa ao mar territorial com 12 milhas de distância, totalizando 24 milhas, nesta faixa o Estado tem soberania e direito de tomar as medidas de fiscalização necessárias para prevenir e sancionar infrações às suas leis e regulamentos; Temos também a Zona Econômica Exclusiva, faixa de 188 milhas a partir do mar territorial o qual o Estado tem direito de exploração e gerenciamento dos recursos minerais e naturais ali encontrados e citaremos por último o Alto Mar, área esta em que todos os Estados têm direito de utilizá-lo para fins pacíficos. Falaremos sobre o caso especial do Brasil, em que temos a Amazônia Azul, que é a soma daquelas zonas de importância marítimas citadas anteriormente.

Sobre as zonas de importância marítima será citada a sua história de criação, suas características, órgãos responsáveis pelas mesmas, tais como IMO (Organização Marítima Mundial) e no caso do Brasil, a DPC (Diretoria de Portos e Costas), a leis e normas que reinam sobre essas áreas como a Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar (CNUDM), MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios) de caráter a proteção ao Meio Ambiente e NORMAM (Normas da Autoridade Marítima). As estratégias usadas pelo governo brasileiro para aquisição e ampliação dessas áreas de exploração, a então chamada Amazônia Azul em que o Brasil incorpora 911.847 km² ao seu território, totalizando 4.451.766 km² de Plataforma Continental Jurídica Brasileira, cuja imensidão representa uma superfície de aproximadamente 4.450.000km², tendo como base o projeto LEPLAC para aquisição dos limites dessas áreas da plataforma continental.

No conjunto de estratégias do governo brasileiro citaremos alguns projetos que

ajudaram na ampliação dessas áreas, como o projeto LEPLAC (Plano de Levantamento da Plataforma Continental) na qual representa os esforços das autoridades competentes brasileiras para aquisição da mesma, e também é citado o Programa REVIZEE (Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva), programa de caráter biológico, responsável pelo levantamento dos recursos vivos das regiões a serem exploradas pela nação. Ao projeto LEPLAC foi concedido pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) um período limitado de 10 anos para sua respectiva pesquisa.

A segunda parte trata da soberania que esta intimamente ligada a defesa e gerenciamento destas áreas, colocando em questão a capacidade da Marinha do Brasil e as Empresas de Pesquisa e Exploração em gerenciar, defender e explorar essas áreas. Será apresentado o sistema de monitoramento dessa região realizado pelo o CONCONTRAM (Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo), responsável pelo controle do tráfego marítimo, controle este feito através do SISTRAM (Sistemas de Informações sobre o Tráfego Marítimo) que tem como objetivo manter o acompanhamento da movimentação de navios, na área SAR do Brasil, através de informações de navegação padronizadas, municadas pelos próprios navios participantes, quando navegando naquela área. Relacionado à defesa desta área, abordaremos as ações feita pela Marinha do Brasil, como a compra de novos navios patrulhas para estas áreas e as operações na defesa da Amazônia Azul, como a Operação Atlântico I, Operação Atlântico II e Operação Albacora. No que tange a Empresas de Pesquisas e Exploração iremos fazer um breve estudo sobre a capacidade de exploração e tecnológica, como a perfuração de poços de petróleo na área do pré-sal e a demanda por navios e marítimos para a logística de escoamento dos produtos extraídos.

CAPÍTULO I

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar foi criada em 1982 em Montego Bay na Jamaica com o propósito de regulamentar e criar leis de maneira a manter a ordem no cenário mundial, no que tange a exploração de riquezas naturais, e delimitação de áreas, a determinação de áreas e o tamanho da mesma para exploração, facilitando as comunicações internacionais e promovendo o uso pacífico dos mares e oceanos, investidos em sua autoridade como órgão das Nações Unidas de julgar as controvérsias relativas à interpretação e à aplicação deste tratado.

O motivo de sua criação tem como um dos fatores principais fatores, o temor das nações em desenvolvimento de terem suas riquezas naturais de suas águas territoriais serem exploradas pelo pequeno conjunto de potências industrializadas detentoras da tecnologia necessária para se fazer a exploração daquele local. Para que não ocorresse tal acontecimento era necessária a criação de leis e normas delimitando e dando os devidos direitos e deveres de cada nação para com suas águas territoriais.

1.1 Histórico

O mar é essencial para o desenvolvimento, evolução e a sobrevivência dos Estados Costeiros como um todo, e desde das épocas mais remotas, mares e oceanos são aproveitados como via de transporte e como fonte de recursos biológicos. Com a evolução e desenvolvimento da tecnologia marinha, nos permitiu a descoberta nas águas, no solo e no subsolo marinhos, recursos naturais de importância capital para a humanidade. A descoberta de tais recursos fez aumentar a necessidade de delimitar os espaços marítimos dos Estados costeiros.

Sendo assim, na década de 50, as Nações Unidas começaram a discutir a elaboração

do que viria a ser, anos mais tarde, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). O Brasil participou e colaborou ativamente das discussões sobre o tema, por meio de delegações formadas, basicamente, por oficiais da Marinha do Brasil e por diplomatas brasileiros.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) está em vigor desde novembro de 1994 e constitui-se, segundo analistas internacionais, o maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados que tem o mar como fronteira. Atualmente, a Convenção é ratificada por 156 países, dentre os quais o Brasil é participante.

1.2 Zonas de Importância Marítima

1.2.1 Definição

As Zonas de Importância Marítima podem ser definidas como uma determinada zona detentora de riquezas e de posição estratégica para uma dada nação. Estas Zonas podem possuir riquezas tanto na sua lamina d'água, solo, subsolo, assim como possíveis riquezas encontradas no espaço aéreo. Estas zonas são divididas em: Mar territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva, Plataforma Continental e Alto Mar.

1.2.2 - Histórico

A criação de zonas marítimas remonta a idade média, aproximadamente no século XIV na Europa, mais precisamente nas cidades marítimas da atual Itália. Estes foram os primeiros a estabelecer uma base jurídica no que tange a regulamentação da navegação em certas áreas marítimas próximas ao litoral de um dado Estado.

A partir do século XVIII, determinados Estados passaram a estabelecer um limite

propriamente dito as suas águas territoriais, como no caso dos Estados Unidos, França, Império Britânico e outros. Estes fixavam um valor de 3 milhas náuticas com o pretexto de que esse era um alcance médio de um canhão daquela época baseado no litoral.

Já no século XIX, o sistema passou a ser empregado internacionalmente. No século XX em virtude de vários atritos gerados pelas incidências de testes nucleares e controvérsias sobre a soberania em certas áreas de pesca, diversos Estados passaram a regulamentar unilateralmente as questões inerentes ao Direito no mar. Muitos estenderam o seu mar territorial para 50 milhas náuticas, outros para 200 milhas náuticas, causando uma completa desordem no cenário internacional. Devido a este cenário, foi realizado a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito no Mar em MonteBay na Jamaica em 1982, sendo por intermédio desta a regulamentação que permitiu criar uma uniformidade sobre os direitos no mar e os limites das águas territoriais de um Estado.

1.2.3 - A Amazônia Azul

A Amazônia azul pode ser definida como uma área marítima, adquirida pelo Brasil através de estudos, planejamentos e projetos, tais como o projeto LEPLAC (Levantamento da Plataforma Continental) realizados durante um período de 10 anos e entregues a Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. Esta área devido a sua grandiosidade e riquezas nela contida foi comparada a Amazônia Continental, e por este motivo recebendo este nome. A Amazônia Azul compreende uma área de aproximadamente 4.450.000 km². Nessa imensa área oceânica, cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é feito. É do subsolo marinho, nas fronteiras externas da ZEE (Zona Econômica Exclusiva) com limite da costa de 200 milhas náuticas, mais futuramente, nas bordas da plataforma continental estendida, que o Brasil retirará a maior parte da matéria-prima do seu petróleo e gás, elementos fundamentais para o desenvolvimento do país. A atividade pesqueira, permitindo a extração de recursos biológicos, podendo também explorar, futuramente, e aproveitar os recursos minerais do solo e subsolo, como os nódulos e sulfetos polimetálicos, as crostas manganésíferas, hidretos gasosos e as crostas de cobalto.

1.3- As demarcações do mar

1.3.1 – Mar Territorial

O Mar territorial compreende uma faixa de 12 milhas náuticas a partir do litoral ao mar adentro, de um determinado Estado. A área contida nesta faixa é considerada território nacional podendo o Estado gozar de todo o poder e soberania. O comprimento do mar territorial é contado a partir da linha de base, ou seja, a linha de baixa mar ao longo do litoral, tal como indicada nas cartas de navegação.

O Estado costeiro, no que tange ao território contido dentro da faixa de 12 milhas, goza de direitos soberanos iguais aos que goza em seu próprio território e águas interiores, podendo este aplicar suas leis e normas como regulamentar a exploração e o uso dos seus recursos naturais ali contidos. Entretanto, as embarcações estrangeiras civis e militares têm o "direito de passagem inocente" pelo mar territorial, desde que não violem as leis do Estado costeiro e nem constituam ameaça à segurança. Lembrando que o Mar Territorial é regulado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982.

1.3.2 – Zona Contígua

A zona contígua é uma faixa de 12 milhas náuticas contadas a partir da borda exterior do mar territorial e anexada a mesma, onde dentro desta faixa, o Estado poderá efetuar todas as suas medidas de fiscalização e policiamento a fim de evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território ou no seu mar territorial.

A zona contígua foi vislumbrada como uma área de aproximação ao mar territorial, que embora o Estado não tenha soberania absoluta, este tem jurisdição legal para os fins anteriormente citados. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar refere-se à zona contígua, sumariando essas prerrogativas do Estado costeiro e estabelecendo o limite da faixa que não poderá ir além de 24 milhas, contadas da mesma linha de base do mar

territorial.

Citando um pouco do Brasil, este possuía em meados de 1966 um mar territorial de 6 milhas náuticas e outras 6 milhas de zona contígua. Em 1969, o mar territorial brasileiro passou a ter 12 milhas náuticas, silenciando a zona contígua. Em 1970, obtivemos um mar territorial de 200 milhas com 2 zonas de pesca, cada uma tendo 100 milhas, sem zona contígua, mantendo a visão de 1969.

A partir de 1993, com a lei nº 8617, obtivemos uma zona contígua de 12 milhas, onde o Brasil poderá tomar medidas de fiscalização para evitar infrações a leis e aos regulamentos aduaneiros e fiscais, de imigração e sanitários, no seu território ou no seu mar territorial, bem como para reprimir essas infrações.

Atualmente, o Brasil segue a Convenção de Montego Bay, o qual define que a zona contígua não poderá ultrapassar a largura de 24 milhas a partir da linha de base que mede a largura do mar territorial, isso é uma extensão de 12 milhas.

1.3.3 – Zona Econômica Exclusiva

De acordo com a Convenção, uma Zona Econômica Exclusiva, é um espaço marítimo além de suas águas territoriais (mar territorial), o qual o estado detentor de sua gestão possui prerrogativas na utilização de suas riquezas naturais. A ZEE é delimitada por uma linha imaginária com alcance de 200 milhas náuticas a partir da linha de base, a mesma utilizada para o mar territorial, compreendendo assim uma faixa de 188 milhas náuticas e esta separa as águas nacionais das águas internacionais.

Dentro desta faixa o Estado tem direito de exploração e gerenciamento dos recursos minerais e naturais ali encontrados, podendo conceder autorização a outras nações de fazer exploração nesta área, desde que todas as operações realizadas não gerem danos ao meio ambiente como um todo. O Estado possui o direito de controlar a pescar, fazer investigações científicas, exploração de petróleo e gás no seu subsolo, podendo o mesmo construir instalações no que tange a dutos e cabos submarinos e goza de total liberdade de navegação e sobrevôo sobre esta área.

De acordo com o artigo 58, a Convenção não deixa claro se é autorizado ou não as

manobras e exercícios militares de navios de outros Estados sobre a ZEE de uma nação.

Segundo o art. 57, a ZEE não poderá ultrapassar a faixa de 200 milhas náuticas, exceto no caso em que a plataforma continental se estenda além das 200 milhas, o que dá o direito ao Estado de estender a sua ZEE a até 350 milhas.

No caso dos Estados que não possui litoral, a Convenção determinar que somente através de acordos eles podem ter o direito de aproveitamento dos recursos vivos em base equitativa e aos excedentes das Zonas Econômicas das nações vizinhas, tendo-se anteriormente acordos bilaterais e regionais firmados, deixando previamente claro as condições de exploração e participação naquela área.

No caso da ZEE do Brasil, temos uma área de cerca de 3,5 milhões de Km², limitando-se entre a foz do rio do Oiapoque no norte e ao Chuí no sul. Este inclui as áreas em torno das ilhas e arquipélagos, tais como: Atol das Rocas, Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo, e as Ilhas de Trindade e Martin Vaz.

1.3.4 – Plataforma Continental

Uma plataforma continental consiste de uma plataforma submarina cuja profundidade média não excede 200 metros, sendo esta próxima as margens do continente que se inclina suavemente em direção as bacias oceânicas. A plataforma continental termina quando há uma acentuada variação na declividade e conseqüentemente na sua profundidade, neste trecho, o local recebe o nome de Talude Continental. A plataforma continental não possui um valor fixo, ela varia ao longo da costa de um país, e em alguns casos, a diferença é enorme, como é o caso do Brasil.

A Convenção ratifica que um Estado Costeiro tem direito de exploração e gerenciamento das riquezas naturais encontradas na Plataforma Continental. Isso inclui o leito e o subsolo das zonas marinhas que se estendem além de seu mar territorial, por todo o seu percurso 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, lembrando que sempre que o limite externo da margem continental for inferior a essa distância.

Em virtude de vários Estados possuírem uma Plataforma Continental maior do que o valor padrão permitido pela Convenção, diversas nações, inclusive o Brasil, reivindicam uma extensão de sua plataforma para com a Comissão de Limites de Plataforma Continentais. O Estado é responsável pelo levantamento de um estudo de sua plataforma de forma a provar que este possui o direito de estender o valor da sua plataforma continental.

1.3.5 – Alto-Mar

Conceituam-se como Alto-mar as partes do mar que não estão contidas no mar territorial e na zona econômica exclusiva de um dado Estado Costeiro e/ou Estado Arquipélago.

O alto-mar é uma área que a princípio deve ser utilizado para fins pacíficos, todas as ações tomadas nessa área devem ser feitas tomando em consideração as conseqüências deste ato em outro Estado seja ele costeiro ou não, desta forma o Estado deve tomar cuidado no exercício de sua liberdade para que não interfira no interesse de outro Estado, valendo para toda a prerrogativa de conservação dos recursos oferecidos pelo mar.

No Alto-mar, de acordo com a Convenção, existem as chamadas grandes liberdades, que são no total 6. Podemos citar a liberdade de navegação; de sobrevôo, de colocação de cabos e dutos submarinos; de construção de ilhas artificiais; de pesca; e de investigação científica.

Na ocasião de uma invasão territorial, o navio de guerra engajado tem o direito de perseguição do elemento até o Alto-mar, caso este esteja tenha infringido suas respectivas leis em águas interiores. Caso não haja constatação o Estado deverá explicar o porquê da interceptação e alguns casos extremos podendo até indenizar a Bandeira do navio interceptado.

1.4 – Direito de Passagem

De acordo com o artigo 18 da Convenção, ela conceitua Passagem como uma navegação em mar territorial de um Estado com o fim de atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores e dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias. Entretanto temos também a definição de passagem inocente que é conceituada de acordo com o artigo 19 da Convenção, do qual diz que, a passagem é inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efetuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional.

A Passagem inofensiva passa a ser prejudicial à paz prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, se esse navio realizar, no mar territorial, certas atividades, tais como: Qualquer uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra ação em violação dos princípios de direito internacional enunciado na Carta das Nações Unidas; qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo; qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro; qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro; o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave; o embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro; qualquer ato intencional e grave de poluição contrário a presente Convenção; qualquer atividade de pesca; a realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos; qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro e qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

O Estado tem o direito de tomar todas as medidas necessárias para impedir toda a passagem que não seja inocente, podendo o mesmo utilizar do seu poderio bélico quando a segurança nacional ou a soberania estiverem sendo ameaçadas, havendo antes um aviso

prévio desta intenção.

Vale lembrar que um Estado também tem o direito de vetar a passagem inofensiva por determinadas áreas do seu mar territorial, quando esta medida for indispensável para a sua segurança e desde que esse não faça discriminação de direito entre navios estrangeiros.

1.5 – Órgãos e Leis Governamentais Internacionais e Nacionais

1.5.1 - Diretoria de Portos e Costas (DPC)

A Diretoria de Portos e Costas remonta suas origens a partir da Inspetoria de Portos e Costas pelo Decreto nr. 6.509 de 11 de junho de 1907, que possuía as funções básicas de policiamento naval, conservação dos portos, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula do pessoal marítimo, praticagem, etc.

Atualmente a DPC é chamada de Autoridade Marítima, sendo como uma dos principais órgãos da Marinha no que tange a área da Marinha Mercante, Portos e Sinalizações. Esta Diretoria é responsável pela formação dos Aquaviários da Marinha Mercante. É responsável também por planejar, dirigir, coordenar e controlar as atividades técnicas e administrativas relacionadas com a Marinha Mercante, quanto à praticagem, segurança das embarcações e instalações portuárias, bem como formação, habilitação e qualificação do pessoal marítimo e da indústria de construção naval civil.

1.5.2- Normas da Autoridade Marítima (NORMAM)

Dentro da organização da Marinha do Brasil, compete à Diretoria de Portos e Costas (DPC), o acompanhamento e a fiscalização das embarcações no que diz respeito à segurança e à proteção ao meio ambiente em águas jurisdicionais brasileiras, bem como à capacitação dos marítimos e composição das tripulações. Para tal, a DPC necessitou criar regulamentos e normas no que tange as operações das embarcações de maneira geral dentro das águas jurisdicionais brasileira. E neste âmbito houve a criação da NORMAM (Normas da Autoridade Marítima).

Atualmente, a NORMAN é um conjunto composto por 25 normas regulamentadas, tratando sobre estes assuntos:

NORMAM 01 - Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto

NORMAM 02 - Embarcações Empregadas na Navegação Interior

NORMAM 03 - Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para
Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

NORMAM 04 - Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais
Brasileiras

NORMAM 05 - Homologação de Material

NORMAM 06 - Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em
Nome do Governo Brasileiro

NORMAM 07 - Atividades de Inspeção Naval

NORMAM 08 - Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais
Brasileiras

NORMAM 09 - Inquéritos Administrativos

NORMAM 10 - Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens
Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos

NORMAM 11 - Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às
Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira

NORMAM 12 - Serviço de Praticagem

NORMAM 13 - Aquaviários

NORMAM 14 - Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades
Classificadoras

NORMAM 15 - Atividades Subaquáticas

NORMAM 16 - Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das
Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou
bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores

NORMAM 17 - Auxílios à Navegação (DHN)

NORMAM 19 - Atividades de Meteorologia Marítima (DHN)

NORMAM 20 - Gerenciamento da Água de Lastro de Navios

NORMAM 21 - Uso de Uniformes da Marinha Mercante Nacional

NORMAM 22 - Cerimonial da Marinha Mercante Nacional

NORMAM 23 - Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Embarcações

NORMAM 24 - Credenciamento de Instituições para Ministrarem Cursos para Profissionais Não-Tripulantes e Tripulantes Não-Aquaviários
NORMAM 26 - Serviço de Tráfego de Embarcações (DHN)

De acordo com a portaria 67 de 18 de Março de 1988 do Comandante da Marinha, este delega competências a DPC, Distritos Navais e Comandantes de unidades para normatizar procedimentos necessários para cumprir as atribuições definidas na Lei 9.537

A Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, dispõe sobre segurança do tráfego marítimo em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências conhecidas como LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário) prescreve em seu artigo 3º, o qual cabe a Autoridade Marítima promover a sua implementação e execução, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias e interiores e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio

1.5.3 - Organização Marítima Mundial (IMO)

Sediada em Londres, Inglaterra, a IMO é uma agência especializada das Nações Unidas com 169 Estados-Membros e 3 membros associados, dentre os quais o Brasil é um deles. Criada em 1948 em Genebra e entrando em vigor dez anos mais tarde, a IMO possuía o nome de Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO), sendo em 1982 seu nome mudado para o atual IMO (International Maritime Organization).

A IMO é governada por uma Assembléia de sócios e é financeiramente administrado por um Conselho de membros eleitos da Assembléia, sendo aquele considerado o órgão executor da Organização. Cinco comissões são responsáveis pelo trabalho da IMO dos quais são suportados por subcomissões técnicas. A IMO é composta por um secretariado permanente. O Secretariado é composto por um Secretário Geral que é periodicamente eleito pela Assembléia e suas várias divisões.

Após a Segunda Guerra Mundial, a ONU (Organização das Nações Unidas), necessitava de um órgão que tratasse da regulamentação do transporte marítimo no mundo

todo, promovendo a cooperação técnica entre os países membros, desenvolvendo mecanismos para aperfeiçoamento da segurança no mar com a preservação do meio ambiente. Dentre os objetivos básicos da IMO podemos citar: A salvaguarda da vida humana no mar, Segurança da Navegação e Preservação do Meio Ambiente. As leis e regulamentos da IMO foram atualizados e modificados ao longo dos anos em função de acidentes e incidentes, assim como o seu número de membros e leis são alterados em prol da eficiência no que tange aos objetivos básicos já anteriormente citados.

1.5.4 - Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 73/78 (MARPOL 73/78)

A MARPOL 73/78 é uma das Convenções internacionais mais importantes para os marítimos no que tange a proteção do meio ambiente. Ela foi projetada para minimizar a poluição dos mares, e isso inclui poluição por petróleo e exaustor. Seu objetivo principal é preservação do meio ambiente marinho através da completa eliminação da poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas e a minimização de descargas acidentais de tais substâncias no mar.

De acordo com artigo 2 da Convenção, ela define como substância poluidora toda aquela que é danosa sendo capaz de criar riscos à saúde humana, causar danos aos recursos e à vida marinha, prejudicar as atividades de lazer ou interferir com outras utilizações legítimas do mar, não abrangendo nos casos de alijamento ao mar, dentro do significado da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por alijamento de Resíduos e Outras Matérias, realizada em Londres em 13 de Novembro de 1972; ou a liberação de substâncias danosas resultantes diretamente da exploração, prospecção e do processamento ao largo ("offshore") dos recursos minerais do fundo do mar; ou a liberação de substâncias danosas com a finalidade de realizar pesquisas científicas legítimas sobre a redução ou o controle da poluição. Sendo esta Convenção aplicável a todos os navios autorizados a arvorar a bandeira de algum membro da Convenção; e navios não autorizados a arvorar a bandeira de membro, mas que operam sob a autoridade do mesmo.

A MARPOL 73/78 é uma Convenção com seis anexos contendo

regulamentação detalhada sobre as descargas permissíveis, equipamentos de bordo e etc.

Os anexos são os seguintes:

- O Anexo I à Convenção MARPOL 73/78, prevenção da poluição por óleo, é extensa e contém regras de como os petroleiros e outros navios serão construídos para minimizar o risco de poluição. O anexo contém ainda os critérios e limites para as descargas admissíveis de óleo e resíduos oleosos em circunstâncias diferentes no mar. O anexo pode, por razões práticas, ser dividida em dois grupos: resíduos oleosos dos espaços de máquinas, incluindo óleo de água contaminada por esgoto (resíduos operacionais), de lastro e tanque de água de limpeza dos tanques de carga e bombas de petroleiros (resíduos de carga).
- O Anexo II à Convenção MARPOL 73/78, prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel, inclui regulamentos de descarga e as medidas para reduzir as descargas de substâncias líquidas nocivas (produtos químicos), transportados a granel. Mais de 250 substâncias químicas diferentes foram avaliadas e anexadas ao anexo. A eliminação de algumas dessas substâncias é permitido somente em terra, de maneira apropriada. Descargas subsequentes após a limpeza dos tanques podem ser feitas para remoção dos depósitos passados a fim de evitar a contaminação da carga subsequente, levando em consideração os limites de concentração e as condições de quitação. Não é em qualquer caso que são permitidas as descargas mais próximo da costa do que 12 milhas náuticas e em uma profundidade não inferior a 25 metros. Os regulamentos de descarga são mais restritas na chamada áreas especiais, onde o Mar Negro é um deles.
- O Anexo III à Convenção MARPOL 73/78, prevenção da poluição por substâncias nocivas transportadas em embalagens (fardos, contêineres, tanques portáteis e etc.) compreende regulamentos visando a prevenção da poluição de substâncias prejudiciais transportadas em embalagens, como embalagens contentores, cisternas ou cisternas para transporte ferroviário ou rodoviário. O anexo também inclui os requisitos gerais para emitir regulamentos detalhados sobre a embalagem, rotulagem, documentação, armazenamento e limites de tamanho. A fim de satisfazer as exigências em matéria de segurança e reduzir os riscos de poluição por substâncias nocivas.

- Anexo IV à Convenção MARPOL 73/78, prevenção à poluição por esgotos sanitários provenientes de navios, compreende regulamentos para prevenir a poluição causada por descargas de esgotos sanitários dos navios. Esta entrou em vigor desde 27 de Setembro de 2003, foi aceite por 107 países, entretanto países como Estados Unidos, Canadá e China não o ratificaram. Neste anexo, prevê também, que um navio, quando num porto ou num terminal offshore, estará sujeito a uma inspeção por funcionários devidamente autorizados para certificação dos requisitos operacionais no âmbito do anexo, uma vez que existam motivos sérios para acreditar que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais para a prevenção da poluição por esgoto.
- Anexo V à Convenção MARPOL 73/78, prevenção de poluição por lixo proveniente de navios, compreende regulamentos para prevenir poluição causada por descargas de resíduos domésticos e outros resíduos sólidos. O anexo define os diferentes tipos de resíduos que devem ser considerados como lixo, a distância da costa em milhas de onde eles estão autorizados a ser descarregados e de que maneira. De acordo com a Convenção são os seguintes tipos de resíduos considerados como lixo: resíduos domésticos comuns, incluindo os resíduos de alimentos; Resíduos de porões de carga, como esteiras, *pallets* quebrados, cabos, cordas e coberturas; Resíduos Inofensivos de carga; Os resíduos provenientes de espaços de máquinas que não está abrangido por qualquer outro anexo da Convenção; resíduos médicos; Artes de pesca que está fora de ordem, caixas de peixe e etc. Um importante regulamento diz que não há uma proibição total sobre a quitação de todos os tipos de plásticos e materiais plásticos.
- Anexo VI à Convenção MARPOL 73/78, prevenção da poluição atmosférica, trata da poluição do ar gerada por navios. Este anexo entrou em vigor recentemente, sua data de início foi em 19 de Maio de 2005. Os regulamentos deste novo Anexo limitam as emissões de óxido de enxofre e de nitrogênio das descargas dos

motores e proíbe à emissão deliberada de substâncias que esgotem a camada de ozônio, tal anexo ainda não foi ratificado pelo Governo Brasileiro.

1.6 – Exploração dos Limites

1.6.1 - Projeto LEPLAC

O LEPLAC (Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira) é um programa desenvolvido pelo Governo Brasileiro juntamente com Marinha do Brasil, instituído pelo Decreto nº 98.145/1989, cujo objetivo principal é estabelecer juridicamente, o limite da Plataforma Continental além das 200 milhas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), em conformidade com os critérios estabelecidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), assinada pelo Brasil, em MonteBay na Jamaica, em 10 de Dezembro de 1982, e posteriormente sendo ratificada em 22 de Dezembro de 1988.

O Governo Brasileiro intercedeu juntamente para com a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas para que se desse entrada no Projeto LEPLAC. A Comissão concedeu ao Brasil e aos demais países com projetos semelhantes ao LEPLAC, um período de 10 anos para levantamento das pesquisas e entrega dos projetos. No Brasil, tal documento foi assinado e ratificado em 16 de novembro de 1994, entretanto a data inicial foi alterada para 13 de maio de 1999.

As atividades do LEPLAC iniciaram-se em junho de 1987, efetuada pelo navio oceanográfico “Almirante Câmara”, da DHN - Diretoria de Hidrografia e Navegação, órgão da Marinha do Brasil. Os dados recolhidos, cerca de 230.000 km de perfis geofísicos, ao longo dos mais de 7000 km de costa brasileira garantem levar a jurisdição para além das 200 milhas náuticas.

A Comissão Internacional para os Recursos do Mar é a instituição responsável pelo planejamento, coordenação e controle das atividades do Projeto LEPLAC, cujos propósitos que além da ampliação dos limites da plataforma continental tem também

como o estabelecimento de mapas integrados ao longo da margem continental, incluindo mapas de espessura sedimentar a fim de definir o bordo exterior da plataforma.

Dentro da Comissão Internacional para os Recursos do Mar, o projeto foi compartilhado com uma Secretária (SE-CIRM), uma subcomissão e um comitê executivo, sendo o mesmo composto por diversos subcomitês, os quais são: de Logística, sediado na Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN); na Ilha Fiscal, com o objetivo de viabilizar o emprego do navio oceanográfico Almirante Câmara; de Batimetria e Cartografia, sediado também na DHN, na Ponta da Armação, em Niterói, com a finalidade de determinar as linhas de base da isobatimétrica de 2500 metros e do ponto inicial da talude continental, além do processamento, controle de qualidade, interpretação, tratamento e integração dos dados batimétricos de precisão do Projeto. Subcomitê da Geologia, sediado na Petrobrás do Rio de Janeiro, que coordena e supervisiona a aquisição, processamento, controle de qualidade, interpretação dos dados geofísicos do projeto; Subcomitê de Geofísica sediado também na Petrobrás do Rio de Janeiro com as funções iguais ao do Subcomitê da Geologia.

Deste modo os trabalhos em execução do Projeto LEPLAC compreendem:

- Determinação das linhas de base, da isobatimétrica de 2500 metros e do pé de talude continental, ao longo 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 de 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.

No dia 17 de Maio de 2004, na Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, foi entregue a proposta brasileira de ampliação da plataforma continental, após a conclusão do LEPLAC. De acordo com a proposta, o Brasil incorporaria uma faixa de 911.847 km² ao seu território, somando se num total de 4.451.766 km².

Entretanto a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) não aceitou completamente o total do território que seria integrado à nação brasileira. A CLPC não concordou com cerca de 190 mil km², distribuídos nas seguintes áreas da plataforma continental brasileira: Cone do Amazonas, Cadeias Norte Brasileira e Vitória-Trindade e Margem Continental Sul. A área não aceita pela CLPC equivale, aproximadamente, a 4,2% da área de nossa Amazônia Azul e a 19% da área da nossa plataforma continental estendida, entretanto as demais áreas foram aceitas.

A área já conquistada pelo Brasil deixa a Marinha Mercante, Marinha do Brasil e o Governo Brasileiro entusiasmados em virtude das riquezas que podem ser encontradas, e o Brasil ainda tentará pleitear outra vez para com a CLPC, com aquisição de novos dados e reprocessados dos já existentes para refazer a proposta.

1.7 – Recursos vivos na Amazônia Azul

1.7.1 - Programa REVIZEE

O programa REVIZEE é realizado pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), SECIRM (Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar) dos Ministérios da Ciência e Tecnologia, Ministério da Educação e Marinha do Brasil, sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. E tem como órgão supervisor o CIRM (Comissão Interministerial para os Recursos do Mar).

O Programa aborda basicamente a avaliação do potencial sustentável de recursos vivos na Zona Econômica Exclusiva Brasileira, analisando o potencial de exploração destes recursos de maneira a impedir a extinção das espécies presentes naquela área. Esse programa serve também para avaliar a capacidade nacional no que tange a pesca desses recursos vivos, de maneira que a nação tenha capacidade técnica e industrial para utilização de maneira integral de todas as riquezas ali presentes, a fim de que não fossem utilizadas em prol de outras nações. Para melhor desempenho e organização das operações do Programa, o mesmo foi partilhado em 4 sub-divisões da costa brasileira. Elas são:

- Costa Sul (do Chuí ao Cabo de São Tomé);

- Costa Central (do Cabo de São Tomé a Salvador, incluindo as Ilhas de Trindade);
- Costa Nordeste (de Salvador à Foz do Rio Parnaíba, incluindo o Atol das Rocas e os Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo); e
- Costa Norte (da Foz do rio Parnaíba à fronteira marítima com a Guiana)

O Programa está contido em nove Partes e dois Anexos, objetivando o levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos da ZEE, catalogando tais recursos e suas peculiaridades ambientais de sua ocorrência, determinar suas biomassas e estabelecer potenciais de captura. Apresenta uma classificação de pesca (de subsistência, artesanal, de pequena escala, industrial costeira e industrial oceânica), compreendendo sua operacionalização, a divisão da ZEE em áreas (Costa Sul, Costa Central, Costa Nordeste e Costa Norte); estudo dos meios flutuantes; setor produtivo pesqueiro; recursos humanos etc. A metodologia de trabalho compreende medidas oceanográficas e pesqueiras (prospecção dos estoques; dinâmica de populações; oceanografia física, química, geológica e biológica; observações meteorológicas de superfície e levantamento estatístico da pesca comercial). Os resultados esperados abrangem a determinação das biomassas e potenciais de captura, na ZEE, dos recursos pesqueiros demersais e dos recursos pelágicos; formação de frota pesqueira oceânica destinada ao aproveitamento dos recursos pesqueiros da ZEE e incremento da capacidade de pesquisa para efetivar a avaliação do potencial da ZEE.

Com a finalização do Programa em 2004 o Brasil assegurou para a sociedade brasileira e para as futuras gerações um plano estratégico que garantirá a nossa nação a utilização dos recursos vivos presentes de maneira ecologicamente sustentável em nossa ZEE.

CAPÍTULO II

Soberania das Zonas de Importância Marítima

As questões inerentes aos mares e oceanos sempre envolveram discussões sobre sua demarcação ao longo dos tempos, devido ao fato de que como o mar é a extensão do território dos Estados, cada Estado tem continuamente interesse de que seu território seja o maior possível, uma vez que assim, asseguram sobre este a sua soberania. Desta forma, a soberania não é mais compreendida como um elemento constitutivo do Estado, visto que ela é o próprio Estado, uma vez que está intrinsecamente ligada à condição do mesmo.

Dentro deste mesmo tema, assunto que até hoje provoca grandes discussões, é o que esta relacionada ao domínio marítimo seja nas Águas Interiores, no Mar Territorial, na Zona Contígua, na Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma Continental, sendo a soberania em todas essas áreas de maneira geral, o objeto de nosso estudo.

Para uma melhor compreensão do que seja a Soberania numa área de importância marítima, torna-se cabível citarmos os elementos históricos em relação ao domínio sobre as águas que será mais bem explicado no item 2.1 deste capítulo, para só então, adentrarmos no assunto relativo à soberania, destacando a importância da delimitação desta área para a garantia da nossa soberania sobre a mesma.

Neste capítulo apresentaremos um estudo das estratégias e ações tomadas no que tange a soberania nacional ligado as zonas de importâncias marítimas, já posteriormente citadas no capítulo anterior e suas respectivas riquezas sobre jurisdição nacional, que vão desde plataforma de petróleo e sua exploração aos recursos minerais e vivos encontrados na lamina d'água, subsolo e espaço aéreo dessa região.

Apresentaremos também um breve estudo relacionado a exploração e pesquisa feitas nas águas jurisdicionais brasileira, em especial a área do Pré-Sal, levando em consideração a capacidade tecnológica e de exploração das empresas engajadas naquela área.

2.1 – Marinha do Brasil – Defesa e Soberania

O mar foi a via de descobrimento do Brasil, de colonização, de invasões, de consolidação da Independência, de comércio e de agressões, além de arena de defesa da soberania em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais neste século. Sendo assim temos como Organização Militar nacional responsável pela defesa e soberania das águas sobre jurisdição da nação brasileira, a Marinha do Brasil, cuja origem remonta ao Reino de Portugal do século XII juntamente com Marinha Portuguesa. Com a transferência de sede do Reino para o Brasil, em 1808, toda tecnologia, infra-estrutura e pessoal da Marinha Portuguesa também foram transferidos e com eles todo seu conhecimento e técnica. Em prol dos desafios deste novo milênio, como a proteção das plataformas petrolíferas e riquezas minerais e naturais de nossa Amazônia Azul, a Marinha do Brasil tem investido na ampliação de sua frota no que tange a navios patrulhas e monitoramento dessas áreas. Nessas áreas estão armazenadas acima de 90% das reservas conhecidas de petróleo e gás, além de jazidas minerais de uso estratégico. Os estoques pesqueiros podem chegar a 1,5 milhões de toneladas por ano e a frota atual de defesa é formada por alguns poucos navios que operam com apoio de 20 aviões Emb-111 Bandeirulha, da Força Aérea Brasileira (FAB). Esse conjunto pode ser reforçado por helicópteros pesados torpedeiros do tipo Super Puma, combinados com os Lynx, de ataque leve e com os submarinos Tupy.

A composição e formação da Marinha refletem a concepção estratégica estabelecida pela Política de Defesa Nacional, que contempla a adoção de uma postura defensiva para as nossas Forças Armadas, mas com capacidade de impor um custo elevado à uma eventual opção militar contra o Brasil, o que permite dissuadir agressões e incentivar a solução pacífica de eventuais controvérsias.

Para tanto, a Marinha vem adquirindo navios e aeronaves, modernizando meios, ainda operativos, e desenvolvendo, ou adquirindo, sistemas de controle e de armas dotando-se de um Poder Naval adequado, pelo menos qualitativamente, para atendimento às diretrizes contidas na Política de Defesa Nacional. A organização é feita com navios, agrupados, administrativamente, em Forças denominadas de acordo com o ambiente em que seus meios operam: Força de Superfície, Força de Submarinos e Força Aeronaval,

além de órgãos de apoio, instrução e adestramento, reparos e manutenção.

2.1.1 - Sistema de Monitoramento

O sistema de monitoramento sobre as águas de jurisdição brasileira é atualmente feito pelo CONCONTRAM (Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo), que de acordo com o artigo 22 do decreto N° 92.271, de 07 de Janeiro de 1986, tem por finalidade contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil, e de atender a compromissos internacionais assumidos pelo País, relativos ao controle naval do tráfego marítimo.

O sistema atualmente utilizado para monitoramento de nossas águas jurisdicionais pelo CONCONTRAM é o SISTRAM (Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo), que utiliza processamento eletrônico de informações para acompanhamento dos Navios Mercantes na área SAR brasileira, quer em rotas de longo curso, quer em cabotagem ou em águas interiores.

O sistema nasceu de uma necessidade em atender as regulamentações e exigências impostas pelas convenções internacionais, em especial a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Estas Convenções estabelecem que os governos de suas respectivas águas jurisdicionais devem assegurar recursos necessários para vigilância em suas costas e o salvamento de vidas humanas no mar nessas águas.

Os sistemas de acompanhamento de tráfego marítimo, existentes no mundo, visam basicamente a dar o apoio necessário aos navios em situações de emergência, conhecidas como “incidentes SAR”. O SISTRAM é similar ao Sistema Americano AMVER (Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System) e aos demais Sistemas do mundo, permitindo, em caso de incidente SAR, a rápida localização e o acionamento das embarcações mais próximas, em condições de prestar socorro e de prover ou orientar, por meio de comunicação disponível, a assistência médica, conforme for o caso.

Vale lembrar que o SISTRAM é um sistema utilizado tanto para acompanhamento de navios mercantes assim como para a defesa das águas nacionais quando a soberania da mesma for ameaça por algum navio de guerra estrangeiro ou embarcação que ofereça perigo.

2.1.2 – Aquisição de Navios

A definição de Navio-Patrolha pode ser dada como um navio de guerra, geralmente utilizado em missões de fiscalização, escolta e defesa portuária. Esses navios de pequena dimensão possuem também um poder de fogo relativamente pequeno.

Na atualidade, os navios-patrolha, destinam-se principalmente ao patrulhamento da zona econômica exclusiva de um país. De acordo com o seu tipo e a entidade que os opera, os navios-patrolha podem ser empregues em funções puramente militares ou em funções de serviço público. As funções militares incluem o reconhecimento armado, a escolta a comboios fluviais, a proteção de portos contra minas e a infiltração de forças especiais. As funções de serviço público incluem a fiscalização de fronteiras, a fiscalização das pescas e de outras atividades aquáticas, a fiscalização aduaneira, o combate à pirataria, o combate à imigração ilegal, a segurança de plataformas de exploração de petróleo no mar e a busca e salvamento.

Os Navios-Patrolha estão entre as maiores e principais prioridades da Marinha que já opera 12 NaPa (Navios-Patrolha) da classe Grajaú e quatro da classe Bracuí. A MB (Marinha do Brasil) planeja construir 32 navios patrulha até 2016 em estaleiros nacionais por R\$ 2,97 bilhões. Serão 27 navios patrulha de 500 toneladas por R\$ 2,16 bilhões e cinco Navio de Patrulha Oceânico (NaPaOc) de 1.800 toneladas por R\$ 815 milhões.

O Programa de Reestruturação da Marinha de 2008 a 2014 já tinha a previsão de construção de 12 Navios-Patrolha de 500 toneladas com um custo estimado por unidade de R\$ 80 milhões. A Classe será chamada de Macaé. Os planos anteriores englobavam a construção de cinco Navios-Patrolha de mil toneladas até 2013 por R\$ 104,5 milhões cada, mas agora serão navios maiores de 1.800 toneladas. O navio deverá ter um convoô, um hangar, um canhão de calibre médio e levará lanchas RIBH. Os navios serão usados para SAR de longo alcance com autonomia 20 dias.

No LAAD (Latin America Aero e Defense) de 2009 foi apresentado um projeto de um navio-patrolha oceânico como proposta para a Marinha do Brasil. Tal projeto foi desenvolvido pela a Industrial Naval do Ceará (INACE) que já estuda sua proposta com várias tecnologias disponíveis em embarcações civis como a propulsão diesel-elétrica com azipods. Estes navios poderão ser equipados com armamento leve, na maquete com um canhão de 57mm, mas com capacidade para receber armamento de maior capacidade se for

necessário. O navio também poderá receber helicópteros e operar com UAVs (veículo aéreo não-tripulado).

O deslocamento deste novo navio de patrulha oceânico (NaPaOc) aumentou de 1.000 para 1.800 toneladas o que sugere várias novas capacidades adicionais. A capacidade deve incluir a possibilidade de operar helicópteros de médio porte como os EC-725. Em uma operação de resgate o NaPaOc poderia ser usado com base provisória servindo de ponto de reabastecimento até o local de busca e/ou resgate em alto mar. Os helicópteros tem autonomia limitada e o navio seria um meio para aumentar o alcance. Em algumas operações de salvamento em alto-mar são enviados escoltas como fragatas para realizar a missão. O NaPaOc seria o navio dedicado a esta missão com custos menores e sem desgaste desnecessário aos navios escoltas.

Atualmente, os estaleiros nacionais estão exportando navios-patrulha para outras nações, e o novo navio-patrulha oceânico dotado de sistemas e tecnologia nacional poderia ser mais uma opção, uma vez que, são mais baratos do que as escoltas e possui um mercado maior de compra e venda.

2.1.3 - Simulações de Risco a Soberania

As simulações de risco a soberania de uma nação devem ser exaustivamente treinadas e exercitadas, para tal, o governo brasileiro e o Ministério da Defesa organiza as operações de simulação de risco a soberania, que neste trabalho será apresentado em especial as operações relacionadas a defesa das águas jurisdicionais brasileiras e uma de suas principais riquezas: as bacias de petróleo e suas respectivas plataformas.

Operação Albacora

A operação Albacora foi um exercício em conjunto das três forças armadas brasileira (Marinha, Exército e Força Aérea) em defesa das bacias petrolíferas de Campos. A operação foi deflagrada no dia 12 de setembro de 2007 envolvendo cerca de 8.800 militares das três armas, as operações simularam situações de conflitos no litoral dos estados do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e no Atlântico Sul.

Na ações da Operação Albacora, os militares estão simulando uma situação de guerra entre dois países pelo controle da área da Bacia de Campos. A região foi eleita por sua importância estratégica e econômica, uma vez que detém 84% do petróleo e do gás brasileiros. No total são 4,5 milhões de quilômetros quadrados de áreas a serem vigiadas. A operação Albacora serve para mostrar as nossas necessidades, para em caso real, sabermos como defender os interesses brasileiros na Amazônia Azul, ressaltando que todas as importações e exportações do Brasil são feitas pelo mar.

Durante o período das operações, de 12 a 21 de setembro de 2007, a Marinha realizou exercícios anfíbios, controle de áreas marítimas, defesa de plataformas de petróleo e retomada de portos. O Exército atuou no lançamento de pára-quedistas, nas operações aero móveis e nos treinamentos de guerra convencional. Já a Aeronáutica cumpriu bombardeios estratégicos, resgate, transporte logístico, ataques a alvos terrestres e marítimos.

De maneira geral busca-se uma integração das três armas para defesa destas aéreas de importância vital para nação. Esta foi apenas uma das várias Operações em que o Ministério da Defesa pretende realiza em prol dessas áreas.

Operação Atlântico

A operação Atlântico 2008 assim como a Operação Albacora 2007 teve como objetivo principal a defesa de nossa Amazônia Azul de maneira geral. A Atlântico I foi muito semelhante em alguns aspectos em relação a operação Albacora, entretanto a Albacora, em 2007, focava mais na proteção das plataformas de petróleo localizadas na Bacia de Campos. No ano seguinte, em 2008, a Operação Atlântico I alcançou objetivos mais amplos. Pois o

alvo primordial de qualquer adversário militar será sempre a infra-estrutura do país a ser atacado. Mais do que apenas as plataformas, a proteção de toda a cadeia logística nacional de petróleo e gás foi enfatizada. Todas as refinarias e terminais de recepção e embarque de petróleo do sudeste brasileiro são interligados pelos oleodutos e gasodutos da Transpetro, esta rede, eficiente em tempo de paz alguns pontos destes geram gargalos que poderiam ser aproveitados por hipotéticos inimigos do Brasil.

Nesta operação, simula uma situação hipotética em que temos dois países que fazem fronteira exatamente na divisa entre os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. O início do conflito ocorre em virtude da disputa pelos campos de petróleo daquela região.

As operações ocorrem em 3 fases diferentes, sendo a primeira deflagrada em 15 de Junho de 2008 com seu termino em 16 de Setembro de 2008, esta data, é uma data fictícia para a operação, que leva em consideração o tempo necessário para realizar o preparo adequado de todos os meios a serem empregados na operação atlântico. A primeira fase consistiu em Operações preliminares de inteligência, infiltração de 70 homens das unidades de Operações Especiais, operações psicológicas, conquista da superioridade aérea, defesa dos portos e pontos sensíveis no território inimigo. Já na segunda fase, que durou no tempo fictício de 17 a 24 de setembro de 2008, consistiu em assalto aero tático (lançamento de pára-quedistas atrás das linhas inimigas), operação anfíbia, controle de área marítima, manutenção da superioridade aérea, interdição e sustentação ao Combate, ofensiva terrestre e assalto aero móvel (tropas inseridas por helicópteros), defesa dos portos e pontos sensíveis, operações especiais, operações psicológicas e operações de inteligência. A terceira e última fase ocorrida no tempo fictício de 25 a 26 de setembro consistiu na desmobilização e controle Civil (somente para fim de planejamento) e o relatório dos meios envolvidos na operação atlântico 2008.

Nesta operação foram usados 17 navios, 40 aeronaves e 327 veículos terrestres sob a coordenação do Ministério da Defesa, que visando através dessas operações que nenhuma nação venha a cobiçar a riqueza natural de nossa Amazônia Azul.

Operação Atlântico II

Seguindo o conceito de operações integradas realizado pelo Ministério da Defesa desde sua criação em 1999, a Operação Atlântico será até o momento atual o maior exercício conjunto entre as 3 forças armadas do brasileira. Suas operações se estenderam pelos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo, bem como nos Arquipélagos Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo. Deflagrada em 19 de Julho de 2010, ela esta sendo conduzida pelo Ministério da Defesa e o Comandante do Comando de Operações Navais, tendo como principal motivação o treinamento das Forças Armadas para a defesa dos interesses do nosso País.

Para esta operação foram montados 2 cenários com riquezas diferentes. O primeiro cenário ocorre nas áreas das Bacias de Campos, Espírito Santo e Santos, e da infra-estrutura de petróleo e gás da região sudeste. O segundo, relacionado à pesca, se desenvolverá junto aos Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo.

No que tange a operação de cada força a Marinha do Brasil fará a defesa das ilhas oceânicas, controle de área marítima, operações anfíbias, operações especiais, defesa de portos e áreas sensíveis, contra medidas de minagem e minagem defensiva de portos. Ao Exército irá caber a defesa de infra-estruturas energéticas (Angra dos Reis e Macaé), defesa da costa; defesa de indústrias de material de defesa, operações especiais, defesa externa de portos e terminais petrolíferos. Já para a Força Aérea ficara responsável pela patrulha marítima, missões de ataque, transporte aéreo logístico e coordenação e controle do Espaço Aéreo.

Nesta operação cerca de 10.000 militares estarão envolvidos, que além das missões citadas anteriormente, será feita Ações Cívico-Sociais (ACISO) em diversos municípios, que abrangem desde atendimentos médicos a aulas de primeiros socorros.

O Ministério da Defesa busca destacar a importância de nossa Amazônia Azul, pois devido a suas riquezas, como petróleo, gás, pesca e recursos minerais têm uma importância tão grande quanto a Amazônia verde, fazendo que através dessas operações e a publicidade gerada pelas mesmas conscientizem a sociedade brasileira sobre a importância de nossa Amazônia Azul.

2.2 – Empresas de Pesquisa e Exploração

Nesta parte do estudo iremos fazer uma breve análise sobre as empresas de pesquisas e exploração que trabalham nas águas jurisdicionais brasileira, focando principalmente a área do pré sal e suas características.

2.2.1 – Pré Sal

O pré-sal é uma camada de rochas que se estende por baixo de uma camada de sal, convencionou-se chamar de pré-sal, pois esta forma um intervalo de rochas que se estende por baixo desta camada. A importância do pré-sal está em seu potencial de ter grandes quantidades de petróleo no interior de suas rochas, as chamadas rochas reservatório, localizada abaixo de uma camada de sal nas profundezas do leito marinho.

A formação do petróleo no pré-sal tem suas origens remontadas a aproximadamente 140 milhões de anos atrás no continente unificado denominado Pangeia, neste período se deu o início do processo de separação entre as duas placas tectônicas sobre as quais estão os atuais continentes da África e América do Sul. No local em que ocorreu o afastamento da África e América do Sul, formou-se o que é hoje o Atlântico Sul. No início formaram-se vários mares rasos e áreas semi-pantanosas, local ideal para a ploriferação de determinados micro-organismo que bem futuramente, sob condições especiais viriam a formar o petróleo nesta área.

A descoberta de petróleo no pré-sal da costa brasileira se deu em 2006 pela Petrobras. Em 2008 a Petrobras confirmou a descoberta de óleo leve na camada sub-sal e extraiu pela primeira vez petróleo do pré-sal. No mesmo ano a Petrobras iniciou a prospecção de petróleo da camada pré-sal em quantidade reduzida. O objetivo da empresa é desenvolver novas tecnologias que possibilitem maior rentabilidade, principalmente nas áreas mais profundas.

Um dos problemas a ser enfrentado pelo governo brasileiro é o famoso fenômeno conhecido como mal do holandês, que geralmente ocorre quando há extração muito rápida de

uma quantidade grande de uma determinada matéria-prima, que nesse caso é o petróleo. Se Um país que descobre petróleo, este terá um súbito aumento nas exportações de petróleo, o que irá aumentar sua renda, graças a uma maior entrada de divisas, mas ao mesmo tempo pode gerar sobrevalorização do câmbio, dificultando as exportações e facilitando as importações que poderá resultar no enfraquecimento de outros setores produtivos como a indústria e agricultura. Nestes casos, a apreciação da taxa real de câmbio prejudica a competitividade dos produtos nacionais no exterior e, portanto, fará com que as exportações do setor tradicional sofrer uma contração, em um processo chamado “efeito de despesa.”

Para administrar esta nova descoberta, o governo brasileiro pretende criar uma empresa estatal, a Pretrosal, que não seria responsável pela exploração do campo petrolífero propriamente dito, mas sim da de sua administração geral.

Se forem confirmadas as estimativas da quantidade de petróleo da camada pré-sal brasileira, o Brasil poderá se transformar, futuramente, num dos maiores produtores e exportadores de petróleo e derivados do mundo. Porém, os investimentos deverão ser altíssimos, pois, em função da profundidade das reservas, a tecnologia aplicada deverá ser de alto custo.

Acredita-se que, somente por volta de 2016, estas reservas estejam sendo exploradas em larga escala. Enquanto isso, o governo brasileiro começa a discutir o modelo de exploração que será aplicado.

2.2.1.2- Capacidade Tecnológica e de Exploração

Com o pré sal, tem-se grande perspectivas na geração de novas tecnologias, colocando o Brasil entre os pioneiros no que tange a capacidade de exploração de petróleo em alto mar a grandes profundidades. No mundo perfurações a dois mil metros de lâmina d'água, cerca de três mil metros de sedimentos e ainda dois mil metros de sal não são comuns como é o caso do Pré Sal, são trabalhos que fazem fronteiras com a tecnologia atual, mas que a Petrobras domina. A profundidade de dois mil metros de águas não representa problema. A Petrobras já fez vários poços nesta profundidade, no Brasil e no Golfo do México e produz a 1.886 metros na Bacia de Campos, marca que já foi concebida como recorde mundial.

O maior desafio a ser enfrentado pela Petrobras é a própria camada do pré sal, que sob alta pressão e alta temperatura se comporta como um material plástico, tornando complicado garantir a estabilidade das rochas da espessa camada de sal, que podem fluir e não permitir a continuidade da perfuração dos poços. Tal camada é composta por vários tipos de sais, halita, taquidrita, carnalita e alguns deles são solúveis. O fluido de perfuração só pode ser definido após muitas análises químicas feitas no Centro de Pesquisas da companhia. Os engenheiros de poço precisam definir o revestimento, a geometria específica do poço e a melhor broca de perfuração. Desta maneira, a principal questão técnica para perfuração, nas condições desta área, é garantir a estabilidade das rochas da espessa camada de sal, que tem até 2.000 metros em algumas regiões, as quais podem fluir e não permitir a continuidade da perfuração dos poços. Diversos avanços foram alcançados nos últimos anos, permitindo não somente a perfuração de forma estável da camada de sal, mas também na redução do tempo para perfuração dos poços. Na indústria de petróleo e exploração dos mesmos é tudo é uma questão de tecnologia. Um bom exemplo para isso pode se constar no primeiro poço perfurado pela Petrobras para essa seção pré-sal que demorou mais de 1 ano para ser concluído a um de custo US\$ 240 milhões. Já os poços mais recentes que a Petrobras perfurou demoram 60 dias e custaram, em média, US\$ 66 milhões. Isso foi possível pelo aprendizado na perfuração de poços para atravessar a seção de sal de 2000 metros de espessura, especificação de revestimento dos poços, melhoria na qualidade do fluido de perfuração, na concepção da geometria do poço, especificação da melhor broca de perfuração, avanços conseguidos com muitas análises químicas feitas no centro de pesquisas, e pelo grupo de engenharia de poço da Petrobras. Normalmente, a produção é feita com poços que tem um trecho horizontal. A Petrobras já perfurou mais de 200 poços horizontais em águas profundas em reservatórios mais rasos acima da camada de sal. Agora, ela vai ter que perfurar poços abaixo da camada de sal e está trabalhando na consolidação dessa tecnologia.

Atualmente a Petrobras possui tecnologias capazes de produzir de maneira economicamente viável o petróleo e o gás natural já encontrados e que forem descobertos nas área do pré sal, que se estendem por praticamente todas as bacias submersas. Entre o Espírito Santo e Santa Catarina, porém, a camada, com cerca de 800 km de extensão, é mais larga, chegando a 200 km.

Outro grande desafio seria o escoamento deste produto para o continente. O petróleo produzido pode ser produzido e escoado direto das plataformas para navios e transportados para terra. O gás natural, porém, como saí do reservatório, não pode ser escoado por navios,

mas somente por dutos. Por navios o gás somente pode ser transportado depois de liquefeito. Uma das idéias seria construir um gasoduto saindo das unidades de produção, que serão instaladas na área, para a plataforma fixa que será posicionada no campo de Mexilhão, também na Bacia de Santos. Para enfrentar esses desafios, está em estudo a instalação de uma unidade de liquefação do gás o que tornaria possível o transporte por navios. Também está sendo cogitada a possibilidade de construção de termelétricas flutuantes a gás, junto às áreas produtoras. Essas térmicas produziriam energia para as próprias plataformas e, por linhas submarinas, a energia seria transmitida também para o consumo público em terra. Uma vantagem desse sistema é que as plataformas de produção não precisariam mais ter geração própria de energia, o que reduziria o seu preço.

Num mundo globalizado com um mercado globalizado, a tecnologia é uma das mais importantes e principais vantagens competitivas para cada país, o que torna a preocupação com a sua obtenção da mesma um diferencial buscado por todos. O diferencial alcançado em águas profundas deve, então, ser sedimentado e ampliado para águas ultra profundas. Vencer esse desafio, sem dúvida, passa pelo domínio de um conhecimento tecnológico de ponta e, no momento, é o caminho que nos permitirá alcançar níveis de produção compatíveis com as nossas necessidades de petróleo e gás.

2.2.1.3 - Demanda de Mão de Obra e Navios

Com a expansão da área de exploração marítima do Brasil, houve conseqüentemente, uma expansão na quantidade de riquezas a serem exploradas, tais riquezas demandam todo um aparato logístico para seu escoamento aos mercados consumidores, indústrias de aperfeiçoamento e manufatura. Tal logística, em termos de exploração marítima, pode ser definida principalmente por dois elementos essenciais ao transporte das riquezas, eles são os Navios, logicamente, e os responsáveis pelo funcionamento dos mesmos, isso é, os aquaviários de nossa Marinha Mercante, composta por oficiais e subalternos que guarnecem estes navios. Ambos tiveram um aumento em sua demanda, e um dos principais motivos é a área do pré sal cujo potencial não foi totalmente calculado ainda.

O governo para atender esta demanda criou o programa PROMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota) cujo propósito principal é a expansão e modernização da frota mercante brasileira. Um dos principais protagonistas na realização desta missão é o

Estaleiro Atlântico Sul (EAS) que tem como dever em curto prazo a construção de 7 navios para a Transpetro, braço logístico da Petrobras, sendo esses 7 navios, 4 Suezmax e 3 Aframax.

O PROMEF resgatou uma tradição iniciada no final do século XIX pelo Barão de Mauá e que teve seu auge nos anos 1970, época em que o Brasil chegou a ser o segundo maior construtor de navios do mundo. Após este período, durante os anos 1980 e 1990, o setor entrou em crise, as encomendas foram praticamente interrompidas, e os navios e as plataformas de exploração e produção de petróleo passaram a ser importadas.

Com a retomada da Indústria Naval, o Brasil retorna ao cenário mundial na construção e empregos de navios com sua bandeira, o Brasil atualmente, possui o quinto maior volume de encomendas de navios petroleiros do mundo, com isto a demanda de mão de obra irá aumentar também. Em 2000, o setor da indústria naval empregava pouco mais de 2 mil pessoas e, agora, já são mais de 45 mil trabalhadores. As Escolas de formação de oficiais e subalternos estão aumentando os números de vagas para atender esta crescente demanda de pessoas para guarnecer esses novos navios. Apenas como elemento exemplificativo podemos citar o aumento de vagas na EFOMM (Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante) de 150 vagas no ano de 2008 para 240 vagas no ano de 2009, um aumento de 60% no número de vagas. Assim como criação de cursos para civis com nível superior nas áreas que abrangem o setor marítimo, o chamado ASON/M (Curso de Acesso a Segundo Oficial de Náutica ou Máquinas).

Estes feitos são exemplos vivos do esforço por parte do governo brasileiro e da Marinha do Brasil para colocar o Brasil de volta aos patamares de onde nunca deveria ter saído, como um dos principais construtores navais no mundo e com marinha mercante forte e expressiva.

CONCLUSÃO

Seguindo o raciocínio deste estudo podemos concluir a importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar, assim como suas zonas de importância marítima para a um estado costeiro que define os direitos e deveres de cada Estado que usa os mares e oceanos como meio de transporte.

Neste trabalho vimos conceitos sobre o mar territorial que compreende uma zona marítima de 12 milhas de extensão contados a partir da linha de base da baixa mar do litoral de um determinado estado costeiro, onde o estado tem total soberania. Adjacente a mesma, temos a Zona Contígua que compreende também uma zona de 12 milhas onde o estado tem o direito de fiscalizar e policiar estas áreas.

Vimos a Zona Econômica Exclusiva, faixa de 188 milhas contadas a partir da fronteira do mar territorial, nesta área o estado costeiro exerce direitos de soberania sobre os recursos vivos e jurisdição na coluna d água, solo e subsolo. E também analisamos a Plataforma Continental que de acordo com convenção, um Estado Costeiro tem direito de exploração e gerenciamento das riquezas naturais encontradas na área. Isso inclui o leito e o subsolo das zonas marinhas que se estendem além de seu mar territorial e por todo o seu percurso até o limite externo da margem continental ou até a distância de 200 milhas.

Referente ao Projeto LEPLAC e o Programa REVIZEE, sendo o primeiro um projeto em conjunto do Governo brasileiro, Marinha do Brasil, da Petrobras e da comunidade científica com objetivo principal de estabelecer juridicamente, o limite da Plataforma Continental além das 200 milhas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), em conformidade com os critérios estabelecidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Já o Programa REVIZEE feito em conjunto com o IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), SECIRM (Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar) dos Ministérios da Ciência e Tecnologia, Ministério da Educação e Marinha do Brasil. O Programa aborda basicamente a avaliação do potencial sustentável de recursos vivos na Zona Econômica Exclusiva Brasileira, analisando o potencial de exploração destes recursos de maneira a impedir a extinção das espécies presentes naquela área. Uma vez concluído o programa REVIZEE, caso o Brasil não for capaz de explorar a totalidade de seus recursos naturais na ZEE, terá que dar acesso a outros Estados para a exploração, de preferência aqueles que não são estados costeiros.

No segundo capítulo, citamos a importância da soberania, a capacidade de exploração e tecnológica, o pré-sal e demanda de mão de obra e navios. Sobre a soberania podemos citar o sistema de monitoramento sobre as águas de jurisdição brasileira, sistema este utilizado tanto para acompanhamento de navios mercantes assim como para a defesa das águas nacionais quando a soberania da mesma for ameaça por algum navio de guerra estrangeiro ou embarcação que ofereça perigo. Citamos também as aquisições de navios patrulhas e as operações: Albacora, Atlântico e Atlântico II. A operação Albacora constituiu de um exercício em conjunto das três forças armadas brasileira em defesa das bacias petrolíferas de Campos. A operação Atlântico assim como a Operação Albacora teve como objetivo principal a defesa de nossa Amazônia Azul de maneira geral, mas esta alcançou objetivos mais amplos incluindo maiores números de recursos humanos e máquinas de guerra. A Operação Atlântico II, seguindo o conceito de operações integradas, envolve cerca de 10.000 militares estarão envolvidos das 3 forças armadas para defesa da infra-estrutura geral de toda ZEE e litoral brasileiro, sendo a maior operação deste tipo já feita.

Mostramos os conceitos, e as estratégias econômicas e de exploração do pré-sal, cuja importância principal é o potencial de ter grandes quantidades de petróleo no interior de suas rochas, as chamadas rochas reservatório, localizada abaixo de uma camada de sal nas profundezas do leito marinho. O desenvolvimento de novas tecnologias que possibilitem maior rentabilidade, principalmente nas áreas mais profundas, é um dos grandes objetivos. E caso seja confirmada as estimativas da quantidade de petróleo da camada pré-sal brasileira, o Brasil poderá se transformar, futuramente, num dos maiores produtores e exportadores de petróleo e derivados do mundo.

Citamos também sobre o aumento da demanda da mão de obra e navios para exploração da ZEE brasileira, que ocorreu devido à expansão da área de exploração marítima. Citamos o programa PROMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota), cujo propósito principal é a expansão e modernização da frota mercante brasileira para retomar ao cenário mundial como um dos principais construtores navais no mundo e com marinha mercante forte e expressiva.

Dessa maneira, fico na expectativa, com esta singela pesquisa, de poder ter contribuído à sociedade brasileira e marítima, para que a percepção desse patrimônio que são nossas águas jurisdicionais, zonas de importância marítima, para que tenham o seu devido valor e respeito das autoridades civis e militares, e da sociedade brasileira como um todo.

“Vencedores não são feitos em Escolas ou Universidades. Vencedores são feitos de desejos, sonhos e visões.”

Albert Einstein

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- 1 - **ACCIOLY**. Legislação marítima e ambiental. Rio de Janeiro: CIAGA, 2009, 86 p
- 2- **OCTAVIANO MARTINS**, Eliana Maria. Curso de Direito Marítimo, v.1., 3.ed. Barueri: Manole, 2008, 379 p.
- 3 - ONU, **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**.1.Ed.Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2004.
- 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- <http://www.mar.mil.br/dhn/dhn/index.html> – Diretoria de Hidrografia e Navegação
- 6 - <http://www.mar.mil.br/dhn/leplac/index.htm> – LEPLAC
- 7- <http://www.info.lncc.br/leppetrol.html> – LEPLAC
- 8- <https://www.mar.mil.br/secirm/leplac.htm> – LEPLAC
- 9 - http://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/amazonia_azul.htm – Amazônia Azul
- 10 - <http://www.imo.org/> - Organização Marítima Mundial
- 11 - <http://www.marine.gov.uk/imo.htm> – Organização Marítima Mundial
- 12 - <https://www.mar.mil.br/secirm/> - Comissão Interministerial para os Recursos Do Mar
- 13 - <https://www.dpc.mar.mil.br/> - Diretoria de Portos e Costas
- 14 -http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=678 - MARPOL
- 15 - <http://www.truenet.com.br/revizee/revizee.htm> - REVIZEE
- 16 - <http://www.defensenews.com/story.php?i=4070498> – Navios-Patrolha
- 17 - <http://www.tecnodefesa.com.br> - Navios-Patrolha
- 18 - <http://www.mar.mil.br/caaml/passadico/2006/06sistram.pdf> – SISTRAM
- 19 -http://www.despachenet.com/downloads/sistram_pt.doc - SISTRAM
- 20 -<http://www.alide.com.br/joomla/index.php/component/content/article/35-ed32/49> – Operação Albacora

- 21 - <http://www.naval.com.br/blog/2008/08/21/operacao-atlantico-em-defesa-da-amazonia-azul/> - Operação Atlântico
- 22 - <http://www.atlantico.mil.br/> - Operação Atlântico
- 23 - http://www.mar.mil.br/atlantico2/html/a_operacao.html – Operação Atlântico II
- 24 - <http://www2.petrobras.com.br/presal/perguntas-respostas/> - Pré Sal
- 25 - <http://www.presal.org.br/> - Pré Sal
- 26 - <http://www.cprm.gov.br/publique/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=1301&sid=129> - Pré Sal
- 27 - <http://www.mundovestibular.com.br/articles/7678/1/Pre-Sal/Paacutegina1.html> - Pré Sal
- 28 - <http://www.ce-epc.org.br/cms/index.php> – Capacidade Tecnológica e de Exploração
- 29 - <http://www.dep.fem.unicamp.br/boletim/BE75/artigo.htm> – Capacidade Tecnológica e de Exploração
- 30- <http://www.cnt.org.br/portal/webCanalNoticiasCNT/noticia.aspx?id=61db4990-d06e-4fde-a3ac-29893224aaca> - Capacidade Tecnológica e de Exploração.
- 31 – <http://www.transpetro.com.br> – Demanda de Mão de Obra e Navios
- 32 - <http://www.portosenavios.com.br/site/noticiario/industria-naval/2850-eas-lanca-o-primeiro-navio-do-promef> – Demanda de Mão de Obra e Navios
- 33 - <http://www.portalnaval.com.br/noticia/29564/investimento-e-demanda-crescente-aquecem-o-setor-maritimo> – Demanda de Mão de Obra e Navios