

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

**A LEI DO MAR: SOBERANIA NO MAR TERRITORIAL E ZONA  
ECONÔMICA EXCLUSIVA**

**Por: Camilla Jormão Teixeira Valladares de Carvalho**

**Orientador**

**Tereza**

**Rio de Janeiro**

**2012**

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

**A LEI DO MAR: SOBERANIA NO MAR TERRITORIAL E ZONA  
ECONÔMICA EXCLUSIVA**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.  
Por: Camilla Jormão Teixeira Valladares de Carvalho

**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 a Deus por me permitir concluir mais esta etapa de minha vida. A meus pais que sempre inculcaram em mim e em minha irmã o gosto pelo estudo. Aos meus amigos e amigas que nunca deixaram de me apoiar ao longo de minha caminhada acadêmica. Desculpo-me desde já, pelas vezes que fui intolerante, incompreensiva, que estive cansada, e chateada devido aos estresses gerados pela Escola. Todos os que me rodeiam são responsáveis pelo meu sucesso, muito obrigada.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico esse trabalho de conclusão a Edelberto Valladares de Carvalho, meu pai, que no ano de 2007, com seu espírito visionário, reuniu-se comigo, minha irmã e meus primos mostrando quão promissor era o mercado de trabalho na Marinha Mercante. A minha mãe que sempre esteve pronta para me ajudar em qualquer coisa, principalmente no âmbito emocional.

## RESUMO

O cerne deste trabalho de conclusão é a soberania no mar territorial e as Zonas Econômicas Exclusivas. No entanto, para que o leitor entenda o assunto abordado de forma clara, foi preciso fazer uma breve introdução histórica, elucidar alguns conceitos muito bem definidos pelo direito, embasar o leitor na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM), citar leis e convenções internacionais e ainda explicar o que vem a ser Amazônia Azul, Pré-Sal e projetos tais como o LEPLAC e o REVIZEE.

A CNUDM tem seus principais tópicos bem explorados, sendo estes explicados e conceituados, sendo o tópico referente à proteção e preservação do ambiente marinho reforçado quando, mais além, falamos da Convenção MARPOL com seus seis anexos, todos referentes à prevenção da poluição oriunda de navios, sendo um deles a respeito da prevenção da poluição por esgoto oriundo de navios e outro a respeito da prevenção da poluição por lixo oriundo de navios.

Em face ao exposto serão mostrados os esforços do Brasil junto a Organização das Nações Unidas para assegurar seu direito estabelecido na Convenção, uma extensão da Plataforma Continental até uma distância de 350 milhas náuticas e a origem da Amazônia Azul e do Pré- Sal brasileiro.

Sem perder o foco, foi levantada a questão do Poder Marítimo brasileiro no que diz respeito à proteção dos recursos vivos e não vivos presentes na Zona Econômica Exclusiva, ao combate a invasores e a afirmação da soberania nacional. Sendo anexadas explicações sobre dois programas governamentais o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite e o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo.

Palavras-chave: Soberania - mar territorial - Plataforma Continental - Zona Econômica Exclusiva - Pré-Sal - Amazônia Azul - Direito da Navegação - Direito Marítimo – LEPLAC – REVIZEE - Poder Marítimo.

## **ABSTRACT**

The core of this work is complete sovereignty in the territorial sea and Exclusive Economic Zones. However, for the reader to understand the subject matter clearly, it was necessary to make a brief historical introduction, clarifying some concepts very well defined by law, to base the reader in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), to cite laws and international conventions and further explain what has to be Blue Amazon, pre-salt and projects such as LEPLAC and REVIZEE.

CNUDM has its main topics explored as well, which are explained and conceptualized, the topic is related to the protection and preservation of the marine environment reinforced when, further, talk to the MARPOL Convention with its six annexes, all on the prevention of pollution from ships, one of them about the prevention of pollution by sewage originating from ships and other regarding the prevention of pollution by garbage originating from ships.

In light of the above will show the efforts of Brazil to the United Nations to ensure their right specified in the Convention, an extension of the Continental Shelf to a distance of 350 nautical miles and the origin of Blue Amazon and the Brazilian pre-salt.

Without losing focus, the question arose of Maritime Power in Brazil with respect to the protection of living and nonliving resources present in the Exclusive Economic Zone, to combat invaders and the affirmation of national sovereignty. Being attached two explanations of government programs the National Fishery Vessel Tracking Satellite Command and Control Naval Maritime Traffic.

Keywords: Soberania - mar territorial - Plataforma Continental - Zona Econômica Exclusiva - Pré-Sal - Amazônia Azul - Direito da Navegação - Direito Marítimo – LEPLAC – REVIZEE - Poder Marítimo.

## SUMÁRIO

|   |    |
|---|----|
| Introdução_____   | 10 |
| 1 - Considerações Gerais_____   | 11 |
| 1.1-Histórico_____  | 11 |
| 1.2-Conceitos Importantes_____  | 12 |
| 1.2.1-Conceito de Soberania_____  | 12 |
| 1.2.2-Conceito de território_____   | 12 |
| 1.3- A Amazônia Azul_____   | 16 |
| 1.4- Principais determinações da Convenção das Nações Unidas sobre direito<br>no Mar – CNUDM_____ | 17 |
| 1.4.1- Direito de passagem inofensiva_____  | 17 |
| 1.4.2- Proteção e Preservação do Meio Marinho_____  | 18 |
| 1.4.3- Investigação Científica Marinha_____   | 19 |
| 1.4.3.1) Código de Bustamante e Tratado de Direito Penal<br>Internacional_____                    | 19 |
| 1.4.4) Solução de Controvérsia_____   | 20 |
| 1.4.5) Conservação e Gestão dos Recursos Vivos do Alto-Mar_____                                   | 21 |
| 2- Órgãos e Leis Governamentais Internacionais e Nacionais_____                                   | 22 |
| 2.1) “International Maritime Organization” – IMO_____   | 22 |
| 2.2) Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 73/78 –<br>MARPOL 73/78_____   | 23 |
| 2.3) Diretoria de Portos e Costas (DPC)_____  | 28 |



|   |    |
|---|----|
| 2.4) Normas de Autoridade Marítima (NORMAM)   | 29 |
| 3 – A Amazônia Azul e o Brasil  | 30 |
| 3.1) Posicionamento do Brasil na CNUDM  | 30 |
| 3.2) Plano de Levantamento da Plataforma Continental – LEPLAC   | 30 |
| 3.3) Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva – REVIZEE | 32 |
| 3.4) Programa Arquipélago - Arquipélago de São Pedro e São Paulo  | 33 |
| 3.5) Pré-Sal  | 35 |
| 3.6) Poder Marítimo   | 36 |
| 4 – Direito Marítimo e Direito da Navegação   | 37 |
| Considerações Finais  | 39 |
| Bibliografia  | 40 |
| ANEXO I - Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo – CONCOMTRAM  | 42 |
| ANEXO II- Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite – PREPS                  | 44 |

## INTRODUÇÃO

Este trabalho está dividido em quatro capítulos. No primeiro, é feita uma breve introdução histórica e com a intenção de fazer o leitor compreender o tema, são feitas breves explicações a respeito de conceitos importantes. Além disso, explico ainda o que vem a ser a Amazônia Azul e mostro os principais tópicos abordados na Convenção.

No segundo capítulo, são abordados os Órgãos e Leis Governamentais Internacionais e Nacionais. A IMO é o órgão internacional responsável por 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. Nesta monografia, a convenção da IMO abordada é a MARPOL. A DPC atua na atividade marítima, portos e sinalizações, fazendo valer as convenções internacionais ratificadas pelo governo brasileiro. Além disso, a DPC é a responsável por fazer as “leis” marítimas brasileiras, chamadas NORMANs.

No terceiro capítulo, voltamos ao tema Amazônia Azul mostrando através de quais projetos o Brasil conseguiu aumentar sua Plataforma Continental, como preservará os recursos vivos e não vivos presentes nela. Levantamos a questão do poder marítimo brasileiro e os métodos empregados pela Marinha do Brasil de forma a evitar piratas, poluição e exploração da nossa área de jurisdição por outros Estados. Ainda neste capítulo é mostrado o que vem a ser o pré-sal e como surgiu.

No último capítulo, é feita a distinção entre dois ramos do Direito. O Direito Marítimo e o Direito da Navegação, mostrando que a maioria das normas no Direito da Navegação é elaborada pela IMO e no Brasil aplicadas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) enquanto que no Direito Marítimo, por ser mais abrangente, há normas de ordem pública e privada.

# **CAPÍTULO 1 - Considerações Gerais.**

## **1.1) Histórico**

O interesse pelo mar é extremamente antigo. Civilizações passadas cresciam e desenvolviam-se às margens de rios e mares. Guerras sangrentas eram travadas pelos territórios litorâneos, pois obviamente, era mais fácil de obter comida através da pesca.

Na época das grandes navegações, Portugal, Espanha lançaram-se ao mar para fazer comércio e descobrir novas terras. Com êxito, deram início ao mercantilismo via mar iniciando a história da Marinha Mercante.

Com a evolução tecnológica e com a globalização o homem pode explorar o mar de forma intensa, fazendo crescer visivelmente o volume de comercializados. Além disso, hoje já é uma realidade a exploração das camadas pré-sais.

Em conjunto com o desenvolvimento das tecnologias, foi necessária a criação de uma nova vertente do direito, o Direito Marítimo que contempla todas as questões de soberania, território, mar territorial, plataforma continental, zona contígua, zona econômica exclusiva, pré-sal e alto-mar.

No entanto, temos de ter consciência que cada país adota uma fonte do direito e assim, cada país tem suas próprias legislações e códigos. Por isso, faz-se necessária a participação da Organização Marítima Mundial nesses assuntos de forma a deixar os regulamentos os mais uniformes possíveis.

## **1.2) Conceitos importantes**

### **1.2.1) Conceito de Soberania**

Segundo Dalmo Dallari de Abreu, o conceito de soberania é uma das bases da ideia de Estado Moderno, pois faltava ao mundo antigo à oposição entre o poder do Estado e outros poderes.

Miguel Reale define soberania de uma forma simples: “Soberania é o poder de organizar-se juridicamente e de fazer valer dentro de seu território a universalidade de suas decisões nos limites dos fins éticos de convivência. Ela é uma porque não se admite num mesmo Estado a convivência de duas soberanias; é indivisível porque se aplica à universalidade dos fatos ocorridos no Estado; é imprescritível porque jamais seria verdadeiramente superior se tivesse prazo certo de duração; é inalienável, pois aquele que a detém desaparece quando fica sem.”. O poder soberano se aplica sobre os indivíduos que compõem o Estado, cidadãos, podendo ser exercida fora dos limites territoriais sobre estes cidadãos. Dentro dos limites territoriais do Estado, tal poder é superior a todos os demais e com relação aos demais Estados, a afirmação de soberania tem a significação de independência.

### **1.2.2) Conceito de território**

A noção de território como conhecemos, só aparece no Estado Moderno. O território é um requisito indispensável para a existência do Estado, mas não é um componente do Estado. Kelsen diz: “Território é o espaço ao qual se circunscreve a validade da ordem jurídica estatal,

pois, embora a eficácia de suas normas possa ir além dos limites territoriais, sua validade como ordem jurídica estatal depende de um espaço certo.”.

O território delimita a ação de soberania do Estado, dentro dos limites territoriais, a ordem jurídica é mais eficaz. Além disso, é objeto de direito do Estado que pode até alienar uma parte, caso seja de interesse do povo.

Os limites territoriais são marcados por fronteiras que podem ser naturais, dadas por acidentes geográficos, ou artificiais, por meio de tratados. Entretanto, como delimitar até onde vai o território de um Estado no sentido do mar?

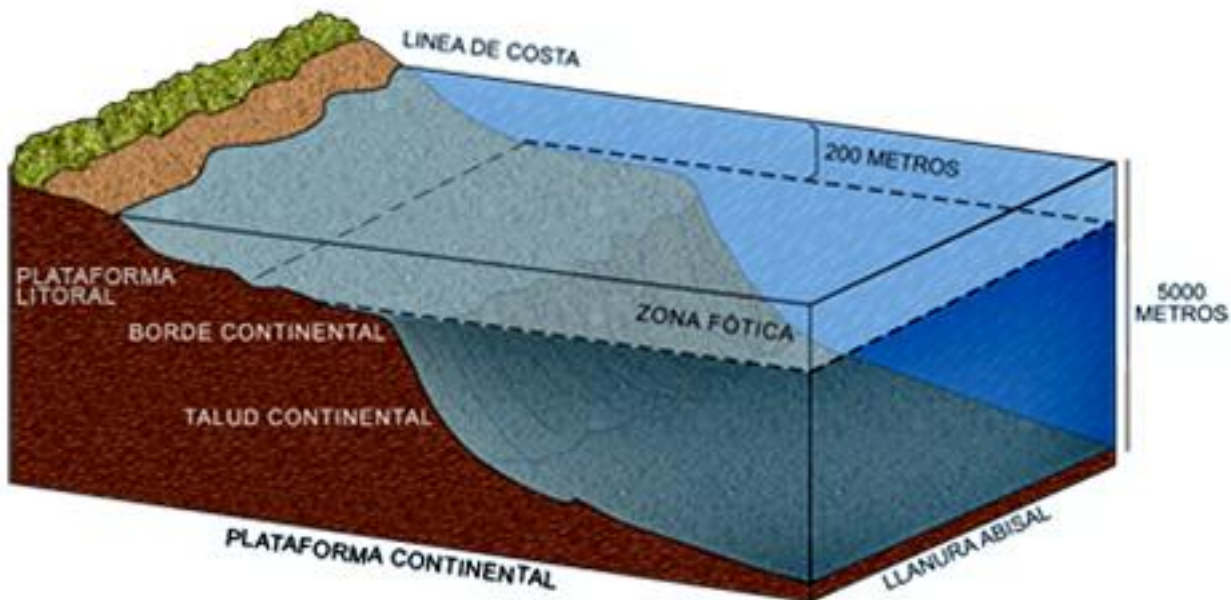
A incorporação de uma faixa de mar ao território de um Estado é prática antiquíssima, que todos concordam em ser necessária e justa. Porém, com a crescente possibilidade de exploração do solo e subsolo marinho, cresce a importância de definir a extensão que deverá ter a faixa de mar pertencente ao Estado.

As partes do território:

- Plataforma Continental

Em 1945 fica estabelecido que Plataforma Continental consista no prolongamento geológico do continente, terminando quando há uma acentuada variação na declividade e conseqüentemente na sua profundidade. O Estado detém a soberania sobre sua plataforma continental e o direito de explorar seu solo e subsolo, não excedendo duzentos metros de profundidade. As águas situadas à cima da plataforma continental são consideradas alto-mar e nelas são aplicados os conceitos de liberdade e inapropriedade.

Em 1953, a ONU estabelece que seja o leito de mar e subsolo das regiões submarinas contíguas á costa, mas situadas fora do mar territorial até a distância de duzentas milhas náuticas.



- Mar territorial

Faz parte do território do Estado e sobre ele é exercida a soberania estatal. É entendido como a faixa de águas que banha o litoral do Estado e sua largura é de no máximo doze milhas náuticas e de no mínimo três milhas náuticas medidas a partir da linha de baixa maré e acompanhando as sinuosidades da costa. No entanto, embarcações estrangeiras têm o direito de passagem inocente, desde que não violem as leis do Estado e nem constituam ameaça a segurança.

- Zona Contígua

Distância de doze até vinte milhas náuticas, medidas da linha da costa para o mar. O Estado poderá adotar medidas de fiscalização e policiamento a fim de evitar atos ilegais no que tange aos regulamentos aduaneiros, aos regulamentos fiscais, à vigilância sanitária.

- Zona Econômica Exclusiva

Criada em 1970, é a faixa de água de cento e oitenta e oito milhas náuticas, após as doze milhas náuticas de mar territorial, ou seja, é a faixa de água de duzentas milhas náuticas a partir da costa sobre a qual o Estado tem o direito de explorar, gerir, preservar e aproveitar os recursos vivos e não vivos oferecidos sobrejacentes à plataforma continental com finalidade econômica.

As águas continuam sendo consideradas de alto-mar, mas o Estado pode explorá-las economicamente.

No caso de Estados não possuírem litoral, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) determina que somente através de acordos com Estados vizinhos eles podem ter direito de aproveitamento dos recursos oferecidos na Zona Econômica Exclusiva do país vizinho.

- Alto-mar

É uma área onde nenhum Estado exerce soberania, sendo direito de todos a sua utilização. Segundo a CNUDM, o alto-mar está aberto a todos os Estados, costeiro ou não. As liberdades no alto-mar incluem a liberdade de navegação, liberdade de sobrevoo, liberdade de colocação de cabos submarinos, liberdade para realização de pesquisas científicas, liberdade para construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional.

### 1.3) A Amazônia Azul

Conforme estabelecido na CNUDM, todos os bens econômicos existentes no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho, ao longo de uma faixa litorânea de até 200 milhas náuticas, na chamada Zona Econômica Exclusiva, constituem propriedade exclusiva do país ribeirinho. Em alguns casos, a Plataforma continental ultrapassa essa distância, podendo estender a propriedade econômica do Estado a até 350 milhas náuticas. No Brasil, essas áreas somadas – ZEE mais PC estendida – caracterizam a imensa Amazônia Azul, medindo quase 4,5 milhões de quilômetros quadrados, o que acrescenta ao País uma área equivalente a mais de cinquenta por cento de sua extensão territorial.

Esse direito alcançado pelo Brasil é oriundo de estudos, planejamentos e projetos, onde o mais expressivo é o LEPLAC (Levantamento da Plataforma Continental), realizados durante um período de dez anos e entregues a Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas.

A importância da Amazônia Azul é devida a concentração de riquezas incomensuráveis e fundamentais para o nosso futuro.

É das bordas da Plataforma Continental estendida, que o Brasil retirará a maior parte da matéria-prima do seu petróleo e gás natural.

Além disso, é importante salientar que é pelo mar que se operacionaliza mais de noventa e cinco por cento de todo o nosso comércio internacional. O comércio exterior, somadas as importações e exportações, totalizou, em 2004, um montante de US\$ 160 milhões.

Na Amazônia Verde, as fronteiras que o Brasil faz com seus vizinhos são fisicamente demarcáveis e estão sendo ocupadas por pelotões de fronteira e obras de infraestrutura. Na Amazônia Azul, os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente, o que as define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando presença.



## **1.4) Principais determinações da Convenção das Nações Unidas sobre direito no Mar – CNUDM**

### **1.4.1) Direito de passagem inofensiva**

Passagem é a navegação em mar territorial de um Estado com o fim de atravessá-lo sem penetrar em 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. A passagem é dita inofensiva quando não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro.

A passagem deixa de ser inofensiva e torna-se prejudicial quando o navio realizar certas atividades tais quais: qualquer uso da força contra a soberania do Estado, contra a integridade territorial, contra a independência política do Estado; qualquer manobra ou exercício 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 destinada a atentar contra a defesa ou segurança; 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; qualquer ato intencional e grave de poluição; qualquer atividade de pesca; a realização de atividades de investigação ou levantamentos hidrográficos; qualquer ato destinado a perturbar sistemas de comunicação 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 usar seu poderio bélico quando a segurança nacional ou a soberania estiverem sendo ameaçadas, havendo antes um aviso prévio desta intenção.

O 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.

#### **1.4.2) Proteção e Preservação do Meio Marinho**

Cabe ao Estado a obrigação de proteger e preservar o meio marinho e por em prática uma política de exploração de recursos marinhos de acordo com as medidas necessárias para manutenção do *habitat* marinho.

Todos os Estados devem adotar conjuntamente ou separadamente, medidas para combater, controlar e prevenir a poluição dos mares, quaisquer que seja esta, e não devem causar prejuízos provenientes de poluição a outros Estados.

Cabem aos membros a interação e cooperação para a prevenção dos seguintes tipos de poluição:

- Poluição de origem terrestre.
- Poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional.
- Poluição proveniente de atividades na Área.
- Poluição por alijamento.
- Poluição proveniente de embarcações.
- Poluição proveniente da atmosfera ou através dela.

Se houver poluição comprovada, o Estado poluidor sofrerá uma penalidade de efeito corretivo e exemplar, com intuito de que outras nações contemplem o exemplo e evitem posteriores infrações às regras.

### **1.4.3) Investigação Científica Marinha**

Qualquer Estado e organizações mundiais competentes detêm o direito de realizar investigações científicas marinha desde que não haja prejuízo dos direitos e deveres de outros Estados.

Todavia, essas pesquisas e estudos devem ser, obrigatoriamente, para fins pacíficos, utilizar comprovadamente métodos e meios científicos condizentes com o prescrito, não devem interferir outras atividades legítimas e devem ser regulamentadas.

Os Estados também possuem esse direito na área sob sua jurisdição, incluindo ZEE e Plataforma continental e devem autorizar possíveis pesquisas científicas de outras nações desde que estejam dentro dos critérios supracitados.

Caso haja descumprimento de algum artigo, os Estados competentes estarão passíveis ao pagamento de indenizações.

Nos países latino-americanos dois atos internacionais regulam os delitos criminais cometidos em navios:

I – Código de Bustamante;

II – Tratado de Direito Penal Internacional

#### **1.4.3.1) Código de Bustamante e Tratado de Direito Penal Internacional**

O Código de Bustamante encontra-se em consonância com as regras da CNUDM III e determina que as leis penais do Estado Costeiro somente se aplicam aos delitos cometidos a bordo de navios estrangeiros se tais delitos tiverem alguma relação com o país e seus habitantes ou perturbarem-lhes a tranquilidade.

Em sentido contrário, o TDPI estatui que os delitos cometidos a bordo de navios estrangeiros, que não sejam navios de guerra, serão julgados de acordo com as leis do Estado em cujas águas territoriais se encontrar a embarcação no momento em que o delito for cometido.

#### **1.4.4) Solução de Controvérsia**

Três órgãos foram criados para verificar se a Convenção está sendo devidamente cumprida.

São eles:

- Autoridade Internacional para Fundos Marinhos, com sede na Jamaica.
- Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, com sede na Alemanha.
- Comissão dos Limites da Plataforma Continental, situada na sede das Nações Unidas em Nova York.

A Autoridade controla, organiza e conduz as atividades na Zona dos Fundos Oceânicos. Neste órgão podem litigar: os Estados-Partes; a Autoridade; empresas estatais; pessoas físicas ou jurídicas capacitadas para exercer atividades na Área. Contudo, 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.

#### **1.4.5) Conservação e Gestão dos Recursos Vivos do Alto-Mar**

Essa parte é abordada na convenção nos artigos 116 e 120, e diz que todos os Estados têm direito de pescarem alto-mar, mas têm também o dever de conservar os recursos vivos do alto-mar. Devem também, cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar estabelecendo organizações sub-regionais ou regionais de pesca para tal fim. Ao fazer isso, os Estados devem tomar medidas para preservar ou restabelecer as populações de pesca capturadas e zelar pelos interesses dos Estados em desenvolvimento. Devem também, fazer troca de estatísticas de captura e de informações científicas com outros Estados a fim de conservar a população de peixes.

## **CAPÍTULO 2 - Órgãos e Leis Governamentais Internacionais e Nacionais**

### **2.1) “International Maritime Organization” – IMO**

Devido o crescimento do fluxo marítimo pós-segunda guerra, foi necessária a criação de uma entidade internacional permanente.

Em 1948, ocorreu a Conferência Marítima das Nações Unidas em Genebra, onde 35 países redigiram uma convenção que foi aberta para assinaturas. Essa Convenção entrou em vigor em Março de 1958 após ser assinada por vinte e um países, surgiu então, a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (IMCO). Contudo, em Maio de 1982, a IMCO tem seu nome modificado devido a emendas aprovadas em 1975 e que entraram em vigor em 22 de Maio de 1982, passando a se chamar: Organização Marítima Internacional – IMO.

A IMO é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas e seus principais objetivos 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.

## **2.2) Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 73/78 – MARPOL 73/78**

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) tem por propósito o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e por outras substâncias danosas e a minimização da descarga accidental daquelas substâncias no meio ambiente marinho e no ar oriunda de navios.

O artigo dois da MARPOL 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, uma vez que há uma convenção própria para tratar disso.

A Convenção é aplicável a todos os navios autorizados a arvorar a bandeira de algum membro da Convenção; e navios não autorizados a arvorar, mas que operem sob a autoridade do mesmo.

A MARPOL possui seis anexos, cada um regulando um tipo de poluição causada por navio.

- ANEXO I – Regras para prevenção da poluição por óleo.

“Óleo” significa o petróleo em qualquer forma, inclusive óleo cru, óleo combustível, borra de óleo, rejeitos de óleo e produtos refinados (que não aqueles produtos petroquímicos que estão sujeitos ao disposto no Anexo II da presente Convenção).

“Óleo cru” significa qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos que ocorrem naturalmente na terra, esteja ou não tratada para torná-la mais adequada para o transporte, e abrange: óleo cru do qual possam ter sido retiradas determinadas porções destiladas; e óleo cru ao qual possam ter sido acrescentadas determinadas porções destiladas.

“Mistura oleosa” significa uma mistura com qualquer teor de óleo.

“Óleo combustível” significa qualquer óleo utilizado como combustível em relação às máquinas de propulsão e auxiliares do navio em que aquele óleo estiver sendo transportado.

Esse anexo discorre ainda sobre petroleiros, dando definição e tipos; sobre tanques; sobre lastro e ainda sobre borra.

- ANEXO II – Regras para a prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel.

Nesse anexo são feitas a classificação e a listagem das substâncias líquidas nocivas por categorias.

- a) Categoria x – substância que apresenta grande risco.
- b) Categoria y – substância que apresenta médio risco.
- c) Categoria z – substância que apresenta pequeno risco
- d) Outras Substâncias (OS) - substâncias que não se enquadram.

- ANEXO III – Regras para a prevenção da poluição por substância danosa transportada por mar sob forma de embalagem.

O anexo inclui os requisitos gerais para emitir regulamentos detalhados sobre a embalagem, rotulagem, documentação, armazenamento e limites de tamanho. O código IMDG regula todas essas questões.

- ANEXO IV – Regra para a prevenção da poluição por esgoto.

Após uma vistoria inicial ou de renovação, deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto e sua validade não deverá ultrapassar cinco anos.



Todo navio que for obrigado a cumprir o disposto neste Anexo deverá ser dotado de um dos seguintes sistemas de esgotos:

- a) Uma instalação de tratamento de esgotos, que deverá ser de um tipo aprovado pela Administração, em comprimento às normas e aos métodos de teste elaborados pela Organização, ou.
- b) Um sistema de trituração e desinfetação de esgoto aprovado pela Administração. Este sistema deverá ser dotado de meios aprovados pela Administração para o armazenamento temporário de esgoto quando o navio estiver a menos de três milhas náuticas da terra mais próxima, ou.
- c) Um tanque de armazenamento com uma capacidade aprovada pela Administração, para a retenção de todo o esgoto, tendo em vista a operação do navio, o número de pessoas a bordo e outros fatores pertinentes. O tanque de armazenamento deverá ser confeccionado de modo a ser aprovado pela Administração e deverá ter meios de indicar visualmente a quantidade do seu conteúdo.

É proibida a descarga de esgoto para o mar, exceto quando:

- a) O navio estiver descarregando esgoto triturado e desinfetado, utilizando um sistema aprovado pela Administração de acordo com a Regra 9.1.2 deste Anexo, a uma distância de mais de três milhas náuticas da terra mais próxima, ou descarregando esgoto que não esteja triturado nem desinfetado a uma distância maior que 12 milhas náuticas da terra mais próxima, desde que, em qualquer caso, o esgoto que tiver sido armazenado em tanques de armazenamento, ou esgoto que tenha origem em espaços contendo animais vivos, não seja descarregado instantaneamente, mas sim com uma vazão moderada, quando o navio estiver em viagem, com uma velocidade não inferior a quatro nós; a vazão da descarga deverá ser aprovada pela Administração com base nas normas elaboradas pela Organização;
- b) O navio tiver em funcionamento uma instalação de tratamento de esgoto aprovada, que tenha sido certificada pela Administração para atender aos requisitos operacionais e os resultados dos testes realizados na instalação constem do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto; e, além disto, os efluentes não

apresentem sólidos flutuantes visíveis, nem causem uma descoloração da água em volta dele.

Quando o esgoto estiver misturado a rejeitos ou a águas de rejeitos abrangidas por outros Anexos da MARPOL 73/78, deverão ser cumpridas as exigências daqueles Anexos, além das contidas neste Anexo.

- ANEXO V – Regra para a prevenção da poluição por lixo.

“Lixo” significa todos os tipos de rejeitos de mantimentos, rejeitos domésticos e operacionais, exceto peixe fresco e suas partes, gerados durante a operação normal do navio e passíveis de serem descartados contínua ou periodicamente, exceto aquelas substâncias que estão definidas ou listadas em outros Anexos da presente Convenção.

#### **Alijamento de lixo dentro das áreas especiais<sup>1</sup>**

Para os efeitos deste Anexo, as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho, a “área dos Golfos”, a área do Mar do Norte, a área da Antártica e a Região do Grande Caribe, compreendendo o Golfo do México e o Mar do Caribe.

#### **Alijamento de lixo fora das áreas especiais**

É proibido o lançamento no mar de todos os tipos de plásticos, inclusive, mas não se restringindo a estes, cabos sintéticos, redes de pesca sintéticas, sacos plásticos para lixo e cinzas de incineradores provenientes de produtos plásticos que possam conter resíduos tóxicos ou de metais pesados;

---

<sup>1</sup> “Área especial” significa uma área marítima na qual, por razões técnicas reconhecidas com relação as suas condições oceanográfica e ecológica e às características específicas do seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição marinha por lixo.

O lançamento no mar do seguinte tipo de lixo deverá ser feito o mais longe possível da terra mais próxima, mas em qualquer situação ele será proibido se a distância da terra mais próxima for inferior a:

- a) 25 milhas náuticas para o material utilizado no escoramento da carga, em forros e revestimentos e material de embalagens que flutuem;
- b) 12 milhas náuticas para restos de comida e todos os outros tipos de lixo, inclusive papéis, trapos, vidros, metais, garrafas, louças e rejeitos semelhantes;

Poderá ser permitido o lançamento ao mar do lixo especificado no subparágrafo desta regra quanto ele tiver passado por um triturador ou moedor e for feito o mais longe possível da terra mais próxima, mas em qualquer situação será proibido se a distância da terra mais próxima for inferior a três milhas náuticas. Este lixo triturado ou moído deverá ser capaz de passar por uma tela, cujos furos não sejam maiores que 25 mm.

Quando o lixo estiver misturado a outras descargas, cujas exigências para alijamento ou descarga sejam diferentes, deverão ser aplicadas as exigências mais rigorosas.

- ANEXO VI – Regra para a prevenção da poluição do ar por navio.

Deverá ser emitido o certificado IAPP após vistoria. Óxido de nitrogênio e de enxofre são gases que poluem o ar. O monóxido e o dióxido de carbono causam o chamado efeito estufa.

### **2.3) Diretoria de Portos e Costas (DPC)**

Atualmente é chamada autoridade marítima, sendo um órgão de administração pública federal direta. É uma das mais importantes entidades governamentais que atua na atividade marítima, portos e sinalizações.

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 compõe o Ministério da Defesa.

A DPC tem como principais objetivos e atribuições:

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 da construção civil.
- Contribuir para a segurança do tráfego aquaviário.
- Contribuir para a prevenção da poluição por parte das embarcações, plataformas e suas estações de apoio.
- Contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar.
- Contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores.

Além disso, possui atribuições importantes quando: em situação de conflito; crise; estado de sítio; estado de defesa; intervenção federal e em regimes especiais.

## **2.4) Normas de Autoridade Marítima (NORMAM)**

Compete à DPC, a fiscalização e acompanhamento das embarcações no que tange à segurança e à proteção do meio ambiente em águas jurisdicionais brasileiras. Por isso, a DPC criou regulamentos e normas relacionadas às operações das embarcações de maneira geral, essas normas são denominadas NORMAMs.

Atualmente, existem trinta Normas da Autoridade Marítima.

Segundo a portaria 67 de 18 de março de 1998 do Comandante da Marinha, este delega competência a DPC, Distritos Navais e Comandantes de unidades para normalizar procedimentos necessários para cumprir as atribuições definidas na Lei 9.537.

A Lei 9.537, dispõe a respeito da segurança do tráfego marítimo em águas jurisdicionais brasileiras e dão outras providências conhecidas como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), 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 preservação da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

## **CAPÍTULO 3 – A Amazônia Azul e o Brasil**

### **3.1) Posicionamento do Brasil na CNUDM**

O Brasil, em 1970, define seu mar territorial em duzentas milhas náuticas embasado no Decreto lei nº 1098/70.

O Brasil foi o primeiro país a requerer expansão da sua Plataforma Continental e antes mesmo da permissão entrar em vigor, o país já havia iniciado o Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC). Além disso, o país de início ao Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE), que propõe levantar os recursos vivos e suas biomassas na zona econômica exclusiva.

### **3.2) Plano de Levantamento da Plataforma Continental – LEPLAC**

O LEPLAC é um programa desenvolvido pelo Governo brasileiro, instituído pelo Decreto nº 98.145, em conjunto com a Marinha do Brasil, cujo objetivo é estabelecer juridicamente, o limite da Plataforma Continental além das duzentas milhas náuticas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) em conformidade com os critérios estabelecidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), assinada e ratificada pelo Brasil.

O país teve um prazo de dez 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).

As atividades do LEPLAC iniciaram-se em junho de 1987 e as informações recolhidas, cerca de 230.000 quilômetros de perfis geofísicos, ao longo dos mais de 7000 quilômetros de costa brasileira, garantiram o aumento da Plataforma Continental.

O LEPLAC é coordenado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que tem a finalidade de assessorar a Presidência da República nas tomadas de decisões relativas à Política Nacional para Recursos do Mar (PNRM). A CIRM realiza suas atividades através da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN), da Petrobras e por parte da comunidade científica brasileira.

A CIRM dividiu o projeto entre uma Secretaria, uma subcomissão e um comitê executivo, sendo este comitê composto por alguns subcomitês.

Os trabalhos executados pela LEPLAC compreendem: a determinação das linhas de base, da isobatimétrica de 2500 metros e do pé de talude continental ao longo do litoral brasileiro; a 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; o processamento, controle de qualidade, interceptação, tratamento e integração dos dados geofísicos e batimétricos envolvidos; da elaboração dos documentos cartográficos para a apresentação dos critérios adotados para delimitação da plataforma.

Em 2004, foi entregue a proposta brasileira para ampliação da plataforma continental, após a conclusão da LEPLAC. Entretanto, a CLPC não concordou com o total do território que seria integrado, uma faixa de 911.847 km<sup>2</sup>. O total vetado pela CLPC é em torno de 190 mil km<sup>2</sup>, distribuído entre: Cone do Amazonas, Cadeias Norte Brasileira e Vitória – Trindade e Margem continental Sul.

O total vetado corresponde a aproximadamente 4,2% da área da Amazônia Azul e a 19% da área da nossa Plataforma Continental estendida.

### **3.3) Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva – REVIZEE**

O programa é realizado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) e surgiu a partir do compromisso do Brasil junto a ONU.

Aborda basicamente a avaliação do potencial sustentável dos recursos vivos e o levantamento dos potenciais sustentáveis na Zona Econômica Exclusiva Brasileira, analisando a capacidade de exploração destes recursos e de modo a evitar a extinção dos mesmos.

Outro objetivo do programa é avaliar a capacidade de pesca desses recursos vivos, no âmbito nacional, de modo que o país tenha capacidade técnica e industrial para utilização completa de todas as riquezas presentes.

O REVIZEE é uma consequência da principal meta do IV PSRM (Plano Setorial para os Recursos do Mar), em vigor no período de 1999 até 2003 e foi dividido em quatro subdivisões da costa brasileira. São elas:

- a) Costa Sul (compreendida do Chuí ao Cabo de São Tomé).
- b) Costa Central (compreendida do Cabo de São Tomé até Salvador, incluindo as Ilhas de Trindade).
- c) Costa Nordeste (compreendida de Salvador até a Foz do Rio Parnaíba, incluindo o Atol das Rocas e os Arquipélagos de Fernando de Noronha e São Pedro e São Paulo).
- d) Costa Norte (compreendida da Foz do Rio Parnaíba até a fronteira marítima com a Guiana).

Na Região Nordeste, o levantamento do potencial sustentável dos recursos vivos presentes na ZEE teve início com o projeto ECOTUNA (Ecologia de Tunídeos e Afins) em outubro de 1992. Depois do ECOTUNA vieram os projetos JOPS II (Joint Oceanographic Projects) e o REVIZEE-NE.

O programa REVIZEE compreende nove partes e dois anexos.



Sendo as partes:

- 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

Sendo os anexos:

- I - Elenco de Medidas Oceanográficas e Pesqueiras
- II - Previsão de Recursos Financeiros

### **3.4) Programa Arquipélago - Arquipélago de São Pedro e São Paulo**

O Arquipélago de São Pedro e São Paulo é o único conjunto de ilhas oceânicas do país no hemisfério norte e constitui a área mais avançada do território nacional no Oceano Atlântico e está localizado no limite das placas tectônica Sul-Americanas e Africana.

Ele constitui a parte exposta de uma cadeia montanhosa que se ergue de uma profundidade de 3600 metros de profundidade, possui relevante importância econômica por se localizar na rota de peixes migratórios como o atum. Ele possui também importância geológica por não possuir atividade vulcânica.

Os recursos minerais marinhos de maior importância comercial são os nódulos polimetálicos (sulfetos polimetálicos) que são encontrados em profundidades médias de 2500 metros e estão em conjunto com altas concentrações de cobre, zinco, chumbo, ouro e prata.

O arquipélago é formado por cinco ilhotas maiores e outras menores, formadas unicamente por rochas, não possuindo praia, solo e água doce natural.

No entanto, o parágrafo terceiro do artigo 121 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar diz: “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”. Então, prevendo possíveis contestações devido à atribuição de ZEE e plataforma continental ao arquipélago, o Estado Maior da Armada traçou uma estratégia para que o Brasil pudesse anexar as ilhas a sua ZEE.

As seguintes medidas foram adotadas:

- Construção de um farol na Ilha Belmonte
- Alterou-se a toponímia de “Penedos de São Pedro e São Paulo” para “Arquipélago São Pedro e São Paulo”.
- Em 1996 foi aprovado o Programa Arquipélago (PROARQUIPÉLAGO)
- Em junho de 1998 foi inaugurada uma Estação Científica na Ilha Belmonte, passando a ser ocupada permanentemente por três ou quatro pesquisadores.
- Em 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 do Ministério das Relações Exteriores, da Educação, das Minas e Energia, da Ciência e Tecnologia e do Meio Ambiente. Este Comitê é responsável por manter, operacionalizar a Estação Científica e conduzir um programa contínuo e sistemático de pesquisa no arquipélago.

Isso representa um acréscimo de cerca de 450.000 quilômetros de área marítima, na qual o país tem o 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.

A carta náutica número 1 representa a ZEE do arquipélago por meio de linhas tracejadas o que mostra uma incerteza de posse da região. Com a intenção de eximir possíveis desconfortos diplomáticos, o Brasil deve divulgar a posse da área por meio de documentos adequados como a emissão e encaminhamento, ao Secretário Geral da Organização das

Nações Unidas (ONU), de novas cartas onde a indicação da ZEE é feita por linhas contínuas. Também devem ser feitas alterações nos “Roteiros de Navegação” e na Lei nº 8.617/1994 no sentido de citar nominalmente quais são as ilhas oceânicas brasileiras que fazem jus a possuir ZEE.

### **3.5) Pré-Sal**

A principal descoberta do Brasil na Amazônia Azul foi a área do pré-sal.

Pré-sal significa um conjunto de rochas com potencial para a geração e acúmulo de petróleo no litoral brasileiro. Assim é chamado, pois forma um intervalo de rochoso que se estende por baixo de uma vasta camada de sal depositado durante o processo de abertura do oceano Atlântico, após a quebra de Gondwana<sup>2</sup> Estima-se que as camadas mais recentes foram depositadas entre um e sete milhões de anos, durante a fase de mar raso e clima semiárido. A distância entre a superfície do mar e os reservatórios de petróleo abaixo da camada de sal, pode chegar a mais de sete mil metros.

O pré-sal está localizado na ZEE brasileira e há possibilidade de ser encontradas novas reservas em áreas mais distantes, porém ainda dentro da Plataforma Continental brasileira.

O conjunto de descobertas entre Rio de Janeiro e São Paulo ficou conhecido como “Cluster Pré-Sal”, pois o termo pré-sal passou a ser usado para qualquer descoberta em reservatórios sob as camadas de sal em bacias sedimentares brasileiras. O óleo encontrado na Bacia de Santos é de baixa acidez e baixo teor de enxofre. Essas características são de um petróleo de alta qualidade e maior valor de mercado.

Após a descoberta das reservas, outros países iniciaram processos exploratórios em busca de petróleo. As principais áreas com reservas em potencial estão no litoral do Atlântico Sul. Além do Atlântico Sul, há camadas de rochas pré-sal sendo mapeadas no Golfo do México e no Mar Cáspio.

---

<sup>2</sup> Antigo continente formado pelas Américas e África.

As maiores descobertas brasileiras, recentes, foram feitas entre Santa Catarina e Espírito Santo, onde foi encontrado óleo leve.

O governo intenciona criar uma nova estatal, provisoriamente chamada Petrosal, que não se destinaria à exploração direta da área, mas sim a administração dos mega campos e à contratação de empresas petrolíferas para explorar em conjunto com a Petrobras.

### **3.6) Poder Marítimo**

O Poder Marítimo é constituído por diversos elementos, integrando características de carácter militar e civil.

O tema tem conceito extremamente abrangente, pois é constituído de tudo aquilo que se relaciona com a navegação, o transporte aquaviário, a pesca, a extração do petróleo do subsolo marinho, o esporte náutico, as indústrias afins, a população que o integra, apolítica governamental que o rege e, acima de tudo, a vocação marítima do povo.

Temos de citar o poder naval destinado a defender os interesses da nação do mar e garantir-lhe a integridade e soberania. Por suas normas e através de seu intermédio, assegura-se ao país o direito ao uso econômico e estratégico do mar.

Não podemos esquecer a Marinha Mercante que envolve os serviços prestados e as organizações envolvidas com os transportes marítimos e fluviais, a infraestrutura marítima e hidroviária relacionada com os portos, terminais, meios e instalações de apoio e controle das operações.

Contudo, apesar de o direito de soberania brasileira sobre a Amazônia Azul ser garantido pela CNUDM, o Brasil tem de fazer grande esforço para fazer valer seu Poder Marítimo.

A proteção da Amazônia Azul é uma tarefa árdua devido à extensa área a ser vigiada e a necessidade de evitar pirataria, contrabando, despejo ilegal de material poluente, exploração da fauna, etc. As ações de patrulhamento feita pela Marinha do Brasil visam evitar tais ilícitos.

## **CAPÍTULO 4 – Direito Marítimo e Direito da Navegação**

No Brasil, na prática do Direito Marítimo, apesar de farta legislação a respeito, configuradora de todo um corpo jurídico regulando o seu objeto, observava-se certo preconceito em nomeá-lo como disciplina autônoma do Direito. Em face do art. 22, I, da Constituição de 1988,<sup>19</sup> passa a inexistir polêmica a respeito da sua existência ou autonomia.

Cabe salientar ainda sobre Direito da Navegação, pois em face da divisão entre direito público e direito privado, e tendo em vista a confusão entre Direito da Navegação e Direito Marítimo, sustenta-se que esse é de natureza mista, enquanto o Direito da Navegação, que pode ser aérea e marítima, de natureza pública, pois prevalecem as normas de direito público interno e internacional, como a universalidade, a supremacia do interesse público, a origem costumeira (*jus cogens*), a imutabilidade e a irretroatividade, além da generalidade das normas de ordem pública.

A maioria das normas no Direito da Navegação é elaborada pela IMO e no Brasil aplicadas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), subordinada ao Comando da Marinha e Ministério da Defesa, regulamentando o tráfego e visando a segurança da navegação, como por exemplo, as normas de sinalização náutica, e os regulamentos internos e internacionais para o tráfego aquaviário, sejam nos portos, rios, vias navegáveis e alto-mar.

Por sua vez, no Direito Marítimo, por ser mais abrangente, há normas de ordem pública e privada, aplicando-se os preceitos do Direito da Navegação acrescidas dos institutos do direito privado, especialmente do Direito Comercial e Direito Civil, dentre as quais a onerosidade, a simplicidade, a mutabilidade, a igualdade das partes, em caso de não ser relação de consumo, e a codificação.

Quanto ao direito marítimo que trata na movimentação ou navegação, tem uma importância também relevante porque é preciso considerar que mais de 80% (oitenta por cento) do comércio internacional é efetuado pelas vias marítimas. Assim, a soberania dos países representados nas bandeiras das embarcações que transitam pelo mundo, e as regras que devem ser cumpridas, em virtude das convenções internacionais, também transbordam

influências para o direito marítimo interno do Brasil. Inclusive porque nosso país possui grandes extensões aquáticas, inclusive de tráfego fluvial pelos rios de variadas conformações.

Além disso, existem outras legislações que norteiam as decisões dos Tribunais e regulam o tráfego de embarcações nas águas brasileiras, com relevância para as Leis 9.432/97 e 9.537/97, que respectivamente ordena o tráfego aquaviário e estabelece a lei de segurança para este tipo de transporte. No âmbito internacional, que em casos específicos podem ter influência na apreciação da matéria, existem acordos e tratados internacionais, com importância maior para àqueles chancelados pela ONU e Organizações Regionais, naquilo que ratificado pelo Brasil.

## **Considerações Finais**

Concluindo meu trabalho, chego à conclusão de que apesar de existirem leis e o Direito Marítimo em si, o Brasil ainda é um país muito incipiente no que tange a segurança, delimitações e sanções que podem ser aplicadas no mar, principalmente na nossa Amazônia Azul.

Apesar, de dos projetos como o REVIZEE e as ações da Marinha do Brasil, não há uma política bem definida de exploração e preservação da área.

## **Bibliografia**

ACCIOLY, Jair Amaral. **Legislação Marítima e Ambiental**. Rio de Janeiro: CIAGA 2009, 86p.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Elementos da Teoria Geral do Estado**. 29 ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

FAUSTO, Boris. **História Concisa do Brasil**. São Paulo, Edusp, 2006, capítulo1.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, 581 p..

MARTINS, Eliana Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3 ed. rev. ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, 1v.

MARTINS, Eliana Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3 ed. rev. ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, 2v.



<http://www.infoescola.com/direito/direito-maritimo/>

Acessado em: 22 Junho 2012

<https://www.mar.mil.br/comcontram/>

Acessado em 25 de julho de 2012

[http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/ensmed/expensgeo\\_1e2.pdf](http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/ensmed/expensgeo_1e2.pdf)

Acessado em: 20 Junho 2012

<https://www.preps.gov.br/>

Acessado em 25 de julho de 2012

<http://www.promare.adv.br/detalhes.php?id1=2952>

Acessado em: 20 Julho 2012

## **ANEXO I**

### **Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo – CONCOMTRAM**

Tem o propósito de: 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.

Para a consecução de seu propósito, cabe ao COMCONTRAM as seguintes tarefas:

I - acompanhar o tráfego marítimo de interesse nacional, em particular na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) e nas áreas sujeitas a ações hostis de países em conflito;

II - acompanhar o tráfego marítimo estrangeiro em águas sob a jurisdição nacional;

III - proceder a estudos relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo;

IV - disseminar a doutrina, instruções e procedimentos de CNTM, especialmente para os elementos que constituirão, quando ativada, a Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo (OrgaCoNTraM);

V - planejar, participar, coordenar e controlar, no âmbito da MB, os exercícios nacionais, regionais e internacionais de CNTM;

VI - trocar informações com órgãos da Direção Civil do Transporte Marítimo (DCTM), no nível que lhe couber;

VII - exercer o Comando Local do Controle Operativo (COLCO) da Área Marítima do Brasil, trocando informações, com organizações regionais e internacionais que tratam de CNTM com as quais a Marinha se relaciona;

VIII - atuar como ponto de contato com navios mercantes, no que diz respeito à proteção marítima;

IX - controlar o tráfego marítimo na área SAR brasileira por meio do Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM);

X - prover ao Coordenador de evento SAR, tempestivamente, informações sobre o tráfego marítimo, mantendo-as atualizadas;

XI - manter a plotagem e acompanhamento dos navios em trânsito na região de Busca e Salvamento Marítimo sob a responsabilidade do Brasil (RSAR-BR), para fim de prestação de auxílio a incidentes SAR;

XII - informar, sempre que solicitado, ou quando tomar conhecimento de qualquer incidente SAR na RSAR-BR, a relação das embarcações em trânsito nas proximidades do incidente; e

XIII - prestar, sem prejuízo das tarefas atinentes ao Controle Naval do Tráfego Marítimo e dentro de suas possibilidades, outras informações da responsabilidade de um Sistema de Controle de Posição de Navios, como previsto na Convenção Internacional de Busca e Salvamento, 1979.

## **ANEXO II**

### **Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite – PREPS**

O Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite - PREPS foi instituído e regulamentado por meio da Instrução Normativa Interministerial n.º 2, de 04 de setembro de 2006 - Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República-SEAP/PR, Ministério do Meio Ambiente-MMA e Marinha do Brasil. Este Programa tem por finalidade o monitoramento, gestão pesqueira e controle das operações da frota pesqueira permitida pela SEAP/PR, além do potencial em melhorar a segurança dos pescadores embarcados. Tem como objetivos contribuir para as ações de segurança e salvaguarda da vida humana no mar, subsidiar os mestres de pesca orientando-os nas operações realizadas, permitir aos órgãos coordenadores do programa verificar o uso das permissões de pesca concedidas, dar apoio à fiscalização da atividade pesqueira, minimizando o conflito entre a pesca industrial e artesanal, permitir uma avaliação da efetividade das medidas de gestão pesqueira.

É obrigatória a participação das seguintes embarcações:

- Toda embarcação estrangeira de pesca arrendada no Brasil (Instrução Normativa Interministerial SEAP/PR, MMA e MB n.º 02, de 04 de setembro de 2006);
- Toda embarcação que apresentar comprimento total igual ou superior a 15 metros ou arqueação bruta igual ou superior a 50 (Instrução Normativa Interministerial SEAP/PR, MMA e MB n.º 02, de 04 de setembro de 2006);
- Toda embarcação que captura pargo (*Lutjanus purpureus*) nas regiões norte e nordeste, independente das dimensões da embarcação (Instrução Normativa Interministerial MPA e MMA n.º 01, de 27 de novembro de 2009);

- Toda embarcação que captura caranguejo-vermelho (*Chaceon notialis*) com armadilha, independente das dimensões da embarcação (Instrução Normativa SEAP/PR n.º 23, de 04 de dezembro de 2008);
- Toda embarcação que captura caranguejo-real (*Chaceon ramosae*) com armadilha, independente das dimensões da embarcação (Instrução Normativa SEAP/PR n.º 21, de 1º de dezembro de 2008);
- Toda embarcação que captura peixe-sapo (*Lophius gastrophysus*) com rede de espera, independente das dimensões da embarcação (Instrução Normativa Conjunta MPA e MMA n.º 03, de 04 de setembro de 2009);
- Toda embarcação que captura polvo (*Octopus spp.*) com potes abertos, nas regiões Sudeste e Sul, independente das dimensões da embarcação (Instrução Normativa SEAP/PR n.º 26, de 19 de dezembro de 2008);
- Toda embarcação que autorizada a operar em arrasto de talude superior, direcionada aos recursos: abrótea-de-profundidade (*Urophycis mystacea*), galo de profundidade (*Zenopsis conchifera*), merluza (*Merluccius hubbsi*) e calamar argentino (*Illex argentinus*), independente das dimensões da embarcação (Instrução Normativa SEAP/PR n.º 22, de 1º de dezembro de 2008);
- Toda a embarcação autorizada para a pesca de lagostas (*Panulirus argus* e *P. laevicauda*) com armadilha/covos, com comprimento total igual ou superior a 10 metros (Instrução Normativa Interministerial MPA/MMA n.º 06, de 18 de maio de 2010); e
- Outras embarcações que venham a ser contempladas em atos normativos conjuntos publicados pelo MPA e MMA.

