

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (AA) MISAEL AGUIAR BELARMINO

A ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE:

Uma reflexão sobre a plataforma continental brasileira e as controvérsias das delimitações elencadas no Direito do Mar

Rio de Janeiro

2024

CC (AA) MISAEL AGUIAR BELARMINO

A ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE:

Uma reflexão sobre a plataforma continental brasileira e as controvérsias das delimitações elencadas no Direito do Mar

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CMG (RM1 FN) WAGNER DA SILVA REIS

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2024

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

Assinatura digital

DEDICATÓRIA

Dedico este projeto a minha esposa Eliane, pela força e incentivos de sempre e ao meu brilhante orientador, professor Wagner, que com paciência e plena dedicação me direcionou a lograr êxito na conclusão desse trabalho científico.

AGRADECIMENTO

Ninguém vence sozinho. Assim sendo, primeiramente agradeço a Deus por me sustentar e me capacitar, pois a jornada é pesada, mas a conclusão desse trabalho acadêmico demonstra a sua forte mão a me abençoar. Obrigado Senhor.

A minha esposa e filha, obrigado pelo amor e paciência.

Ao meu orientador pela dedicação a esse seu aluno tão cheio de dúvidas.

E agradeço a todos que de alguma maneira me impulsionaram para a conclusão desse trabalho acadêmico.

Por fim, agradeço a Escola de Guerra Naval, seus oficiais e praças, por me proporcionarem todo apoio necessário no crescimento profissional e intelectual.

Gratidão.

Amazônia Azul, conhecer para manter.

O Autor

RESUMO

O objeto de pesquisa circunscreve os fatos e atos que se relacionam ao reconhecimento das delimitações da feição submersa da Elevação do Rio Grande como parcela integrante da plataforma continental brasileira. Neste objeto, há duas posições conceituais opostas esposadas pelo Brasil e pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, agência das Nações Unidas para o gerenciamento dos fundos oceânicos internacionais. A controvérsia jurídica se prende à caracterização desse espaço marítimo e toma por base a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e levantamentos da geomorfologia e da geofísica dos fundos oceânicos. A evolução do Direito Consuetudinário para o Direito Internacional positivado referente ao mar perpassa os aspectos históricos da importância do mar para as nações, a evolução tecnológica e científica, assim como das próprias Relações Internacionais para definir os direitos e deveres sobre o meio ambiente marinho. Nesse contexto, pretende-se analisar as argumentações acerca do espaço marítimo “Elevação do Rio Grande”, seja pela perspectiva da proteção dos fundos oceânicos internacionais, seja pelas pretensões do Estado brasileiro, sob os aspectos conceituais relevantes relacionados à aquisição jurisdicional e ambiental dessa área, para designar que o espaço marítimo em litígio faça parte da plataforma continental brasileira. Nesse aspecto, o Brasil tem resolvido as questões controvertidas utilizando-se da ciência e tecnologia para sanar quaisquer dúvidas da comunidade internacional sobre as suas pretensões à plataforma continental estendida, incluindo a Elevação do Rio Grande.

Palavras-chave: Elevação do Rio Grande. Plataforma Continental. Direito do Mar. Fundos marinhos. Meio ambiente marinho.

ABSTRACT

The research object delimits the facts and acts related to the recognition of the boundaries of the submerged feature of the Rio Grande Rise as an integral part of the Brazilian continental shelf. In this object, there are two opposing conceptual positions held by Brazil and the International Seabed Authority, a United Nations agency for the management of the international ocean floor. The legal controversy is related to the characterization of this maritime space and is based on the United Nations Convention on the Law of the Sea and surveys of the geomorphology and geophysics of the ocean floor. The evolution of Customary Law to positive International Law regarding the sea, permeates the historical aspects of the importance of the sea for nations, technological and scientific developments, as well as International Relations itself to define the rights and duties regarding the marine environment. In this context, we intend to analyze the arguments regarding the “Rio Grande Rise” maritime space, both from the perspective of protecting the international ocean floor and from the claims of the Brazilian State, under the relevant conceptual aspects to designate that the maritime space in dispute is part of the Brazilian continental shelf. In this regard, Brazil has resolved the controversial issues using science and technology to resolve any doubts of the international community regarding its claims to the extended continental shelf, including the Rio Grande Rise.

Keywords: Rio Grande Rise. Continental Shelf. Law of the Sea. Seabed. Marine environment.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CNUDM – Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLC – Comissão de Limite da Plataforma Continental
CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
LEPLAC – Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
ONU – Organização das Nações Unidas
PC – Plataforma Continental
PCE – Plataforma Continental Estendida
PEM – Planejamento Espacial Marinho
PEM2040 - Plano Estratégico da Marinha 2040
PNRM – Política Nacional para os Recursos do Mar
PROAREA - Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
PSRM – Plano Setorial para os Recursos do Mar
REMLAC – Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
ZEE – Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	12
3 AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS E O DIREITO SOBRE O MAR.....	13
4 A IMPORTÂNCIA DA PLATAFORMA CONTINENTAL PARA A ECONOMIA AZUL.....	21
4.1 A PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA.....	25
5 A ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE, PATRIMÔNIO NACIONAL OU INTERNACIONAL?.....	29
5.1 A PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO COMO FATOR DE CONTROVÉRSIAS.....	33
6 CONCLUSÃO.....	36
REFERÊNCIAS.....	38

1 INTRODUÇÃO

As Relações Internacionais têm avançado em definir matérias conflituosas contando com as ações políticas desenvolvidas pelas Organizações Internacionais.

A Organização das Nações Unidas (ONU) capitaneou as discussões sobre o Direito do mar positivado, possibilitando que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) inaugurasse um entendimento conjunto, com a maior parte da comunidade intencional, sobre o uso, a exploração e a exploração do mar e dos fundos marinhos.

Contudo, a aparente definição da matéria dos direitos referentes às águas marítimas ainda não esgota as mais diversas pretensões dos Estados, principalmente dos Estados costeiros.

O Brasil tem buscado aumentar a sua plataforma continental até a extensão máxima que o Direito do Mar permite a adesão, a sua soberania, a Elevação do Rio Grande, pois dada as pesquisas para estabelecer os limites da sua Plataforma Continental Estendida pelo Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) associado ao Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), percebeu-se que a Elevação do Rio Grande era uma continuação natural da margem continental brasileira.

Dessa forma, surgiu a questão sobre uma possível controvérsia relacionada a essa porção dos fundos marinhos, uma vez que a Elevação do Rio Grande está localizada além das 350 milhas náuticas, logo, em alto mar, e poderia ocasionar um dilema entre os interesses do Brasil e da Autoridade Internacional do Fundos Marinhos que advoga pela comunidade internacional e seus interesses junto à Área.

Como se opõem as argumentações acerca do espaço marítimo “Elevação do Rio Grande”, seja pela perspectiva da proteção dos fundos oceânicos internacionais, seja pelas pretensões do Estado brasileiro e qual seria o aspecto conceitualmente relevante para designar que o espaço marítimo em litígio faça parte da plataforma continental brasileira?

Para responder essas questões, foi feita uma abordagem de pesquisa com base qualitativa, pois buscou-se os aspectos fundamentais sobre o tema, utilizando-se dos instrumentos do Direito Internacional Público, bem como das Resoluções emanadas pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), analisando e

interpretando os dados obtidos. A metodologia da pesquisa utilizada é exploratória com base em pesquisa bibliográfica, isso porque, ao consultar os principais autores sobre a temática, seja em livros ou publicações de artigos científicos, obteve-se uma série de dados e maior conhecimento sobre a problemática a ser respondida (GIL, 2002).

As bases teóricas permitiram o desenvolvimento da pesquisa que alcançou seu escopo ao apontar para os vários aspectos que a comunidade internacional tem perseguido mediante uma Política Internacional alicerçada no Direito e no respeito às decisões oriundas dos organismos internacionais, quando se trata de matérias de interesses difusos.

Sendo assim, no primeiro capítulo aborda-se o desenvolvimento dos países em suas relações e o respeito ao Direito, seja ele consuetudinário ou positivado, faz-se uma leitura sobre a relação histórica que os Estados têm com o mar e a sua importância estratégica, além de reconhecer a atuação das Organizações Internacionais, no cenário internacional, e a sua importância ao atuar sobre matérias de interesses dos Estados, como é o uso e a preservação do meio ambiente marinho.

O segundo capítulo apresenta como o Direito do mar incentivou e organizou as pretensões dos Estados costeiros sobre suas plataformas continentais, os incentivos às pesquisas e de como o Brasil tem atuado para estabelecer uma maior extensão sobre sua plataforma continental por meio de uma política de Estado, com a finalidade de aumentar seu conhecimento sobre sua possessão marinha e desenvolver uma economia com base em frutos econômicos oriundos do meio ambiente marinho, chamada de economia azul.

Por fim, o terceiro capítulo da pesquisa trata da Elevação do Rio Grande, sua descoberta e a pretensão brasileira sobre suas potencialidades, além de alertar como a preservação ambiental pode se tornar uma questão a ser respondida pelo Brasil para que possa explorar e explorar as riquezas minerais dos fundos marinhos.

Logo, embora o Brasil não tenha tido grandes desafios para ver reconhecidas suas pretensões junto à CLPC e à comunidade internacional, a necessidade de apresentar resultados científicos sobre as questões marinhas não cessarão até que haja conhecimento suficiente para que nenhuma questão conflituosa seja capaz de impedir o franco desenvolvimento de meios para exploração das possessões marinhas brasileiras de forma sustentável.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A primeira aproximação sobre a temática da pesquisa perpassa por entender como as pretensões de um único país costeiro em avançar soberania sobre o mar poderia afetar os demais países. Assim, entender sobre as Relações Internacionais, o Direito Internacional Público e as Organizações Internacionais balizam o quanto a evolução dessas matérias têm influenciado decisões sobre questões difusas em tons consensuais.

Para tanto, os autores Minget e Arreguín-Toft (2014) ensinam sobre a evolução das Relações Internacionais além de destacar suas escolas de pensamentos que hoje mapeiam a matéria. O professor Resek (2011) esclarece como o Direito Internacional Público têm direcionado as decisões conflituosas que aliadas às afirmações de Seitenfus (1997) relacionada à importância das Organizações Internacionais como agente político mediador de interesses controversos. Além de entender com o professor Beirão (2015) o que significa a soberania de um Estado e como ela influência nas decisões dos países.

Após tratarmos desse alicerce teórico, autores como Vidigal (2006), Wight (2002), Pereira e Pereira (2014) e Gesteira (2006) relatam a importância histórica do mar para as nações, seu domínio pela ciência e pelas técnicas desenvolvidas e o quanto o mar tem influenciado estrategicamente a economia e o aparato militar dos Estados com costas marítimas.

De igual importância, a construção da política internacional desenvolvida para o uso do mar é relatada pelo autor Fiorati (1997) que destaca as Conferências lideradas pela ONU e suas várias comissões temáticas que alicerçaram a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Outro aspecto relevante é abordado por Andrade (1995) que enfatiza a Plataforma Continental Brasileira, o histórico, a legislação vigente sobre a matéria e em especial a submissão da pretensão brasileira à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC).

Nesse sentido, Zanella (2017) apresenta os vários planos e programas liderados pela Comissão interministerial para os recursos do mar (CIRM) e os aspectos relevantes sobre a Elevação do Rio Grande.

A pesquisa exploratória dessas principais bibliografias e outras de apoio instruíram esta pesquisa na análise reflexiva sobre a Plataforma Continental Estendida

brasileira, a Elevação do Rio Grande, e como as controvérsias, superadas ou ao porvir, influenciaram e poderão influenciar o Brasil no gerenciamento de sua possessão marinha e o quanto isso pode significar para a economia azul.

3 AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS E O DIREITO SOBRE O MAR

Controvérsias são parâmetros comuns nas Relações Internacionais. Disputas territoriais, interesses econômicos e controvérsias pelo uso do mar são tipos de causas que a história nos demonstra para que conflitos se instalassem, por vezes envolvendo vários países.

Segundo Minget e Arreguín-Toft (2014) a tese mais aceita é que as relações internacionais foram inauguradas com o Tratado de Vestfália, no ano de 1648, encerrando a guerra dos Trinta Anos. Com isso nasce os princípios que regem as relações entre os países: integridade territorial, soberania e a igualdade jurídica.

A integridade territorial é basilar para a definição de Estado, o reconhecimento internacional das delimitações territoriais de um país e a formação regular de um governo e instituições que o representem junto ao demais Estados, viabilizam as relações internacionais e cria o conceito de soberania.

A soberania de um país é seu marco de independência. O professor Beirão (2015) em seu ensaio “Duelo entre Netuno e Leviatã: A evolução da soberania sobre os mares”, nos ensina que, historicamente, o conceito de soberania está ligado à ciência política e tem sua evolução no decorrer do tempo. Nesse sentido, Jean Bodin (1576), com a publicação de seu compêndio “Seis livros da República” descreve um conceito apresentando a soberania como um poder perpétuo e ilimitado, ou seja, um poder absoluto, limitado apenas pela lei divina e natural (*apud Beirão, 2015, p.66*), vinculando a soberania estatal a soberania divina do governante. Com a evolução das ideias relacionadas a geopolítica e suas consequências a nível de relações externas entre os Estados, o conceito de soberania também evoluiu, passando a titularidade da soberania para o povo, conforme o iluminismo de Jean-Jaques Rousseau.

A formação dos Estados soberanos eleva as Relações Internacionais que passam a priorizar e atender a Teoria do Direito, onde Direito Internacional Público (Direito das Gentes) dita as regras para reger as relações entre os Estados, respei-

tando os aspectos consuetudinários das relações internacionais, como é o caso referente aos pactos e tratados que devem ser honrados pelos países, ainda que não haja um poder cogente capaz de obrigar seu cumprimento.

Nesse aspecto, a igualdade jurídica, que hodiernamente encontra respaldo conceituais do Direito Internacional Público, em muito contribuiu para o equilíbrio nas Relações Internacionais entre os Estados soberanos e suas relações de interesse, seja na esfera pública ou privada (acordos de cooperação ou comerciais entre entes privados).

Segundo o professor Resek (2011, p.25), “Os Estados se organizam horizontalmente, e dispõem-se a proceder de acordo com as normas jurídicas na exata medida em que estas tenham constituído objeto do seu consentimento” Essa questão é o fundamento do Direito das Gentes, o consentimento. Resek ainda menciona que “é impossível, em definitivo, conceber que a mais rudimentar das comunidades sobreviva sem que seus integrantes reconheçam, quando menos, o dever de honrar as obrigações livremente assumidas” (Resek, 2001, p.27). Essa liberdade dos Estados segue os princípios da autodeterminação dos povos e do *Pacta sunt servanda*, princípio este que, no Direito Internacional, estabelece o que foi pactuado, em qualquer tipo de relação bilateral ou multilateral entre os Estados, deverá ser cumprido.

Em que pese o desenvolvimento jurídico das relações entre os países, os teóricos realistas das Relações Internacionais definem essas relações como anárquicas. Minget e Arreguín-Toft (2014) colocam essa condição pelo fato dos Estados-soberanos só contarem consigo, dentro de um sistema internacional, no qual as relações de poder pesam nas decisões geopolíticas. Assim, busca-se a conquista ou o equilíbrio nessa relação pelo exercício do poder.

Os interesses nacionais, a soberania, as relações horizontais, a falta de instrumento cogentes para solucionar controvérsias e a ausência de uma autoridade vertical para definir disputas entre os Estados geram incertezas e conseqüentemente um sistema internacional anárquico.

Em contraponto à incerteza gerada por um sistema onde a anarquia impera pelos interesses dos Estados, a ideia neoliberal sobre esse mesmo sistema não nega essa característica, mas eleva o debate. Robert Jervis (1999), afirma que a política internacional também é caracterizada pela negociação, o que permite uma conjunção de interesses comuns entre os Estados. Assim, o sistema internacional também pode ser colaborativo nas questões de interesse comum, onde as negociações e acordos

podem gerar ganhos mútuos, o que diz respeito a um dos princípios que rege o Direito Internacional, a reciprocidade, como condição para balizar acordos bilaterais que versem sobre diversas matérias relacionadas aos Estados.

Da mesma forma entende Seitenfus (1997), que condiciona a criação das organizações internacionais contemporâneas como um facilitador para resolver questões comuns a vários Estados, permitindo uma evolução das relações bilaterais para multilaterais, “o advento das organizações internacionais é um importante fator de juridicização das relações internacionais” (Seitenfus, 1997, p.25).

Nesse sentido, a criação de Órgãos Internacionais passa a ter relevância no sistema internacional, pois em suas atribuições como agente político, com a competência de gerenciar os interesses comuns em benefício de todos os membros componentes do sistema internacional, trabalha como agente mediador, tendo por tarefa gerar pontos de convergências em diversas matérias. As Organizações Internacionais gerenciam os compromissos assumidos e reforçam as credibilidades junto aos agentes envolvidos. Logo, Minget e Arreguín-Toft conclui que, pelo neoliberalismo, “o sistema internacional pode se anárquico, mas a cooperação pode ocorrer através das instituições” (Minget e Arreguin-Toft, 2014, p.11).

Ter um agente mediador para resolver questões de interesse comum, principalmente em questões relacionadas as vários Estados, o multilateralismo, facilitou a cooperação internacional.

A Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, de 1969, no seu artigo segundo define organização internacional como uma organização intergovernamental. Contudo, tal definição não retira nenhum dos atributos dos Estados-membros de tais organizações, como a independência, soberania e autodeterminação. Essa condição fica clara na Carta da Nações Unidas no segundo parágrafo do seu artigo primeiro ao mencionar seu propósito como uma organização internacional que salvaguarda os princípios da igualdade e da autodeterminação dos povos.

É nesse diapasão que nasce o Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982), que visou estabelecer um estatuto jurídico capaz de reger as atividades humanas desenvolvidas nos mares e oceanos, com fins pacíficos, cujo proposito é a cooperação equitativa, desenvolvimento científico e a preservação do meio ambiente marinho. Tais ideais permitem a exploração e exploração do meio marinho sem perder de vista a autonomia, a soberania dos Estados costeiros e o respeito a seus interesses exclusivos de sua costa marinha.

Para além da soberania territorial, o domínio no mar sempre foi alvo dos Estados costeiros com elevada conscientização marítima. Seus interesses visavam o controle das rotas comerciais, as vantagens estratégicas que a ciência e domínios da arte da navegação permitiam sobre os demais Estados e a evidente supremacia bélica, haja vista a grande capacidade logística e de mobilidade de tropas.

Conforme ensina Vidigal (2006), os povos da antiguidade mais atuantes sobre o controle do mar foram os gregos, os cretenses e os fenícios. O domínio da arte de navegar deram a esses povos vantagens comparativas tais que sobrepujaram outros povos e se tornaram senhores dos mares para várias atividades humanas que dependiam de expertises sobre navegação que outros povos não dominavam.

A evolução técnica-científica dos povos na arte de navegar permitiu que mais povos se aventurassem em dominar rotas de comércio marítimo além de tornarem os navios, ferramentas bélicas, capazes de decidir conflitos.

Logo, a evolução técnica permitiu, ao longo da história, o aparecimento de vários senhores dos mares. Para os romanos dominarem o Mar Mediterrâneo, assertivamente, sua maior técnica dependia do conhecimento sobre navegação costeira, limitando o seu poderio de conquista ao longo da costa do Mar Mediterrâneo, mas é no final da idade média, início da idade moderna, com a evolução de novas técnicas de navegação que a conquista dos mares ganha vulto de evolução, inaugurando assim as chamadas Grandes Navegações. Vidigal chama de “Revolução marítima portuguesa” (Vidigal, 2006, p. 23) o domínio de novas técnicas na construção de navios e a invenção de novos instrumentos de navegação, esses instrumentos de navegação posicionou Portugal a frente dos Estados europeus para o domínio do Oceano Atlântico.

“Devemos aos portugueses dessa época desenvolvimentos inestimáveis para a humanidade. Citam-se, entre outros, os avanços da navegação astronômica, as inovações na construção naval para longos percursos nos oceanos, o aperfeiçoamento na arte da marinharia e a formação de oficinas de excelência em cartografia náutica” (Vidigal, 2006, p. 23 e 24).

O desenvolvimento português o coloca na vanguarda em dominar rotas marítimas, até então desconhecida, e avançar no comércio marítimo, liderando o movimento mercantilista e prosperando como nação.

A dinâmica geopolítica permitiu a primícia dos povos portugueses e espanhóis ao acesso a novas fronteiras comerciais e deu a esses povos a conquista de rotas

comerciais que permitiam trocas de produtos com os povos da Índia, África e a conquista de novas terras no Continente Africano e Americano.

A riqueza que o mar proporcionou a Portugal ensejou disputas geopolíticas de outros países pelas rotas oceânicas descobertas. Isso ocorreu devido aos novos recursos econômicos, como produtos e matérias primas ainda não exploradas pelos europeus e monopolizado por Portugal.

As questões geopolíticas levantadas pelas nações marítimas da idade moderna tinham como foco principal o aumento de riquezas e o domínio de novos territórios. Wight (2002, p.54) afirma que “uma potência com acesso ao mar é capaz de manter-se em contato com a maior parte do globo”, e essa possibilidade que o oceano proporciona às nações marítimas, permitiu a Portugal, e logo depois a Espanha, as vantagens comparativas, que outrora outros povos utilizaram, como a capacidade de deslocamento e envio de grande quantidade de recursos e materiais bélicos que se relacionam com o domínio dos mares, que além da capacidade logística para o desenvolvimento do comércio, era utilizada para exercer poder de pressão sobre os países costeiros e negar o uso do mar a outras nações por meio de bloqueios marítimos.

O poder de negar o uso das rotas marítimas descobertas pelos marinheiros portugueses e espanhóis deu origem a embates acadêmicos e jurídicos, estabelecendo controversas teses que repercutiram na diplomacia da época.

“Os neerlandeses, bem como os franceses e ingleses, precisavam encontrar soluções jurídicas que dessem embasamento ao seu projeto de expansão ultramarina, pois tinham que contrariar acordos – como o de Tordesilhas” (Gesteira, 2006, p.224).

Os demais Estados europeus, para se lançarem às grandes navegações e assim rivalizar com as potências marítimas da Península Ibérica, precisavam de argumentos jurídicos consistentes para alcançarem suas ambições marítimas. Isto se deve pelas condições impostas aos acordos internacionais vigentes.

Os acordos internacionais davam a Portugal e Espanha *uit possidetis* sobre territórios e mares pelo princípio internacional chamado *mare clausum* (mar fechado) e a chancela de Bulas papais – Bula *Inter Caetera* - que permitia a essas nações a faculdade, perante a comunidade internacional, de assenhorar-se, pelo direito de posse e pelo direito de navegação, das terras e rotas marítimas que conseguissem descobrir ao explorar as possibilidades oceânicas. Pereira e Pereira (2014) ensina

que esse princípio permitia legitimar as pretensões portuguesas e espanholas sobre as demais nações que impossibilitadas por questões geopolíticas não questionavam o avanço ibérico sobre o mar.

No ocaso do século XVI, o princípio do *mare clausum* como *opinio juris sive necessitatis* (convicção do direito) pelas nações europeias começa a desvanecer, pois essas, já apaziguadas politicamente, voltam-se para a era mercantilista, mas, para dar prosseguimento ao intento de se lançar aos mares e ter um domínio comum com Portugal e Espanha pelas riquezas auferidas pelas novas possibilidades de comércio e conquista de novos territórios, uma nova tese jurídica deveria ser defendida.

Nasce então por Hugo Grotius, teórico holandês sobre Direito Internacional, a tese do *mare liberum* (1609). A tese jurídica capitaneada por Grotius envolve vários aspectos políticos e econômicos. Contudo, sua tese busca como princípio fundamental a liberdade.

Tal princípio envolvia as disputas políticas entre os Países Baixos e o domínio Espanhol, que na época, 1580 a 1640, também dominava todas as rotas marítimas pela União Ibérica. Sendo assim, envolvendo os aspectos econômicos das questões referente as pretensões ultramarinas, e em vista que tais possessões territoriais e as rotas marítimas envolvidas, deveriam ser um direito natural, logo, por consequência, uma pretensão legítima para todas as nações que dispor das técnicas necessárias, poderiam usufruir dos mesmos direitos auferidos por Portugal e Espanha.

A *res communis omnium* (coisa comum a todos) não permite apropriação de um só Estado ou de uma associação estatal, mas a todos de igual direito. Este argumento é proeminente ao direito natural portanto um contraponto ao *uit possidetis* do descobridor. Embora, em sua tese, Grotius reconheça a primazia e os esforços das nações ibéricas sobre o descobrimento das rotas ultramarinas, este argumentava que isso não dava a estas nações o direito de subordinar as demais nações sobre essas conquistas.

A liberdade de navegação é a constatação de que a “ideia de que havia uma lei natural e divina igual para toda humanidade, contestava a imposição de leis extensivas ao globo terrestre voltadas para um só Estado” (Gesteira, 2006, p.230).

A chamada jurisdição universal foi afastada pelas contraposições de Grotius e permitiu que os ideais de liberdade nos mares fossem estabelecidos dando início a uma abertura ao Estados Europeus de buscarem as mesmas evoluções econômicas

já alcançadas por Portugal e Espanha, além de permitir o aparecimento de novas potências marítimas como as holandesas e inglesas. Consequentemente, novas rotas marítimas e novas terras foram descobertas e colonizadas.

As controvérsias sobre a liberdade nos mares e oceanos, o direito de posse dos Estados costeiros e as ações humanas nos mares ainda busca soluções jurídicas apesar da evolução das Relações Internacionais e do Direito Internacional.

O Direito do Mar, como norma jurídica internacional estabelecida para governar os mares e oceanos, não busca uma norma universal para beneficiar um só Estado, mas busca um consenso de uso e preservação do meio marítimo para todos os Estados, sejam eles costeiros ou não. Sua evolução passa pela constante contradição de usar e negar o uso, pela liberdade de navegação nas águas costeiras e a segurança do Estado costeiro, sendo a controvérsia um marco que estabelece uma constante no aprimoramento das regras internacionais que envolve a matéria.

Após Grotius e todas as evoluções históricas sobre a relação dos Estados no uso do mar, os Estados costeiros passaram a tomar algumas decisões que não limitariam a liberdade de navegação em suas costas, mas a proteção das facilidades econômicas e logísticas naturais que um país costeiro detém.

A questão relacionada aos Estados costeiros não se confunde com as de alto mar, sob jurisdição internacional. As águas jurisdicionais costeiras têm início baseada em duas questões que envolve qualquer Estado: segurança e economia, particularmente economia marítima.

Assim como nas Grandes Navegações, a evolução técnico-científica dos Estados costeiros modernos elevou a consciência de quanta riqueza tais Estados detêm, seja pelas áreas piscosas, pela flora subaquática ou pelos minerais existentes em suas plataformas continentais, ou ainda pela percepção de que as áreas costeiras bem protegidas não estariam sujeitas a pilhagem patrimoniais ou científicas promovidas pela pirataria ou por Estados invasores. Sendo assim, tais Estados costeiros tomaram iniciativas relacionadas as suas jurisdições que subjugavam a comunidade internacional relacionado as suas áreas costeiras.

A Conferência de Haia de 1930 liderada pela Sociedade das Nações, pós primeira guerra mundial, elenca como um dos seus temas a questão do mar territorial dos Estados costeiros permitindo soberania sobre esta faixa litorânea. Para Mattos (1996), a questão não era sobre soberania territorial, mas sim uma soberania econômica.

Nesse diapasão, e sem resolver a temática do relevo submarino, a Liga das Nações perde força e eclode a segunda guerra mundial e com ela a necessidade das nações de deter mais recursos minerais e petróleo. Rangel (2014) cita que acordos bilaterais foram assinados, como o acordo entre a Venezuela e a Grã-Bretanha, sobre as jazidas de petróleo do Golfo de Pária e a manifestação unilateral da Argentina em 1944, anexando a sua plataforma continental ao seu território.

Após finalizar a segunda guerra mundial, o Presidente dos Estados Unidos, Henry Truman, em 28 de setembro de 1945, numa proclamação, declarava que a sua plataforma continental era parte integrante de seu território estando sujeita a sua jurisdição e controle (Andrade, 1995). Essa proclamação inicia uma corrida pelo mundo entre os Estados costeiros delimitando sua jurisdição e sujeitando a si direitos definidos unilateralmente pelo direito interno como ocorreu pela Declaração de Santiago, 1952, onde foi dimensionada 200 milhas náuticas como área marítima litorânea sob jurisdição e soberania declarada pelo Peru, Chile e Equador (Mattos, 1996).

A fragilidade do Direito Internacional sobre a delimitação marítima atinentes aos países costeiros permitiu que esses países o fizessem de forma unilateral pelo direito interno, ainda que houvesse a preocupação de manter a navegação livre pelo instituto da passagem inocente. Estas iniciativas unilaterais apontaram para a comunidade internacional que vários aspectos relacionados ao uso do mar precisavam ser regulamentados, essa percepção deu ensejo as Conferências sobre o Direito do Mar.

Agora sob a liderança da Organização da Nações Unidas (ONU), houve três conferencias para tratar sobre a matéria. A primeira em 1958, a segunda em 1960 e a terceira em 1973, concluída em 1982. A codificação internacional sobre o direito mar resultou em “uma Convenção com trezentos e vinte artigos, que disciplinam de modo preciso (e também polêmico) todos os aspectos referentes ao mar e cuja entrada em vigor se deu em 1994” (Fiorati, 1997, p.130).

A nova legislação entra em vigor e estabelece conceitos e regras referentes à soberania, jurisdição, delimitações, legalidades, meio ambiente, pirataria entre outras materias relativas ao uso e preservação do meio marinho, mas não foi taxativa sobre a plataforma continental, permitindo aos Estados costeiros que pleiteassem extensões maiores, de seu interesse, dada à possibilidade de haver aspectos geomorfológicos não resolvidos, devido à impossibilidade da Convenção promover a pesquisa científica específica para cada país envolvido. Assim, as delimitações finais sobre a plataforma continental, e todos os aspectos econômicos relacionados, deveriam ser decididos por

uma Comissão denominada Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) que baseada na pesquisa científica marinha e pelo direito, definiria a matéria a fim de sanar dúvidas quanto ao direito do Estado pleiteante, prevenir controvérsias e determinar a extensão final pretendida por cada Estado costeiro.

O direito do mar se mostra uma legislação capaz de encaminhar as melhores soluções envolvendo mares e oceanos, entretanto, a evolução da ciência trará com ela novos questionamentos e interesses da comunidade internacional que necessariamente deverá ser respondida pela própria evolução científica e pelo direito.

4 A IMPORTÂNCIA DA PLATAFORMA CONTINENTAL PARA A ECONOMIA AZUL

A construção de uma nova legislação internacional abrangente, que alcançasse os interesses de vários atores, que agregasse regras costumeiras e ainda com o benefício da preservação dos meios naturais de um ecossistema complexo, como é o meio ambiente marinho, para que esse alcançasse e suprisse as necessidades de futuras gerações, foi uma vitória para a diplomacia dos vários Estados e do Direito Internacional Público ao ver a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) concluída em 10 de dezembro de 1982.

Em 16 de novembro de 1994, entrou em vigor o Direito do Mar. Quase 12 anos depois da conclusão dos trabalhos das comissões temáticas e após o sexagésimo instrumento de ratificação ou de adesão, conforme mandamento do artigo 308 da própria Convenção.

A demora para entrar em vigor está relacionada à complexidade da matéria, pela falta de conhecimento de muitos Estados costeiros sobre as regras costumeiras da navegação e pelo medo de perder direitos sobre sua possessão natural causando desconfianças entre países desenvolvidos e os em desenvolvimento. Entretanto, hodiernamente, mesmo os países que não ratificaram a Convenção, consideram seus mandamentos legais para as mais diversas questões jurídicas ligadas ao mar.

Apesar da demora para viger, o resultado foi o desenvolvimento de uma legislação internacional onde as relações entre Estados, que de boa-fé e em cooperação, puderam direcionar os mais diversos entendimentos sobre o uso do mar, deixando em desuso as iniciativas de vários Estados costeiros que, usando ferramentas

jurídicas de seu direito interno, delimitavam suas jurisdições sobre os espaços marítimos, estabelecendo senhorio sobre o seu Mar Territorial e sua Plataforma Continental por concepções de Políticas de Estado.

O Direito do Mar define questões sobre Mar Territorial, Zona Contígua, Plataforma Continental, Zona Econômica Exclusiva (ZEE) além da regram a liberdade da investigação científica e exploração do Alto Mar, a chamada Área: por tratar-se de um espaço que não se vincula a nenhum Estado em particular, mas sim a todos (res communis) (ZANIN, 2010).

A maior parte das matérias tratadas pelo diploma legal são pacíficas, pois são questões que o próprio direito consuetudinário já estabelecia para a navegação, além dos crimes internacionais que também são combatidos pela comunidade internacional, mas inovou com as questões de preservação sobre o meio ambiente marinho e sobre a pesquisa científica marinha, além de criar competências jurídicas para definir as controvérsias advindas de conflitos de interesses emanados dos Estados que aderiram a Convenção.

A plataforma continental marinha tomou vulto de importância na Convenção, pelas riquezas submersas que abriga.

As duas grandes guerras e o aumento do consumo de matérias primas da comunidade internacional, aliadas à inovação tecnológica, permitiram um maior conhecimento do fundo marinho e fizeram com que os Estados costeiros olhassem a sua plataforma continental com viés econômico e como parte do seu patrimônio nacional. Esse raciocínio político e econômico foi inaugurado pela proclamação do Presidente Americano Truman.

O limite de extensão das plataformas continentais dos diversos Estados costeiros de suas variadas extensões de costas marinhas e mares territoriais foi debate fundamental na condução dos trabalhos da convenção sobre a plataforma continental.

A Convenção trata da matéria em sua parte VI, no artigo 76, e utiliza a seguinte definição para a 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, parte VI, artigo 76) (grifos nossos).

A definição estabelece um limite para a extensão da plataforma continental dos Estados costeiros, que inicialmente deveria se estender até 200 milhas marítimas.

Essa limitação inicial conjuga os interesses internacionais sobre os recursos minerais proveniente dos fundos marinhos, em alto mar, pois poderia causar conflitos na comunidade internacional. Essa questão foi tratada pelo embaixador de Malta que militava nas Nações Unidas e pautou a “Declaração e Tratado relativos à utilização exclusiva para fins pacíficos dos fundos marinhos e oceânicos além dos limites de jurisdição nacional atual e a exploração de seus recursos no interesse da humanidade”.

Fiorati (1997) descreve que a intenção do embaixador era evitar situações conflituosas relacionadas à exploração do patrimônio provenientes dos fundos marinhos nas áreas internacionais (alto mar) que sem uma jurisdição específica poderia causar danos às relações internacionais, principalmente entre os países mais desenvolvidos.

Sua proposta levou à criação de uma estrutura jurídica que estabeleceu o alto mar como uma região do globo chamada de Área e o seu patrimônio, como patrimônio comum destinado a toda a humanidade, nesse aspecto a questão realmente se refere a todos os países, mas, principalmente, aos Estados mais carentes, em desenvolvimento, sejam costeiros ou não, para tanto, a estrutura jurídica criada também previu a criação de um órgão responsável por administrar a exploração e exploração dessas riquezas, tal organismo gerenciador passou a se chamar de Autoridade Internacional de Fundos Marinhos (ISBA).

Dessa forma, a extensão da plataforma continental dos Estados costeiros foi limitada pela Convenção na exata medida de sua zona econômica exclusiva de 200 milhas náuticas e indicou a possibilidade de sua extensão ao limite máximo de 350 milhas marítimas.

A falta de uma percepção clara de todos os Estados costeiros sobre as dimensões naturais de sua plataforma continental e suas variações geomorfológicas foram os motivos para que a Convenção abrisse a possibilidade aos Estados costeiros interessados estabelecerem a dimensão de sua plataforma continental mediante comprovação científica sobre o bordo exterior da margem continental, ainda assim no limite máximo de 350 milhas marítimas.

Para resolver essa questão, a Convenção criou a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) e organizou sua composição e modo de funcionamento, baseados em critérios técnicos-científicos. Sua tarefa é de avaliar a pesquisa científica marinha do Estado costeiro, voltada para a comprovação do limite máximo de sua plataforma continental. Após o depósito junto à Comissão, esta faz sua avaliação e emite um documento denominado de Recomendação, para que o país interessado delimitasse sua plataforma, pelo seu direito interno, mas baseado na Recomendação, que passa a ser um documento reconhecido pela comunidade internacional e que salvaguarda os direitos do Estado costeiro sobre a sua plataforma continental estendida (PCE), de forma definitiva.

A possibilidade do próprio país costeiro delimitar o limite máximo da sua plataforma continental estendida pelas regras legislativas do próprio país, em nada se parece com os estabelecimentos arbitrários dos países pós segunda guerra mundial. Essa possibilidade só existe, pois o mandamento legal da própria Convenção, no artigo 76 parágrafo 8º combinado com o artigo 7º do Anexo II, assim direciona a questão. Contudo, salientasse que, para a comunidade internacional, a legislação interna só tem validade mediante a apresentação da Recomendação que pode ter cunho declarativo da Comissão de Limites da Plataforma Continental junto à comunidade internacional ou mesmo pode ser recebido como um documento que constitui a Plataforma Continental Estendida perante o público internacional interessado.

A Convenção esclarece no seu artigo 77 os direitos do Estado costeiro sobre sua plataforma continental e dá ao Estado a soberania sobre o solo e subsolo, ou seja, sobre os minerais e a fauna sedentária que habitam esse meio ambiente marinho.

O caráter de exclusividade vincula a plataforma continental ao regime jurídico do país que a possui, inclusive aquela que perpassa a porção das 200 milhas náuticas que é a plataforma continental estendida. Essa característica deriva do *ipso facto* proveniente da Resolução emanada pela Comissão definidora da plataforma continental estendida.

More (2013) afirma que o senhorio sobre a plataforma continental do Estado costeiro já existe pelo prolongamento natural de sua plataforma. Sendo assim, a geomorfologia é elemento definidor sobre o que é possessão nacional e o que possessão da comunidade internacional relacionado à Área. Portanto, os direitos exclusivos do país costeiro já têm sua “existência *ab initio* e *ipso jure* a despeito da extensão da

plataforma continental e a despeito do estabelecimento dos limites exteriores da plataforma continental além das 200 milhas” (MORE, 2013, p.104), logo há uma soberania precedente, que em tese, já estabelecia os direitos e deveres do Estado nacional frente aos direitos e responsabilidades da comunidade internacional.

Essa limitação jurídica contra uma evidência natural ainda pode ser questionada e ser alvo de controvérsias e motivo revisional do Direito do Mar, o fortalecimento de argumentos científicos, comprovados por pesquisas com novas avaliações, pode trazer um olhar holístico sobre a questão e proporcionar uma outra posição pela própria comunidade internacional.

Entretanto, o texto legal, hoje vigente, já adere aos Estados costeiros o direito de reserva sobre o patrimônio de sua plataforma continental, independentemente de sua ocupação ou exploração. Esse direito posiciona o senhorio das riquezas do solo e subsolo dessa porção marinha e seu usufruto a soberania estatal. Contudo, a exploração e exploração de tais riquezas podem ser inviáveis economicamente a depender da tecnologia existente e da capacidade do mercado mundial de assimilar tais bens, sem trazer desconforto econômico sobre diversas materias primas hoje comercializadas, por isso muitos países têm esse patrimônio como reserva econômica estratégica.

4.1 A PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA

Conforme Vitte (2003), a linha costeira do Brasil tem 7.637 km de extensão, chegando a 8.500 km quando se quantifica as baías. Essa condição geográfica coloca o Brasil numa condição privilegiada junto às possibilidades abertas pela Convenção, pois garante ao país uma vasta Zona Econômica Exclusiva e uma Plataforma Continental somando 3,6 milhões de km² de área oceânica sob jurisdição, com potencial de chegar a 4,5 milhões de km², quando for definida a Resolução que adere ao patrimônio nacional brasileiro mais 900mil km² de extensão.

Zanin (2010) ensina que seguindo o mesmo viés de entendimento dos demais países, pós segunda guerra mundial, o Brasil passou a ter uma postura política mais atuante sobre sua plataforma continental a partir da Constituição Federal de 1967, nesse documento político sendo chamada de plataforma submarina. Em 1969, essa denominação muda para plataforma continental e a torna como um bem da União, sendo assim, com mensuração econômica.

A Emenda Constitucional nº 102, de 2019, dá a Constituição Brasileira de 1988 a preocupação sobre a distribuição dos resultados das explorações e potencialidades econômicas, em relação a suas riquezas minerais, ao direcionar a necessidade legal de assegurar, mediante lei específica, a repartição dos recursos econômicos provenientes da exploração da plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva.

No entender de Bakker (1983, p. 102) “o incremento das atividades e perspectivas do uso do mar e do seu subsolo modificaram o tipo de convivência entre a nação brasileira e o meio oceânico em que está inserida”, colocando as questões relacionadas ao mar como questões políticas, científicas e econômicas, para que fossem mais bem conhecidas, reivindicadas e exploradas.

Com o despertar da Constituição de 1969 para quantificação econômica das potencialidades marinhas, em 1974, pelo decreto 74.557, foi criada a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) com o escopo de coordenar os assuntos relativos a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM).

Por ser uma Comissão Interministerial, a cooperação de entes governamentais que militam sobre a mesma matéria impulsiona a capacidade de tornar a questão do mar uma questão de Estado, sendo assim, as políticas desenvolvidas passam a ser plurianuais tendo um enfoque contínuo na pesquisa e no desenvolvimento nacional sobre o mar. Além de cumprir mandamentos internacionais sobre a vasta extensão marítima sob a responsabilidade brasileira.

A lei 8.617, de 4 de janeiro de 1993, se adianta a vigência da CNUDM e define as disposições sobre o mar territorial brasileiro, sua zona contígua, sobre a zona econômica exclusiva e sobre a plataforma continental. Em 1994 o governo brasileiro decreta a Política Marítima Nacional, decreto 1.265 de 11 de outubro de 1994.

Este arcabouço jurídico foi a base para que os interesses do país sobre o mar fossem levados ao nível de execução criando condições para que a pesquisa científica marinha contasse com recursos e mão-de-obra para desenvolver e aprimorar tecnologias necessárias buscando a exploração e a exploração dos recursos marinhos sem se descuidar de uma política ambiental efetiva para esse ecossistema, visando um desenvolvimento sustentável.

Assim surgem os programas de pesquisas relacionados ao mar por intermédio dos Planos Setoriais para os Recursos do Mar (PSRM). Os PSRM são plurianuais e tem sua vigência a cada quatro anos com temas que atendem as necessidades de

políticas nacionais voltadas para o mar. Foram decretados dez Planos Setoriais, sendo a primeira edição aprovada pelo decreto 8.907 de 22 de novembro de 2016 para atender o quadriênio 2016 a 2019 e sua mais recente edição, X PSRM, foi estabelecido pelo decreto 10.544, de 16 de novembro de 2020, para atender aos programas de pesquisas desenvolvidos entre o quadriênio 2020 a 2023.

A PNRM visa os aspectos sociais, ambientais e econômicos da matéria, essa política busca promover e incorporar os recursos do mar para modificar e aprimorar o desenvolvimento do Brasil. Para tanto, houve a necessidade de se ter mais dados científicos sobre o meio ambiente marinho, promovendo outros planos aderentes a PNRM, como o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) e o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REEMPLAC).

Conforme Vidigal (2006), o LEMPLAC foi uma iniciativa da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e sua finalidade era atender o artigo 76 da CNUDM no sentido de ter argumentos científicos claros para que a plataforma continental brasileira pudesse alcançar o limite máximo permitido pela Convenção, de 350 milhas náuticas. Um trabalho interministerial e interdisciplinar que vem alcançando êxito perante a CLPC da ONU, além de permitir ao Brasil o aumento de sua capacidade científica de exploração do meio ambiente marinho.

As atividades do LEPLAC foram desenvolvidas em duas fases. A primeira fase iniciou em 1987 e se prolongou até 1996 com a coleta de dados sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos, por cerca de 330.000 km² de extensão pela margem continental brasileira. A segunda fase levantou 575.000 km² de dados científicos, sendo que todos os dados são fontes abertas para qualquer público interessado em suas análises e avaliações.

Após 10 anos do início do LEMPLAC, a CIRM cria o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REEMPLAC). A Resolução nº 004 da CIRM, de 03 de dezembro de 1997, elenca como objetivo específico fazer “levantamentos geológicos-geofísicos de sítios de interesse geo-econômico-ambiental identificados na plataforma continental jurídica brasileira, visando avaliar sua potencialidade mineral”.

Os programas científicos brasileiros sobre a plataforma continental, promoveram conhecimentos para transpassar, com argumentos jurídicos e científicos, quais-

quer questionamentos internacionais sobre as condições fáticas da geomorfologia marinha do Brasil, além de aumentar o conhecimento sobre sua possessão, manejo e preservação, com critérios sustentáveis de exploração. A plataforma continental brasileira, ainda não totalmente reconhecida pela CLPC, poderá alcançar 5,7 milhões de km², o que proverá ao Brasil condição de desenvolvimento de sua economia visto as elevadas potencialidades do seu mar. Isso inaugura a Economia Azul, termo que resume a grandiosidade da riqueza marinha em proveito de uma nova oportunidade de lançar o Brasil, junto à comunidade internacional, como um país em pleno desenvolvimento.

A Amazônia azul, nome que batiza a possessão marítima brasileira, deu origem à Economia Azul que conduz a uma série de atividades econômicas com escopo no aproveitamento econômico das áreas marítimas. Assim, a exploração do petróleo em alto mar, as atividades da biotecnologia azul, que tem encontrado na biodiversidade marinha soluções para as atividades farmacológicas e de cosméticos, além de possibilidades de uso para a geração de biocombustíveis, energias renováveis e exploração e exploração de uma grande quantidade de minerais de alto valor econômico, são patrimônios materiais já estudados e catalogados como reserva patrimonial brasileira.

A Política Nacional sobre os Recursos do Mar, seus planos e programas têm cumprido sua missão em promover uma política sólida para o aproveitamento dos benefícios que o mar trás para a população brasileira.

A leitura dos dados científicos coletados pela pesquisa científica marinha se torna uma ferramenta de grande valor para que o governo brasileiro trabalhe em um processo de governança bem fundamentado em normas que estabeleçam critérios de exploração e exploração que façam uso contínuo das pesquisas marinhas para que, independentemente do objeto da exploração, possam ser sustentáveis com fulcro na gestão ambiental.

Assim Baroncini conclui:

“O fato é que crescimento e economias azuis estão no centro das atenções e o Brasil pode aumentar seu protagonismo no aproveitamento da economia do mar. Atributos não nos faltam. Mas aproveitá-los exigirá disciplina e uma agenda pública e privada de atuação conjunta. Afinal, como todas as grandes oportunidades, a exploração dos nossos mares não é isenta de desafios e responsabilidades” (Baroncini, 2020, p. 16).

Com isso, a interação entre os agentes privados, autoridades governamentais e o apoio da população brasileira, aumentará a consciência coletiva sobre a importância do mar e seu valor para a nação brasileira. A consolidação das ferramentas jurídicas e científicas em um processo de construção de vultosos investimentos para viabilizar a economia azul, permitirá que a exploração científica e econômica da Amazônia Azul seja dotada de eficiência e eficácia. A efetividade poderá ser observada quando as empresas, usando critérios rígidos, impulsionarem a economia azul gerenciando e preservando o meio ambiente marinho.

5 A ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE, PATRIMÔNIO NACIONAL OU INTERNACIONAL?

Geograficamente, o Brasil não rivaliza com nenhum outro Estado sobre sua zona econômica exclusiva e sua plataforma continental, isso ocorre, pois, a costa marítima brasileira está voltada para o Oceano Atlântico.

Dada a sua grande extensão, o Atlântico permitiu, sob argumentos científicos comprovados, que o Brasil pudesse estender sua plataforma continental até o limite máximo de 350 milhas náuticas. Entretanto, essa extensão avança sobre as pretensões econômicas e ambientais gerenciados pela Autoridade (ISBA) na Área, relacionado aos fundos marinhos.

“Todos os direitos sobre os recursos da Área pertencem à humanidade em geral, em cujo nome, atuará a Autoridade. Esses recursos são inalienáveis. No entanto, os minerais extraídos da Área só poderão ser alienados de conformidade com a presente Parte e com as normas, regulamentos e procedimentos da Autoridade”. (CNUDM, artigo 137).

Destarte, a exclusividade do Brasil sobre a totalidade de sua plataforma continental rivaliza sobre a condição jurídica estabelecida na parte XI da CNUDM para os fundos marinhos, visto que essa parte do oceano é denominado como “patrimônio comum da humanidade”. Logo, todas as riquezas vindouras da exploração da Área devem servir para o desenvolvimento dos países, sejam costeiros ou não, isso ocorre para que haja um equilíbrio entre os países sobre o acesso às riquezas existentes nos fundos marinhos.

A Autoridade tem a função de representar e executar ações gerenciais em nome de toda a humanidade, seja no aspecto jurídico ou no aspecto administrativo,

quando se trata de recursos minerais provenientes da Área, conseqüentemente estabelece contratos, concede autorização de exploração científica e para exploração dos fundos marinhos, assim como comercializa minerais e distribui recursos que venham a receber sobre os resultados comerciais da Área por concessão a terceiros.

A Autoridade tem então um escopo definido pela própria Convenção de caráter administrativo e econômico dos fundos marinhos visando sua preservação, mas também sua exploração econômica, logo, quanto mais um Estado costeiro avança sua plataforma continental além das 200 milhas náuticas, buscando o caráter de exclusividade exploratória, menor é o patrimônio comum da humanidade.

Dessa forma, surge a controvérsia, posto que, no caso dos fundos marinhos, as relações de poder estão relacionadas ao desenvolvimento tecnológico e poderio econômico dos Estados. Andrade (1995) ainda acrescenta que aos interesses econômicos somam-se aos interesses políticos e militares, logo, um desejo dos Estados de alcançarem o binômio segurança e desenvolvimento.

Nesse sentido, a Elevação do Rio Grande é para o Brasil uma oportunidade de agregar a sua plataforma continental estendida, mais 900.000 km² podendo alcançar um total de 5,7 milhões de km², logo uma reserva mineral que colocará o país em vantagem econômica e impulsionará o desenvolvimento de novas tecnologias, viáveis para explorar tais riquezas, assim como foi o desenvolvimento tecnológico capitaneado pela PETROBRAS para explorar as reservas de petróleo do pré-sal.

O histórico das pretensões brasileiras sobre a Elevação do Rio Grande surge pelo trabalho da CIRM que, ao criar o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), comprovou a ligação histórica dessa área marítima com a parte continental do Brasil.

O PROAREA foi criado pela Resolução nº 003 da CIRM, de 16 de setembro de 2009. O seu propósito busca identificar e avaliar a potencialidade mineral de áreas marítimas além das 350 milhas náuticas, ou seja, na Área, e para tanto um dos seus objetivos é coletar dados para apresentar a ISBA e requerer a concessão das áreas viáveis a prospecção, exploração e exploração mineral de interesse brasileiro.

A Elevação do Rio Grande está a 650 milhas náuticas da costa marítima do Rio Grande do Sul, pertencente a uma área não considerada como passível de exclusividade para o Estado costeiro à luz da CNUDM, contudo as pesquisas desenvolvidas pelo PROAREA/REMLAC conferem a essa elevação relevância estratégica para o Brasil dado a constatação de seu potencial mineral e energético.

Inicialmente, as pretensões brasileiras seria de realizar a prospecção e a exploração mineral sob a concessão da ISBA por 15 anos e após os levantamentos científicos concretizados, receber a concessão de exploração mineral conforme estabelecido na parte XI da Convenção.

Entretando, o Serviço Geológico do Brasil, por meio do Projeto de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais na Elevação do Rio Grande (PROERG), além de mapear as potencialidades econômicas da região, buscou informações científicas da linha evolutiva geológica e paleoceanográfica, o que permitiu levantar dados geofísicos e geológicos da elevação, encontrando dados científicos que fizeram o Brasil incluir a Elevação do Rio Grande à submissão da CLPC (Ata CLCS/106) como plataforma continental estendida brasileira, garantindo exclusividade na exploração e exploração da elevação.

As pretensões brasileiras sobre sua plataforma continental têm encontrado junto à CLPC decisões técnicas fundamentadas por pesquisas científicas que respondem a questionamentos e atendem a base necessária para uma Resolução favorável às petições brasileiras, vinculando as áreas pretendidas à soberania do Brasil.

Dessa maneira, as comprovações científicas colocam a Elevação do Rio grande como domínio nacional apesar de estar situada em alto mar.

Contudo, a possibilidade do Brasil deter uma extensão de plataforma continental de cerca de 5,7 milhões de km² pode gerar controvérsias com os demais Estados membros da Convenção ou não membros.

Zanella (2017) menciona a primeira oposição internacional relacionada às pretensões brasileiras sobre sua plataforma continental estendida, ocorrida na décima quarta sessão da CLPC, conforme relato da Ata CLCS 42, em que os Estados Unidos da América impuseram objeção à submissão brasileira à Comissão. Nesse caso, a comissão prosseguiu com a submissão respondendo ao EUA que “Só poderia ser solicitado à Comissão examinar comunicações de outros Estados em caso de litígio entre Estados com costas adjacentes ou opostas ou outras disputas territoriais ou marítimas pendentes” (CLCS 42 item 17).

A objeção americana demonstra o quanto as pretensões brasileiras podem ser questionadas tendo uma PCE de cerca de 5,7 milhões de km², somando-se a capacidade técnica necessária para exploração e exploração, poderá haver conflitos de interesse quando a exploração começar a ter resultados econômicos.

Conforme Zanella, os países fronteiriços ao Brasil, Uruguai e França (Guiana Francesa), não representam potenciais opositores ao Brasil devido a acordos bilaterais, logo as exigências da própria CLPC seria, a princípio, a única oposição para alcançar o êxito sobre as submissões brasileiras de sua PCE.

Assim, quando se trata de PCE e um grande potencial de exploração científica e comercial de novos recursos minerais, o maior oponente sobre essa questão seria a Autoridade (ISBA), como representante dos interesses internacionais, uma vez que uma PCE como a brasileira, com grande potencial econômico depois das 200 milhas náuticas, diminui as reservas econômicas destinadas a atender ao patrimônio comum da humanidade.

Nesse contexto, cita-se o artigo 82 da CNUDM:

“1. O Estado costeiro deve efetuar pagamentos ou contribuições em espécie relativos ao aproveitamento dos recursos não vivos da plataforma continental além de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial”. (item 1, artigo 82 CNUDM).

As delimitações estipuladas pela CNUDM para os Estados costeiros sobre sua Plataforma Continental foram de até 200 milhas náuticas, coincidindo com sua ZEE. Dessa forma, as extensões máximas consideradas até 350 milhas náuticas envolvem 150 milhas náuticas de plataforma, pertencentes ao patrimônio comum da humanidade. Sendo assim, a CNUDM torna a PCE uma área híbrida, onde apesar da jurisdição do Estado costeiro sobre essa área e a exclusividade de exploração, dos benefícios econômicos daí auferidos, serão pagos à Autoridade, uma porcentagem, para que haja uma repartição equitativa conforme determinado na Parte XI da CNUDM.

Conforme Andrade (1995, p.144), o pagamento “assume a forma de solução convencional e específica para o problema da dimensão da plataforma continental”.

Logo, ao avançar seu senhorio sobre o patrimônio comum da humanidade, fica o Estado obrigado a atender a Autoridade conforme o estabelecido pelo artigo 82 e regulamentos da ISBA. Posto que se refere a um bem não renovável, os minerais, e tais riquezas, quando transformados em benefícios financeiros, deverão ser compartilhados entre o Estado detentor da exclusividade e a ISBA.

Esse tipo de repartição equitativa refere-se a uma justiça distributiva e atende a missão da Autoridade com relação as gerações presentes e futuras, que procuram

corrigir as desigualdades econômicas entre países desenvolvidos com grande capacidade técnica e científica e países com menor grau de desenvolvimento.

O artigo 82 da CNUDM e os Regulamentos da ISBA, evitam oposições entre os interesses dos Estados costeiros e da própria Autoridade quando da Resolução vinculativa da CLPC, para os interessados em avançar a plataforma continental além das 200 milhas náuticas. Essa questão coloca a comunidade internacional em passivo ante as decisões da CLPC e as composições feita pelos órgãos componentes da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

Dado o exposto, a Elevação do Rio Grande tem a tendência de ser acrescida ao patrimônio marinho do Brasil, a Amazônia Azul, sem que haja contraposição política da comunidade internacional. Contudo, o tema meio ambiente, mudanças climáticas e manejo sustentável das atividades humanas têm ganho maior relevância política, formatando uma nova agenda mundial que busca um crescimento sustentável. Desta maneira, as atividades visam a atender as necessidades atuais e salvaguarda o mesmo meio ambiente para as gerações vindouras. Esse tema pode ser a nova controvérsia sobre a exploração e exploração marinha.

5.1 A PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO COMO FATOR DE CONTROVÉRSIAS

O Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) menciona o conceito da Oceanopolítica colocando o Estado como elemento central para as decisões soberanas, considerando a influência dos espaços oceânicos sobre sua população e nas relações de poder com outros atores internacionais.

Nesse diapasão, as decisões tomadas sobre a Amazônia Azul e suas potencialidades passam a ter um valor político, relacionado as decisões sobre sua exploração, envolvendo interesses internos, mandamentos internacionais e estratégicos, com viés econômico e de segurança.

Sendo assim, a política ambiental sobre os oceanos consta como um dos pilares estabelecidos pelo PEM 2040, pois busca monitorar e combater a poluição marinha seja de forma acidental ou proposital.

A relevância dos temas mudanças climáticas e meio ambiente tem envolvido várias decisões políticas que buscam responder às questões sobre o meio ambiente em suas várias dimensões. A Agenda da ONU, denominada de Agenda 2030, tem por

escopo o desenvolvimento sustentável e elencou os denominados Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS). Os ODS 13 (Ação contra a mudança global do clima) e ODS 14 (Vida na água) se relacionam diretamente com o meio ambiente marinho, haja vista a importância que os oceanos têm para manutenção dos aspectos climáticos do planeta e sobre o seu bioma.

A CNUDM, na sua parte XII, legisla sobre a proteção e preservação do meio marinho e direciona aos Estados o dever de proteger e preservar o meio marinho. Logo, dada a soberania que o Estado tem sobre a sua ZEE e PCE, é seu dever desenvolver políticas sustentáveis para gerenciar seu espaço marinho, seguindo regras internacionais, pois o meio marinho não tem fronteiras naturais e suas correntes integram a sua dimensão como uma só.

Sendo assim, a própria ISBA deve atuar com normas regulamentares sobre o meio marinho para diminuir riscos ambientais na atuação econômica do homem sobre os fundos marinhos e conduzir a questão respeitando o princípio intergeracional, que visa a preservação do meio ambiente e condiciona a uma exploração sustentável com a finalidade de se manter a integridade ecológica.

A questão ambiental demanda uma legislação tanto nacional quanto internacional que busque reduzir as probabilidades de danos ambientais marinhos, deter fundos compensatórios para uma pronta resposta, caso haja poluição, e aplicar o princípio do direito ambiental do poluidor pagador, sempre objetivando proteger o direito difuso.

O Brasil tem legislado sobre o tema e atua de forma preventiva e protetiva com relação ao meio ambiente. As Normas da Autoridade Marítima e as legislações internas sobre a matéria definem responsabilidades objetivas e atendem a um caráter preventivo sobre a ação humana no meio ambiente, pois exige licenças ambientais para diversas atividades que podem causar danos ambientais, seja em terra ou no mar.

Vidigal (2009, p.159) ensina que “a humanidade está interferindo nos ecossistemas marinhos por meio de dois tipos de influências: as localizadas e as globais. Entre as influencias localizadas, a mais notável e visível é a poluição.” Com essa constatação, a Marinha do Brasil, como órgão da Autoridade Marítima, tem atuado para garantir que as pretensões política, econômica e de segurança na Amazônia Azul não deem ensejo a possíveis controvérsias que impeçam sua efetiva exploração, principalmente relacionadas a ativismos ambientais.

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) vêm desenvolvendo o denominado Planejamento Espacial Marinho (PEM), definido como “um processo público de análise, alocação espacial e distribuição temporal de atividades humanas nas áreas marinhas para alcançar objetivos ecológicos, econômicos e sociais que foram determinados por meio de processos políticos” (UNESCO).

A CIRM aderiu a esse planejamento pois considera o PEM “um poderoso instrumento público, multissetorial, de cunho operacional e jurídico, indispensável para garantir a governança e a soberania da Amazônia Azul; o uso compartilhado, eficiente, harmônico e sustentável de suas riquezas” (CIRM).

Sobre as interferências globais, além dos mandamentos legais da CNUDM e as regulamentações da ISBA, o Brasil aderiu ao acordo sobre a conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas além da jurisdição nacional (BBNJ), também chamado de Tratado do Alto Mar.

O Tratado do Alto Mar aplica regras sobre as atividades conduzidas no alto mar e fundos marinhos internacionais relacionadas aos recursos genéticos e biológicos marinhos, medidas de gestão sobre áreas marinhas protegidas e avaliações de impactos ambientais.

Essas são medidas que o Brasil tem compilado como gestão política sobre a Amazônia Azul visando atender aos interesses do Brasil, mas atendendo também demandas internacionais sobre o meio ambiente marinho.

As controvérsias sobre a Elevação do Rio Grande e todas as demais pretensões brasileiras sobre sua possessão marinha pode não ter sido algo de maior relevância política e jurídica para o país, contudo o meio ambiente marinho é uma questão que deve ser tratada com muita articulação política e desenvolvimento tecnológico para não ser impeditivo aos interesses brasileiros.

Os interesses ambientais são interesses difusos, ou seja, uma preocupação para todos os países, sejam costeiros ou não, e as Organizações Não-Governamentais (ONGs), voltadas para as questões ambientais, têm atuado junto a vários fóruns internacionais e influenciado decisões importantes junto a ONU.

Abad Castelos (2014) chama atenção sobre o princípio do desenvolvimento sustentável como fator decisivo sobre controvérsias, uma vez que a Corte Internacional de Justiça aplicou tal princípio para resolver questões sobre uso compartilhado de recursos entre Estados e a Câmara de Controvérsias do Fundo Marinho do Tribunal

Internacional para o Direito do Mar entende o desenvolvimento sustentável como parte do desenvolvimento global.

Portanto, a fim de evitar discussões sobre o direito e a soberania do Brasil de explorar sua plataforma continental e a Elevação do Rio Grande devido a questões ambientais, deve-se desenvolver capacidade tecnológica, capacitar mão de obra específica para prospecção, exploração e exploração, pois quanto maior o conhecimento e a capacidade técnica desenvolvida, maior a viabilidade de usufruir das riquezas da Amazônia Azul sem controvérsias. E, se ainda existir, usar a ciência como ferramenta política de comprovação da viabilidade econômica e ambiental é evoluir, na prática, o conceito de desenvolvimento sustentável.

6 CONCLUSÃO

A relevância do mar para as nações tem sido demonstrada ao longo da história. Dos povos antigos a sociedade contemporânea, quem detém a tecnologia e a expertise necessária para governar o meio marinho tem o poder para se desenvolver política, econômica e militarmente.

O Direito do Mar trouxe avanços para todas as nações, uma vez que os padrões de conduta que todos os Estados devem seguir são baseados na cooperação internacional sobre o meio marinho para sua prospecção, exploração e exploração.

O propósito da lei dos mares é ter nessa parte do planeta um desenvolvimento capaz de trazer consigo meios de manutenção da paz, justiça e desenvolvimento. Contudo, apesar do desenvolvimento do Direito Internacional e de uma diplomacia atuante, os relacionamentos entre as nações sempre serão desequilibrados pelas relações de poder e de interesses, isso ocorre pelo particular desenvolvimento cultural e econômico que cada país vivenciou ao longo da história.

Sendo assim, as controvérsias entre Estados pelas potencialidades que o mar oferece ainda estão presentes, seja por razões geomorfológicas, geográficas, pelo desenvolvimento tecnológico, ou mais recentemente, por questões ambientais.

Para o Brasil, tais controvérsias não existiram dado sua posição geográfica e pela escolha de uma política voltada para o mar que tem apresentado aos longos dos anos resultados positivos para o país.

Tanto a Plataforma Continental Estendida como a Elevação do Rio Grande que está integrada à plataforma continental brasileira, ao platô de São Paulo, incluindo

o canal de Vema, têm sua base de adesão ao Estado brasileiro, com argumentos jurídicos e científicos sólidos, o que comprova junto a *Commission on the Limits of the Continental Shelf* (CLCS) e a comunidade internacional ser essas extensões marinhas possessões brasileiras.

Logo, a geomorfologia e a privilegiada geografia brasileira permitem que não haja controvérsias sobre a matéria, nem mesmo com a ISBA, dado os aspectos legais da própria Convenção.

Contudo, a possessão nacional pode guardar grandes desafios visto que a maior parte dos benefícios econômicos dos fundos marinhos ainda não foram explorados e há um grande apelo da comunidade internacional sobre a preservação do meio ambiente marinho e o quanto de sua exploração econômica o afetaria como meio ambiente natural.

Sobre a possível controvérsia ambiental, da mesma forma que o Brasil comprovou sua capacidade científica para aumentar sua extensão marinha, pensa-se que os desafios ambientais devem ser enfrentados com tecnologia, métodos científicos e mão de obra especializada.

Logo, a comprovação da capacidade brasileira de bem governar seu meio ambiente marinho e sua associação com a comunidade internacional, disponibilizando dados científicos e aderindo as legislações internacional sobre os aspectos climáticos que envolve o mar, permitirão refutar qualquer tentativa de impedir, ainda que seja por temas de interesses difusos, que o Brasil continue a desenvolver suas atividades no mar e que tenha um exemplar desenvolvimento, econômico, social e ambiental, sempre visualizando seus interesses como país soberano.

REFERÊNCIAS

ABAD CASTELOS, Montserrat. **Marine Renewable Energies: Opportunities, Law, and Management**. OD&IL, Madrid, 2014

ANDRADE, Maria Inês Chaves de. **A Plataforma Continental Brasileira**. Belo Horizonte: Livraria Del Rey, 1995.

BEIRÃO, André Panno. **Duelo entre Netuno e Leviatã: a evolução da soberania sobre os mares**. Disponível em:

<https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/4542>. Acesso em: 10 jun.2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 1.530**, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 19.841**, de 22 de outubro de 1945. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 1.265**, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm. Acesso em: 4 jul. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha – PEM 2040**. Brasília, DF: Estado-Maior da Armada, 2020. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/pem2040>. Acesso em: 4 jul. 2024.

BRASIL. **Decreto 5.377**, de 23 de fevereiro de 2005. Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar - PNRM. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5377.htm. Acesso em: 23 jul. 2024.

BRASIL. **Decreto 74.557**, de 12 de setembro de 1974. Cria a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D74557.htm. Acesso em: 27 jul. 2024.

BRASIL. **Decreto 98.145**, de 15 de setembro de 1989. Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d98145.htm. Acesso em: 2 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto 7.030**, de 14 de dezembro de 2009. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 2 ago. 2024.

BAKKER, Múcio Piragibe Ribeiro de. **A Política Nacional para os Recursos do Mar**. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/3733/1/1983%20RSP%20ano4%20v111%20n4%20Out-Dez%20p.99-104.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2024.

BAROCINI, Ângelo. A nova fronteira econômica está nos mares, in **O Valor do Mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**, São Paulo, p. 16-18, 2020.

FIORATI, Jete Jane. **A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e os organismos internacionais por ele criados**. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/202/r133-14.PDF>. Acesso em: 10 jun. 2024.

GESTEIRA, Heloisa Meireles. **Da liberdade dos mares: guerra e comércio na expansão neerlandesa para o Atlântico**. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/19027/21090>. Acesso em: 16 jul. 2024.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

JERVIS, Robert. **Realism, Neoliberalism, and Cooperation: Understanding the Debate**. Disponível em: https://rochelleterman.com/ir/sites/default/files/Jervis%201999_0.pdf. Acesso em: 18 jul. 2024.

LODGE, Michael W.; SEGERSON, Kathleen; SQUIRES, Dale. Sharing and Preserving the Resources in the Deep Sea: Challenges for the International Seabed Authority. **The International Journal of Marine and Coastal Law**. n. 32, p. 427 – 457, 2017. Disponível em: https://brill.com/view/journals/estu/32/3/article-p427_427.xml. Acesso em: 20 jul. 2024.

MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

MINGST, Karen A., **Princípios de relações internacionais**; tradução Cristiana de Assis Serra. - 6. ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

MORE, Rodrigo F. O regime jurídico do mar: a regulação das águas e plataforma continental no Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval** (Ed. português), v. 19, n.1, p. 81-111, 2013.

PEREIRA, João Eduardo A.; PEREIRA, Antônio Celso A. A liberdade do alto-mar – antecedentes históricos dos artigos de 87 a 90 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, in **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.

RANGEL, Vicente Marotta. Fundos Oceânicos, in **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**: 13. ed. Rev. São Paulo: Saraiva, 2011.

SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. et al. **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

VITTE, Antônio Carlos. **O litoral brasileiro: a valorização do espaço e os riscos socioambientais**. Disponível em: https://impactum-journals.uc.pt/territorium/article/view/1647-7723_10_4/2703. Acesso em: 25 jul. 2024.

WIGHT, Martin. **A Política do Poder**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002

ZANELLA, Tiago V. **Manual de direito do mar**. Belo Horizonte: D'Plácido, 2017.

ZANIN, Renata Baptista. O Direito do Mar e a Legislação Brasileira: A Influência da Convenção de Montego Bay na Constituição Federal, in **Revista Brasileira de Direito Constitucional** – RBDC n. 16 – jul./dez. 2010