

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

**DIREITO INTERNACIONAL MARÍTIMO  
A LEI DO MAR**

**Por: Esther Braggio Pereira**

**Orientador  
Prof. CMG (RM1) Gatti**

**Rio de Janeiro**

**2011**

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

**DIREITO INTERNACIONAL MARÍTIMO  
A LEI DO MAR**

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 Náutica da Marinha Mercante.

Por: Esther Braggio Pereira.

**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**

Agradeço primeiramente a Deus que me guiou durante minha caminhada e me sustentou até o término deste curso. Aos meus pais que me incentivaram e apoiaram mediante todas as dificuldades. Ao meu namorado que esteve sempre presente com gestos e palavras que tornaram minha rotina mais leve. Aos amigos, principalmente as campanhas de camarote, que compartilharam comigo as jornadas de estudo.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho a meus pais, que nunca duvidaram do meu potencial e investiram tempo, recursos, atenção, carinho e amor para me proporcionar a oportunidade de construir meu projeto de vida profissional.

## RESUMO

Esta monografia trata de assuntos polêmicos e delicados como soberania, conceitos e definições de espaços marítimos, funções e limitações de cada área. Discorre sobre as normas e regulamentos que irão definir disputas e reivindicações e que serão diretrizes para investigação científica marinha, cooperação tecnológica entre os Estados, proteção ao meio ambiente marinho e punições.

Será demonstrada inicialmente uma linha cronológica, desde a década passada, traçando os principais passos do Direito Marítimo. Em seguida, através da análise mais detalhada dos pontos mais importantes, será destacado o peso de cada um na vida econômica e política dos Estados e serão discutidos projetos de grande relevância como o LEPLAC, o programa REVIZEE e o PROARQUIPÉLAGO, e a posição que o Brasil tem tomado para garantir a soberania sobre seu território marítimo e o futuro de suas grandes descobertas.

Palavras-chave: Direito Marítimo, Disputas, LEPLAC, REVIZEE

## **ABSTRACT**

This monograph deals with sensitive and controversial issues such as sovereignty, concepts and definitions of maritime spaces, functions and limitations of each area. Describes the rules and regulations that will define conquests and claims and that will guideline the marine scientific research, technological cooperation among States, protecting the marine environment and punishments.

It will be demonstrated at first a timeline, over the past decade, outlining the main steps of the Law of the Sea. Then, analyzing in more details the most important points, it will be highlighted the relevance of each on the economic and political life of States and it will be discussed very important projects such as LEPLAC, the program REVIZEE and the PROARQUIPÉLAGO, and the position that Brazil has taken to ensure sovereignty over its maritime territory and the future of their great discoveries.

Descriptors: Maritime Law, conquests, LEPLAC, REVIZEE.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	9
CAPÍTULO I – CRONOLOGIA DO DIREITO MARÍTIMO NOS TEMPOS MODERNOS.....	10
CAPÍTULO II – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO .....	13
CAPÍTULO III – CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO NO MAR – CNUDM .....	14
3.1 Espaços Marítimos .....	14
3.2 Principais determinações da CNUDM.....	20
CAPÍTULO IV – A LEI 8.617 / 93.....	23
CAPÍTULO V – DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS .....	25
CAPÍTULO VI – PROGRAMA LEPLAC .....	26
CAPÍTULO VII – PROGRAMA REVIZEE.....	31
CAPÍTULO VIII – PROARQUIPÉLAGO .....	36
8.1 Arquipélago de São Pedro e São Paulo.....	36
8.2 Posição brasileira perante a comunidade internacional .....	38
CAPÍTULO IX – AMAZONIA AZUL .....	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	43

## INTRODUÇÃO

Desde a antiguidade o homem se aventura no mar. Tanto em tempo de guerra, quanto em tempo de paz, quando os navios transportavam mercadorias por todos os cantos conhecidos. Os homens já se sentiam com direito de controle e exploração do mar e “dividiavam” seu espaço como melhor lhes aprouvesse, o que gerava muitas guerras e disputas.

Veio daí a necessidade de normas e regulamentos internacionais que fossem conhecidos, aceitos e respeitados por todos, ou pelo menos quase todos, para reger o tráfego marítimo, a soberania sobre cada espaço definido, a exploração de seus recursos e também as normas para sua proteção.

Se naquele tempo o mar oferecia peixes e um meio de ligação com as terras mais distantes, hoje, com as grandes descobertas de riquezas submarinas e a tecnologia para aproveitá-las, ele se revela uma grande fonte de crescimento econômico, mas também uma grande fonte de disputas internacionais. Neste cenário, a existência de tais normas, seu conhecimento, respeito e cumprimento por parte de todos, é de suma importância para exploração pacífica de todas as riquezas que o mar pode nos oferecer, que como já sabemos, vão muito além dos peixes.

## CAPÍTULO I

### CRONOLOGIA DO DIREITO MARÍTIMO NOS TEMPOS MODERNOS

- 1945: PROCLAMAÇÃO DO PRESIDENTE TRUMAN – surge a idéia de apropriação, do que viria a ser denominado plataforma, pelo Estado costeiro. Segundo ela, os recursos naturais do leito e subsolo pertenciam à jurisdição e controle do Estado costeiro, permanecendo as águas sobrejacentes sob o regime do alto-mar, sem qualquer possibilidade de apropriação.
- 1948: Criação da IMCO – “Intergovernmental Maritime Consultive Organization”, em Genebra.
- 1953: Definição de PLATAFORMA, pelo Comitê Internacional para Nomenclatura das Características dos Fundos Oceânicos, durante os trabalhos da Comissão de Direito Internacional (CDI) da ONU.
- 1958: 1º CONFERENCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – com a participação de 86 Estados na cidade de Genebra, criando normas sobre o Direito do Mar, em quatro documentos sob a forma de Convenções e um protocolo facultativo. “O Mar Territorial e Zona Contígua” e “Plataforma Continental e Pesca” foram os temas abordados pelos Estados nessa ocasião. Uma Segunda Conferência, também na cidade de Genebra, foi realizada com um aumento de participantes para oitenta e oito Estados, porém novos resultados não foram obtidos.
- 1963: O Brasil passa a fazer parte da IMCO – ocorre a primeira disputa marítima brasileira, pelo direito de pesca (GUERRA DAS LAGOSTAS), entre Brasil e França.
- 1970: Brasil e outros países, antes mesmo da Convenção da ONU entrar em vigor, estabeleceram por conta própria, leis definindo o chamado MAR TERRITORIAL.
- 1972: DECLARAÇÃO DE SÃO DOMINGOS – manteve os princípios e critérios adotados pela Convenção de 1958, sobre Plataforma Continental.

- 1974: Criação da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CRIM) – com a função de coordenar os esforços de diversos organismos governamentais na integração do mar ao espaço brasileiro em prol do desenvolvimento econômico e social do País.
- 1975: Brasil adere ao Tratado da Antártica e inicia as atividades operacionais e de pesquisa do Projeto Antártica.
- 1982: III Conferencia da ONU – na Jamaica, com a presença de cento e sessenta e quatro Estados, resultou na assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM). Apesar de ratificada pelo Brasil, ainda não foi por todos os países, inclusive Estados Unidos. Os conceitos de Mar Territorial, de Zona Contígua e de Zona Econômica Exclusiva foram incluídos na Convenção. A IMCO passa a chamar-se IMO – “International Maritime Organization”.
- 1986: São dados os primeiros passos do projeto LEPLAC.
- 1988: Brasil ratifica a CNUDM.
- 1993: Brasil promulga a Lei nº 8.617, de quatro de janeiro de 1993 – “dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e plataforma continental brasileiros, e das outras providências.” Assim, a legislação brasileira adequou-se às regras estabelecidas pela CNUDM.
- 1994: Entra em vigor a CNUDM – assinada por 137 países, inclusive o Brasil, que cria: a Política Marítima Nacional – PMN, o IV Plano Setorial para Recursos do Mar – PSRM e o Programa REVIZEE.
- 1995: Projeto de instalação de base permanente de pesquisa nos rochedos São Pedro e São Paulo.
- 1996: Aprovação do Programa Arquipélago – PROARQUIPELAGO

- 1998: Inauguração da Estação Científica no Arquipélago.
  
- 2004: Brasil entrega ao Secretariado Geral da ONU, sua proposta para aumento da extensão da Plataforma Continental Brasileira.
  
- 2007: Delegação brasileira, composta por diplomatas e especialistas da Marinha do Brasil, da Petrobras e da Comunidade Científica, faz uma apresentação à Comissão de Limites, na qual foram aprofundados os argumentos científicos e técnicos que serviram de base para a proposição de aumento da PC.

## **CAPÍTULO II**

### **“INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION” – IMO**

Após a Segunda Grande Guerra, quando o fluxo marítimo aumentou substancialmente, aumentou também a ocorrência de problemas como abalroamento, colisões e acidentes ambientais. Para resolver tais questões, percebeu-se a necessidade da criação de uma entidade internacional permanente. Em 1948, aconteceu na cidade de Genebra, uma conferência internacional que adotou uma convenção formalmente estabelecendo a IMCO (“Inter-Governmental Maritime Consultative Organization”), cujo nome foi mudado para IMO (“International Maritime Organization”) em 1982.

Esta Convenção entrou em vigor em 1958 e seus principais objetivos, descritos no seu 1º artigo, 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;
- lidar com questões administrativas e jurídicas para implementar os seus objetivos.

## **CAPÍTULO III**

### **CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO NO MAR - CNUDM**

Devido ao grande potencial de riquezas presentes no mar e no seu subsolo, tornou-se urgente a regulamentação jurídica sobre o mar e seus espaços. Por isso a ONU começou a discutir a elaboração de um tratado. Foram realizadas três conferências, mas somente na terceira, em 1982, na Jamaica, é que se conseguiu chegar a um documento que foi chamado de Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar ou simplesmente CNUDM. Entrou em vigor somente em 1994 e é o principal instrumento internacional de regulamentação do domínio das águas internas, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental.

Com o advento da CNUDM, nosso País intensificou e diversificou as iniciativas no que concerne às atividades marítimas, todas sob a coordenação e supervisão da CIRM (Comissão Interministerial para Recursos do Mar), destacando-se os seguintes projetos: ocupação permanente do arquipélago de São Pedro e São Paulo (PROARQUIPELAGO), inclusive com a instalação de farol de navegação e de estação científica guardada por especialistas brasileiros; o projeto de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE), que permitiu harmonizar e equacionar as atividades pesqueiras no mar brasileiro em proveito de toda a nossa sociedade, com o apoio científico das universidades brasileiras e o apoio logístico da DHN, com seus navios oceanográficos; e o projeto de Recursos minerais da Plataforma Continental (REEMPLAC), de grande significado para o futuro próximo, pois, além do petróleo de origem marinha - uma realidade, mas fora do escopo do REEMPLAC - identifica na margem continental brasileira, além das 200 milhas, sítios com possibilidade de existência de outros recursos minerais marinhos, tais como os chamados nódulos polimetálicos (compostos basicamente de níquel, cobalto, manganês e cobre) e as crostas manganésíferas.

#### **3.1 ESPAÇOS MARÍTIMOS**

A Convenção demarcou e conceituou os espaços marítimos, que foram adotados por todos os países. São eles:

- **Mar Territorial:** deve ser medido a partir das linhas de base, que podem ser normais ou retas, e não deve ultrapassar o limite das 12 milhas. Linhas de base normais são linhas de baixa-mar ao longo da costa e linhas de base retas são linhas aplicadas em locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias, ou em que exista uma franja de ilhas na sua proximidade imediata. A soberania de um Estado costeiro estende-se além do seu território e das águas interiores (e, no caso de Estado arquipélago, das águas arquipelágicas) a esta zona de mar adjacente, designada Mar Territorial. Essa soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, e também ao solo e ao subsolo desta zona. Esta soberania está diretamente relacionada à defesa do território. No começo do século XIX, adotava-se uma extensão de três milhas, pois era o alcance máximo da artilharia naval e costeira. Os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inocente pelo mar territorial. A passagem é inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem de um navio estrangeiro será considerada prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro se o navio realizar, no mar territorial, as atividades listadas no artigo 19 da Convenção, entre as quais podemos citar: ameaça ou uso da força contra a soberania e a integridade territorial do Estado costeiro; e exercícios ou manobras com armas de qualquer tipo.

A CNUDM dispõe ainda que:

- No mar territorial, os submarinos e quaisquer outros veículos submersíveis devem navegar à superfície e arvorar sua bandeira.

- Ao exercer o direito de passagem inocente pelo mar territorial, os navios estrangeiros de propulsão nuclear e os navios que transportem substâncias radioativas devem ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaução estabelecidas para estes navios nos acordos internacionais.

- A jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, com fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, salvo se a infração criminal tiver conseqüências para o Estado costeiro ou for de tal natureza que possa perturbar a paz do País ou a ordem no mar territorial.

- O Estado costeiro não deve parar nem desviar do seu rumo um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, a fim de exercer sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo.

- Se um navio de guerra não cumprir as leis e os regulamentos do Estado costeiro relativos à passagem pelo mar territorial e não acatar o pedido que lhe for feito para seu

cumprimento, o Estado costeiro pode exigir-lhe que saia imediatamente do mar territorial. Não obstante, nenhum dispositivo da Convenção afetará as imunidades dos navios de guerra e de outros navios de Estado utilizados para fins não comerciais.

- A partir do limite exterior do mar territorial, o Estado costeiro não mais exerce soberania, mas apenas jurisdição sobre os diversos espaços marítimos.

- O Estado costeiro poderá exercer o direito de perseguição a um navio estrangeiro, quando as autoridades tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu suas leis e regulamentos no mar territorial, na zona contígua, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entra no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado. O direito de perseguição só pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por navios ou aeronaves que tenham sinais claros que os identifiquem como navios e aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.

- **Zona Contígua:** limite máximo é de 24 milhas, medida a partir das linhas de base do mar territorial. É a área de aproximação ao mar territorial, sobre a qual o Estado, embora não tenha soberania plena, tem jurisdição legal para os fins de fiscalização. Portanto, trata-se de uma área, adjacente ao mar territorial e de igual largura, onde o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização em defesa de seu território e de suas águas, no que concerne à alfândega, à imigração, à saúde e ainda à disciplina regulamentar dos portos e do trânsito pelas águas territoriais. Num artigo único, a Convenção refere-se à zona contígua, listando 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.

É importante ressaltar que a zona contígua não é 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.

O Brasil, em 1966, tinha seis milhas de mar territorial e outras seis milhas de zona contígua. Em 1969, nosso mar territorial passou a ter 12 milhas, silenciando sobre a zona contígua. Em 1970, tivemos um mar territorial de 200 milhas com duas zonas de pesca, cada uma com 100 milhas, sem zona contígua, mantendo a visão de 1969.

A partir de 1993, com a Lei nº 8617, passamos a ter 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.

A atual lei brasileira segue os passos da Convenção de Montego Bay, na qual a zona contígua não pode se estender além de 24 milhas, a partir da linha de base que mede a largura do mar territorial, ou seja, uma extensão de 12 milhas.

- **Zona Econômica Exclusiva – ZEE:** medida a partir da linha exterior do mar territorial, não deve exceder a distância de 188 milhas. Os Estados costeiros têm o direito de exercer sua soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais, biológicos ou não, das águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo, devendo a pesca ser praticada dentro dos limites de captura exigidos para a preservação das espécies, cuja reprodução esteja gravemente ameaçada, cabendo-lhe a autorização, mediante licença, para que outros países completem o nível de captura recomendada pelos organismos internacionais. Além disso, o Estado costeiro tem plena soberania no que se refere às outras atividades que visam à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como produção da energia a partir da água, das correntes e ventos. É reconhecida ainda ao Estado costeiro, a jurisdição no que concerne à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, investigação científica marinha e proteção, e preservação, do meio ambiente.

A CNUDM garante a liberdade de navegação na ZEE, bem como a de sobrevôo e a colocação de cabos e dutos submarinos, as quais integram as liberdades do alto-mar.

Assim, as atividades econômicas e científicas nas águas da ZEE ficam sujeitas à jurisdição do Estado costeiro, detentor natural dos direitos de exploração dos recursos da área. A ZEE, portanto, tem relevância estratégica, sobretudo porque é nela que são encontrados os principais recursos pesqueiros. São comuns litígios internacionais relacionados a violações da ZEE.

Sobre o direito de liberdade de navegação na ZEE, a convenção deixou uma lacuna interpretativa, pois não esclarece se essa liberdade, definida no art. 58, permite ou não a realização de manobras e exercícios militares por outros Estados que não o Costeiro. Mesmo no caso em que o Estado costeiro não explore os recursos de sua plataforma, ninguém poderá fazê-lo sem o seu consentimento.

- **Plataforma Continental:** compreende o solo e o subsolo das áreas submarinas. Pode estender-se além das duzentas milhas (doze do Mar Territorial mais cento e oitenta e

oito da ZEE), até o bordo externo da margem continental. Tal bordo deve ser determinado com base na aplicação dos critérios estabelecidos no artigo 76 da Convenção. A distância máxima da plataforma continental está limitada a 350 milhas, a contar da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial, ou a uma distância que não exceda cem milhas da isóbata de 2500 metros, que corresponde à linha que une os pontos com essa profundidade. A plataforma só começa, juridicamente, depois do mar territorial, pois, o leito e o subsolo do mar já se encontram sujeitos à soberania do Estado costeiro. Por isso, fala-se em plataforma submarina geográfica e jurídica. A finalidade da norma é a de conceder ao Estado Costeiro direitos soberanos sobre a plataforma, para fins de exploração e aproveitamento de seus recursos naturais. O artigo 77 diz que: “o Estado costeiro exerce direitos soberanos de exploração dos recursos naturais”. Tais direitos são exclusivos, ou seja, ao contrário do que poderia acontecer, em certa medida, na zona econômica sobrejacente, nenhum outro Estado pode pretender compartilhá-los se aquele não os aproveita. Deve-se ressaltar que os referidos direitos independem da ocupação da plataforma, ou de qualquer pronunciamento, e diz ainda, que “os recursos naturais a que se referem as disposições da presente Parte, são os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou em seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito e subsolo”.

A delimitação da plataforma continental entre os Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente é idêntica à zona econômica exclusiva: acordos definitivos, ajustes provisórios ou os procedimentos da Parte XV da Convenção (Tribunal Internacional do Direito do Mar, Tribunais Arbitrais e CIJ). As linhas de delimitação são indicadas em cartas de escala ou em listas de coordenadas geográficas, às quais o Estado dará publicidade, inclusive, através de depósito junto ao Secretário das Nações Unidas.

O Anexo II da Convenção (Comissão de Limites da Plataforma Continental) concede um prazo de até dez anos, após sua entrada em vigor, para a delimitação da plataforma continental jurídica dos Estados Partes, após o qual a extensão máxima será de 200 milhas marítimas.

As funções da Comissão são as seguintes: examinar todos os elementos de informações apresentados pelos Estados costeiros sobre limites exteriores da plataforma além de 200 milhas; formular recomendações sobre esses limites, os quais serão definitivos e obrigatórios; e prestar assessoria científica e técnica solicitada pelo Estado costeiro. Se este

discordar das recomendações da Comissão, a ela apresentará uma proposta revista ou uma nova proposta, dentro do prazo razoável, não especificado, nem pelo Anexo II, nem pela Convenção.

- **Águas Interiores:** são as águas situadas no interior das linhas de base do mar territorial de um Estado. Assim, no caso particular brasileiro, e apenas como três breves exemplos, as águas do rio Amazonas, do rio São Francisco e da lagoa dos Patos são consideradas águas interiores.

- **Águas Arquipelágicas:** são águas delimitadas pelas linhas de base arquipelágicas, a partir das quais deve ser medido o mar territorial de um Estado arquipélago.

- **Alto-Mar:** compreende todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago. O alto-mar deve ser utilizado para fins pacíficos e no exercício de suas liberdades, cada Estado deve considerar o interesse dos demais. Segundo a Convenção da ONU, as grandes liberdades do alto-mar são seis: liberdade de navegação; de sobrevôo; de colocação de cabos e dutos submarinos; de construção de ilhas artificiais; de pesca; e de investigação científica.

- **Ilha:** é uma formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto na preamar. As ilhas possuem mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental de acordo com as disposições da Convenção, aplicáveis em outras formações terrestres. Tal detalhe dilata o território dos Estados, como no caso do Brasil, cuja costa marítima apresenta arquipélagos e ilhas, que têm conseqüências jurídicas, políticas e estratégicas sobre o traçado do limite exterior do mar territorial e, portanto, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental. Contudo, os rochedos, que, por si próprios, não se prestam à habitação humana ou à vida econômica, não têm ZEE, nem plataforma.

A soberania do Estado Arquipélago estende-se das águas encerradas por tais linhas de base, denominadas águas arquipelágicas, independente da sua profundidade ou da sua distância da costa, ao espaço aéreo sobre essas águas, ao leito e subsolo, bem como aos recursos nele existentes.

As ilhas artificiais, instalações e estruturas na zona econômica exclusiva (art.60) e na plataforma continental (art.61) não têm o estatuto jurídico de ilhas, motivo por que não possuem mar territorial, e por que, conseqüentemente, sua presença não afeta a delimitação do mar territorial, da ZEE ou da plataforma.

- **Área:** designa-se área o solo e o subsolo marinhos situados além da jurisdição nacional. Pela Convenção, a Área e seus recursos são patrimônios comuns da humanidade.

### 3.2 PRINCIPAIS DETERMINAÇÕES DA CNUDM

- **Direito de passagem inofensiva:** é a navegação de qualquer embarcação por um mar territorial, desde que não penetre em suas águas interiores, de maneira rápida e contínua. Caso a passagem de qualquer embarcação seja considerada prejudicial, o Estado costeiro pode adotar as medidas que achar necessárias para impedir qualquer violação sendo a utilização do seu poderio bélico regulamentada quando a proteção da sua segurança for indispensável, desde que esta intenção seja pública e previamente avisada.

- **Proteção e Preservação do Meio Marinho:** todo Estado tem a obrigação de proteger e preservar o meio marinho, e de adotar uma política de exploração dos recursos marinhos que esteja em conformidade com as medidas necessárias para a boa manutenção do *habitat* marinho. Todos os Estados devem, individualmente ou em conjunto, adotar medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição dos mares, independentemente da sua origem, e não causar prejuízos oriundos de poluição para outros Estados. 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 proveniente de embarcações
- VI) Poluição proveniente da atmosfera ou através dela

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

- **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 devem interferir em outras utilizações legítimas e serem regulamentadas em todos os termos pertinentes à lei do mar incluindo os relativos à proteção e preservação do ambiente marinho com o compromisso da publicação de seus projetos de pesquisa e os conhecimentos resultantes dos trabalhos. Os Estados também possuem esse direito na área sob sua jurisdição, incluindo plataforma continental e ZEE. Porém nessas áreas possuem o dever de autorizar possíveis pesquisas científicas de outras nações desde que comprovada o seu caráter pacífico, beneficência à humanidade e observação nos procedimentos de sua realização. Em caso de qualquer dano causado ao meio marinho ou o não cumprimento de algum artigo, os Estados competentes estarão passíveis de pagamento de indenizações.

- **Solução de Controvérsias:** são três os órgãos que foram criados para vigiar o cumprimento da Convenção;

a) A Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, sediada em Kingston, Jamaica;

b) Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, sediado em Hamburgo, Alemanha;

c) Comissão dos Limites da Plataforma Continental, que está instalada na Sede das Nações Unidas em Nova Iorque.

As atividades na **Área** (Zona dos Fundos Oceânicos) são organizadas, conduzidas e controladas pela Autoridade. Neste órgão podem litigar os Estados-Partes, a Autoridade, empresas estatais e 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, a uma Câmara para a solução de controvérsias relativas aos Fundos Marinhos do Tribunal.

- **Conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar:** a Convenção trata desta parte importante, nos artigos 116 a 120, e diz que todos os Estados têm o direito de pesca em alto-mar, mas têm também o dever de tomar medidas para a conservação dos recursos vivos do alto-mar. Devem, igualmente, cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar estabelecendo, inclusive, organizações sub-regionais ou regionais de pesca para tal fim, a exemplo da NAFO (Organização de Pesca do Noroeste Atlântico).

Os Estados, ao estabelecerem medidas de conservação para recursos vivos do alto-mar (por exemplo, fixação de captura permissível), devem tomar medidas para preservar ou restabelecer as populações de pesca capturadas, tendo em conta métodos de pesca e zelando pelos interesses dos Estados em desenvolvimento. Devem ainda trocar informações científicas e estatísticas de captura para a conservação das populações de peixes com outros Estados e organizações e assegurar que as medidas de conservação não tenham caráter discriminatório.

## CAPÍTULO IV

### A LEI Nº 8.617/93

Em quatro de janeiro de 1993, o Governo brasileiro sancionou a Lei nº 8.617, que tornou os limites marítimos brasileiros coerentes com os limites preconizados pela CNUDM. Desta forma, ficaram assim os nossos principais espaços marinhos:

- **MAR TERRITORIAL:** nos termos da CNUDM (arts. 2 e 3), a soberania do Estado costeiro sobre o seu território e suas águas interiores estende-se a uma faixa de mar adjacente - mar territorial - com dimensão de até 12 milhas marítimas (1 m.m.= 1.852 metros) a partir das linhas de base.

O mar territorial brasileiro de 200 m.m. - instituído pelo Decreto-lei nº 1.098, de 25 de março de 1970 – passou a ser de 12 m.m., com a vigência da Lei nº 8.617.

- **ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA (ZEE):** "A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente (...)" (CNUDM, art. 55) e "(...) não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial" (CNUDM, art. 57). A Convenção garante ao Estado costeiro "(...) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo (...)" (CNUDM, art. 56, par. 1, alínea a).

A Zona Econômica Exclusiva brasileira tem uma extensão de cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados (tendo como limites: ao norte a foz do rio Oiapoque e ao sul, o Chuí). Projeta-se, ainda, para leste para incluir as áreas em torno do Atol das Rocas, Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo, e as Ilhas de Trindade e Martin Vaz. O comitê brasileiro do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente considera a Convenção um grande desafio para o Brasil, pois este deverá fazer um inventário, por espécies, dos recursos vivos de sua zona econômica exclusiva, sob pena de não exercer soberania econômica sobre ela, não estando o País cientificamente e tecnologicamente preparado para tal fim.

- **PLATAFORMA CONTINENTAL:** *"A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até*

*ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância." (CNUDM, art. 76, par. 1).*

A Lei 8.617/93, nos artigos 11 a 14, dispõe o seguinte:

- A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas, além do seu mar territorial, até 200 milhas marítimas da linha de base ou além das 200 milhas, nos termos da Convenção da ONU sobre a matéria;

- O Brasil exerce direito de soberania sobre a plataforma, para efeito da exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais;

- O Brasil, na plataforma, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção do meio marinho e a construção, operação e uso de ilhas artificiais, instalações e estruturas. Tem também o direito exclusivo de autorizar e regulamentar perfurações na plataforma, para qualquer fim. Outros Estados poderão, contudo, conduzir a investigação científica marinha na plataforma, com o consentimento prévio do governo brasileiro. O Decreto nº 96.000 de 02-05-88 dispõe sobre pesquisa e investigação científica em águas nacionais, por pessoa física, ou jurídica, nacional ou estrangeira. Deverão, em consequência, adequar-se à nova lei brasileira e à Convenção de 1982, verificada também a convivência do Brasil, e autorizar a investigação, por parte de estrangeiros, apenas aos Estados-Partes da Convenção;

- É reconhecido a todos os Estados o direito de colocar cabos e dutos na plataforma continental brasileira, dependendo do consentimento do governo brasileiro, que estabelece condições para a competente colocação.

## **CAPÍTULO V**

### **DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**

Remonta à criação, pelo Decreto nº 6.509 de 11 de junho de 1907, da Inspetoria de Portos e Costas, cuja atribuição era inspecionar, fiscalizar e coordenar todos os serviços e atribuições das Capitânicas dos Portos, a Marinha Mercante nacional e os Serviços de Praticagem da Costa, das Barras e dos Portos, no país. Ao longo das décadas, a sua denominação passou a ser Superintendência de Portos e Costas, Diretoria da Marinha Mercante até a atual designação, que lhe foi conferida pela Lei nº 1.658, de quatro de agosto de 1952. A Diretoria de Portos e Costas (DPC), é um 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.

## CAPÍTULO VI

### Programa LEPLAC

O PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA (LEPLAC) é o programa do Governo Brasileiro instituído pelo Decreto nº. 98.145 (15/09/1989) cujo objetivo é estabelecer, no seu enfoque jurídico, 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), que foi assinada e ratificada pelo Brasil. A CNUDM entrou em vigor em 16/11/1994 e o Brasil teve o prazo de 10 anos para concluir as atividades do LEPLAC, e submeter à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas o limite exterior da Plataforma Continental Jurídica (PCJ). Posteriormente, na 11ª Reunião dos Estados-Partes da CNUDM (14 - 18 de maio de 2001), o termo inicial da contagem do prazo de dez anos foi alterado para o dia 13 de maio de 1999, data da aprovação das "Scientific and Technical Guidelines" (STG) da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). O novo prazo para os Estados costeiros passou a ser então 13 de maio de 2009. O LEPLAC é um projeto da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) que estabelece o limite exterior da plataforma continental, além das 200 milhas com base na aplicação dos critérios do artigo 76 da CNUDM. Os critérios apresentam conceitos geodésicos, hidrográficos, geológicos e geofísicos de natureza complexa, o que demandou tempo para coletar e processar os dados da extensa área ao longo de 7.367 km de costa. Em novembro de 1996, foi concluída a etapa de aquisição de dados de sísmica de reflexão multicanal, gravimetria, magnetometria e batimetria com os navios hidrográficos e oceanográficos da DHN e com a participação de especialistas da Petrobras e de pesquisadores das Universidades. Ao todo foram coletados dados ao longo de cerca de 150.000 km de perfis distribuídos ao longo da margem continental, do Oiapoque ao Chuí até uma distância do litoral de aproximadamente 350 milhas.

Os resultados obtidos na margem continental brasileira permitem concluir que o Brasil tem uma área de Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de 3.539.919,22 km<sup>2</sup> e uma extensa área de plataforma continental jurídica, além da ZEE, que, na região norte, atinge o valor de 298.898,48 km<sup>2</sup> e, na região sudeste/sul, o valor de 531.702,05 km<sup>2</sup>, equivalendo a 830.600,53 km<sup>2</sup>. Com a plataforma continental jurídica, que será acrescida à Zona Econômica Exclusiva

(ZEE), o País terá uma área total de 4.370.519,75 km<sup>2</sup>. Isto significa dizer que o Brasil incorporará, à sua jurisdição, uma área marítima que é pouco maior que a metade da área continental de nosso território, de 8.511.996 km<sup>2</sup>, onde exercerá direitos de soberania e jurisdição, conforme o caso, no que diz respeito à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais e exploração de recursos minerais marinhos.

Em abril de 2007, após concluir a análise da nossa proposta, a CLPC encaminhou suas recomendações ao Governo brasileiro. Essas recomendações, ora sob análise dos aspectos técnico-científicos, não atendem ao pleito brasileiro na totalidade, o que indica que o Brasil não deva aceitá-las. Assim, de um total aproximado de 960 mil km<sup>2</sup> de área reivindicada, além das duzentas milhas náuticas, a CLPC não concordou com cerca de 190 mil km<sup>2</sup>, 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 corresponde a, aproximadamente, 4,2% da área de nossa Amazônia Azul e a 19% da área da nossa plataforma continental estendida. Em quatro de julho de 2007, o Grupo de Trabalho para Acompanhamento da Proposta do Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira (GT LEPLAC) apresentou à Subcomissão para o LEPLAC a situação atual da proposta brasileira, enfocando seus aspectos técnicos e pontos discordantes das Recomendações da CLPC. Como consequência, a Subcomissão para o LEPLAC deliberou por sugerir à CIRM que seja dada continuidade às atividades do GT LEPLAC, com vistas à elaboração de uma Proposta Revisada de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira além das duzentas milhas, a ser oportunamente encaminhada à CLPC. Nesse contexto, vale ressaltar que a CIRM, na sua 168ª Sessão Ordinária, realizada em 13 de maio de 2008, referendou a sugestão da Subcomissão para o LEPLAC, acima citada, por intermédio da Resolução nº 1/2008/CIRM.

A aquisição de novos dados geofísicos ao longo da nossa margem continental foi feita pelos navios de pesquisa “M/V Sea Surveyor” e “R/V Professor Logachev”.

### **M/V Sea Surveyor**

Por meio da Portaria do EMA Nº 47, de 03 de março de 2009, o navio de pesquisa “M/V Sea Surveyor”, de bandeira de Bahamas, foi autorizado a realizar investigação científica marinha em águas jurisdicionais brasileiras no período entre 14 de março de 2009 e 14 de março de 2010. A Portaria do EMA Nº 35 de 22 de fevereiro de 2010, alterou o período

para até 30 de junho de 2010. Para efeito de coleta de dados, a Margem Continental Brasileira foi dividida em quatro áreas: Margem Continental Sul, Margem Meridional Brasileira, Cadeia Norte Brasileira e Delta Amazonas. Durante as 13 comissões realizadas por este navio de pesquisa foram coletados dados de Batimetria Multifeixe, Sísmica Multicanal, Gravimetria, Magnetometria, Sonobóias e Perfilador de Sub-fundo. Em todas as pernasadas desta comissão estavam presentes pesquisadores das universidades e observadores de mamíferos marinhos quando da realização de sísmica Multicanal além de um oficial da Marinha do Brasil. A operação terminou em 27 de maio de 2010 quando o navio fez sua desmobilização em Fortaleza-CE.

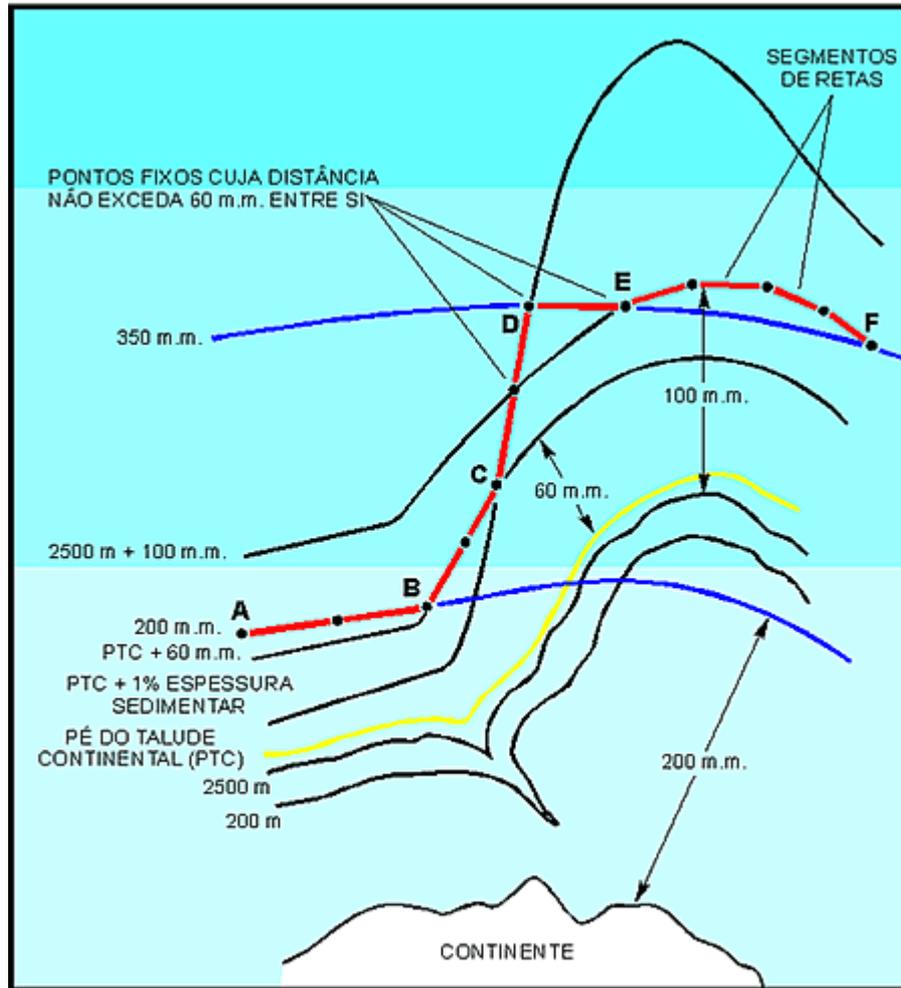
### **R/V Professor Logachev**

Por meio da Portaria do EMA Nº 30, de 03 de fevereiro de 2010, o navio de pesquisa “R/V Professor Logachev”, de bandeira da Rússia, foi autorizado a realizar investigação científica marinha em águas jurisdicionais brasileiras no período entre 22 de fevereiro de 2010 e 22 de maio de 2010. Durante esta comissão embarcaram pesquisadores das universidades e um Oficial da Marinha do Brasil. Foram determinadas duas áreas da Margem Continental Brasileira para a realização de dragagens de rochas frescas, a saber: cadeia Vitória Trindade (13 amostras) e Cadeia Norte Brasileira (17 amostras). O navio concluiu a operação no dia 18 de abril de 2010 fazendo sua desmobilização em Fortaleza-CE.

A previsão de término da elaboração da Proposta Revisada de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira além das duzentas milhas, a ser oportunamente encaminhada à CLPC, é de dezembro de 2012.

Sem dúvida, a definição do limite exterior da plataforma continental será um legado de fundamental importância para o futuro das próximas gerações de brasileiros, que verão aumentadas as possibilidades de descoberta de novas reservas de petróleo e gás, de exploração de recursos minerais em grandes profundidades, e de explorar recursos da biodiversidade marinha, que a ciência atual reconhece como um dos campos mais promissores do desenvolvimento da biogenética.

## PLATAFORMA CONTINENTAL "JURÍDICA"



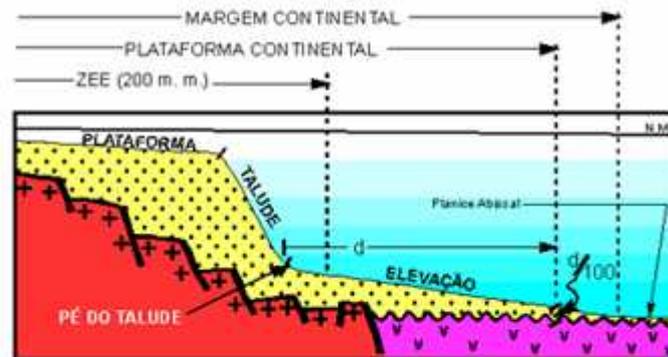
m.m. = MILHAS MARÍTIMAS

### REFERÊNCIA:

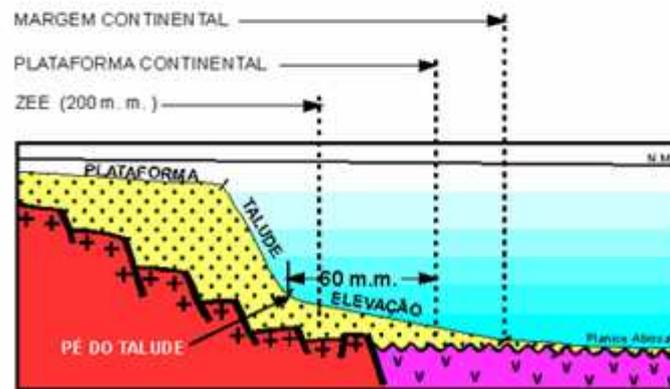
\* A MANUAL ON TECHNICAL ASPECTS OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA-1982 \*. INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC BUREAU, SPECIAL PUBLICATION Nº 51, 2nd EDITION, DECEMBER 1990 (MONACO), p. 110.

## CRITÉRIOS PARA DELIMITAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL "JURÍDICA"

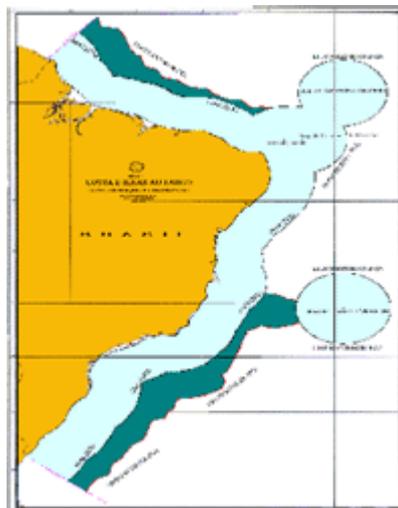
### a) Critério da Espessura Sedimentar



### b) Critério da Distância Fixa de 60 m.m.



### c) EXTENSÃO MÁXIMA DA PLATAFORMA CONTINENTAL: 350 milhas marítimas (648 km) ou 100 milhas marítimas (185 km) a partir da isóbata de 2500 metros.



## **CAPÍTULO VII**

### **PROGRAMA REVIZEE**

O REVIZEE (Programa de avaliação do potencial sustentável de recursos vivos na zona econômica exclusiva) 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. É consequência da meta principal dos objetivos do IV PSRM (Plano Setorial para os Recursos do Mar), nos termos da Convenção da Jamaica, de 1982, sobre o Direito do Mar e da Lei nº 8.617/93.

O Programa REVIZEE compreende nove Partes e dois Anexos. As Partes são as seguintes:

- 1 - Antecedentes,
- 2 - Situação Atual da Pesca e Produção Pesqueira;
- 3 - Objetivos,
- 4 - Estratégia de Operacionalização;
- 5 - Metodologia de Trabalho;
- 6 - Programa;
- 7 - Coordenação;
- 8 - Resultados Esperados;
- 9 - Bibliografia.

Os Anexos são: Elenco de Medidas Oceanográficas e Pesqueiras; Previsão de Recursos Financeiros.

#### **a) Pesca**

O programa parte do princípio de que o mar brasileiro é importante fonte geradora de alimento, de emprego e de divisas para a Nação. A necessidade de um trabalho grupal surge devido à vasta extensão da zona econômica exclusiva (cerca de 3.000.000 Km<sup>2</sup>), à limitação de recursos humanos qualificados, à insuficiência de meios flutuantes e à escassez de recursos financeiros.

A pesca, que já apresenta sinais de sobrepesca, segundo sua escala de operação, classifica-se em:

- 1 - pesca de subsistência, para a obtenção de alimento, sem finalidade comercial;
- 2 - pesca artesanal, que se caracteriza pela finalidade comercial combinada com a de obtenção de alimento;
- 3-pesca de pequena escala, com objetivo exclusivamente comercial, através de embarcações de porte médio.
- 4-Pesca industrial costeira, também para fim comercial, por meio de embarcações de maior autonomia, dotadas de equipamentos eletrônicos de navegação e;
- 5-Pesca industrial oceânica, constituída de embarcações de grande autonomia, aptas a operar na ZEE e nas áreas oceânicas, com industrialização do pescado a bordo e dotadas de sofisticados equipamentos eletrônicos de navegação.

#### **b) Objetivos e Operacionalização**

O Programa REVIZEE tem como objetivo central proceder ao levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos da ZEE, visando atingir as seguintes metas:

- 1-Inventariar os recursos vivos da ZEE e as características ambientais de sua ocorrência;
- 2-Determinar suas biomassas;
- 3-Estabelecer os potenciais de captura.

Sua operacionalização compreende:

1 - Divisão da ZEE em áreas, em face de sua extensão e das características funcionais da costa brasileira, as quais serão pesquisadas durante quatro anos:

a) Costa Sul (do Chuí ao Cabo de São Tomé) – Projeto 1 – 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.

b) Costa Central (do Cabo de São Tomé à Salvador, incluindo as Ilhas Trindade) – Projeto 2 – onde ocorre a captura de peixes de linha de fundos rochosos, camarões e lagostas.

c) Costa Nordeste (de Salvador à Foz do Rio Parnaíba, incluindo Fernando de Noronha e os Rochedos São Pedro e São Paulo) – Projeto 3 – onde se localizam recursos pesqueiros de qualidade, embora não volumosos, principalmente demersais (lagostas, pargo, etc.), em virtude da pouca largura da plataforma continental.

d) Costa Norte (da Foz do Rio Parnaíba à fronteira marítima com a Guiana) – Projeto 4 – 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 de arrasto do camarão.

2 - Meios flutuantes: recuperação e manutenção das condições operacionais da frota existente, ao lado da obtenção de meios mais adequados (navios oceanográficos, arrendamento ou cooperação internacional).

3 - Instrumentos e equipamentos: viabilização dos meios adequados para a pesquisa, melhoria das condições para a manutenção de equipamentos e agilização de importação de equipamentos e peças de reposição.

4 - Recursos humanos: contratação de pessoal qualificado, realização de cursos e participação em simpósios, congressos e seminários.

5 - Setor produtivo: estreitar as relações entre o Programa e o setor produtivo pesqueiro, através de serviço de informação, inclusive, de levantamento estatístico da pesca comercial.

6 - Aspectos administrativos: agilidade na tramitação dos instrumentos legais (convênios, acordos e protocolos de intenção); superação de entraves na operacionalização de recursos para investimentos e custeio de projetos; publicação e divulgação dos resultados dos trabalhos executados.

### **c) Metodologia de Trabalho**

O Programa cuida da prospecção pesqueira, da pesquisa na área de oceanografia física, química, biológica e geológica, e do emprego do sensoriamento remoto para o fornecimento de informações sobre temperatura e produtividade.

O elenco de medidas oceanográficas e pesqueiras consta no Anexo I do Programa:

- 1- Prospecção dos estoques (arrastão de fundo, arrastão de meio-água, etc.)
- 2- Dinâmica de população (genérica e fisiologia, reprodução, alimentação, distribuição espacial e temporal, etc.).

3 - Oceanografia física (estrutura térmica e salina da coluna d'água, transparência da água, etc.).

4- Oceanografia química (medidas de concentração de nutrientes e do oxigênio dissolvido na coluna d'água, medidas de poluentes na plataforma continental, etc.).

5- Oceanografia geológica (batimetria e morfologia do substrato, material em suspensão, etc.).

6- Oceanografia biológica (composição e quantificação do fitoplankton e zooplankton na coluna d'água; composição e densidade do bentos, da ictiofauna e do ictioplankton).

7- Observações meteorológicas de superfície (direção e velocidade do vento, umidade relativa do ar, nebulosidade, pressão atmosférica e temperatura do ar).

8- Levantamento estatístico da pesca comercial (mapa de bordo e controle de desembarque).

A avaliação dos resultados permitirá a obtenção das seguintes informações: condições meteorológicas oceânicas; distribuição das propriedades físicas e químicas da água; análise de massas de água; qualidade das águas; natureza e topografia do fundo; componentes da flora e da fauna; efeitos dos poluentes sobre a biota, etc.

As estratégias gerais do Programa envolvem projetos de pesquisa comuns a todas as regiões do País, cujos recursos financeiros constam no Anexo II (R\$19.700.000,00 para quatro anos). Compreendem ações já iniciadas: conclusão dos barcos de pesquisa do IBAMA; Projeto de Ecologia de Tunídeos e Afins da ZEE (ECOTUNA); levantamento dos recursos vivos pelágicos da ZEE – Região Sul (ARGO) e os citados Projetos Costa Sul, Costa Central, Costa Nordeste e Costa Norte.

#### **d) Coordenação e Resultados Esperados**

Uma efetiva coordenação dos órgãos envolvidos é fundamental para o sucesso do Programa. Caberá, assim, à CIRM, a supervisão de suas atividades através da Subcomissão do Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), que contará com um Comitê Executivo coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal. Caberá, a este, a coordenação dos assuntos relativos à consecução do Programa.

Os resultados esperados são os seguintes:

1 – determinação das biomassas e potenciais de captura, na ZEE, dos recursos pesqueiros demersais (peixes, crustáceos e moluscos), dos recursos pelágicos (sardinha,

tubarões, atuns, lula, etc.) e da variação das condições ambientais que provocam oscilações na distribuição dos recursos pesqueiros.

2 – proporcionar ao setor pesqueiro oportunidades para a diversificação e melhor aproveitamento do parque industrial instalado e formação de uma frota pesqueira oceânica destinada ao aproveitamento dos recursos pesqueiros da ZEE.

3 – incremento da capacidade de pesquisa para efetivar a avaliação do potencial da ZEE, com a incorporação de novos meios flutuantes, instrumental científico e pessoal qualificado em nível nacional.

4 – geração de informações e dados estatísticos para avaliação dos recursos pesqueiros explorados e análises setoriais diversas.

Em fase final, o REVIZEE está sendo substituído pela Ação de Avaliação do Potencial Sustentável e do Monitoramento dos Recursos Vivos do Mar (REVIMAR), de monitoramento das cotas de captura da ZEE e da PC brasileira.

### **O REVIZEE NA REGIÃO NORDESTE**

Na Região Nordeste pode-se afirmar que o levantamento do potencial sustentável dos recursos vivos da ZEE teve início com o Projeto ECOTUNA - Ecologia de Tunídeos e Afins, em outubro de 1992, através de convênio entre o CEPENE/IBAMA e UFRPE, com a participação ainda de outras Instituições, como a UFPE, UFBA e UFRN. Ao ECOTUNA, seguiram-se os Projetos JOPS II - Joint Oceanographic Projects, em convênio com a Alemanha, a partir do Navio Oceanográfico Victor Hensen, e REVIZEE-NE 1, com o NOc. Antares, da Marinha do Brasil, e com o Navio de Pesquisa NPq. Riobaldo, do CEPENE/IBAMA.

## **CAPÍTULO VIII**

### **PROGRAMA ARQUIPÉLAGO**

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

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 as únicas ilhas mesoceânicas 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, um 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.

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, alinhou 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:

1– em 1995 foi construído um farol na Ilha Belmonte;

2– foi realizada a alteração da toponímia de "Penedos de São Pedro e São Paulo" para "Arquipélago de São Pedro e São Paulo";

3– em 1996 foi aprovado o Programa Arquipélago (PROARQUIPÉLAGO);

4– em 25 de junho de 1998 foi inaugurada uma Estação Científica no arquipélago, sendo instalada na Ilha Belmonte, ocupada permanentemente a partir daquela data por 3 ou 4 pesquisadores brasileiros, que são substituídos a cada 15 dias; e

5– 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 e 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.

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.

Os recursos minerais marinhos que despertam maior interesse comercial são os nódulos polimetálicos, 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.

## **8.2 Posição brasileira perante a comunidade internacional:**

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 da Presidente da República sobre qual será o posicionamento do País sobre a ZEE e a PC do arquipélago, que poderá manter a situação vigente, ou decidir assumir a postura de que o Brasil realmente possui direitos sobre estas ZEE e PC 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 nº 8.617/1994 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 um 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. Outro exemplo é o Japão, que 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.

## CAPÍTULO IX

### A AMAZONIA AZUL

A Amazônia Azul é a 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, onde temos o direito de jurisdição. 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 dos recursos vivos e não-vivos existentes no solo e subsolo marinhos.

Além de desconhecer a extensão da Amazônia Azul, uma boa parcela do povo brasileiro, também pouco sabe sobre o seu significado estratégico e econômico. O petróleo, por exemplo, é uma riqueza existente na 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. Sem este petróleo, e com a decorrente crise energética e de insumos, em pouco tempo o país pararia. 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 pelo modal marítimo, 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, teve para 2004 e 2005 valores que alcançaram 150 bilhões e 200 bilhões de dólares respectivamente, representando um crescimento de 30% ao ano. Novamente, não é só o valor financeiro que importa, pois, em tempos de globalização, os próprios produtos brasileiros empregam insumos importados, de tal maneira que interferências sobre nosso livre trânsito nos mares poderiam levar-nos rapidamente ao colapso.

A conclusão lógica é a de que somos de tal maneira dependente do tráfego marítimo, que ele acaba sendo 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 Aqüicultura 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 a produção dos atuais novecentos e oitenta e cinco mil para um milhão e quatrocentos e cinqüenta 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 estoque 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.

A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa complexa. São 4,5 milhões de quilômetros quadrados de área a ser vigiada. Se a ação for tímida, ilícitos como pirataria, contrabando, despejos ilegais de material poluente, exploração da fauna, entre outros, encontram terreno fértil de propagação. Um navio estrangeiro já foi surpreendido sugando furtivamente água doce na foz do rio Amazonas. Petroleiros usam a costa brasileira para desovar lastro poluído. As ações de patrulha marítima, realizadas pela Marinha do Brasil, visam evitar os ilícitos e combater infratores nas águas jurisdicionais. Na Amazônia Azul, os limites das águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que as define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença.

Para podermos exercer nosso direito de soberania, exploração e dever de proteção, devemos todos fazer nossa lição de casa; o cidadão precisa conhecer melhor o potencial de seu próprio país, para poder cobrar de seus governantes, uma posição firme que faça valer junto à comunidade internacional, não só os nossos deveres, mas também os nossos direitos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na remota época do Brasil colônia, a partilha do território de nosso país foi feita dividindo-o em apenas duas partes, mas ainda assim as disputas eram frequentes. Se transportarmos esta situação para todo o globo terrestre, fica impossível pensar em definições e limites sem o Direito Marítimo Internacional. Este trabalho analisou o que foi um dos maiores passos da humanidade no caminho da exploração pacífica de todo o potencial de riquezas do mar: a criação da CNUDM. A partir dela, todos os países membros criaram suas próprias Leis que definem suas posições de defesa, soberania, exploração e proteção do meio marítimo - sempre se adequando ao que ficou determinado pela CNUDM.

No âmbito nacional, o Brasil vem agindo para expandir e marcar seu território marítimo, tendo em vista que importantes projetos como LEPLAC, REVIZEE e PROARQUIPELAGO, só tem demonstrado cada vez mais o quanto é grande nosso potencial de riquezas no mar. A extensão de nossa PC nos permitiu acesso ao Pré-sal e a Amazônia Azul guarda valiosos recursos que vem despertando interesse em diversos países. Talvez o que precisamos para assegurar nossos direitos, seja apenas de uma posição mais firme na hora de demonstrar nossas pretensões, afinal, o Direito Marítimo Internacional deve ser sempre uma via de mão dupla, ou seja, os países precisam respeitar e se fazer respeitar.

## REFERNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar**, Rio de Janeiro, Renovar.1996.
- 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.
- OLIVEIRA, Geovânio Milton de, José Estanislau Vale Evangelista e Beatrice Padovani Ferreira. **Biologia e Pesca no Arquipélago de São Pedro e São Paulo**. Tamandaré. Recife, 1996.
- MORAES, João Francisco Silveira de. **Expedição precursora aos Penedos de São Pedro e São Paulo**. Recife .Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais. ,1996.
- **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.
- RAPHAEL , Leandro .**Direito Marítimo** . São Paulo. Ed. Aduaneiras , 2003.186pg.
- MELLO , Celso D. de Albuquerque .**Alto-mar** .Rio de Janeiro.Renovar,2001.
- ONU, **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**.1.Ed.Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2004.

1. [www.mar.mil.br/dhn/leplac/index.htm](http://www.mar.mil.br/dhn/leplac/index.htm) - LEPLAC - 2007
2. [www.mar.mil.br/caaml/passadiço.htm](http://www.mar.mil.br/caaml/passadiço.htm) - A Amazônia Azul – 2007
3. [www.mar.mil.br/caaml/arquivos/amazoniaazul.pdf](http://www.mar.mil.br/caaml/arquivos/amazoniaazul.pdf) - 2008
4. [www.mar.mil.br/dhn](http://www.mar.mil.br/dhn) - 2008
5. [www.camara.gov.br/publicacoes/estnottec/tema3/pdf/105053.pdf](http://www.camara.gov.br/publicacoes/estnottec/tema3/pdf/105053.pdf) - 2008
6. [www.senado.gov.br/conleg/artigos/direito/DireitosBrasileirosdeZona.pdf](http://www.senado.gov.br/conleg/artigos/direito/DireitosBrasileirosdeZona.pdf)
7. [www.scielo.br/scielo](http://www.scielo.br/scielo).
8. [www.truenet.com.br/revizee/revizee.htm](http://www.truenet.com.br/revizee/revizee.htm)
9. [www.biologo.com.br/oceano/oceano9.htm](http://www.biologo.com.br/oceano/oceano9.htm)
10. [http://pt.wikipedia.org/wiki/Diretoria\\_de\\_Portos\\_e\\_Costas](http://pt.wikipedia.org/wiki/Diretoria_de_Portos_e_Costas)